

# ПУТЕВКА

Орган Управления и Политотдела дороги им. Л. М. Кагановича

№ 10 (2003) | Пятница, 31 января 1941 г. | Год издания 8-й | Цена 10 коп.

## БОЛЬШЕ ЗАБОТЫ О ПАССАЖИРЕ

Тысячи пассажиров ежедневно пользуются услугами железнодорожников нашей дороги в поездах и на вокзалах.

Наша дорога имеет все для того, чтобы ответить полным требованиям пассажирского движения. Однако пассажирская служба дороги, возглавляемая тов. Васильевым, пока этим требованиям не отвечает. Поезда курьерского, пассажирского и пригородного движения только за вторую декаду января имеют опозданий 8041 минуту, а задержки поездов у семафоров составляют 525 минут. Это говорит о том, что работники пассажирского движения не заботятся о своевременной доставке пассажира к месту его следования.

Пассажир, севший в поезд на станции Свердловск, не уверен в том, что его своевременно доставят к станции назначения. Примером издевательства над пассажиром служит тот факт, что вагон № 3111 поезда № 45 26 января, пройдя от Свердловска до Дружинино, был отцеплен по гребню буксы. Пассажиры вынуждены были производить пересадку, нервничать и лишаться всех удобств.

Газета «Правда» в передовой за 19 января ставила вопрос о серьезных недостатках в пассажирском движении на нашей дороге. Однако это мало встревожило начальни-ка пассажирской службы тов. Васильева. Он продолжает себя успокаивать цифрами снижения опозданий пассажирских поездов и ссылается на службы движения, вагонную и паровозную.

При формировании поездов на станции Свердловск очень часто за-бывают об удобствах для пассажи-ров в пути: в вагонах мало света, холодно, грязно, нет кипяченой во-ды, графинов и стаканов, нет ша-шек, шахмат, домино. К тому же часто можно наблюдать самое гру-бое и хамское отношение к пас-сажиром со стороны отдельных про-водников.

Вокзал — ворота города, пишет га-зета «Правда». И это действительно так, ибо по тому, каков прием в вокзале, пассажир судит в целом и о самом городе. Наш Свердловский вокзал (начальник тов. Савостин) не отличается ни культурой, ни госте-примством. Прежде всего, там царят бескультурье и грубость. За си-стематическую грубость при испол-нении служебных обязанностей не-давно сняты с работы бывшая де-журная по залу Тупицина и агент справочного бюро Селиванова, кото-рые считали одолжением вежливо разговаривать с пассажирами и из-девательски отвечать на их вопросы.

Жалкий вид имеют вокзальные бу-феты и рестораны на нашей дороге. Тов. Кудряшов — начальник линей-ной конторы треста буфетов и ре-сторанов не проявляет должной за-боты о том, чтобы пассажир был госте-примно принят на любом вокзале и станции. В ресторанах вокзалов Тю-мени и Свердловска нет разнообраз-ного меню вкусных блюд, нет тре-буемого количества посуды и при-боров, нет заботливого, вниматель-ного и быстрого обслуживания пас-сажиров. В Тюмени, например, пас-сажиров угощают пивом не из кру-жек и стаканов, а из стеклянных банок из-под маринада.

Железнодорожники нашей дороги, особенно работники пассажирской службы, должны сделать выводы из статьи «Идите пешком, граждане!», напечатанной в «Правде» за 28 января. Заботливое, культурное и чет-кое обслуживание пассажиров яв-ляется честью железнодорожников.

Боевая задача командиров, полит-работников и всех общественных ор-ганизаций дороги — навести больше-вистский порядок в пассажирском движении.

Навстречу XVIII Всесоюзной партийной конференции

## ДОБЬЕМСЯ ПЕРВЕНСТВА В СОЦИАЛИСТИЧЕСКОМ СОРЕВНОВАНИИ КОЛЛЕКТИВОВ ТРЕХ ДОРОГ

### На 3000 процентов

Электромонтеры-обмотчики элек-тросети вагонного участка Сверд-ловск-пассажирская комсомолка т. Кыштымова Раиса и т. Чир-ков Михаил в соревновании в честь XVIII партийной конферен-ции добиваются рекорда за рекор-дом. Если 21 января тов. Кышты-мова выполнила задание на 1528 процентов, то 29 января она дала еще более высокие показатели. В этот день она выполнила норму на 3000 процентов и за смену заработала 287 рублей 74 коп.

Прекрасные успехи в работе имеет и тов. Чирков. Он, напри-мер, 21 января выполнил програм-му на 900 процентов, а 28 ян-варя — на 1737 процентов. 29 ян-варя тов. Чирков выполнил зада-ние на 2691 процент и заработал 267 руб. 20 коп.

### ПЕРЕВЫПОЛНЕН ПЛАН ПОГРУЗКИ И ВЫГРУЗКИ

Коллектив Тагильского отделен-ия, закрепив успехи в выпол-нении государственного плана за 26 января, на другой день — 27 января добился перевыпол-нения плана погрузки и выгрузки.

Это достижение ценно тем, что отделение долгое время не вы-полняло плана погрузки и выгрузки. Хороших показателей в социа-листическом соревновании доби-лись диспетчеры Тагильского от-деления тт. Поярков, Денисов, Рыбакова, Перминов; дежурный по отделению тов. Красиков; на-чальники станций Ежовая — тов. Андреева, Благодать — тов. Саль-ников; дежурные по станциям Гора Высокая — тов. Ермилов, Невьянск — тов. Гаев; маши-нист Тагильского депо тов. Пан-филов.

Отмечая успехи коллектива от-деления, начальник дороги тов. Лубенский и начальник политот-дела тов. Степанов объявили бла-годарность старшему диспетчеру отделения т. Климову, зам. стар-шего диспетчера т. Сидоровичу и линейному помощнику начальника грузовой службы т. Малкову за умелую организацию и руковод-ство. Дежурному по отделению т. Красикову, диспетчеру тов. Пояркову и машинисту тов. Пан-филову выдано денежное вознаграждение по 100 рублей каждо-му.

### ★ БДИТЕЛЬНОСТЬ

Во время производства маневров на станции Капралово машинист па-ровоза тов. Бревнов обнаружил вы-лом головки рельса у одной из стрелок. Через эту стрелку должны были пройти два поезда, принимав-шиеся на станцию. Тов. Бревнов предупредил возможную аварию.

