

# ПУТЕВКА

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

№ 11 (2004)

Вторник, 4 февраля 1941 г.

Год издания 8-й  
Цена 10 коп.

## Станция Свердловск-пассажирская дороги им. Л. М. Кагановича Раисе Кыштымовой

Поздравляю с установлением небывалого рекорда производительности труда. Желаю дальнейших успехов.

Секретарь ЦК ВЛКСМ МИХАИЛОВ.

### Больше внимания движению поездов

Закончился первый месяц 1941 года. По всей стране он прошел под знаком нового производственного и политического подъема трудящихся масс, под знаком еще более широкого развертывания социалистического соревнования в честь предстоящей XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б).

Коллектив нашей дороги в этом соревновании взял на себя ряд обязательств по выполнению государственного плана перевозок.

В договоре на соревнование трех дорог коллектив нашей дороги обязался выполнить план погрузки на 102 процента. Это обязательство не выполнено. План погрузки в январе сорван. Не выполнен план погрузки таких грузов, как лес, металл, руда. Сорвана погрузка и других важнейших грузов, хотя для выполнения государственного плана перевозок имелись и имеются все возможности: на дороге избыток вагонов, достаточное количество локомотивов и, наконец, есть кадры.

Правильно оценив все эти возможности и умело их используя, станция Сан-Донато, например, досрочно выполнила план погрузки руды и дала сверх того еще тысячи тонн руды. Камышловское и Тюменское отделения значительно улучшили движение поездов по графику, тем самым обеспечивая своевременную доставку груза к местам назначения.

На перечисленных отделениях все более внедряется метод знатного диспетчера Пензенской дороги тов. Белякова за экономии вагоно-часов, что в конечном счете и обеспечило успех дела.

За истекший месяц перевыполнило план погрузки Тагильское отделение. Но оно вот уже несколько месяцев не может навести должного порядка в движении поездов, накопило у себя более тысячи вагонов местного груза, неудовлетворительно продвигает транзитный поток, а так как соседние отделения — Надеждинск и Егоршино во многом зависимы от Тагильского, то значит неудовлетворительная работа последнего мешает соседям улучшить свои показатели.

Начальник Тагильского отделения тов. Шанаурин не может в течение долгого времени наладить сдачу груза по Гороблагодатской на Пермскую дорогу и поэтому количество вагонов в это направление превышает норму в три раза.

Основная причина, что тянет дорогу вниз — это неблагоприятное в движении поездов. Необходимо добиться того, чтобы в ближайшее время парк вагонов на дороге был доведен не только до нормы, но и ниже, а именно до 98 процентов, как это обязались добиться движения нашей дороги, вступая в соревнование с Пермской и Южно-Уральской дорогами.

Все силы диспетчеров, работников станций, кондукторов, железнодорожников всех профессий должны быть сейчас направлены на своевременное отправление и проследование поездов по графику.

Надо всячески распространять опыт передовых людей дороги — составителей тт. Шалина, Чистякова; диспетчеров тт. Маловедского, Фурмановой, Меньшенина и других, показывающих пример того, как можно своевременным формированием и улучшением движения поездов добиться выполнения плана погрузки и выгрузки.

Встретить XVIII Всесоюзную конференцию ВКП(б) выполнением социалистических обязательств, выполнением государственного плана перевозок и в первую очередь навести порядок в движении поездов — вот над чем должен сейчас работать весь коллектив дороги.

### Навстречу XVIII Всесоюзной партийной конференции



За проявленную инициативу и энергию в деле внедрения стахановских методов и достижение высокой производительности труда, руководство дороги, политотдела и дорпрофсожа заносит на дорожную Доску почета следующих товарищей:

**КЫШТЫМОВУ Раису Ивановну** — электромонтера - обмотчика Свердловского вагонного участка, рождения 1916 года, члена ВЛКСМ. Путем уплотнения рабочего времени, организации рабочего места, своевременной подготовки материалов и инструмента тов. Кыштымова добилась высоких показателей в производительности труда. 21 января сменное задание она выполнила на 1528 процентов, 29 января — на 3000 проц.

**ЧИРКОВА Сергея Михайловича** — электромонтера - обмотчика Свердловского вагонного участка, рождения 1913 года. Соревнуясь с тов. Кыштымовой, он систематически перевыполняет производственные задания: 28 января выполнил задание на 1737 проц., 29 января — на 2691 проц.

**ГУРЬЕВА Григория Петровича** — бригадира угольного склада Свердловск - пассажирская, добившегося высокой производительности труда. Его бригада систематически выполняет производственные задания свыше 200 проц., не допускает передержки паровозов под набором угля.

**ШУМИХИНА Ивана Петровича** — машиниста крана угольного склада Свердловск-пассажирская. Применяя папавинские методы ухода, добился бесперебойной работы механизмов крана и высокой производительности труда, тем самым сократил время подачи угля на паровозы до одной минуты на тонну, вместо 3-4 минут по норме. Сменное задание систематически перевыполняет.

### Токарь И. Мезенин выполнил полугодовую программу

Передовой токарь Гороблагодатского вагонного депо И. Мезенин, установивший рекорд производительности труда на обработке буксовых вкладышей — 2075 процентов, — на протяжении

всего января работал по стахановски.

Производительность труда за месяц у тов. Мезенина составила 676 процентов; выполнена программа более чем за шесть месяцев.

### План погрузки выполнен на 133 процента

В социалистическом соревновании трех дорог, коллектив движения Тюменского отделения добивается новых успехов в выполнении государственного плана погрузки.

