

# ПУТЕВКА

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

№ 21 (2014)

Вторник, 11 марта 1941 г.

Год издания 8-й

Выходит по вторникам и пятницам

Цена 10 коп.

## ВЫВЕЗТИ ЛЕС ИЗ ЗАТОПЛЯЕМЫХ РАЙОНОВ

Суровая и снежная зима скоро сменится бурной и многоводной весной. Горизонт весенних вод нынче идет гораздо выше, чем в прошлые годы. Задача заключается в том, чтобы до вскрытия рек, вывезти все грузы, расположенные в затопляемых районах и главным образом лес и дрова.

На дороге имеется около 20 тысяч вагонов леса и дров, подлежащих вывозке из затопляемых районов. В течение марта и первых чисел апреля все эти грузы должны быть вывезены полностью. Ни одного кубометра не должно быть унесено водой. Необходимо так спланировать работу лесопогрузочных станций, чтобы на дороге ежедневно вывозилось не менее одной тысячи вагонов лесных грузов из затопляемых районов.

На дороге получен приказ наркома тов. Л. М. Кагановича за № 100-Ц. Приказ наркома требует обеспечения перевозок лесных грузов, особенно находящихся в затопляемых местах. Дело чести железнодорожников нашей дороги — ответить выполнением на приказ наркома.

Решающими по вывозке затопляемых грузов являются Тюменское, Надеждинское и Егоршинское отделения. Именно здесь будет решаться успех мартовской работы по вывозке затопляемых грузов.

За первые пять дней марта вывозка затопляемых грузов шла исключительно медленно, в среднем за день по дороге грузилось лишь около 300 вагонов. На станции Тавда (нач. тов. Соколов) при вполне достаточном количестве порожняка ежедневно 50—70 вагонов остаются неиспользованными. На станции работает один маневровый паровоз, который не справляется с подачей и вывозкой вагонов. Здесь не используются вагоны под двоянные операции. 8 марта от выгрузки вагонов на двоянные операции было использовано только 15 при остатке 45 вагонов. Такая организация работ на станции Тавда вызывает серьезные опасения за своевременную вывозку затопляемого леса.

Не лучше идет вывозка затопляемого леса и по Тюменскому отделению (начальник отделения тов. Хухлов и заместитель по грузовой работе т. Звонков). На такие станции, как Винзили, Тура и Месяды, отделение подает под затопляемые грузы ежедневно только по 10 вагонов. На станции Тюмень, при наличии на фронтах около 1000 вагонов затопляемого груза, совершенно не подается порожняка. Можно, конечно, руководителям отделения сделать ссылку на Камышловское отделение, не выполняющее регулировочный приказ, но нельзя это считать причиной всех бед. Ссылаясь на соседей, надо прежде всего изыскать и использовать внутренние ресурсы на отделении. Этого на Тюменском отделении пока еще нет, потому что командиры не почувствовали всей серьезности и объемности работы по вывозке затопляемых грузов.

Усиление вывозки леса из затопляемых районов сейчас имеет огромное народнохозяйственное значение. Все силы и средства работников грузовой службы и движения должны быть направлены на решение этой задачи. Надо изыскать все возможности для лучшего использования вагонов, беспрепятственно выполнять регулировочный приказ, быстро продвигать порожняк, точно и своевременно информировать станции и клиентуру о его подходе и в коем случае не допускать коммерческого брака на фронтах погрузки. От того, как будет организована эта работа в марте, зависит успех своевременной вывозки затопляемых грузов на нашей дороге.

## ВСЕМЕРНО УКРЕПЛЯТЬ ЕДИНЫЕ СМЕНЫ НА ДОРОГЕ

### Впереди — смена тов. Архипенко

Диспетчерский коллектив Камышловского отделения, а также работники станций с большим одобрением отнеслись к организации единых смен, что видно по результатам работы.

7 марта дежурным по отделению был тов. Архипенко, а на диспетчерских кругах тт. Токманцев и Миронов. Все поезда на участке тов. Миронова были отправлены по расписанию, участковая скорость была перевыполнена. У тов. Токманцева отправление поездов по расписанию составило 92,3 процента, участковая скорость также перевыполнена. План погрузки был перевыполнен.