ТУЛИНОВ — начальник станции Капралово.

Соревнуясь с коллективами Южно-Уральской и Перм-ской железных дорог, будем внедрять культуру и плано-вость в работу, обеспечим строгое соблюдение технологи-ческой дисциплины, рентабельности каждой хозяйственной единицы, лучшего содержания и использования основных средств производства.

## ТОВ. ШАЛИН УСТАНОВИЛ НОВЫЙ РЕКОРД

Работая в двух маневровых районах, 28 января тов. Шалин установил новый рекорд в формировании поездов. Его производи-тельность составила 250 процентов к норме.

На станции с каждым днем ширится соревнование за достой-ную встречу XVIII Всесоюзной партийной конференции. По при-меру тов. Шалина работают составители тт. Чистяков, Тягунов, Кузьминых, Кузьмин, Евлютин и Елисеев. Они выполняют норму от 150 до 200 процентов.

ВОЛКОВ — секретарь партбюро станции Свердловск-сортiroвочная.

## Подарки двух паровозных бригад

Спаренная бригада машинистов депо Свердловск-сортiroвочная тт. Лобанова и Волкова, обсудив в конце декабря постановление ЦК ВКП(б) о созыве XVIII Всесоюз-ной конференции ВКП(б), взяла на себя ряд конкретных обяза-тельств и вызвала на социалисти-ческое соревнование бригаду тт. Вертячих и Воронина. Обе брига-ды включились в колонну парово-зов имени XVIII Всесоюзной парт-конференции.

С тех пор прошло больше меся-ца, и соревнующиеся бригады до-казали, что у них слово не расходится с делом. В честь XVIII партконференции тт. Лобанов и Волков провели с 1 по 26 января 18 тяжеловесных поездов, эконо-мив 58 тонн угля. Бригада при-меняет метод тов. Лунина. 25 де-кабря, когда паровоз встал на промывку, она своими силами произвела весь необходимый ре-монт за 10 часов. На ремонте было сэкономлено 923 рубля.

В борьбе машинистов за больше-

вистское выполнение обязательств особенно выделяется бригада тов. Волкова. Он с помощником тов. Черновым, кочегаром тов. Георгием провел с 1 по 25 января 12 тяжеловесных соста-вов — на 6 поездов больше, чем его напарник тов. Лобанов. Тех-ническая скорость проведенных за это же время поездов перевы-полнена тов. Волковым на 7,5 ки-лометра в час. За кривоно-совское вождение поездов и эконо-мию топлива во время 30—35-градусных морозов начальник де-по тов. Бондарь объявил бригаде тов. Волкова благодарность.

С другой соревнующейся сто-роны заметно выделяется брига-да тов. Вертячих. Бригада за две декады января сэкономила 26 тонн угля.

Обе спаренные бригады, вклю-чившись в соревнование коллек-тивов трех дорог, готовят достой-ные подарки ко дню открытия XVIII партконференции.

## Производственный под'ем в депо Намышлов

Коллектив рабочих депо Ка-мышлов в соревновании имени XVIII Всесоюзной партийной кон-ференции добивается неплохих результатов. Среди паровозных машинистов развернута борьба за получение переходящих звезд.

Хорошо работает машинист Иван Коровяков. Работая по мето-ду Лунина, он увеличивает меж-промывочный пробег своего па-ровоза. За декабрь сэкономил 15 тонн топлива.

В безупречном состоянии со-держат свои паровозы маши-нисты-луинцы тт. Комягин и По-пов. В декабре они сэкономили 25 тонн топлива, получили пере-ходящую звезду.

Передовые машинисты доби-ваются отличных показателей в поездной работе. 19 января ма-шинист тов. Овчинников провел поезд весом 2160 тонн из Поклев-ской в Камышлов без набора во-ды, повысил техническую ско-рость на 7 километров в час. На

высоких скоростях водят поезда машинисты тт. Попов, Окишев и другие.

Неплохих результатов доби-ваются и рабочие в цехах. От 160 до 190 процентов производи-тельности труда ежедневно дают рабочие механического цеха. То-карь тов. Мартынов на днях вы-точил семь дышловых втулок за полтора часа вместо семи часов по норме, производительность его труда составила 493,3 процента. Фрезеровщик тов. Усков выпол-няет свою норму в последние дни до 400 процентов.

По-боевому выполняют свои обязательства в соревновании слесари, ремонтирующие парово-зы. Недавно слесари тт. И. Лотов и В. Никифоров выполнили рабо-ту такого объема, что ранее ее хватило бы на пятнадцать, произво-дительность труда каждого со-ставила 546 проц.

М. ГОЛЫГИН — председа-тель месткома.

## Крановщик А. К. Черепанов



Было так: паровоз стоит на угольном складе, ожидает пода-чи угля, а тут же рядом экипи-руется углеподъемный кран. Пока машинист крана наберет себе топлива, поднимет давлени-е в котле, осмотрит механиз-мы, пройдет 15—20 минут. После этого только начинается, собственно, экипировка парово-за. Сам процесс загрузки тен-дера идет медленно, ибо маши-нист крана предварительно уголь не подготовил, машину не опро-бовав. Обычно на угольном складе Свердловск-сортiroвоч-ная паровозы простаивали из-за всего этого больше часа.

Машинист углеподъемного крана тов. Черепанов А. К. решил изменить существующий порядок, перестроить работу так, чтобы паровоз не стоял под экипировкой ни одной лиш-ней минуты. Тов. Черепанов стал осматривать кран и экипи-ровать его в то время, когда на складе не было паровозов. Он сделал технический расчет наи-выгоднейшего положения стре-лы крана, при котором макси-мально сокращался под'ем ко-ша с углем, подаваемым на па-ровоз.

Все эти нововведения были закончены во второй половине декабря 1940 года. 25 декабря тов. Черепанов начал работу по-новому. Каждая тонна угля по-давалась на паровоз за одну минуту вместо трех, как это установлено нормой.

Заместитель наркома путей сообщения тов. Филиппов об-явил тов. Черепанову благодар-ность и выразил уверенность, что машинист свой опыт пере-даст другим бригадам склада топлива. Сейчас по примеру тов. Черепанова работают и осталь-ные работники склада.

Включившись в соревнование имени XVIII Всесоюзной конфе-ренции ВКП(б), работники угольного склада основным усло-вием выставили быстро экипи-ровку паровозов.