31 января на отделении план погрузки выполнен на 133 процента. Особенно хорошо работали: заместитель начальника станции Тюмень тов. Исупов, пом. начальника по грузовой работе тов. Горев, начальник станции Бахметский тов. Гусев, начальник станции Винзели тов. Шущанов. Коллектив не теряет своих по-

зиций в бесперебойном продвижении увеличившегося вагонопотока. На 31 января парк вагонов снижен на 141 вагон. Отправление поездов за отчетные сутки составляет по графику 82,6 проц., проследование — 58,1 проц. Диспетчер отделения тов. Федоров на участке Тюмень—Поклевская обеспечил 100-процентное проследование поездов по графику, сэкономил 726 вагоно-часов.

**ХУХЛОВ** — начальник отделения.

**ПАРАШУТИН** — начальник политотдела.

### ПО ПРИМЕРУ ТОВ. ШАЛИНА

На станции Смычка комплексная бригада составителя тов. Трасцина, работая 2 февраля по примеру составителя тов. Шалина двумя паровозами в двух маневровых районах, выполнила норму фор-

мирования поездов за смену на 123 процента.

Хорошо работали сцепщики тт. Васильев и Хохлов, маневровые машинисты тт. Сенников и Грошев и стрелочники тт. Черепанова и Устинова.

### По трем дорогам

Работники маршрута № 394 — начальник маршрута т. Веричев, поездные вагонные мастера тт. Павлов и Бронский заключили социалистическое соревнование на одну поездку. Они обязались провести маршрут по трем дорогам — Томской, Омской и имени Л. М. Кагановича — от станции Усаты до станции Свердловск без заливки буке со скоростью 400 километров в сутки.

Свое обязательство они выполнили с честью. 2075 километров пути поезд прошел без единой задержки или отцепки вагона и без заливки буке, несмотря на 40-градусные морозы.

### ДИСПЕТЧЕРУ СВЕРДЛОВСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ ТОВ. ШАРОВУ

**КУРГАН (по телеграфу).** Коллектив Южно-Уральской дороги включился в соревнование с коллективом дороги имени Л. М. Кагановича. Борясь за выполнение взятых коллективом нашей дороги обязательств, я решила в свою очередь вызвать Вас на соревнование за улучшение работы наших диспетчерских участков.

Беру обязательство: обеспечить отправление и проследование поездов строго по графику, обеспечить своевременную подачу порожняка под погрузку и развозку местного груза, добиться ускорения оборота паровозов в депо Курган, обеспечивать равномерный подход поездов к станциям Курган и Шадринск.

В основу нашей работы положим опыт диспетчера тов. Белякова.

**Зинаида ЧУРАКОВА** — диспетчер Курганского отделения.

### НАГРАЖДЕНИЕ РАБОТНИКОВ УРАЛЬСКОГО СТРОИТЕЛЬНО-МОНТАЖНОГО ТРЕСТА

За успешное выполнение работы на горке станции Свердловск-сортiroвочная и за образцы социалистического труда товарищ Л. М. Каганович в приказе за № 32 от 24 января с. г. наградил значком «Почетному железнодорожнику» тт. Боголепова М. И. — дорожного мастера, Бугаевского А. М. — начальника участка, Ильяшевского В. М. — прораба пункта, бригадиров тт. Пилипенко Д. Е. и Рогачеву Е. И.

Значком «Ударнику сталинского призыва» награждено 27 человек.

### Токарь И. А. Мезенин



Только еще начиналось соревнование имени XVIII Всесоюзной партконференции. Рабочие Гороблагодатского вагонного депо брали на себя социалистические обязательства. Взял обязательство и токарь И. А. Мезенин — выполнить программу за январь на 350 проц. Кто тогда говорил: «Мало тов. Мезенин», считая, что он, подлинный мастер своего труда, сделает значительно больше.

Но щедрость на обещания была не в характере токаря. Он любил негромко сказать, но весомо сделать. И вот, готовя достойный подарок XVIII партконференции, непартийный большевик принялся за разработку приспособлений, которые помогли бы ему наиболее производительным способом сделать свой труд. Опыт же рационализации у него уже был.

27 декабря тов. Мезенин перешел на обслуживание двух станков. Вскоре он предложил свои приспособления, изготовленные собственными силами в механическом цехе и кузнице. Это были простые по конструкции вещи. Для строгального станка, например, была сделана скоба с двумя болтами и упорной планкой с валиками. Пользуясь этим приспособлением, можно крепить сразу две детали и настраивать станок только один раз в смену.

Рационализаторская мысль помогла: в канунный день перед новым, 1941 годом тов. Мезенин выполнил сменное задание на 1687 процентов. В ночь на 7 января он выполнил более 20 норм, а 14 января повторил рекорд — дал 2050 процентов производительности труда.

Свое обещание — выработать в январе три с половиной нормы тов. Мезенин выполнил с превышением. Работая быстро, умело, творчески, он дал за месяц среднюю производительность труда 676 проц. Это равно программе почти семи месяцев. Это первый подарок токаря XVIII партконференции.

Следуя примеру тов. Мезенина, рекордную выработку дают токари Гороблагодатского вагонного депо тт. В. Мезенин, Чернышев, Кузавев и другие. Месячная программа января тов. Кузавевым, например, выполнена на 360 процентов, что равняется программе более, чем трех с половиной месяцев.

Л. ОГНЕВ.



## НА ТЕМЫ ДНЯ

## Против грязи и захламленности

Недавно в депо Свердловск-сорттировочная были гости—представители города Новосибирска, приезжавшие проверить выполнение договора на социалистическое соревнование, заключенного между Свердловским и Новосибирским. Среди гостей был машинист депо Новосибирск тов. Орлов. Он побывал в промывочном цехе, забирался на паровозы. Тов. Орлов и его спутники дали точную, меткую характеристику о работе депо: грязь, беспорядок.