Накануне тов. Токманцев все 100 процентов поездов отправил по расписанию. Дежурным по отделению был тов. Елохин.

За первые дни работы единых смен впереди идет смена тов. Архипенко.

**КОКОРЕВ** — старший диспетчер Камышловского отделения.

### ВКЛЮЧИЛИСЬ В СОРЕВНОВАНИЕ ЕДИНЫХ СМЕН

Из паровозников, входящих в единые смены, наиболее активно включились в соревнование коллектив диспетчеров Тюменского паровозного отделения.

За неделю работы единых смен на дороге тюменские диспетчеры своевременной подгонкой паровозов под составы, заключением договоров с машинистами обеспечивали полную сдачу поездов на соседнюю, Омскую, дорогу. Так, 4 марта диспетчер паровозного отделения тов. Нестеров, заключив индивидуальные договоры с машинистами, сумел два опаздывающих поезда ввести в расписание и до конца суток они были подогнаны на конечную станцию отделения — Вагай.

В управлении в этот день дежурил диспетчер паровозной службы т. Новиков, один из инициаторов создания единых смен по дороге.

### БЛАГОДАРНОСТЬ ЗА ХОРОШУЮ РАБОТУ

В моей единой смене за последние дни выделяются своей отличной работой на станции Свердловск-сортiroвочная смена маневрового диспетчера тов. Куклина, а на станции Свердловск-пассажирская смена тов. Меркулова.

7—8 марта во время дежурства этих смен станция Свердловск-пассажирская на 100 процентов выполнила план отправления поездов в сторону Шарташа. Особенно четко работали тов. Яковлев — дежурный по станции и стрелочница тов. Некрасова. Последняя недавно переведена с одного стрелочного поста на другой и, несмотря на новые условия, добросовестно относится к порученному делу. Ее стрелки находятся в отличном состоянии.

На станции Свердловск-сортiroвочная отлично работала вся смена диспетчера тов. Куклина благодаря чему станция сверх плана отправила дополнительно два поезда.

За отличную работу объявляю коллективам этих смен благодарность.

**В. ШИРЯЕВ** — дежурный распорядительного отдела службы движения, руководитель единой смены.

Единые смены должны стать организаторами четкой, слаженной и ритмичной работы всех служб и каждого участка нашей дороги



Дежурный по станции Поклевская тов. БОРНОВОЛОКОВ М. О. обеспечивает отправление поездов точно по расписанию.

Фото А. Мартынова (Облфотохроника).

## Почему в Егоршино ночью не грузят

XVIII Всесоюзная конференция ВКП(б) поставила перед всей промышленностью и транспортом ответственную задачу — работать по графику, равномерно, ритмично в течение всего месяца, а значит и каждого дня.

Для работников нашей дороги эта задача является особенно важной, так как в продолжение не только месяца или года, а нескольких лет у нас отсутствует равномерность, особенно в грузовой работе.

Как правило, на большинстве отделений дороги ночью выполняется только пятая часть суточного плана погрузки, а большая доля грузовой работы производится днем. Отсюда неизбежно возникают недостаток рабочей силы, механизмов, забитость фронтов погрузки, скопление груза на узлах, расположенных вблизи грузовых станций, и т. д.

За неравномерность грузовой работы в течение суток дорога расплачивается тем, что срывает план погрузки, выгрузки и графика движения поездов. Это обычно и происходит на нашей дороге.

Самым неблагоприятным участком дороги, где по существу ночью замирает грузозагрузка, является Егоршинское отделение. Оно и раньше грузило в ночное время самые пустяки, а сейчас, в марте, положение стало еще хуже — ночью грузится лишь десятая или девятая часть суточного плана.

Между тем на отделении имеется возможность для устранения этой ненормальности. Следует лишь немного подумать над организацией грузовой работы в ночное время.

Отделение преимущественно грузит лес и грузит плохо потому,

что фронты погрузки ночью не освещены. И вот вместо того, чтобы принять меры и найти средства для освещения фронтов погрузки, помощник начальника грузовой службы по Егоршинскому отделению тов. Кузовников, а с ним и начальник отделения каждый день составляют планы, на какую станцию сколько дать вагонов и когда, лишь бы порожняк попал к месту погрузки перед рассветом.