Больше двухсот часов эконо-мил за месяц на подаче топлива угольный склад, производитель-ность труда поднялась от 113 до 200 процентов. Почин тов. Черепанова подхвачен работни-ками других угольных складов дороги.

В. БУРЦЕВ.



## НА ТЕМЫ ДНЯ

## Кольцевым маршрутам — высокую скорость

Прошло уже несколько месяцев со дня выхода приказа № 279. Ц. наркома тов. Л. М. Кагановича по организации работы кольцевых маршрутов на дорогах Урала и Сибири, но на нашей дороге попрежнему положение не улучшается. Приказ остается невыполненным.

Основная причина плохой организации движения кольцевых маршрутов заключается в том, что руководство службы движения безответственно подошло к организации диспетчерской группы кольцевых маршрутов. Долгое время группой руководил тов. Гмызин, не имеющий авторитета не только среди работников линий, но и среди начальников маршрутов.

Правда, сейчас группу возглавляет тов. Бабушкин, и уже чувствуется перелом в работе, но все-таки служба движения не додела дела до конца. Большинство работающих в группе диспетчеров — слабые работники, не способные руководить этой большой и ответственной работой.

В настоящее время в среднем по дороге среднесуточный пробег маршрутов равен 250—310 километрам при норме 400,8. Особенно плохо выполняют приказ № 279. Ц. работники Егоршинского и Тагильского отделений. Так, егоршинцы часто пропускают сборные поезда впереди маршрутов или «кольцовки» от правящих на правах сборных поездов. 28 января маршрут № 959 был отправлен из Свердловска сборным поездом и следовал до Ауды (около 40 километров) в течение 5 часов!

Систематические задержки маршрутов происходят из-за плохой организации погрузки и выгрузки на таких станциях, как Богословск, Смышка, Уралвагонзавод, где они простаивают до двух суток. 24 января от маршрута № 958 в 23 часа 44 мин. были поданы под выгрузку 13 вагонов. Остальные вагоны были загромождены вновь прибывшими маршрутами и были поданы под выгрузку только 27 января в 13 часов!

Между тем на дороге есть все возможности выполнять приказ наркома. Об этом говорит тот факт, что 14 января Тюменское отделение среднесуточный пробег кольцевых маршрутов довело до 444 километров, Тагильское — до 396,4 километра. Это еще подтверждается и стахановской работой передовых начальников маршрутов тт. Обанина, Шепелюка, Малых, Гранильщикова, диспетчера тов. Циркова и многих других.

Добиться беспрекословного выполнения приказа № 279. Ц. — первоочередная задача работников служб грузовой и движения.

## Партбюро слабо занимается политическим воспитанием

«Надо навести большевистский порядок в пассажирском движении, — все его звенья должны действовать безотказно. Человек, купивший билет, должен быть уверен в том, что его доставят без опоздания в назначенное место, в отопленном вагоне, со светом, с водой, без вынужденных пересадок в пути, что отпущенный им багаж прибывает в сохранности». («Правда»).

В Свердловском пассажирском участке не все работники выполняют эту важнейшую задачу. Здесь не изжиты случаи недисциплинированности, взяточничества, грубости, некультурности.

Проводник комсомолка Лопатина недавно получила взятку с двух пассажиров. Такой факт имел место и у проводницы Юровских. Проводники Худякова, Беляев, Быкова, Глазова, приехав в Оренбург, организовали коллективную пьянку. Кандидат в члены ВКП(б) Богомолова три раза опаздывала на работу. Проводница Савина украла постельные принадлежности. О комсомолке Абрамовой можно составить целый список случаев нарушения трудовой и государственной дисциплины.

Однако партийная организация резерва слабо борется с пережитками капитализма в сознании людей. Агитколлектив, насчитывающий в своих рядах 14 человек, не работает. Вся массово-политическая работа сведена только к чтке газет, очень редко проводятся беседы. Они не увязываются с конкретными фактами жизни отделения. Прогульщики, дезорганизаторы, расхитители социалистической собственности остаются неразоблаченными. Чтецы и беседчики не заостряют внимания на борьбу со всеми проявлениями недисциплинированности, они проходят мимо этих фактов. Дезорганизаторы производств, такие, как проводницы Савина, Абрамова и другие, не получили должного отпора со стороны общественности.

В Свердловском пассажирском отделении имеется множество передовых людей, стахановцев, которые показывают образцы культурного обслуживания советского пассажира. К таким относятся бригада тов. Смирновой, получившая переходящее красное знамя отделения. Замечательно работают проводник коммунист тов. Рашитов, бригада тов. Потаскуева и многие другие. Бригада тов. Потаскуева 19 января, сопровождая до Москвы поезд № 1, получила благодарность от пассажиров за культурное, заботливое обслуживание.

Все проводники должны быть такими! Для этого партийной организации нужно заниматься распространением передового опыта. Задача агитаторов — беседчиков — широко популяризировать методы бригад тт. Смирновой, Потаскуева и других. Но партийное бюро такой работы до сих пор не организовало.

Партийное бюро плохо руководит соревнованием. Здесь многие коммунисты и комсомольцы, как, например, Чиркова, Кочева, Кузнецова, Шилова, Попова и другие, не занимают авангардной роли на производстве. Плохо работает и комсомольская организация. Она не обсуждает недисциплинированных комсомольцев и не призывает их к порядку. Более месяца тому назад секретарем комсомольского комитета отделения выбрана тов. Бикентаева. Но она до сего времени не взялась за работу. Такое положение ничуть не беспокоит секретаря партбюро тов. Лезина и секретаря узлового комитета ВЛКСМ тов. Моисеева.

Партийному бюро и его секретарю тов. Лезину необходимо коренным образом перестроить всю работу. Обеспечить культурное обслуживание пассажиров — такова главная задача партийной организации и коллектива резерва проводников. Эта задача выполнима при упорной работе с кадрами, с людьми.

С. АЛЕКСАНДРОВ.

## Кинолекторий

В помощь самостоятельно работающим над изучением истории и теории большевизма, Кагановичский РК ВКП(б) города Свердловска организовал курсы платных лекций по изучению послеоктябрьского периода истории нашей партии. После каждой лекции демонстрируется соответствующая картина. Программа кинолектории рассчитана на двадцать лекций.