Об этом представители г. Новосибирска во всеуслышание заявили на совещании стахановцев г. Свердловска. И на самом деле, в депо Свердловск-сорттировочная грязь во всю. Грязные—такие же черные, как стены. На полу лужи воды, мазута. В заготовительном цехе все уголки завалены кучами металла: не разобрать—что здесь годное, а что лом.

Такая захламленность только мешает работать, а зачастую приносит вред. Возьмем вагонное депо на той же станции Свердловск-сорттировочная. Нередко на путях около депо можно видеть рабочих, поднимавших свалившиеся с рельсов маневровые паровозы. Происходит это потому, что начальник вагонного участка тов. Цикунев, очевидно, сваялся с запущенностью, царящей на путях около депо, и споконья отнимает рабочих из цехов, открывает их от работы для подсобных паровозов.

Нередко рядом с первоклассной техникой сами себе прочное гнездо грязи, беспорядок. Например, начальник паровозного депо Свердловск-сорттировочная тов. Бондарь вынужден был заявить, что у него нет ни одного паровоза «ФД», которому можно было бы дать хотя бы удовлетворительную оценку в мысленной чистоте. Даже недавно пришедшие с завода паровозы ничем не отличаются от старых, настолько они запущены.

Передовые стахановцы нашей дороги готовятся ко дню открытия XVIII партконференции. Эти передовики систематически перевыполняют производственные нормы. Своих успехов они добиваются благодаря повышению культуры в работе, ибо знают, что и там, где имеется высокая техника, грязь чрезвычайно вредит делу. Поэтому надо всячески приветствовать почин комсомольской организации депо Свердловск-сорттировочная, которая решительно включается в борьбу против захламленности помещений, против грязного оборудования, за чистоту рабочего места, инструмента. Надо надеяться, что эту инициативу подхватят все комсомольские организации дороги.

## 1093 взыскания и 51 поощрение

В одну из декабрьских ночей поезд № 725 был задержан у светофора. Произошла заминка в движении. Заместитель начальника Свердловского отделения движения железной дороги имени Л. М. Кагановича тов. Выходов метал громы и молнии:

— Приказываю начальнику станции Свердловск-сорттировочная сейчас же отстранить дежурного Истомина от работы и перевести его в рядовые стрелочники. Слышите—стрелочники!..

Начальник станции тов. Иванов недоумевал:

— За что снимают человека? Ведь Истомин не виноват—светофор был испорчен.

Но приказ остается приказом. И, несмотря на ночную пору, начались поиски нового дежурного. Когда через несколько часов дежурного нашли, последовало новое распоряжение:

— Ладно, пусть Истомин продолжает дежурство...

В отделении, видимо, решили сменить гнев на милость. Но никто из руководителей отделения так и не поговорил с тов. Истоминным, не извинился перед ним, хотя человек был опорочен ни за что, ни про что.

На станции привыкли уже к тому, что руководители отделения направо и налево раздают выговоры, накладывают взыскания. Административный зуд охватывает их главным образом в зимнее время.

Чтобы не утруждать себя составлением приказов, начальник Свердловского отделения тов. Македонов размножил специальные трафаретки. Содержание их таково:

«Приказ №...  
Должность, фамилия, имя, отчество...  
за... объявляю...  
Подпись: Начальник второго отделения...  
А внизу отрезок: «Приказ мне объявлен. Читал (имя рек). Объяснил (имя рек)».

В отделе дни щедры на взыскания начальник отделения и его заместители запоняют до десятка трафареток. Они полагают, что большое количество взысканий поможет укрепить дисциплину, наладить правильные



движение поездов. Однако взысканий бывает столько, что их не успевают объявить наказуемым. Да это и неудивительно. В отделении трудно найти такого диспетчера (не говоря уже о стрелочниках и башмачниках), который не имел бы выговора. Иногда дело доходит до курьезов. 6 января диспетчера премируют за выполнение графика, а 7 января объявляют ему выговор... за срыв графика.

В Свердловском отделении движения всю воспитательную работу с кадрами заменили взысканиями. Не чувствуется, что здесь существует и работает политотдел, не чувствуется его воспитательная и организующая роль. Об этом говорят низовые партийные работники.

Когда в начале зимы на Сорттировочной забывалась очередная методка выговоров и взысканий, секретарь партийного бюро станции тов. Волков отправился в политотдел отделения.

— У нас творится что-то неладное, — говорил он. — Наши командиры вместо помощи в преодолении трудностей работы в зимних условиях чуть ли не каждый день получают выговоры. Отдельные работники имеют уже по 5—6 взысканий. К чему такое дергание? Разве это способствует выполнению графика? Ведь так можно перебить кадры.

Тов. Волков не поддержали, от него отмахнулись:

— Мы приказов не издаем, издает их Македонов. Иди к нему!

Но к тов. Македонову не так уж легко попасть. И секретарь партбюро поднялся на второй этаж в политотдел дороги. Однако и здесь у начальника политотдела тов. Степанова он не встретил поддержки:

— Зря ты хлопчешь, Волков. Дисциплинарные взыскания полагаются по уставу. Мы не намерены вмешиваться в действия

командиров. За это они отвечают сами.

Зря руководители политотдела умышляют руки. Они также отвечают и, пожалуй, не в меньшей степени за работу с кадрами, за отношение к ним. Если в отделении швыряются кадрами, если пачками выносятся выговоры и десятки командиров понижаются в должности, не свидетельствуют ли эти факты о запущенности партийной работы в Свердловском отделении?

Чем, как не издевательским отношением к кадрам, можно объяснить непрекращающуюся текучесть личного состава отделения? После Указа Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня в отделении уволено 175 рабочих и служащих, в том числе немало «по собственному желанию». В декабре, например, было уволено 27 человек и принято на работу 36 человек. Среди уволенных как в конце прошлого года, так и в начале текущего немало людей, освобожденных с формулировкой: «По непригодности» или «За невыполнение Правил технической эксплуатации».

