

ПУТЕВКА

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

№ 1 (1994) | Среда, 1 января 1941 г. | Год издания 8-й | Цена 10 коп.

1941 год

СССР вступил в новый—1941 год. Сегодня трудящиеся нашей родины подводят итоги минувшего года, знаменующего собой огромные успехи в промышленности, сельском хозяйстве, на железнодорожном транспорте, достигнутые под руководством великой партии Ленина—Сталина. Советский Союз стал еще более могущественным в своем хозяйственном и оборонном значении.

Мудрая внешняя сталинская политика нашего правительства обеспечивает народам СССР право на счастливый, радостный труд, в то время как на западе Европы идет вторая империалистическая война и уже пятый год продолжается война на Востоке.

Трудящиеся капиталистических стран терпят величайшие бедствия и лишения. Пламя империалистической войны разгорается все больше. Растет безработица, голод и нищета.

В нашей стране рабочие, колхозники, советская интеллигенция под водительством великого Сталина уверенными шагами идут по пути строительства коммунистического общества, пожинают плоды своей творческой, созидательной работы, претворяя в жизнь исторические решения XVIII съезда ВКП(б).

В 1940 году в семью трудящихся Советского Союза вступили народы Латвии, Эстонии, Литвы, Бессарабии, Северной Буковины. Героическая Красная Армия с достоинством и честью выполнила задание правительства, обеспечив безопасность города Ленинграда и северо-западных границ нашего государства.

Прошедший год был насыщен новым подъемом стахановского движения и массового социалистического соревнования в промышленности, в сельском хозяйстве, на железнодорожном транспорте. Трудящиеся нашей родины получили могучее средство в деле поднятия производительности труда, укрепления трудовой дисциплины—Указ Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня 1940 года. Неукоснительное выполнение Указа способствовало и способствует повышению производительности труда решительно на всех участках нашего социалистического строительства.

Многие производственные участки нашей дороги досрочно выполнили государственные планы. За этот год выросли новые люди, показывающие своим личным примером образцы выполнения приказов сталинского наркома товарища Л. М. Кагановича, внедряющие передовые методы стахановской работы. К числу таких передовых людей нашей дороги принадлежат тов. Голомозин—машинист депо Свердловск-пассажирская, братья Киневы—паровозники из депо Свердловск-сортировочная, т. Попов—диспетчер Егоршинского отделения, тов. Шабалин—дежурный по станции Сан-Донато. Внедряя методы машиниста Лунина и диспетчера Белякова, они борются за увеличение пробега локомотива, за экономию вагоно-часов, за четкую и слаженную работу с клиентурой.

Эти примеры говорят о том, что наша дорога имеет все возможности работать гораздо лучше в условиях суровой уральской зимы, ликвидировать задолженность стране в погрузке, выгрузке и продвижении важнейших государственных грузов.

Готовясь к встрече XVIII Всесоюзной партийной конференции, стахановцы, ударники нашей дороги готовят новые производственные подвиги. Обязанность руководителей—обеспечить массовое социалистическое соревнование с тем, чтобы добиться общего подъема в работе дороги, еще более укрепить хозяйственную и оборонную мощь нашей страны.



Бригада паровоза № 20—2195 братьев КИНЕВЫХ (депо Свердловск-сортировочная), несмотря на трудности зимы, водит тяжеловесные поезда, перевыполняя норму технической скорости. Бригада работает по методу Лунина. На снимке (справа налево): машинист Павел Никитич, помощник машиниста Константин Никитич и кочегар Василий Никитич КИНЕВЫ. Фото В. Лежнина.

Наши планы на 1941 год

1940 год прожит. Я побывал в научной командировке в Ленинграде, где освоил новую для меня специальность патолого-анатома. Начал готовить диссертационную работу об опухолях головного и спинного мозга. Опубликовал в сборниках Свердловского областного отдела работу о субарахноидальных кровоизлияниях. Изобрел инструмент для вскрытия брюшной полости.

Основная задача, которую я ставлю перед собой в 1941 году—это закончить свою диссертационную работу, что займет максимум времени. Кроме того, подготовлю к печати две научных статьи.

Приму все необходимое для того, чтобы улучшить невралгическую помощь в Свердловской железнодорожной больнице.

Врач В. БАХТИЯРОВ.

Работая кондуктором пассажирских поездов, я в 1940 году выполнил коммерческую скорость на 115 проц. На прием поезда затрачивал в среднем 25 минут при задании 30.

Включаясь в социалистическое соревнование в новом 1941 году, я беру обязательство выполнить коммерческую скорость на 120 процентов и поезда принимать за 20 минут.

К. ДРУГОВ—главный кондуктор Свердловского резерва.

Нам, школьным работникам, каждый день придется быть

в кругу любознательных детей, знакомить их с основами наук. Это требует больших знаний, широкого кругозора.

И вот в 1941 году я закончу пединститут. Теоретических знаний у меня будет больше, бюджет времени, чтобы их применить, увеличится. Это даст возможность добиться высокой успеваемости учащихся, т. е. достичь цели каждого преподавателя.

А. А. ГЛУХИХ—преподаватель русского языка Камышловской ж.-д. школы № 58.

Прожитый год был для меня годом инициативной работы над репертуаром гавайского ансамбля, над качеством его исполнения. На одном только Свердловском узле было дано 70 выступлений. Надолго запомнится поездка в Москву, явившаяся как бы творческим отчетом за год.

В наступающем новом году я обязуюсь к дню открытия XVIII партконференции подготовить трех товарищей руководителями общественной работы с музыкальными коллективами; за этот же срок дам 10 выступлений кружков художественной самодеятельности, которыми я руковожу непосредственно на производстве.

Подготовлю также новую программу гавайского ансамбля.

С. ВЯТКИН—руководитель гавайского ансамбля Дома культуры имени А. А. Андреева.

Наша комсомольская бригада паровоза № 74-41 твердо решила ухаживать за машиной по-лунински. Вот уже три раза наш паровоз становился на очередную промывку, и каждый раз мы проводили ремонт своими силами, заканчивая эту работу в течение одной смены. На последней промывке мы сэкономили 500 рублей.

Теперь мы поставили перед собой задачу: весь 1941 год работать исключительно по-лунински, любовно ухаживать за локомотивом, ремонтировать его за одну смену.