Кинолекторий начал свою работу с 2 декабря. За месяц было прочитано 5 лекций по VII главе «Краткого курса истории ВКП(б)». Слушатели просмотрели кинокартины: «Человек с ружьем», «Великое зарево», «Ленин в Октябре», «Депутат Балтики» и «Яков Свердлов».

Предварительные итоги работы кинолектории показали вполне удовлетворительные результаты. Отзывы слушателей о лектории положительные.

Кинолекторий регулярно посещает 415 человек, из них членов и кандидатов партии 270 человек, беспартийных 145 и комсомольцев 26 человек. Среди слушателей кинолектории — руководители хозяйственных организаций, секретари парторганизаций, рабочие — стахановцы, инженеры, техники, педагоги и врачи.

Весь курс лекций в кинолектории читает преподаватель Государственного университета т. Гиржберг — внештатный лектор горкома ВКП(б). Лекции читаются на высоком идейно-политическом уровне и удовлетворяют слушателей.

В январе райком партии открыл второй кинолекторий в клубе строителей станции Свердловск-Сортировочная. Здесь посещают лекции 200 слушателей. Теперь в двух кинолекториях учится более 600 товарищей.

Т. И. МИХЕЕВА — зав. отделом пропаганды и агитации Кагановичского РК ВКП(б).



Старший стрелочник станции Смышка-Сортировочная т. БАБУШКИНА А. Ф. за безаварийную работу в 1940 г. награждена наркомовской премией.

Фото В. Лезина.

## На 35 дней ранее срока

На днях в Богдановичской ремонтно-прокатной базе был осмотрен перед капитальным ремонтом экскаватор ШПГ-31.

Как известно, в прошедшем строительном году бригадир этого экскаватора тов. Рачков во всеобщем соревновании экскаваторщиков занимал второе место по сети дорог Союза. Его бригада на ответственной работе по обеспечению балластом железнодорожного строительства нашей дороги с июня до окончания добычи балласта выполнила две с половиной годовых нормы. И несмотря на такую интенсивную работу осмотр показал, что состояние машины отличное.

Это — результат умелого и любовного ухода за машиной знатного экскаваторщика тов. Рачкова и его сменных машинистов тт. Нижибовского и Квасова.

Отличное состояние механизма позволило сократить до минимума объем ремонта. И если по графику полагалось его закончить к 20 марта, то сейчас он будет закончен ко дню открытия XVIII Всесоюзной партконференции — 15 февраля.

В. ШВЕЦОВ.

## Слово обязывает

Подписывая договор трех дорог на социалистическое соревнование в честь предстоящей XVIII Всесоюзной партийной конференции, коллектив нашей дороги, как известно, взял на себя такое обязательство, чтобы к 15 февраля довести среднесуточное выполнение государственного плана погрузки и выгрузки до 102 процентов.

Обстановка и условия в январе почти все время благоприятствовали наилучшему выполнению взятых дорожной обязанностью — промышленность районов Свердловской области значительно перевыполнила свои годовые планы по выпуску сырья и продукции, а на дороге в течение месяца был большой избыток порожних вагонов. Следовательно, грузов и вагонов было вполне достаточно, чтобы не только выполнять, но и перевыполнять государственный план перевозок. Некоторые коллективы станций правильно организовали работу, использовали все возможности для подъема погрузки и усиления выгрузки. Коллектив станции Сан-Донато, например, в деловом сотрудничестве с клиентурой, досрочно с большим превышением уже к 21 января выполнил месячный план от-

грузки медного колчедана. Такое отделение, как Тагильское, используя богатые возможности, в последние январские дни грузит сверх установленного суточного плана. Наконец, дни 15, 20, 25, 27 января показали, что вся дорога может успешно перевыполнять суточный план.

Однако, несмотря на все эти благоприятные условия и возможности, за 27 дней января дорога задолжала стране большое количество вагонов леса, руды, металла, 600 с лишним вагонов угля и ряд других важнейших государственных грузов.

Некоторые руководители на линиях, да и в штабе дороги не прочь поговорить о том, чтобы организовать равномерную работу в течение суток, усилить погрузку и выгрузку ночью. Но дальше разговоров пока дело не идет. О какой равномерной работе может идти речь, например, на Свердловском отделении, где ночью выполняют едва лишь четвертую часть того, что делается днем, а вагоны подводят к фронтам погрузки и выгрузки с большим опозданием, иногда как раз к концу отчетных суток. Поэтому здесь часто срывается как погрузка, так и

выгрузка. Так, например, 24 января сорвана была погрузка 93 вагонов и выгрузка 176 вагонов. Еще утром на станцию Свердловск-Пассажирская прибыли 28 вагонов для товарного двора под выгрузку, а были они поданы сюда лишь в 16 часов 05 минут, в конце отчетных суток. В эти же сутки станция Ревда сорвала погрузку 17 вагонов руды лишь потому, что эти вагоны целый день болтались на отделении, а в Ревду прибыли уже в 17 часов.

Подобные же факты бесплановости и недисциплинированности в работе можно наблюдать и на Тагильском отделении. Взять хотя бы 20 января. В эти сутки еще утром на станцию Шувалов прибыли 57 вагонов под выгрузку и не были поданы на фронт выгрузки до следующих суток. Целый день стояли на станции Смышка 48 порожних вагонов, предназначенных под погрузку на Ново-Тагильский металлургический завод. В целом за сутки на отделении не были поданы клиенту и простояли на станциях вблизи фронта выгрузки 142 вагона.

Есть факты и другого порядка. На Егоршинском отделении за 27 дней января задолжали большое количество вагонов леса, а в то же время здесь 217 платформ загрузили чем угодно только не лесом. 33 платформы были, например, пожег-

нованы под нагрузку железного лома. Однако как начальник отделения тов. Гнусин, так и начальник политотдела этого отделения тов. Рассошных все время пытаются оправдать срывы погрузки леса отсутствием достаточного количества платформенного порожняка.

Столь же беззастенчивым образом срывая погрузку лесных материалов, около 500 платформ неправильно использовали на Надеждинском отделении. В ущерб погрузке леса значительная часть платформ была загружена различными грузами, в том числе железным ломом, шлаком и проч. на Свердловском отделении.