Вместо того, чтобы терпеливо вырабатывать квалифицированных работников транспорта, заботиться об их нуждах, руководители отделения не берегут кадры.

Возле кабинета начальника Свердловского отделения движения тов. Македонова установлена массивная доска почета. На таких досках, как известно, помещаются фотографии лучших людей, показатели их работы. Но в Свердловском отделении особые порядки. Здесь, видимо, не решаются заносить передовиков отделения на доску почета, опасаясь, как бы завтра не пришлось снимать фотографии. А вдруг товарищ получит выговор? Ведь за год на работников отделения было наложено 1.093 взыскания, а поощрений было только 51.

1.093 взыскания и 51 поощрение! Это ли не показатель бездушного, порочного отношения к кадрам со стороны руководителей Свердловского отделения движения?

А. ДУНАЕВСКИЙ, К. СМЕРНОВ.  
Гор. Свердловск.  
(«Правда» за 31 января).

более характерные черты пламенно. го пролетарского революционера К. Е. Ворошилова. Со всей силой проглотил он презренную агентуру буржуазии—меньшевиков, эсеров, троцкистов.

На всех этапах истории большевистской партии он высоко держит ленинские знамя.

После первой русской революции, когда наступила полоса жесткой реакции, Ворошилов ведет неослабную работу в рабочей массе, разъясняет ей большевистскую линию, разоблачает контрреволюционную деятельность различных ликвидаторов.

За революционную работу тов. Ворошилов подвергался неоднократно арестам и ссылкам. Но жестокие преследования царских сапорогов, жизнь, полная опасностей и лишений, не сломили, а, наоборот, закаляли его волю и дух, его непоколебимую веру в торжество дела рабочего класса.

В годы империалистической войны тов. Ворошилов проводит огромную работу по разъяснению рабочим и солдатским массам ленинского лозунга о превращении войны империалистической в войну гражданскую, разоблачает меньшевистских и иных социал-шовинистов.

В 1917 году, в период между февралем и октябрём тов. Ворошилов, являясь одним из самых близких и верных учеников Ленина и Сталина, ведет в Петрограде, а затем в Донбассе огромную работу по сплочению масс под боевыми знаменами большевиков. Под руководством тов. Ворошилова луганские рабочие устанавливают советскую власть.

После победы Великой Октябрьской социалистической революции тов. Ворошилов развешивает большую и многогранную работу по укреплению молодой советской власти, ее революционных органов. Вся эта и дальнейшая работа тов. Ворошилова пронизана глубочайшей партийностью.

Он ведет беспощадную борьбу с троцкистами, зиновьевцами, правыми, — со всей этой оголтелой группой, ставшей впоследствии агентурой иностранных разведок. В своих выступлениях на партийных и рабочих собраниях, на съездах партии, в печати тов. Ворошилов всегда подчеркивал, что основной предпосылкой для успешного строительства вообще и в том числе для успешного разрешения вопросов обороны



Электромонтер-обмотчик Свердловского вагонного участка тов. КЫШ-ТЫМОВА Р. 29 января выполнила сменное задание на 3.000 проц.  
Фото В. Лежнина.

## Не работают с призывниками

Подготовка призывников в армию—большое и важное дело. В первую очередь этим должны заниматься комсомольские организации. Но не так у нас, в электродепо Свердловск-сорттировочная. Ответственный за работу с призывниками тов. Шульгин бездействует. Вот уже несколько раз он выступал с покаянными речами, обещал исправить положение, но кроме обещаний все еще ничего не сделал.

Не лучше обстоит дело с подготовкой призывников и в коллективе молодежи вагонного участка. Секретари комсомольских комитетов тт. Спирина, Тупицина, Патрушева, Похалчев и другие забыли о подготовке призывников, а между тем большинство молодежи, которая этой осенью пойдет в армию, все еще не сдает нормы зимнего комплекса ГТО.

Комсомольскому активу узла Свердловск-сорттировочная надо бы вспомнить постановление ЦК ВЛКСМ о лиздном спорте.

СОБОЛЕВ.

## На границе двух соревнующихся дорог

Недавно дороги имени Л. М. Кагановича и Пермская заключили договор на социалистическое соревнование на лучшую встречу XVIII Всесоюзной партийной конференции. Правильная организация этого соревнования несомненно поможет железнодорожникам двух уральских магистралей преодолеть трудности зимы, улучшить выполнение государственных планов перевозок.

Для того, чтобы выполнить взятые обязательства, необходима, прежде всего, слаженная работа железнодорожников стыковых отделений. Это главное. Однако этого пока не чувствуется.

Практика работы после заключения договора на соревнование показывает, что те отделения, которые связывают дороги, являющиеся узким местом и тормозят продвижение грузопотока. Чусовское и Тагильское отделения являются стыковыми. Через эти отделения проходят решающие государственные грузы. От четкости работы этих отделений зависит успех выполнения обеими дорогами тех задач, которые поставлены перед ними наркомом товарищем Л. М. Кагановичем.

В нынешнем году Чусовское и Тагильское отделения, несмотря на то, что вагонопоток уменьшился, все же не выполняют основного измерителя — графика движения. Поезда здесь продвигаются медленно, среднесуточная скорость не превышает 200 километров. Почти ежедневно происходит задержки поездов на подходах, огромные перепроходы на станциях сводят на-нет стахановскую работу передовых людей.