С. МАХНЕВ—старший машинист паровоза депо Свердловск-пассажирская.

В своем плане на 1941 год я наметила подготовить своими силами на должность диспетчера отделения помощника диспетчера кандидата партии Любовь Лобанову.

Получено согласие начальника отделения, и с 1 января я начну заниматься с тов. Лобановой по вопросам графика движения поездов, Правил технической эксплуатации, единой разметки и методов диспетчерской работы.

Закончить обучение предполагаем к 1 февраля 1941 года.

Это будет моим скромным подарком XVIII партконференции.

Т. ФУРМАНИНА—диспетчер Тагильского отделения движения.

Навстречу XVIII партийной конференции

СНИЖЕН ПАРК ВАГОНОВ

Смена станционного диспетчера тов. Жвакина и дежурного по станции тов. Пургина 26 декабря выполнила задание по погрузке на 158 процентов, значительно снижен парк вагонов.

Стахановцы смены решили закрепить достигнутые успехи, большевистски преодолевая зимние трудности.

ПОМАЗКИН—нач. станции Шарташ.

Начальник дороги тов. Лубенский, отмечая успехи смены тт. Жвакина и Пургина, послал им приветственную телеграмму.

С НУЛЕВОЙ УТЕЧКОЙ ВОЗДУХА

Коллектив осмотровиков и слесарей-автоматчиков южного парка ст. Свердловск-сортировочная добивается новых успехов в работе. Сменный мастер т. Воробьев, осмотровики тт. Михайлов, Махновецкий, слесари тт. Толпегов, Гаев, Панфилов добились во второй декаде декабря 100-процентного отправления поездов с нулевой утечкой и 25 декабря установили новый рекорд—отправили 7 поездов с утечкой ноль в 2 минуты.

Смена мастера тов. Кузнецова, подхватив этот почин, отправила на следующий день 8 поездов с утечкой ноль в 2 минуты.

ТАРАСОВ—мастер по автотормозам.

УСПЕХ СЛАЖЕННОЙ РАБОТЫ

Дружно работает смена дежурного по станции Н.-Салда тов. Шабаршиной со сменой заводского диспетчера тов. Терентьева. В дежурство 22 декабря смены выполнили погрузку на 124 проц. и выгрузку на 263. Все поезда были отправлены по расписанию. Смены повышают производительность труда, организуя стахановские рейсы.

Тт. Шабаршина и Терентьев поставили перед собой задачу сделать свои смены целиком стахановскими.

МИРОНОВ—начальник станции Н.-Салда.

ДОСРОЧНОЕ ВЫПОЛНЕНИЕ ГОДОВОГО ПЛАНА

Коллектив станции Гора Высокая, совместно со стахановцами Высокогорского железного рудника, обеспечил досрочное выполнение годового плана. Сверх плана в истекшем году отгружено свыше 10 тысяч тонн черной руды для уральской промышленности.

За экономию вагоно-часов

Минувший год дал новую плеяду новаторов в промышленности и на железнодорожном транспорте. Среди них подобающее место занимает диспетчер Ртищевского отделения Пензенской дороги тов. Беляков. Его замечательный метод борьбы за экономию вагоно-часов поднимает на новую ступень работу диспетчера, помогает ему значительно лучше обеспечивать выполнение наркомовского графика движения поездов и государственный план перевозок на своем участке.

Особую ценность метода тов. Белякова познали мы, диспетчеры Тагильского отделения, на котором, как известно, существует сложная система погрузки, выгрузки и большое разнообразие вагоно-потоков.

Впервые, — это было в начале декабря, — метод т. Белякова получил свое широкое применение на нашем Богословском участке, где в одну сторону идут поезда с рудой, флюсами и проч., а навстречу им — с металлом, углем, бокситами, лесом и многими другими важнейшими для народного хозяйства грузами.

Диспетчеры Богословского участка прекрасно понимают, что от того, как они обеспечивают продвижение поездов, зависит ускорение грузооборота, быстрая доставка грузов на предприятия, а стало быть и нормальная жизнь этих предприятий. Осваивая метод тов. Белякова, мы развернули борьбу за экономию каждой минуты времени при приеме и продвижении поездов на участке.

В первые дни работы по методу тов. Белякова каждый из нас уже добился значительной экономии вагоно-часов. Так, например, диспетчеры тт. Якимов и Патрикеев за первые же сутки сэкономили 798 вагоно-часов, а в следующую затем смену диспетчер тов. Якимов и я сэкономили 765 вагоно-часов. 25 декабря диспетчер тов. Якимов и я сэкономили 616 вагоно-часов, обеспечив выполнение нормы участковой скорости.

Лично я добиваюсь успеха при тесном содружестве в работе с поездными и паровозными бригадами, заключаю с ними договоры на социалистическое соревнование за быстрое продвижение поездов. Мне, как и другим диспетчерам нашего участка, довольно часто удается вводить в расписание поезда, имеющие большие опоздания по соседнему участку.

Некоторые машинисты Кушвинского дела, борясь за экономию вагоно-часов, научились ездить по участку, протяжением 104 километра без набора воды, сокращая этим самым стоянки на станциях. Так, машинист тов. Мугайских и главный кондуктор тов. Зорин провели поезд № 961 без набора воды на участке и сэкономили 74 вагоно-часа. На следующий день машинист тов. Русков и главный кондуктор тов. Панфилов, сокращая стоянки, с тяжеловесным поездом обеспечили выполнение коммерческой скорости на 231 процент к норме, сэкономив 114 вагоно-часов.

В декабре ни один диспетчер Богословского участка не допустил даже единичного случая перерасхода вагоно-часов, добиваясь лишь экономии.

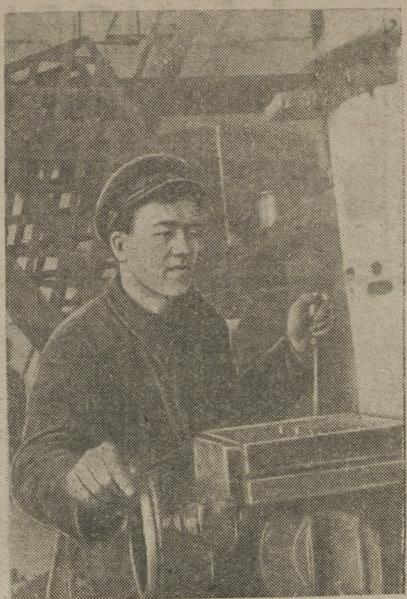
Жаль, что на Свердловском участке нашего отделения существует пока лишь перерасход вагоно-часов от двух до четырех тысяч в сутки.