Большое значение для подъема погрузки имеет маршрутизация. Однако план маршрутизации на дороге не выполняется, особенно на Егоршинском, Надеждинском и Свердловском отделениях. Линейный помощник начальника грузовой службы на Егоршинском отделении тов. Кузовников много говорит о пользе маршрутизации, а на деле на таких станциях, как Тавда, где возможно маршрутизировать всю суточную погрузку, постоянно срывается маршрутизация и главным образом из-за отсутствия платформенного порожняка, который загружается на ближайших станциях отделения. За 27 дней января станция Тавда не вы-

полнила и половины заданного плана маршрутизации.

Есть еще у нас такие отделения, где не в обычай планировать работу на смену. Так поступают, например, на Свердловском отделении. Здесь, как правило, даже во второй половине дня работы смены перед дежурным по отделению лежит пустой лист так называемого плана поездной работы за смену. Как же можно организовать коллектив смены на борьбу за выполнение задания, когда на самом деле смена не имеет перед собой ни задания, ни плана? Отсюда работа «на авось» — куда кривая вывезет. Курьезно на чистом листе сменного плана в Свердловском отделении выглядят обозначения: план составил ДНЦС, утвердили — ДН, ТН. Начальник отделения тов. Македонов, старший диспетчер тов. Добрадин не составляют и не подписывают сменный план, доверяясь всецело дежурному по отделению.

До 15 февраля осталось немногим более полумесяца. За этот короткий срок дорога должна наверстать упущенное в выполнении государственного плана погрузки и выгрузки, добиться выполнения своих обязательств по грузовой работе, обусловленных в договоре на соревнование с Пермской и Южно-Уральской дорогами.



# ОБЕСПЕЧИТЬ КОНКРЕТНОЕ РУКОВОДСТВО СОЦИАЛИСТИЧЕСКИМ СОРЕВНОВАНИЕМ

## В стороне от важнейшего дела

На вопрос, что делает Тюменский райком союза в организации социалистического соревнования имени XVIII партконференции можно ответить одним словом: ничего. Председатель райкома тов. Урванцев совершенно устранился от этого большого и важного дела.

Достаточно сказать, что в течение последних двух месяцев на заседаниях райкома ни один председатель местного или цехового комитета не отчитывался, как он организует социалистическое соревнование.

Низовые профработники вообще не приучены заниматься организацией действенного соревнования. Взять к примеру председателя месткома вагонников тов. Куваева и его профторгов. Они не принимают никакого участия в популяризации методов работы передовых стахановцев, в организации борьбы за высокую производительность труда. Рабочие пункта технического осмотра, например, заключая договоры, берут на себя такие обязательства: работать без брака, своевременно выходить на работу, бороться за быстрое продвижение поездов. Профсоюзные руководители этого не видят, их беспокоит только формальная сторона дела — были

бы договора, а читать их, да еще проверять, что они из себя представляют, профторги не считают нужным. Не случайно поэтому, что опыт лучших людей пункта технического осмотра не популяризируется.

Профсоюзным работникам вагонного участка, как и другим хозяйственным единицам Тюмени, райком союза не оказывал никакой помощи.

У председателя райкома выработалась привычка рапортовать о соревновании на собраниях, но не организовывать соревнование. Договор между коллективами трех дорог заключен еще 19 января. С тех пор прошло десять дней. Однако тов. Урванцев, как руководитель профсоюзной организации на отделении, не сделал ничего, чтобы обсудить на рабочих собраниях взятые коллективом нашей дороги обязательства, ответить конкретными делами на вызов Южно-Уральской и Пермской дорог. Даже член договора не были организованы. Не удивительно поэтому, что многие железнодорожники Тюмени и не знают о договоре трех дорог.

Райком союза Тюменского отделения стоит в стороне от руководства соревнованием.

Л. ХРЕБТОВ.



Составитель станции Смычка, сортировочная т. СЫРОВАДИН Н. О. за безаварийную работу награжден наркомовской премией.  
Фото В. Лежнина.

## Рекорд автоматчика тов. Назарова

Дружининские автоматчики накапливают опыт отправления поездов с нулевой уткой воздуха из автотормозной магистрали в течение одной и двух минут.

Значительного успеха в этом отношении добилась смена старшего осмотрщика тов. Измайлова. В ночь на 25 января старший автоматчик тов. Назаров отправил несколько поездов с нулевой уткой в три минуты.

Рекорд тов. Назарова вписан в участковую книгу подарков XVIII партконференции.

Мастер А. ПИКУЛЕВ.

## ВЫСОКАЯ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ ТРУДА

Молодой токарь-карусельщик т. Оберюхтин работает в колесном цехе электродепо Свердловск-сорттировочная. Недавно он расточил за смену 5 бандажей, что составило 406 проц. производительности труда. Вслед за этим тов. Оберюхтин выполнил задание на 517 процентов.

СПИРИНА — секретарь комитета ВЛКСМ.

## Успехи стахановцев станции Смычка

Достоиную встречу готовят стахановцы станции Смычка XVIII партийной конференции.

В ночь с 24 на 25 января составитель тов. Шалунов, сцепщик тов. Тетютских, маневровый машинист тов. Грошев сформировали сверх нормы один поезд.

Горючий составитель тов. Андрищенко, машинист тов. Богданов, сцепщик тов. Жарков, хорошо организовав роспуск вагонов, обеспечили своевременную уборку составов из парка прибытия, освобождая пути для приема поездов.

Образцы работы показали технический контролер тов. Замотаева Анфиса, обеспечившая каче-

ственное списывание составов и подборку документов, стрелочники тт. Устюгова, Замотаева Анна, Глубоковских, старший осмотрщик тов. Матвеев, диспетчер тов. Москалев, дежурные по парку тт. Замотаев и Бородин.

Начальник дороги тов. Лубенский и начальник подора тов. Степанов в специальном приказе по дороге, отмечая успехи стахановцев станции Смычка, премировали тт. Грошева, Шалунова, Андрищенко денежным вознаграждением в сумме 200 рублей каждого, тов. Устюгову — 150 рублями, тт. Жаркова, Тетютских, Замотаеву Анфису — 100 рублями.

## По методу Белякова продвигать все поезда

С ОРГСОВЕЩАНИЯ ПРИ ТЮМЕНСКОМ ПОЛИТОТДЕЛЕ

Диспетчерский коллектив Тюменского отделения первым на нашей дороге откликнулся на вызов знатного диспетчера Пензенской дороги тов. Белякова. Работая по его методу, передовые диспетчеры тт. Маловецкий, Федоров и другие в отдельные дни экономят по 800 и более вагоно-часов за одно дежурство, добиваются стопроцентного отправления и проследования всех поездов по графику, обеспечивая высокую скорость.