Станция Гороблагодатская — граница двух дорог—вот уже продолжительное время разрывает единство транспортного конвейера, ограничивает прием и продвижение поездов. В чем же причины? В том, что многие командиры вместо социалистического соревнования и взаимопомощи друг другу, возродили элемент сутяжничества и в практической работе проявляют местные интересы, которые ни

пролетарского государства».) являлись единство и сплоченность большевистской партии, что «наше строительство требует величайшей организованности, общественной и личной дисциплинированности...» \*)

Верный ученик Ленина и Сталина, тов. Ворошилов постоянно напоминает советскому народу мудрое сталинское указание о том, что наша страна, находясь в условиях капиталистического окружения, обязана изо дня в день крепить свою оборонную мощь, свою мобилизационную готовность, чтобы никакие «случайности» и никакие фокусы наших внешних врагов не могли застичуть нас врасплох. Многочисленные выступления тов. Ворошилова — его доклады и речи — неизменно направлены к одной цели — воспитанию и укреплению советского патриотизма, посекундной готовности советского народа дать сокрушительный отпор любым попыткам врагов напасть на нашу социалистическую родину.

\*) Ворошилов. Статьи и речи. Партиздат, 1936 г. стр. 279.  
\*) Ворошилов. Статьи и речи. Партиздат, 1936 г. стр. 469.

чего общего с государственными интересами не имеют.

На станции Гороблагодатская рабочий парк сейчас превышает норму почти в два с половиной раза. Несмотря на это станция ежедневно не сдает на Пермскую дорогу и половины того количества поездов, которое предусмотрено графиком. Поезда отправляются вне всякого расписания, при чем часто с грубейшим нарушением плана формирования. Вошло уже в обычай задерживать поезда на подходах к станции Гороблагодатской. Но начальник Тагильского отделения тов. Шанаурин и начальник станции тов. Орел считают это в порядке вещей. Тов. Орел, например, объясняет:

— Зачем отделение будет приносить к себе поезда в то время, когда на станции имеется избыток груза на Тагил и Богословск, а на Пермскую дорогу его нет? Ведь все равно пермские электровозы будут ждать подхода груза.

Вот такая постановка дела и ведет к тому, что на участке Чусовская — Гороблагодатская скапливаются и задерживаются продвижением поезда четного направления. Электровозы Пермской перераспределяются в Гороблагодатской в среднем по 8—10 часов. 31 января при наличии свободных путей на ст. Гороблагодатская диспетчер И. Тагильского отделения тт. Кисс и Пономарев категорически отказались принять поезд № 820 со станции Азиатская Пермской дороги, где он стоял до 22 часов, хотя встречных поездов не было.

Как это ни странно, но подобные дела поддерживаются руководителями отделения и службами движения. Недавно на станции Гороблагодатская был неправильно сформирован поезд. Влолне попятно, что главный кондуктор тов. Лавочкин отказался его вести и предложил отцепить один вагон. В это время на станции был заступил начальник служб движения тов. Попов. Ему доложили об «упрямстве» главного кондуктора. Он немедленно отстранил его и приказал послать другого главного кондуктора.

Шесть часов длились споры, после чего электровоз отпраздничал в Чусовскую резервом. А через несколько минут начали устранять дефект, заявленный кондуктором.

Не остаются в долгу и некоторые из командиров Чусовского отделения. Есть диспетчеры, которые не выкажут в работу участка, а задержат поезд на станции ни на что не стоит. Так, в ночь на 31 января диспетчер Колосова категорически отказалась принять поезд № 953 с Гороблагодатской, спорила она более 40 минут и только после этого дала разрешение на прием.

На станции Чусовская укоренилась вредная практика выталкивать поезда без всякого разбора. 30 января на станцию Гороблагодатская Чусовская отправила два поезда с грубым нарушением плана формирования, 29 января — 3 поезда и т. д. Дабы сбросить излишний рабочий парк, в Чусовской иногда не считаются с интересами государства. Здесь даже проходящие вагоны с углем стали отправлять в сторону Гороблагодатской, со сборными поездами. 30 января, например, под видом сборного поезда № 1126 был отправлен почти целый маршрут угля, к которому прицепили несколько вагонов с местным грузом.

Характерно отметить, что это происходило на глазах заместителя начальника служб движения Пермской дороги т. Макаревича, который уже несколько дней сидит на станции Чусовская в качестве уполномоченного начальника дороги.

Надо ли доказывать, что все это лишь осложняет работу Чусовского и Тагильского отделений, мешает четко работать станции Гороблагодатская и отнюдь не способствует выполнению обязательств, взятых дорогами имени Л. М. Кагановича и Пермской в честь XVIII Всесоюзной партийной конференции.

А. КОТЕЛЬНИКОВ — корреспондент газеты «Сталинская путевка».

К. КАПРАНОВ — корреспондент газеты «Путевка».



Электромонтер-стахановец депо Камышлова т. АНТОНОВ Ф. И. ежемесячно вырабатывает не менее двух норм.  
Фото А. Мартынова. (Облфотохроника).

## Первые результаты применения метода тов. Лунина

Призыв тов. Лунина нашел живой отклик среди паровозников нашей дороги. Сейчас на дороге имеется более 100 лунинских паровозов.

Передовыми депо по внедрению нового опыта работы являются Свердловск-пассажирская, Егоршин, Тагил. В каждом из перечисленных депо по два десятка паровозов работают по методу тов. Лунина. У ряда машинистов имеются замечательные результаты по экономии средств.

По депо Тагил, например, за декабрь на промывочном ремонте было 12 лунинских паровозов. Так как в ремонте паровозов принимают участие паровозные бригады, то депо только по работе получило 5723 рубля экономии. Столько же, примерно, сэкономлено средств по материалам. В январе только за одну декаду лунинские паровозы, будучи на промывочном ремонте, дали экономии в 3726 руб. 20 коп.