Своей задачей в 1941 году мы ставим — в ближайшее же время добиться того, чтобы метод тов. Белякова был внедрен и на Свердловском участке.

Метод борьбы за экономию вагоно-часов дал нам возможность ликвидировать излишние простои поездов при сдаче их на соседнее Надеждинское отделение.

В 1941 году, повышая качество диспетчерской работы, мы добьемся бесперебойного движения поездов по нашему участку и своевременную сдачу их на соседнее отделение.

Т. Н. ФУРМАННИНА — диспетчер Нижне-Тагильского отделения движения.



Фрезеровщик-стахановец механического цеха депо Камышлов тов. УСКОВ Ф. В. выполняет задание на 200 проц.

Фото В. Лежнина.

Добьемся новых успехов

Дружно и слаженно работал в 1940 году коллектив Гороблагодатского вагонного участка. Благодаря широко развернувшейся социалистическому соревнованию бригады и цеха добились высокой производительности труда. Как результат всего этого, годовой план ремонта был выполнен досрочно. Программа по годовому осмотру вагонов выполнена 3 октября, по среднему осмотру — 14 октября и капитальному ремонту — 1 ноября.

В ноябре и декабре вагонный участок выпускал продукцию сверх плана, значительно перевыполняя месячные задания. Закрепляя достигнутые успехи, коллектив рабочих сборочного цеха взялся за сокращение технологического процесса ремонта вагонов. Слесари Ширинкин, Малиновский, Батулин обязались выпускать вагон из среднего ремонта за 8 часов, вместо 72 по норме, и выполнили свое обязательство.

Д. ЛУКЬЯНЧИК — секретарь узлового парткома ст. Гороблагодатская.

Больше леса, угля, металла

Передовые коллективы грузовых станций и клиентуры дороги, борясь совместно по-боевому за государственный план перевозок, дали в истекшем году — десятки тысяч тонн важнейших государственных грузов сверх плана. Досрочно выполнили план по металлу: коллективы станций Надеждинск и станции Нижняя Салда. Коллектив станции Ощепково на 360 вагонов перевыполнил годовой план погрузки леса. Дополнительно к годовому плану отгрузил 1250 вагонов лесных материалов коллектив станции Ялutorовск. Свыше 12 тысяч тонн цветной руды к годовому плану дала станция Сан-Донато. Ряд станций на дороге перевыполнил годовой план погрузки.

Однако в целом дорога не справилась с поставленной задачей. Народное хозяйство не получило по годовому плану 9200 вагонов угля, более 64 тысяч вагонов руды, 75 тысяч вагонов леса и т. д.

Главным образом не выполнили годовой план такие отделения, как Тагильское, Надеждинское и Егоршинское. Руководители этих отделений тт. Шанаурин, Канделинский, Гнусин больше полагались на самотек, чем изыскивали возможности для бесперебойного и полноценного выполнения государственного плана погрузки. На этих отделениях крайне плохо была организована выгрузка, вагоны многие часы простаивали на путях клиентуры, а командиры отделений не принимали решительных мер к тому, чтобы ускорить выгрузку и тем самым высвободить большое количество вагонов под новую погрузку. Достаточно сказать, что ежедневно на дороге оставались под выгрузкой 800—1000 вагонов, чтобы убедиться в том, что многие командиры станций и отделений не проявляли настойчивости в ускорении оборота вагонов, не выполняли регулировочного задания по сдаче порожних с одного отделения на

другое. Понятно, поэтому, что вагоны не попадали своевременно под погрузку и таким образом не выполнялся план по важнейшим государственным грузам.

Дорога вступает в новый хозяйственный год.

Для развития народного хозяйства и укрепления обороноспособности стране нужно больше металла, руды, угля, леса, зерна и т. д. На нашей дороге есть все возможности не только выполнять план перевозок этих важнейших грузов, но и значительно перевыполнять его.

У нас еще не использованы огромные резервы для усиления погрузки. Одним из основных резервов этого является правильно организованная и своевременная выгрузка.

Большой резерв таит в себе маршрутизация погрузки. В прошлом году план отправительской маршрутизации выполнялся всего лишь на 35—40 процентов. Уже одно только доведение отправительской маршрутизации до заданного плана могло бы дать в прошлом году дополнительно свыше 15 тысяч вагонов первоочередных грузов. Неисчерпаемые резервы заключаются в сокращении простоев вагонов на технических станциях и на фронтах погрузки и выгрузки.

Выявляя и умело используя дополнительные резервы, упорно и настойчиво борясь за план, организуя слаженную работу с клиентурой путем установления точной взаимной информации о погрузке, выгрузке и движении вагонов, мы сможем вместе с клиентурой обеспечить даже досрочное выполнение плана перевозок первого квартала. Это будет лучшим подарком коллектива нашей дороги предстоящей XVIII партийной конференции.

С. ЖУРАВЛЕВ — начальник планового отдела грузовой службы.

ШИРЕ ДОРОГУ ЛУНИНСКОМУ ДВИЖЕНИЮ

Под руководством партии, правительства и сталинского наркомата товарища Л. М. Кагановича железнодорожный транспорт в 1940 году имеет огромные достижения. Наравне с ростом производительности труда, грузооборота, наравне со строительством новых железных дорог, вторых путей, реконструкцией узлов и станций партия и правительство неустанно заботятся о том, чтобы социалистический транспорт имел новые большегрузные вагоны, мощные первоклассные советские локомотивы. Сейчас транспорт оснащен замечательными отечественными паровозами «ФД», «ИС», «СО» с конденсацией пара и новыми модернизированными пассажирскими паровозами «СУ».

Высоко оценивая свою роль передового отряда армии железнодорожников, паровозники много и упорно работают над овладением передовой локомотивной техникой.