Некоторые успехи в применении метода тов. Белякова вскрывали головы руководителям и отдельным работникам диспетчерского аппарата отделения. Это было отмечено на оргсовещании в политотделе 27 января.

На совещании выяснилось, что, организуя продвижение отдель-

ных поездов по методу тов. Белякова, диспетчеры не делают этого в отношении всего потока. Отдельные диспетчеры, например, тов. Данилов, умея хорошо работать, все же не заключают договоров с паровозными и кондукторскими бригадами.

Стоят в стороне от социалистического соревнования и дежурные по отделению. Ими в последнее время было заключено всего два договора. Метод же тов. Белякова требует активного участия в работе пс-новому и дежурных по отделению.

Выступившие на оргсовещании тт. Парашутин, Ярыгин, Втюрин и другие были вполне правы, когда говорили, что начальник отделения тов. Хухлов, председатель месткома тов. Звонков, секретарь парторганизации тов. Че-

ботько не борются за полное внедрение метода тов. Белякова. Не случайно поэтому, что не все диспетчеры заключают социалистические договоры на одну поездку. Руководители отделения не организуют работу диспетчеров. Разбора отдельных поездов, например, с кондукторами не бывает. Не популяризируется и не передается отстающим опыт передовых диспетчеров — зачинателей работы по-беляковски — тов. Маловецкого и других.

Оргсовещание при политотделе обязало руководителей отделений организовать продвижение всего потока поездов по методу тов. Белякова, наладить учет и показ работы диспетчеров и дежурных, покончить с самотеком, который еще не изжит в практической работе.

## Идите пешком, гражданин!

(От специальных корреспондентов «Правды»).

— Эй, ты, куда прешь? — и перронный контролер схватил пассажира за руку.

Пассажир возмутился:

— Это хамство!

— Я тебе покажу хамство! Предъявляй билет! Много вас тут ходит!

Об этом факте рассказывают работники политотдела железной дороги имени Л. М. Кагановича. Произошел он недавно с начальником политотдела и его заместителем, которые, сняв железнодорожную форму, пожелали лично убедиться, как относятся к пассажирам на Свердловском вокзале. И убедились.

Нетрудно себе представить, как относятся к пассажирам на линии, если в областном центре происходят такие картины. На пассажира привыкли смотреть, как на назойливого человека, с которым можно обращаться как угодно. По этому неписанному правилу действуют не только многие работники Свердловского вокзала, но и дежурящие здесь милиционеры.

На днях имел место такой возмутительный случай. Гражданка Зеленова, приехавшая из Новосибирска, пыталась пройти в здание вокзала, чтобы получить телеграмму до востребования. Не успела она переступить порог, как к ней подскочил дежурный милиционер Коваль.

— Гражданка, вернитесь обратно! Зеленова объяснила, что она с поезда и спешит в почтовое агентство. Милиционер был неумолим:

— Гражданка, я не позволю вам здесь ходить!

Присутствовавшие при этом командиры Красной Армии стали на защиту Зеленовой. Милиционер оборвал их:

— Не ваше дело. Я вас не задерживаю. Задержу — тогда будете разговаривать! Р-расходитесь! Зеленова была доставлена к дежурному железнодорожной милиции. Убедившись, что она действительно приехала из Новосибирска (это проверить мог и Коваль), дежурный отпустил ее.

Существует в Свердловске и такой порядок: в здание вокзала имеют право войти только люди, купившие билет, для остальных отведено место в павильоне, где расположены кассы. Но и туда ожидающие могут попасть лишь за два часа до прибытия поезда. А если поезд опоздает на 3—4 часа, — куда тогда деваться пассажиру, особенно зимой?

— Это уже его дело, нас это

не касается, — поясняет начальник вокзала тов. Савостин.

Пассажиры мерзнут, нервничают, возмущаются, а им спокойно отвечают:

— Мы вас не звали. Идите пока домой. Ваш поезд опаздывает. Придете за два часа до отправления.

График — железный закон транспорта. Но люди, поставленные на страже этого закона, — диспетчеры, сами нарушают его, особенно, когда это касается пассажирского движения. Недавно в один и тот же день, пропуская товарные поезда, диспетчер Свердловского отделения тов. Матвейчук и диспетчер Тагильского отделения тов. Балакин задержали пассажирские поезда.

На вопрос, почему нарушается расписание пассажирского движения, начальник пассажирской службы дороги имени Л. М. Кагановича тов. Васильев сказал:

— Причины бывают разные, но, пожалуй, главная из них — это незаинтересованность диспетчеров и движущих в выполнении пассажирского графика. За исполнение графика пассажирских поездов премии не полагается. Если диспетчер задержит пассажирский поезд, то он самое большее получит нагонный от начальства. Но достаточно ему в это же самое время выполнить регулярное задание о сдаче товарных поездов, как он получит премию. Так часто и бывает.

Пренебрежение к запросам и нуждам пассажиров чувствуется буквально на каждом шагу. Даже в справочном бюро Свердловского вокзала люди не могут добиться простого и ясного ответа.

Недавно к начальнику вокзала явился пассажир с такой жалобой. Он приехал в Свердловск из дальних мест и попытался через справочное бюро узнать, когда отправляется пригородный поезд до станции Сортировочная. По телефону ему ответили:

— Идите пешком!

Начальник не поверил. Он решил лично убедиться в правильности заявления. Сняв телефонную трубку, он вызвал справочное бюро.

— Когда идет поезд на Сортировочную?

Последовал уже знакомый читателю ответ.

— Уже сказано, — идите пешком, гражданин!

А. ДУНАЕВСКИЙ.  
К. СМЕРНОВ.

Свердловск.

(«Правда» за 28 января).

## Женщины — передовики соревнования

На станции Кушва работает 300 женщин, большинство из них — непосредственно на производстве. Примечательно то, что женщины являются передовиками социалистического соревнования.

Меркулова А. получила специальность строгаля. Программу прошлого года она выполнила на 160 проц. По-стахановски работает маляр М. Ширинкина. Вот две цифры, которые характеризуют отношение тов. Ширинкиной к труду: майскую программу прошлого года она выполнила на 139 процентов, а декабрьскую уже на

300. В январе она также выполняет сменные задания. Высокую производительность труда дает и формовщик тов. Кузовенкова.