Наиболее отличных результатов применения лунинского метода добились в этом депо машинисты тт. Козопасов, Рыбаков, Коншин, Гатаулин, Чечулин, Вахрушев. На каждой промывке они экономят депо не менее 1000 рублей. Старший машинист маневрового паровоза тов. Водонов, награжденный медалью «За трудовую доблесть», только за одну промывку сэкономил 986 рублей 25 коп. При чем, как правило, простой паровозов в промывке не превышает норму и у машинистов-лунинцев отсутствует межпоездный ремонт.

В депо Кузино имеется лишь 6 лунинских паровозов, но результаты их работы весьма значительны. Они, например, в декабре дали экономии на промывочном ремонте 3284 рубля. В Егоршино, как-то впрочем и в других депо дороги, в числе лунинцев находятся передовые машинисты, мастера вождения поездов, систематически перевыполняющие все императивы. К числу таких относятся машинисты тт. Девятяров, Кашутин, Андрианов, Фалеев.

Но нужно сказать, что не во всех депо дороги лунинское движение нашло должный размах. В Камышловое и Надеждинское руководители депо не оказывают должной помощи машинистам, не внедряют и не популяризируют опыт т. Лунина. Поэтому здесь лунинские работают лишь отдельные паровозные бригады.

Этой явной недооценке движения лунинцев не должно быть места.

Л. БЕССМЕРТНЫХ — начальник локомотивного отдела паровозной службы.

В начале активной революционной деятельности тов. Ворошилова относятся к годам, когда Ленин закладывал основы марксистской партии — партии нового типа, способной возглавить пролетариат в грядущих классовых битвах. В своей работе «Что делать?» Владимир Ильич выдвинул, как одну из самых насущных задач, создание кадров профессиональных революционеров, в первую очередь из рабочих. Владимир Ильич настоятельно требовал от революционной социал-демократии «помогать всякому выдающемуся по своим способностям рабочему превра-

стие боевой мощи Красной Армии резко изменилось так же, как изменилось все лицо нашей страны, обогатившейся новыми индустриальными центрами, промышленными гигантами, совхозами и колхозами.

В победоносных боях с врагами социалистической родины — в районе озера Хасан, на берегах Халхин-Гола, в великом освободительном походе в Западную Украину и Западную Белоруссию, в борьбе с фашистской белогвардейской Красной Армией наглядно доказала, что она отлично освоила новейшую, современную технику, которой ее вооружил советский народ.

Перестраивая сейчас систему боевой подготовки под руководством Наркома обороны СССР Героя и маршала Советского Союза С. К. Тимошенко, максимально приближая свою учебу к реальной боевой обстановке, Красная Армия еще выше поднимает свою боеготовность и мощь — как это требует современная международная обстановка.

III.

В одном из своих выступлений тов. Ворошилов говорил:

\*) Ворошилов. Статьи и речи. Партиздат, 1936 г. стр. 627.

Окончание на 4 стр.

## Верный сын партии Ленина—Сталина

(К 60-летию со дня рождения тов. К. Е. ВОРОШИЛОВА).

4 февраля 1941 г. Клименту Ефремовичу Ворошилову исполнилось 60 лет. Из этих 60 лет — больше 40 он отдал революционной борьбе, делу рабочего класса. Прекрасен его жизненный путь — путь стойкого пролетарского революционера, негибаемого большевика, верного ученика и соратника Ленина и Сталина.

I.

Начало активной революционной деятельности тов. Ворошилова относится к годам, когда Ленин закладывал основы марксистской партии — партии нового типа, способной возглавить пролетариат в грядущих классовых битвах. В своей работе «Что делать?» Владимир Ильич выдвинул, как одну из самых насущных задач, создание кадров профессиональных революционеров, в первую очередь из рабочих. Владимир Ильич настоятельно требовал от революционной социал-демократии «помогать всякому выдающемуся по своим способностям рабочему превра-

щаться в профессионального агитатора, организатора, пропагандиста...» \*)

Климент Ефремович Ворошилов — один из наиболее ярких представителей той славной плеяды профессиональных революционеров, которые вышли из гущи рабочего класса и под руководством Ленина и Сталина строили большевистскую партию, вели пролетарские массы под знаменем партии в бой против царского самодержавия и капитализма.

В 1899 году в металлургическом заводе «Дюмо» в Алтеевске вспыхивает забастовка крановщиков. Его руководит 18-летний Ворошилов. В 1903 году он вступает в РСДРП и сразу примыкает к большевикам, твердо становится на последовательные ленинские позиции. Работая на заводе Гартмана в Луганске, К. Е. Ворошилов вскоре становится признанным руководителем луганских большевиков. Он учит пролетариат Луганска стратегии классовой борьбы, учит овладевать таким ма-

\*) Ленин, соч. т. IV, стр. 462.



## МАЛЕНЬКИЙ ФЕЛЬЕТОН.

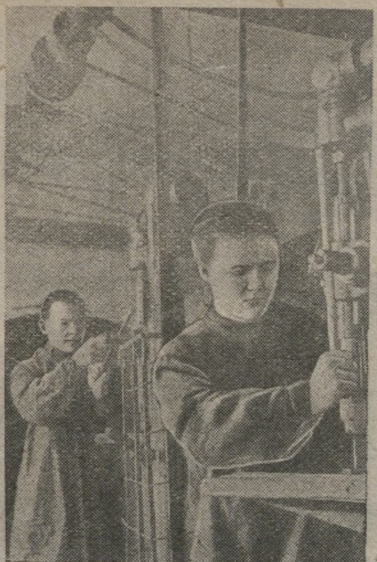
Путешествие  
кондуктора

В основу фельетона взяты факты, сообщенные нам главным кондуктором Кузнецкого резерва тов. Ефимовым, которому пришлось «путешествовать» несколько часов.