Машинист Петр Кривонос первый дал невиданные показатели использования мощности локомотива, его силы тяги при максимальной форсировке котла. Александр Огнев полностью использовал машину при работе на тяговом плече с макси-

мальными скоростями. Машинист-новатор Папавин добился многолетнего сохранения паровоза и его деталей. На протяжении 12 лет паровоз машиниста тов. Папавина без капитального ремонта пробежал 802 301 километр и 92 602 километра без обточки бандажей.

Новую страницу в стахановском движении открыл знатный машинист тов. Лунина из депо Новосибирск. На паровозе «ФД» он сделал пробег между под'ёмными ремонтами в 62 700 километров, одновременно делая пробег между промысловыми ремонтами по 7—8 тысяч километров.

Обращаясь ко всем паровозникам сети дорог, тов. Лунина заявил, что «подлинный папавинец сводит до минимума количество записей в книгу ремонта и сам активно участвует в процессе промыски паровоза». В основу своей работы тов. Лунина положил пунктуальное выполнение наркомовского приказа № 78-Ц.

Его призыв нашел самый живой отклик. Машинисты нашей дороги горячо откликнулись на обращение тов. Лунина. В депо Свердловск — пассажирская машинисты

тт. Голомолзин и Соколов, их помощники тт. Бедулев и Сумкин и кочегары тт. Пузин и Новгородцев первыми на дороге стали работать по лунинскому методу. Их примеру последовали тов. Старожилов — машинист депо Свердловск-сортiroвочная, тов. Велижанин — машинист депо Тюмень, Ветошкин и Романов — машинисты депо Камышлов и др.

С каждым днем ширятся ряды лунинцев. Паровозники выполняют взятые на себя обязательства, делают своим опытом, обучаются слесарной практике, борются за качественное содержание паровозов, производят мелкий ремонт в пунктах оборота, принимают деятельное участие в промысловом ремонте, улучшают качество работы своих паровозов, снижают объем депоовского ремонта и добиваются экономии государственных средств.

Сейчас в одном только депо Свердловск-пассажирская насчитывается восемнадцать паровозов, бригады которых работают по-лунински. Некоторые из них полностью производят объем промыслового ремонта, вплоть до осмотра золотников и ремонта парораспределительного механизма, выпускают паровозы из ремонта за 5—7 часов с большой экономией государственных средств.

В депо Свердловск-сортiroвочная по методу тов. Лунина работают бригады машинистов тт. Вертячих,

Воронина, Симонова, Уварова, Кинева, Петренева, Наймушина, Горошко, Лобанова и Волкова. Уже на первых промывках они сэкономили 4725 рублей. Сейчас в депо Свердловск — сортiroвочная развертывается социалистическое соревнование бригад маневровых локомотивов за овладение лунинским методом. Бригады заключают договоры с комплексными ремонтными бригадами на лучшее качество ремонта и уход за локомотивом, давая друг другу гарантийные обязательства.

Многие машинисты высказались за возможность увеличения объема служебного ремонта, что обязывает паровозные бригады бережнее относиться к паровозу и этим продлить срок его службы. В этом-то и заключается все замечательное и государственное — ценное в лунинском методе ухода за паровозом и его использованием.

Работа по методу тов. Лунина — работа по принципу хозрасчета каждой паровозной бригады. Борьба за экономию государственных средств на ремонте — борьба за содержание паровоза по-лунински. Если в депо Свердловск-пассажирская на 1 мая 1940 года был один хозрасчетный паровоз, то с начала внедрения лунинского метода работы на 1 декабря их стало 13, а сейчас еще больше.

Паровозные бригады наших депо за 1940 год имеют большие дости-

жения в деле внедрения стахановских методов работы. У нас много кривоносовцев, папавинцев и лунинцев, — подлинных борцов за преодоление зимних трудностей.

Благодаря конкретному руководству со стороны многих партийных организаций депо, полотноделов, а также и хозяйственных руководителей, лунинские методы работы успешно распространяются на нашей дороге. Всем в пример была поставлена партийная организация депо Свердловск-пассажирская (секретарь партбюро тов. Попов) и хозяйственное руководство (начальник депо тов. Лубнин), сумевшие широко распространить методы Лунина среди паровозников.

Задача сейчас заключается в том, чтобы во всех депо наиболее широко внедрить метод тов. Лунина; создать бригадам все условия работы по-лунински; наладить четкий и оперативный учет; добиться общего улучшения состояния рабочего парка локомотивов и, полностью их используя, максимально внедрять хозрасчет. Только через новые формы стахановско-кривоносовских методов можно уверенно и по-боевому преодолеть зимние трудности.

Залогом будущих побед паровозников нашей дороги является развертывающееся сейчас с новой силой социалистическое соревнование в честь XVIII Всесоюзной партийной конференции.

В НОВОМ ГОДУ РАБОТАТЬ ПО-НОВОМУ

В 1940 году наша дорога перевезла сотни тысяч тонн ценнейших грузов — угля, руды, леса, крепежа, металла, зерна и т. д., необходимых для дальнейшего развития промышленности и сельского хозяйства.

Однако, как показывает анализ работы за прошедший год, дорога не выполнила основных измерителей и намного отстала от передовых дорог Советского Союза. Совершенно неудовлетворительно была развернута борьба за наркомовский график движения поездов. Менее 50 процентов поездов отправлено за год по расписанию и всего около 40 проц. проследовало по расписанию. Если к этому добавить, что мы не обеспечили выполнение таких измерителей, как оборот вагона и паровоза, норму технической и участковой скорости, простой вагонов под грузовыми операциями, то становится ясным, что дорога в прошедшем году работала плохо.

Были ли возможности выполнить основные измерители? Конечно, были. Все дело в том, что на дороге еще нет железной трудовой дисциплины, еще не все хозяйственные и партийные работники мобилизовали свои коллективы на неуклонное выполнение Указов от 26 июня и 10 июля 1940 г. Еще крайне неудовлетворительно ведется у нас борьба с браком, авариями и крушениями.

Отсутствие крепкой производственной дружбы с клиентурой приносит громадный ущерб в работе дороги. Только за 20 дней декабря на таких крупнейших предприятиях Свердловской области, как Уралвагонзавод, перепростой равен 18118 вагоно-часам, на Красноуральском заводе перепростой дошел до 25968 вагоно-часов и т. д.