Хорошо работают кондукторы тт. М. Нетунаева, С. Обухова, Т. Туласова, получившие наркомовские премии за 1940 год. Наркомовскую премию получила также стрелочница тов. Петунина. Высоких показателей добиваются путеобходчики тт. Манакова и Агафонцева.

КОПЫСОВ — секретарь узлового парткома станции Кушва.



## Картинка с натуры

На ст. Новая Заимка (начальник тов. Прокопенко) не заботятся о пассажирах. В зале ожидания грязно и холодно. Расписания поездов нет, приходится поэтому за всеми справками обращаться к дежурному по станции.

Л. КАДНИКОВ.

\* \* \*

Приятель мой, приехавший недавно со стороны Вагая, рассказал, что все в Заимке было б очень

славно,

Когда бы чище выглядел вокзал. Зал ожидания... Всюду кучи сора, Как пирамиды древние, поверь. К входной двери подвешена рессора, Чтобы плотней прихлопывалась

дверь.

А может быть рессоры там и нету, Зато уж грязь — она всегда была: На всем полу, подобная паркету, Красивыми узорами легла, И как всегда, холодновато в зале, В лесу живут, а дров не запасли — Ждут ласточек... Но мы не все

сказали,

К дежурному еще мы не зашли. Почти не выслушав говору и звону, Дежурный наш, по виду строг и

крут,

Уже устал звонить по телефону, Крутить индуктор, вписывать

маршрут

И тут же разговаривать со всеми. Кто ни придет — и сразу же к нему: — А скоро поезд? А в какое

время?

А как билет? А где? А почему? Но скоро здесь такая будет

сценка —

Мы как-нибудь в Заимку завернем: — А кто у вас начальник?

Прокопенко?

Ах, тот, который... Слышали о нем. Так вы ему скажите непременно, Пусть поскорей, не пожалев трудов, Истопит печь, почистит пол и

стены,

Повесит расписание поездов, Чтоб стал вокзал уютным и

культурным,

Не так, как нынче — грязно и старо, Чтоб стали вы действительно

дежурным,

А не агентом в справочном бюро. К. МУРЗИДИ.

★

## Школа ФЗО

На станции Свердловск-пассажирская организована школа фабрично-заводского обучения (ФЗО), которая будет готовить составителей в количестве 160 человек.

Школа ФЗО составителей в Свердловске организована на базе школы мастеров социалистического труда (ШМСТ). В распоряжение Областного управления трудовых резервов дорогой переданы помещения общежитий для размещения 160 учащихся, передано учебное здание ШМСТ, предоставлено помещение для столовой учащихся. Выделен также необходимый штат школы — начальник школы, помполит, бухгалтер, старший мастер и восемь мастеров.

В. И. ВАЛУЕВ.

### ОБОРОННЫЕ ПОДАРКИ

Комсомольцы Тагильского отделения готовят оборонные подарки к XVIII партийной конференции. 22 января на лыжи встали 457 комсомольцев, из них 60 человек в этот же день сдали нормы на ГТО.

Не отстают от тагильчан и комсомольцы Тюменского узла. 22 января 47 комсомольцев из 212, вышедших на лыжи, сдали нормы на ГТО.

КРАСОВСКИЙ — инструктор политотдела дороги по комсомолу.

## Лыжный поход агитаторов

На Кузинском отделении закончился лыжный поход двух команд, шедших по маршруту Кузино — Шалья и Кузино — Берлога.

Десять лыжников — агитаторов, участвовавших в походе, провели более 20 бесед на тему о договоре трех дорог на социалистическое соревнование.

\* \* \*

Успешно закончился лыжный поход группы работников Тюменской дистанции связи. Кроме собраний и бесед на общеполитические и международные темы, агитаторы устраивали беседы по производственным вопросам.

Участники похода отремонтировали несколько радиоприемников в путевых казармах и общежитиях.

\* \* \*

Участники лыжного перехода — работники Богдановичской дистанции связи — прошли по маршруту 86 километров.

Заключено 16 договоров на социалистическое соревнование между связистами, путейцами и движеницами.

\* \* \*

27 января по инициативе комсомольской организации станции Егоршино был дан старт лыжному переходу по маршруту Егоршино — Свердловск. В составе команды: тов. Суворов — инженер, тов. Казаков — инспектор служб движения, т. Чернобродов — помощник начальника политотдела по комсомолу и литературный работник редакции «За здоровый транспорт» тов. Ямова.

Переход в 133 километра команда сделала за 22 ходовых часа. В Свердловск лыжники прибыли 30 января.

В. УЛЬЯНОВ.



Самодельный оркестр железнодорожников, организованный при клубе ст. Камышлов.

Фото А. Мартынова. (Облфотохроника).

## ХОРОШЕЕ НАЧИНАНИЕ

Активный рабкор «Путевки» и «На новом пути» диспетчер-анализатор тов. Андреев обратился к железнодорожникам Тюменского отделения с таким письмом:

«Многие полевые станции и разъезды не имеют библиотечек, где рабочие и служащие могли бы брать книги. В то же время у многих из нас имеется порядочное количество прочитанной литературы, она лежит и пылится на полках. Я предлагаю создать на полевых станциях и разъездах библиотечки, путем сбора книг у железнодорожников».

Тов. Андреев передал в фонд создаваемых библиотечек часть своих книг и призвал к этому всех железнодорожников, в первую очередь, рабкоров отделения.

«Пусть созданные библиотечки будут подарком XVIII Всесоюзной партконференции», — так заканчивает письмо тов. Андреев.

Обязанность общественных организаций — поддержать это очень ценное и нужное начинание тов. Андреева и провести его быстро и организованно.

### ПОЕЗДКА В АРХАНГЕЛЬСК

Женская хоккейная команда Свердловского спортобщества «Локомотив» — участница розыгрыша на «Кубок СССР» 1941 года — в порядке подготовки к розыгрышу выехала в г. Архангельск, где ей предстоит участие в двух товарищеских встречах.

### ПОБЕДЫ СВЕРДЛОВСКИХ СПОРТСМЕНОВ

Хоккейный матч первой команды свердловских железнодорожников с хоккеистами Уралмашзавода закончился счетом 4:3 в пользу спорт. общества «Локомотив».