— Вы на месте? Очень рад. Вот, кондуктор, вам наряд: Вы поедете резервом. Значит есть? Решен вопрос. На посту стоит на первом Ваш резервный паровоз. На дворе — морозный вечер. На посту — чудак-диспетчер — Хмурый взгляд из-под бровей: — Кто сказал вам, что резервом? Надо ехать с сорок первым, Отправляйтесь поживей. Был кондуктор очень точный: Прибежал — состава нет. — Ты ступай на пост восточный, — Говорят ему в ответ. Затянув потуже пояс, Бегал он с поста на пост, Наконец, уселся в поезд, Как и надо, в самый хвост. Жми резервом! Вечер славный — Через час конец пути. На беду проходит главный (Надо ж главному пройти!). Посмотрел он с удивлением И промолвил: «Вот беда! Дуй в обратном направлении, Не туда, а вон куда». — Я же еду в Сортировку, — Нет уж делай остановку, Спорить нечего в пути. Поздно, братец, думать думку, Забирай фонарь и сумку, — В Подволошную кати, Ночь давно сменила вечер... — Подволошная? — Она.

Как на грех — опять диспетчер: — Ты откуда, старина? Я ж просил... Тебе ведь надо Быть в Коуровке давно. — Поворачивай, бригада, Делать неча, все равно. Без задержек, по минутам, Как всегда, на полный ход, Ночь прошла своим маршрутом Прямо в солнечный восход. Не могли ей, вероятно, Помешать диспетчера, А вот мы: туда — обратно — Вплоть до самого утра. От наряда до наряда Так и ездила бригада, За ночь выбившись из сил. И сказал кондуктор хмуро: — Вот такая кон'юнктура. Что ж я даром колесил? — Никаких там кон'юктур. Вот наряд на новый тур! — Буркнул ему дежурный, уклонившись от прямого ответа.

К. МУРЗИДИ.



В Камышловском железнодорожном училище. На снимках (слева на право): учащиеся СТАРКОВА и КРАСНОГИРЬ работают на сверлильных станках; в физическом кабинете преподаватель А. Е. ГОРЮШИН проводит практические занятия по физике; учащиеся изучают винтовку в стрелковом кружке. Фото В. Лежнина.

К итогам кросса  
профсоюзов

Закончился третий всесоюзный лыжный кросс профсоюзов. Организация и проведение его показали возросшее внимание советской общественности к физкультуре, в частности, к лыжному спорту.

На нашей дороге в кроссе приняли участие 6032 человека, это в 6 раз больше, чем в прошлом году. 2920 человек из них сдали нормы ГТО по лыжам.

Хорошо проведен кросс на Тюменском отделении, где при задании 220 человек сдали нормы ГТО 409 человек. На Тагильском отделении — соответственные цифры — 240 и 383 человека, на Свердловском — 720 и 856 человек.

Хорошее время в кроссе показали физкультурники: т. Надеин (дистанцию 10 км. он прошел за 40,5 минут), т. Сюткин (20 км. прошел за 1 час 38 мин.), т. Суслова (3 км. прошла за 14 м. 35 секунд).

В период проведения кросса на дороге было организовано более 20 лыжных агитпоходов.

МОЛОДЕЖЬ УЧАСТВУЕТ  
В КРОССЕ

Молодежь станции Кушва все более и более овладевает лыжным спортом. В последние дни января, участвуя в третьем профсоюзном кроссе, более 40 человек сдали лыжные нормы.

Хороших результатов в лыжном походе на дистанцию 20 километров показали тт. Шумков, Грехов, Чадлов. Тов. Грехов прошел эту дистанцию за 1 час 48 минут 50 секунд.

БАТАЛОВ — секретарь уездного комитета ст. Кушва.

В Камышловском  
железнодорожном училище

Учебный день начинается не в один и тот же час. Это сопряжено с наличием малого количества аудиторий. Но вот будущие помощники машинистов, слесари, связисты расходятся по классам и мастерским. Там их ожидают преподаватели и мастера-инструкторы. Подан звонок — занятия начались.

В физическом кабинете преподаватель А. Е. Горюшин проводит практические занятия. Ребята любят физику, ибо без знания физики нельзя будет разобрататься в технологии материалов и вообще с толком работать практически. Инструктор рассказывает и показывает. Ребята с увлечением следят за стрелками приборов, регистрирующих силу и направление электрического тока в цепи.

В это время в мастерских железнодорожного училища звенят молотки, скрежещут сверла, шуршат напильники. Каждый приступивший на урок к мастеру получает индивидуальное задание, которое он должен выполнить хорошо. Ученице Старковой задано просверлить металлическую пластину. Она настраивает станок и следит за работой сверла. Девушка не боится черной работы. Она готовится стать квалифицированной железнодорожницей. Рядом с ней работает ученик Красногирь. Он впервые у сверлильного станка, но под руковод-

ством мастера задание выполняет точно.

Занятия в классах и мастерских не много утомляют учащихся. Как всегда, живые и жизнерадостные, они спешат на обед. После обеда — отдых и кружковая работа.

Каждый человек нашей страны должен быть готовым к труду и обороне. Учащиеся железнодорожного училища это знают. С большим интересом они изучают винтовку — самое необходимое и незаменимое оружие красного воина. Кружком военного дела в училище руководит инструктор Н. Н. Чупин. Вот он начинает занятие. Показывает затвор винтовки, говорит:

— Обратите внимание на взаимодействие частей...

Инструктора обступили учащиеся А. Хомутов, И. Трубин, А. Черпков, В. Пюшников, Е. Попов. Пройдет два-три месяца, и они не только познают материальную часть винтовки, но и научатся из нее стрелять.