Кроме того, еще не все командиры и рядовые работники дороги поняли свои задачи — всемерно овладеть новейшими методами стахановской работы, до дна использовать технику и этим самым улучшить работу дороги. Все это вместе взятое и привело в основном к тому, что мы находимся сейчас в числе отстающих дорог сети.

Наша задача в новом году прежде всего сводится к тому, чтобы учесть ошибки прошлого года и не повторять их, развернуть годично большевистскую борьбу за укрепление трудовой и государственной дисциплины, использовать все имеющиеся на дороге резервы, внутренние возможности и ресурсы. В новом году работать по-новому, лучше чем в прошлом — такова задача.

Для этого необходимо всемерно распространить опыт передовых людей, овладеть в совершенстве методами стахановского труда, каждодневно перевыполнять план погрузки и выгрузки и организованным преодолением зимних трудностей обеспечить выполнение боевых приказов наркома.

На дороге имеются сотни и тысячи замечательных стахановцев, верных патриотов великой железнодорожной державы. Среди них диспетчер Егоршинского отделения движения тов. Попов, награжденный значком «Ударнику

сталинского призыва», организующий скоростное продвижение сборных поездов на участке Егоршинско-Свердловск; маневровый диспетчер станции Смычка тов. Шатунов, который крепит производственную дружбу с клиентурой Ново-Тагильского металлургического завода; машинисты депо Свердловск-пассажирская тт. Голломозин, Соколов, добившиеся пробега своего паровоза до 85 тысяч километров между поставками локомотива в подемочный ремонт; мастер цеха годового ремонта товарных вагонов вагонного участка Свердловск-пассажирская тов. Береснев, выполнивший еще 28 декабря годовую программу на 150 процентов; составители — станции Надеждинск тов. Новиков, формирующий поезд за 20 минут при норме 30, станции Свердловск-сортировочная — тт. Чистяков, Евлютин, перевыполняющие норму формирования поездов на 200 проц.; диспетчер Тагильского отделения движения тов. Фурманов, работающая по методу тов. Белякова, каждую смену экономит от 395 до 400 с лишним вагоно-часов, и многие другие.

Внедрением отправительской и ступенчатой маршрутизации, метода скоростного продвижения поездов на основе социалистического соревнования, нормальной грузовой работой в течение суток мы ускорим оборот вагона, локомотива и этим самым создадим в 1941 году возможность выполнить государственный план погрузки и выгрузки. Только сокращение простоя вагонов под грузовыми операциями на один час освободит тысячи вагонов для обеспечения государственного плана. Этим самым мы выполним исторические решения XVIII съезда ВКП(б) об использовании всех резервов, всех внутренних ресурсов для улучшения работы дороги.

Инженер Н. И. ЗАКАТОВ — заместитель начальника дороги, награжденный медалью «За трудовую доблесть».

Месяц работы железнодорожного училища

Прошел месяц работы Камышловского железнодорожного училища. По программам, утвержденным Главным управлением трудовых резервов, идут занятия в группах помощников машинистов, слесарей по ремонту паровозов, монтеров связи, монтеров электростанций, электромонтеров СЦБ.

В училище призваны преимущественно дети железнодорожников, а также колхозников близлежащих районов. Многие учащиеся уже сейчас зарекомендовали себя с положительной стороны: учатся хорошо и отлично.

Налаживается массово-политическая работа. Выпускаются групповые стенгазеты, организована газета училища. Созданы кружки воробьевских стрелков, ПВХО, ГСО и другие. Предполагается проведение массовых выходов на лыжах, коньках в противогазах.

С интересом идут учащиеся в кружки хоровой, струнный, драматический. Уже сейчас на дороге организуются веселые выступления затаенников художественной самодеятельности. Плохо, что мы не имеем хорошо оборудованного красного уголка и спортзала.

27 декабря для учащихся была прочитана лекция: «Детская преступность и меры борьбы с ней». В будущем думаем организовать ряд лекций старых производственников Камышловского узла.

1941 год будет для преподавателей, инструкторов и учащихся нашего училища годом упорной борьбы за высокую успеваемость и за дисциплину в коллективе. Огромную работу придется провести по дальнейшему расширению и улучшению нашей хозяйственной базы, мастерских, общежитий. Во всей этой работе мы ждем помощи от политотдела и райкома союза Камышловского отделения, а также от городских организаций.

Н. Е. ПОСПЕЛОВ — зав. учебной частью.



Стахановцы станции Свердловск-сортировочная. Сцепщик тов. КАЛАЧЕВ С. А. (слева) и составитель тов. ЧИСТЯКОВ Н. М. обеспечивают быстрое и четкое формирование поездов.

Фото В. Лежнина.

В БОРЬБЕ ЗА ВЫПОЛНЕНИЕ УКАЗА

26 июня 1940 года вышел в свет Указ Президиума Верховного Совета СССР о переходе на 8-часовой рабочий день, 7-дневную рабочую неделю и о запрещении самовольного ухода рабочих и служащих с предприятий и учреждений. Указ имеет огромное государственное значение. Он направлен на дальнейшее улучшение хозяйственного и оборонного могущества нашей родины.

Хозяйственная, партийная и профсоюзная организации завода имени Воеводина трудовой подьем стахановцев и всех рабочих, вызванный Указом от 26 июня, направили на выполнение и перевыполнение производственной программы.

Агитколлектив, состоящий из 26 человек, помогал парторганизации завода на примерах из жизни своего предприятия разъяснять рабочим значение закона. Начальник вагонного цеха коммунист тов. И. Краснов подсчитал рост производительности труда в связи с увеличением рабочего времени. Дополнительный день и час по цеху дают ежемесячно 4 вагона по среднему ремонту

или 2 вагона по капитальному ремонту.

В ноябре прогулял слесарь Печерских. Он сорвал своевременный выпуск вагона. Тов. Краснов подсчитал, что этот прогуляк причинил государству 350 рублей убытка, и разоблачил его перед всей массой. Такие агитаторы, как тт. Ф. Денисенко, Н. Павлинов, Рубцова, Глазырин, ежедневно проводили беседы и читки газет, мобилизовали рабочих на перевыполнение плана, на укрепление трудовой дисциплины. Теперь у нас значительно укрепилась трудовая дисциплина.