Состоялись соревнования по баскетболу на первенство города. Команды свердловских железнодорожников выиграли пять встреч из семи.

## Школьная жизнь

### ПОДАРКИ УЧАЩИХСЯ

Пионеры третьих классов Свердловской школы № 1 имеют за первую половину учебного года стопроцентную успеваемость. Они взяли обязательство не снижать оценок, учиться на «хорошо» и «отлично».

Комсомольцы — учащиеся IX — X классов этой же школы решили в подарок XVIII Всесоюзной партийной конференции изготовить наглядные пособия по физике, химии, географии, биологии и другим предметам. Многие пособия — усеченные пирамиды, призмы — уже готовы.

Бригада комсомольцев работает также над приведением в порядок школьного инвентаря. В частности, отремонтированы школьные электрические часы.

К дню открытия партийной конференции в школе организуется выставка подарков.

Готовят подарки и учащиеся детской технической станции Свердловского узла. Толя Батов работает над киноаппаратом, Витя Мальгинов оформляет фото-монтаж на тему о зимних каникулах, Лена и Владислав Кичигины

готовят действующие электродрезины, Юра Микрюков и Сережа Даровских реконструируют электровоз для детской железной дороги. Подарком Юры Воронова будет паровая машина системы «Локомотив», Мити Ильиных — товарный вагон, Гени Черепанова — моторная лодка, Вани Погодаева — одноламповый приемник.

Кружок авиамodelистов заканчивает работу над схематичными моделями самолетов.

Лучшим же подарком учащихся свердловских школ будет повышение хороших и отличных отметок.

В. САЗОНОВА — инструктор политотдела дороги.

### ПИОНЕРСКИЙ СБОР

Долго и с увлечением готовились пионеры отряда № 8 Горько-благодатской школы к сбору, посвященному беседе о детских и юношеских годах Ильича. Комнату, где проходил сбор, они украсили пихтой, устроили шалаш, «костер» — словом, воспроизвели ту обстановку, в которой нахо-

### СОБРАНИЕ РОДИТЕЛЕЙ

В школе № 59 ст. Камышлов состоялось собрание родителей. О социалистическом соревновании в школе рассказала директор тов. Петрова. Показатель успеваемости учащихся за первую половину учебного года — 93 процента.

Отмечая положительные стороны в работе школы, выступающие на собрании говорили и о недостатках, подвергли критике тех родителей, которые плохо помогают школе в коммунистическом воспитании учащихся.

Задача коллектива школы № 59 — добиться стопроцентной успеваемости.

БУШМИН.

## Новинки технической литературы

ТЕПЛОСИЛОВОЕ ХОЗЯЙСТВО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Трансжелдориздат 1940 г. I-II том. Цена каждого тома 12 руб. 50 коп.

Решениями XVIII съезда ВКП(б) ясно и точно определены пути развития в третьем пятилетии энергетического хозяйства промышленности СССР и, в частности, энергетики железнодорожного транспорта. Поэтому выпуск в свет учебника по теплосиловому хозяйству железнодорожного транспорта, охватывающего новейшие достижения теплотехники вообще и специфические особенности энергохозяйства железнодорожного транспорта, является необходимым и своевременным.

В первой части книги «Теплосиловые установки» проф. Лукницким В. В. освещены вопросы экономики и использования местных видов топлива, использования отбросного тепла двигателей внутреннего сгорания, вопросы рентабельности комбинированной выработки тепла и электроэнергии.

Во второй части книги «Водо-ариготвление» проф. Гордон И. Л. отражены новые методы водообработки: химическое обессоливание воды по методу ионного обмена, безотстойное умягчение воды, сверхкритическая фильтрация и др. Третья часть книги — «Печное хозяйство заводов НКПС».

В каждой части книги даны теоретические обоснования, описания конструкций, разработаны вопросы обслуживания и эксплуатации теплосилового хозяйства.

Эти книги выпущены в качестве учебника для студентов вузов железнодорожного транспорта, но могут служить пособием и для инженерно-технических работников стационарных энергетических установок железнодорожного транспорта.

\* \* \*

### ПАРОВОЗЫ С ПОДОГРЕВОМ ВОДЫ В ТЕНДЕРНОМ БАКЕ

Трансжелдориздат 1940 г., 115 стр., цена 3 руб. 25 коп.

Нарком тов. Л. М. Каганович в своем приказе № 135-Ц в 1939 году дал боевую программу работ по тепловому усовершенствованию паровозов. Одним из важнейших видов усовершенствования паровозов является введение на паровозах подогрева питательной воды в тендерном баке за счет использования тепла отработанного пара в машине паровоза. Этот вид усовершенствования паровоза дает уменьшение расхода топлива по сравнению с паровозами, не оборудованными водоподогревом, на 8—10 проц.

В этой книге авторы — Н. Г. Лу-тинин, М. И. Прозоровский, С. Н. Суржик и Н. Н. Рей дают описание паровозов с подогревом воды в тендерном баке, ухода за ними и ремонта. Особое внимание уделено описанию поршневого питательного насоса и турбонасоса, как новым видам таких приборов. Подробно освещены вопросы ухода за водоподогревательными устройствами, рассмотрены причины возможных неисправностей питательных насосов и приведены способы устранения их.

Книга предназначена для работников депо и паровозных бригад, осваивающих эксплуатацию паровозов, оборудованных устройствами для подогрева воды в тендере.

★

### ПОПРАВКА

В номере за 28 января в заметке «В линейном суде» (4 стр.) по вине председателя линсуда тов. Чернышева допущена неточность. За простой вагонов под грузовыми операциями осужден зав. складом Асбестовского леспромхоза Неустров.

Ответственный редактор В. К. ХАПУГИН.

АДРЕС РЕДАКЦИИ: Свердловск, ул. Челюскинцев, Управление ж. д. 3-й этаж, комнаты №№ 351—355. ТЕЛЕФОНЫ: АТС № ДП-16-31, через коммутатор Управления дороги: секретариат редакция — 0-6, ответственный редактор — 1-61, зам. отв. редактора — 1-47, ответственный секретарь — 4-25, инструктора — 2-53, нач. издательства — 7-36, бухгалтерия издательства и отдел подписки — 1-82. Подписная плата: 90 коп. в месяц; цена отдельного номера 10 коп.