В училище работают драматический, струнный и другие кружки. Любители лыжного спорта занимаются в лыжной секции. Часто они собираются на просторном дворе училища и отправляются кататься за город.

Ключом бьет интересная жизнь двухсот учащихся, будущих мастеров социалистического транспорта.



В Камышловском железнодорожном училище. На снимке: учащиеся лыжники перед выходом за город. Фото В. Лежнина.

Нужны не слова,  
а дела

31 января в Управлении дороги состоялось совещание работников пассажирской службы, отделения и Свердловского вокзала. Целью совещания было — обсуждение переломной статьи газеты «Правда» за 19 января и статьи «Идите пешком, граждане!», опубликованной в «Правде» за 28 января.

Совещание признало, что факты, изложенные в этих статьях, совершенно правильны, и дополнительно вскрыло несколько новых фактов плохой организации пассажирского движения на дороге.

На совещании выступил начальник Свердловского вокзала тов. Савостин. Затем, «в общих чертах», как выразился сам оратор, представил свою речь начальник Свердловского пассажирского отделения тов. Фадеев. Не будем останавливаться на этом выступлении, так как характеристика его, данная самим тов. Фадеевым, полностью исчерпывает вопрос.

Наиболее примечательным было выступление тов. Васильева — начальника пассажирской службы.

— Товарищи, — сказал он, — приведем наш головной вокзал в образцовое состояние: пошьем новые костюмы всему обслуживающему персоналу, купим сорочки, галстуки, белые перчатки. Но этого мало; навесим дубовые двери в буфете, мебелируем весь вокзал заново. И все будет в порядке.

А в это время на станции Свердловск-пассажирская простоял курьерский поезд № 1. Целых два часа возились вокруг него вагонники и движеницы, а пассажиры, изневерившись вконец, ругали пассажирскую службу, начальника которой как раз заканчивал свою речь такими словами:

— Наведем порядок в пассажирском движении!

Не успели еще участники совещания разойтись по кабинетам, как на той же станции Свердловск произошло еще одно событие: поезд № 71 был принят на 7-й путь. Пассажиры этого поезда были вынуждены пробираться к вокзалу через несколько составов.

Эти два факта наиболее ярко характеризуют организацию пассажирского движения на дороге и еще раз подтверждают правильность и своевременность выступлений газеты «Правда».

И в свете этих фактов покаянные речи работников пассажирской службы не выдерживают никакой критики.

Нужны не слова, а дела!

Кинофестиваль  
в Тюмени

27 января в Тюменском железнодорожном клубе начался кинофестиваль. Первым демонстрировался фильм «Ленин в Октябре». Перед началом сеансов инструктор политотдела тов. Антропов проводил краткие беседы о значении и достоинствах фильма.

На другой день на экране шел фильм «Великое зарево». Вступительные беседы делал инструктор политотдела тов. Харченко.

Благодаря развернутой агитации о значении кинофестиваля, посещаемость сеансов высокая. Уже 28 января на дневных сеансах присутствовало в среднем по 270 детей, на вечерних — по 300 человек взрослых.



## БДИТЕЛЬНОСТЬ

Железнодорожник тов. Антипин Я. И., идя по перегону Кыш-Унь, обнаружил лопнувший рельс и немедленно принял меры к ограждению опасного места. Затем он сообщил об этом бригадире пути соседнего отделения, и рельс заменили. Задержки поездов на перегоне не было.

В. ЗУБАРЬ — дорожный мастер.

Ответственный редактор  
В. К. ХАПУГИН.

## Верный сын партии Ленина—Сталина

(Окончание. Начало на 2 и 3 стр.)

«Я являюсь сыном нашей партии, и если я имею какие-либо заслуги перед народом, то этим я обязан нашей партии, нашему вождю товарищу Сталину».

В этих словах — весь славный жизненный путь Климента Ефремовича Ворошилова — верного соратника и ученика Ленина и Сталина.

Под руководством Ленина и Сталина луганский слесарь вырос в крупного государственного деятеля ленинско-сталинского типа, стал одним из признанных руководителей коммунистической партии и советского правительства — маршалом Советского Союза, членом Политбюро ЦК ВКП(б), заместителем председателя Совнаркома Союза ССР и председателем Комитета обороны при СНК СССР, депутатом Верховного Совета СССР.

В большевистском подполье, в героические дни обороны Царицына, в рядах Первой конной армии, на посту руководителя обороны социалистического государства рабочих и крестьян, — всегда и везде тов. Ворошилов твердо и непоколебимо следует указаниям Ленина и

Сталина. В этом его сила, в этом — корень того исключительного уважения, которым пользуется тов. Ворошилов в широчайших народных массах.

Как истинный политический деятель ленинско-сталинского типа, тов. Ворошилов неразрывными узами связан с народом — с рабочими, колхозниками, нашей советской интеллигенцией. Ворошилов знает и любит вся страна! Советский народ видит в нем верного сына большевистской партии, непоколебимого ученика Ленина и Сталина, слабого представителя героического русского рабочего класса, человека, вся жизнь которого безраздельно посвящена великому делу коммунизма.

Горячо поздравляя Климента Ефремовича с днем его шестидесятилетия, рабочие, крестьяне, интеллигенция, бойцы и командиры Красной Армии — весь советский народ желают ему долгих лет жизни — на радость трудящимся, на благо социалистической родины.

Н. КИРИЛЛОВ.

АДРЕС РЕДАКЦИИ: Свердловск, ул. Челюскинцев, Управление ж. д. 3-й этаж, комнаты №№ 351—355. ТЕЛЕФОНЫ: АТС № Д1-16.31, через коммутатор Управления дороги: секретариат редакции — 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.