Партийная и профсоюзная организации развернули социалистическое соревнование. Выросли новые стахановцы, показывающие образцы коммунистического отношения к труду и дающие высокие показатели. Так, например, бригада тов. Абрамова целиком стала стахановской. Коммунист Ушаков систематически стал перевыполнять норму свыше 500 процентов. Слесарь тов. Русаков увеличил производительность до 700 процентов. Столяр вагонного цеха тов. Сергеев 26 декабря выполнил задание на 1300 процентов. Такие примеры говорят о беспредельной преданности и любви нашего народа к своей родине, партии Ленина—Сталина.

Производительность труда увеличилась по заводу на одного рабочего на 105 процентов, дополнительно дано продукции на 300 тысяч рублей, снижена себестоимость на 12,7 процента, сэкономлено 929 тысяч рублей.

Неуклонное выполнение Указа от 26 июня обеспечило выполнение годовой программы в целом к 20 ноября, а по ремонту пассажирских вагонов — к 13 ноября. Коллектив успешно выполнил свое обязательство, дав стране дополнительно 56 вагонов.

Однако эти неоспоримые успехи не могут нас успокаивать. Перед нами стоят большие задачи. Мы боремся за то, чтобы XVIII Всесоюзную партийную конференцию встретить достойными подарками.

На заводе еще не ликвидированы брак, прогулы. В отдельных цехах нарушается технологическая дисциплина, что вызывает простой рабочей силы. Устраняя эти недостатки, мы в 1941 году добьемся лучших показателей.

П. СЕМЕЙКИН — секретарь партбюро завода.

НЕУСТАННО ОВЛАДЕВАТЬ ТЕХНИКОЙ

Партия и правительство уделяют огромное внимание техническому вооружению железнодорожного транспорта. Овладение сложной транспортной техникой является главной обязанностью каждого работника нашей дороги. Вот почему так огромен спрос на техническую литературу, лекции, беседы. В 1940 году было организовано свыше 600 технических лекций. На лекциях присутствовало 13 тысяч человек, 4 тысячи человек получили техническую консультацию, что по сравнению с 1939 годом дает увеличение на 30 проц.

В 1940 году на нашей дороге широкое распространение получили стахановские школы, возникшие по инициативе передовых людей. Эти школы способствуют распространению методов лучших стахановцев, играют большую роль в деле овладения железнодорожной техникой. В прошлом году было организовано свыше 120 стахановских школ, через них прошло 800 человек. В стахановской школе, где руководителем является тов. Долматов, отдельные слушатели добились увеличения производительности труда на 300 процентов.

Техническая пропаганда опыта передовых людей железнодорожного транспорта тт. Закорко, Ильина, Ищенко, Неудахиной, Моренко вызвала огромный интерес среди коллектива нашей дороги. 90 тысяч

человек просмотрели кинокартины, где был показан технологический процесс ремонта паровозов «ФД», борьба с разрывами поездов, применение велодефектоскопа системы Карпова. Овладение передовыми методами лучших стахановцев безусловно способствует техническому росту людей, увеличивает производительность труда.

Дорожный Дом техники, призванный к пропаганде железнодорожной техники и широкому распространению передовых стахановских методов, добивался внедрения в 1940 году ряда технических новинок: замена существующих тормозных паровозных колодок, колодок с выемками по кругу катания; внедрение во все депо дороги прибора Центрального Дома техники по испытанию и регулировке подачи смазки пресс-масленками; внедрение роликовой накатки по полировке цилиндрических деталей; организация и проведение испытаний на твердость поршневых колец и золотниковых втулок; внедрение автоматизации токарных станков и метода Кантова по наплавке резцов. Эти тех-

нические мероприятия имеют большое значение в деле сохранения транспортного оборудования и увеличения степени его годности.

Учитывая огромную тягу к овладению передовыми стахановскими методами со стороны работников нашей дороги, дорожный Дом техники организовал специальный вагон. Вагон оборудован небольшими выставками: о работе машиниста Вольпинского депо тов. Папавина, о работе пресс-масленок и инжекторов в зимних условиях, по буксо-смазочному хозяйству и т. д. Вагон выезжал на Надеждинское и Нижне-Тагильское отделения. Проводились лекции, консультации, беседы и кино-сеансы. Работники линии были ознакомлены с новейшей железнодорожной техникой.

Внедрение лунинского движения среди паровозников, эксплуатация мощных паровозов «ФД» и «ИС», передача опыта диспетчера Белякова по экономии вагоно-часов, внедрение метода работы токаря тов. Таскаева и т. д. — требуют широкой постановки технической пропаганды, консультаций и бесед. Задача состоит в том, чтобы оказать всемерную помощь коллективу нашей дороги по дальнейшему овладению сложной железнодорожной техникой, по широкому распространению передовых стахановских методов.

★
Н. В. НИКИФОРОВ — начальник дорожного Дома техники.



К И Н О

„НА ПУТЯХ“

Кинофабрика Мосфильм приготовила для железнодорожников хороший новогодний подарок—кинокартину «На путях». Это—фильм о буднях нашего транспорта, о рядовых боях железнодорожной армии, возвышенных подлинным героизмом труда.

...На экране—скромная комната. У постели тяжело-больного ребенка двое: диспетчер Рогаткин и его жена. Они ждут врача.

Телефонный звонок.

По распоряжению начальника дороги диспетчера Рогаткина вызывают на станцию Узловая. Там образовалась «пробка»—пути забиты составами: уголь, нефть, лес, продукты широкого потребления ждут отправки.

Рогаткин видит, что начальник станции растерялся: он и его помощники отдают беспорядочные распоряжения, клянут друг друга за беспорядки, ищут объективные причины для оправдания.

Одновременно с Рогаткиным на Узловую прибывает недавно назначенный начальник дороги тов. Мартынов. Ему сразу бросается в глаза расхлябанность, которая царит на станции.

Дежурство принимает диспетчер Рогаткин. Вдумчиво определяет он создавшееся положение, правильно расставляет рабочую силу, отдает четкие, толковые указания, требует решительных и быстрых действий.

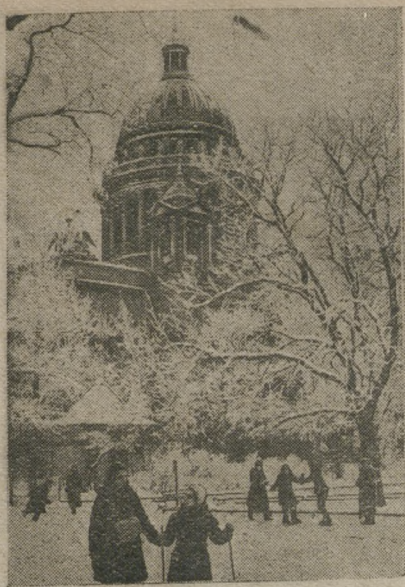
Что с женой и ребенком? Эта мысль не оставляет Рогаткина. Он, уловив свободную минуту, звонит домой и узнает, что его жена и ребенок с пассажирским поездом уехали в больницу.

Они действительно уехали в больницу, но не с пассажирским поездом, а на дрезине. На Узловой дрезину приняли в тупик—был дан путь для пассажирского состава. На просьбу матери пропустить дрезину первой начальник станции отвечает отказом. Но тут в разговор вмешивается тов. Мартынов. По его приказу Рогаткин разрешает дрезине следовать вперед. Рогаткин взволнован: он предполагает, что жена в поезде. А ребенок так болен...

Множество драматических моментов раскрывает перед зрителями богатство внутренних переживаний обыкновенных, простых советских людей.

Фильм назван «На путях». Речь идет о больших путях благородных человеческих страстей. Речь идет о больших путях, которыми шествуют передовые советские люди.

В. ВИТТЕ,
И. ЕФИМОВ.



В городе Ленина. На снимке: у сада Трудящихся.

Фото Р. Мазелева.

(Фото ТАСС).

ЛЫЖНЫЕ
СОРЕВНОВАНИЯ

На станции Егоршино проведены первые лыжные соревнования. Несмотря на 27-градусный мороз со старта вышли 25 человек, из них 18 сдали нормы на значок ГТО I ступени.

В этот же день группа из 12 комсомольцев под руководством тов. Налимова расчистила от снега площадку под каток и начала ее заливку.

В. УЛЬЯНОВ.

ОБОРОННАЯ РАБОТА В ШКОЛЕ

За первое учебное полугодие в средней школе № 61 (станция Богданович) подготовлено 106 значкистов ПВХО и ГСО. Готовятся к сдаче еще 110 человек.

Активное участие в оборонной работе принимает 150 учащихся, особенно Затолин, Пирогов, Смолен, Потемкин и другие.

При школе организуется военный кабинет. Систематически читаются лекции на военно-исторические и другие темы.

МИНАЕВ — военрук школы № 61.

Передовые
коллективы

Стахановскими делами работники торговли, общественного питания и хлебопечения Свердловской конторы райтрансторгпита отметили завершение 1940 года.

Работники магазина № 13 (директор тов. Титова) годовой план и план четвертого квартала к 25 декабря перевыполнили. Коллективу магазина вручено переходящее красное знамя. Тов. Титова и лучшие стахановцы магазина тт. Швецова, Кулыгина и др. премированы.

Работники универмага № 1 (директор тов. Иванов) также показали образцы стахановской работы: годовой и квартальный планы выполнили досрочно. Коллектив универмага получил социалистический паспорт.

План четвертого квартала по хлебопечению к 25 декабря выполнен на 146,7 процента коллективом пекарни № 2 (зав. тов. Калабин), на 110 проц.—коллективом пекарни № 3 (зав. тов. Хабибуллин).

Коллектив столовой № 1, к 26 декабря выполнив свои обязательства, получил переходящее красное знамя. Директор столовой тов. Недоспелова и передовики социалистического соревнования премированы.

Работники столовой № 5 также добились неплохих показателей в работе, план четвертого квартала выполнили досрочно—к 26 декабря. Коллективу столовой вручен социалистический паспорт.

Во всех передовых коллективах в течение года не было хищений и брака в работе.

Готовясь достойно встретить открытие XVIII партийной конференции, работники торговли, хлебопечения и общественного питания обязались увеличить производительность труда и к 15 февраля выполнить двухмесячный план первого квартала 1941 года.

А. КОЖЕВНИКОВА — председатель месткома Свердловской конторы райтрансторгпита.



Обогатительная фабрика при руднике имени Серго Орджоникидзе (трест «Чиатурмарганец», Грузинская ССР).

Фото В. Малышева.
(Фото ТАСС).

БЕСЕДА С ЖЕНАМИ
КОМАНДНО-ПОЛИТИЧЕСКОГО
СОСТАВА

26 декабря в политотделе дороги состоялась беседа с женами командно-политического состава управления дороги, посвященная созыву XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б) и подготовке к выборам депутатов в Верховный Совет СССР.

Участницы беседы единодушно приняли предложение—организовать кружок по изучению истории ВКП(б). В кружок записались тт. Работает, Фадеева, Францева, Мельникова, Рыжова, Ищенко, Ионина, Устюжанина, Пономарева, Закатова, Зотова, Ковач, Козелло и др.

Е. КАЛМЫКОВА.

ЧЕСТНОСТЬ

Следуя с пассажирским поездом № 87, проводница 5 вагона А. Карпова нашла сумочку, в которой оказалось 109 рублей денег и паспорт. Находку тов. Карпова сдала сотрудникам милиции ст. Егоршино.

А. СУВОРОВ — поездной электромонтер.

Метод Лунина—
в действии

Передовые машинисты Кушвинского депо работают по методу Лунина. В числе первых стали ремонтировать свои паровозы машинисты тт. Панков, Васильев, Новеньких П., Плешков, Жаринов Г. и Фоминых.

Особенно следует отметить бригады механиков тт. Котова и Худякова, работающих на паровозе № 728-87. Поставив машину в депо, они произвели ремонт золотников, крейцкопфов, парового отопления, сменили дышловые втулки, исправили затвор дымовой камеры. Ремонт был выполнен за одну смену.

Также в течение одной смены был закончен ремонт маневрового паровоза № 561, который проработал 60 дней без межпоездного ремонта.

Паровозные бригады стараются быстро и правильно освоить производство ремонта. В этом им помогает бригадир-комплексник тов. Гребеньков и слесари тт. Панков и Кулаков.

Машинисты Алексеев, Пономарев, Морозов и другие в период между промывками любовно ухаживают за своими паровозами, лично производят служебный ремонт.

В результате применения метода тов. Лунина в Кушвинском депо количество случаев межпоездного ремонта снижено в декабре в пять раз против ноября.

ЩУКИН — машинист-инструктор.

СОРЕВНОВАНИЕ КРАНОВЩИКОВ
УГОЛЬНОГО СКЛАДА

В коллективе рабочих угольного склада Свердловск-сортировочная развернулось социалистическое соревнование. Крановщики угледоёмного крана № 760 тт. Черепанов, Бельков, Коновалов и Пасынков взяли обязательство сократить норму времени на подачу угля до двух минут вместо трех на тонну.

23 декабря машинист крана тов. Черепанов подал 77 тонн угля за 79 минут, т. е. дал 292 процента к норме. Его примеру последовал крановщик Бельков, выполнивший задание на 290 проц. Крановщик Коновалов 26 декабря загрузил паровоз 20 тоннами угля за 22 минуты вместо 60 минут.

Добившись таких результатов, машинисты крана решили сократить время на подачу одной тонны угля уже до полутора минут. Обязательство это было взято 26 декабря, а на другой день крановщик тов. Черепанов подал 14 тонн угля в течение 16 минут, тогда как по норме требовалось затратить 42 минуты.

Для того, чтобы еще больше повысить производительность труда на складе, необходимо выделить специальные пути для паровозов, закрепить за кранами постоянные смены рабочих, установить электроосвещение.

Ответственный редактор
В. К. ХАПУГИН.

ЖЕНЩИНЫ-АКТИВИСТКИ

Целыми днями титан паровозного депо шумел и бурлил. Рабочие подходили к нему с кружками и брали горячую воду. Но то, что она была недокипяченой, редко кому приходилось догадываться.

И вот пришли в депо домохозяйки. Они осмотрели паровозы на экипировке, вычистили молотки, ключи, пила, зубила в инструментальной, добились приведения в порядок верстаков автоматного цеха. И добрались до титана.

Наметанного глаза домашнего хозяйки было достаточно, чтобы понять, что паровыходящая трубка титана поставлена высоко. В силу этого на дне его вода нагревается до ста градусов, а в верхней части, возле трубки, только становится горячей.

Вскоре по категорическому требованию домохозяек титан был переоборудован.

Уже не первый месяц две женских бригады—тт. Шаромова, Сухова, Орлова, Томиловская и другие—работают на проверке Кузинского депо. Они требуют от машинистов безупречной чистоты на паровозах, отличного состояния материальной части. Они добиваются порядка и чистоты в цехах. Если раньше паровозники с усмешками встречали их

в депо, то теперь убедились в пользе женского контроля и помощи.

Началось с пирожков. Домохозяйки тт. Н. Орлова, В. Кудрявцева и другие пошли в столовую Трансторгпита и напекли их не одну сотню. Это было перед Октябрьским праздником. С тех пор домохозяйки кузинских паровозников не прекращали работы по выпечке стряпни и разносу горячей пищи непосредственно на производство.

С бачками супа и корзинками с пирожками и булочками их можно встретить на станционных путях, у стрелочных постов, среди паровозников. Это активистки тт. Бакина, Кондратьева, Мичурова, Брезгина. Десять женщин поочередно выходят на бесплатное дежурство. Еще не было случая, чтобы мороз, снег, ветер, домашние дела помешали активистке в определенный час доставить горячий обед стоящему на своем посту железнодорожнику.

С 6 ноября женщины обслужили более 1000 паровозников, вагонников, движенцев. Кроме того, домохозяйки тт. Соловьева, Белкина, Бояринова, Ванышкина уже два месяца работают по обслуживанию учащихся школы № 63.

Начиная с 16 октября, систематически посещает рабочее общежитие и ларек женская бригада—тт. Хромий, Волынкина, Заборских. На складах они разыскали старое, спящее белье. Промыли его, выгладили, наделали салфеточек на тумбочки. Изыскали денег и приобрели для общежития гитару и балалайку. Добились того, что уборщицы стали лучше следить за чистотой и порядком в рабочем жилье.

Общежитие преобразилось. Но домохозяйки и теперь продолжают шефствовать над ним.

В ларьке Трансторгпита они когда-то обнаружили возмутительную захламленность и антисанитарию. Прадавец тов. Чеснокова (сейчас можно поведать эту тайну) просила домохозяек: «Вы никому не говорите, я буду содержать помещение в чистоте». Следующая же проверка показала, что порядок в ларьке наведен.

В кружок художественной самодеятельности записалось 5 человек: тт. Рязанова, Шаромова, Томиловская, Овсянникова, Хромий и Сысоев. И в этом крохотном коллективе оказались исполнители всех жанров.

Вскоре перед рабочими был поставлен скетч «Утро» в исполнении тт. Шаромовой и Сысоева. Под аккомпанемент балалайки играла тов.

Томиловская) несколько частушек спела тов. Овсянникова. С декламацией выступила тов. Рязанова.

Женщин заинтересовала санитарная работа. Они создали кружок ГСО. 13 человек теперь уже стали значкистами. 23 женщины записались в РОКК.

Но, чтобы проверять работу депо, да и вообще вести полезную общественную работу на транспорте, надо хорошо знать Правила технической эксплуатации. Домохозяйки создали кружок по изучению ПТЭ. Участковый ревизор тов. Яруничев согласился быть преподавателем. На первом же занятии присутствовало 18 домохозяек.

Ключом быт общественной жизни активисток Кузинского депо. Руководимые председателем женсовета тов. Рязановой, в актив входят 39 человек. Они появляются в депо, в общежитии, в клубе контролерами, кухарками, зательницами. Их не смущает чистка станков в цехе, уборка снега на путях, их увлекает учеба в кружках, шефская работа в общежитии.

Одну цель, одно желание преследуют эти простые, но деятельные женщины-патриотки—чтобы отлично работал социалистический транспорт, чтобы еще краше была наша жизнь.

Л. ОГНЕВ.