Станции Алтынай, Ясапная, Костоусово, Копалуха, Худяково — ны грузить леса больше 150 вагонов. Если вагоны упадут сюда днем, погрузка выполняется, если — ночью, то все срывается.

Спрашивается, почему же руководители отделения не могут договориться с местными территориальными организациями и с леспромхозами об обеспечении фронтов погрузки светом? Ведь рядом с этими станциями проходят электролинии и есть электроустановки.

Сейчас на дороге работают единые смены. Для каждой смены интересно, чтобы грузозагрузка была как на Егоршинском, так и на других отделениях производилась круглосуточно, а не только в дневное время.

Если начальник Егоршинского отделения тов. Шанаурин не примет мер по улучшению работы в ночное время, то это означает, что каждая смена, работающая ночью, по вине Егоршинского будет постоянно срывать свои издержки по погрузке. Чем быстрее в Егоршино перестроится, тем это будет лучше для выполнения дорожной программы погрузки и выгрузки.

**Г. ПАЛКИН** — дежурный распорядительного отдела службы движения.

### ВСЕ ВРЕМЯ МЕНЯЮТ МАНЕВРОВЫЕ ПАРОВОЗЫ

Руководители депо Кушва (начальник тов. Хивидкий) не придали должного значения работе единых смен. Станция Гороблагодатская с 1 по 6 марта получала из депо разные маневровые паровозы. За 6 дней было 15 случаев срыва работы прикреплённых к станции паровозов.

Составительские бригады впол-

не правильно требуют, чтобы с ними работали постоянные маневровые бригады, чтобы не приходилось каждый день дежурить с разными машинистами. Из-за этого нарушается нормальная работа единых смен станции.

**ОРЕЛ** — начальник станции Гороблагодатская.

### Хорошо развезен местный груз

В ночь на 8 марта хорошие результаты добилась единая смена дежурного по управлению дороги т. Палкина Г.

Отделения, входящие в его диспетчерский круг, развезли под выгрузку 80 процентов местного груза.

Следует отметить дежурного по Тагильскому отделению тов. Масленникова и маневрового диспетчера станции Смычка тов. Лобок. Накануне на станции Смычка создалось затруднительное положение — рабочий парк вагонов был значительно выше нормы, а это отражалось на маневровой работе и нормальном приеме поездов.

Маневровый диспетчер тов. Лобок обратил особое внимание на быстрое формирование поездов, а дежурный по отделению тов. Масленников позаботился об уборке составов. В результате этого утром 8 марта рабочий парк вагонов на станции был снижен, стал нормальным.

Так же хорошо организовал развоз местного груза дежурный по Надеждинскому отделению тов. Киреев.

### ПО МЕТОДУ ТОВА. БЕЛЯКОВА

5 марта, несмотря на наличие некоторых трудностей на участке Тюмень — Поклевская, диспетчер отделения тов. Цикарева, применяя метод Белякова, сумела добиться хорошего выполнения графика. За время ее дежурства все поезда проследовали по участку с перевыполнением технической и коммерческой скорости.

Машинист тов. Еременко, главный кондуктор тов. Пономарев провели поезд № 967 с технической скоростью 33,5 км. в час при норме 30,7, перевыполнили норму технической скорости. Машинист тов. Ческидов обеспечил проследование поезда № 663 весом 2000 тонн без дополнительного набора воды, превзойдя техническую скорость на 5,6 км. в час.

6 марта диспетчер отделения тов. Федоров обеспечил 100-процентное проследование поездов по расписанию. Соревнуясь с машинистом тов. Ситниковым и паровозным диспетчером тов. Колбиным, он обеспечил проследование поезда № 5957 по участку со скоростью 41,5 км. в час.

Ускоренное продвижение всех поездов дало возможность выполнить коммерческую скорость тов. Цикаревой на 127 процентов, тов. Федорову — на 135 проц. и сэкономить сотни вагоно-часов.

**ХУХЛОВ** — начальник Тюменского отделения.  
**ПАРАШУТИН** — начальник политотдела отделения.

### ПЕРЕДОВАЯ СМЕНА

Смена диспетчера П. П. Мишина (станция Шарташ) добилась первенства в соревновании в честь XVIII партконференции. За последнее время тов. Мишин не допустил ни одного случая брака в работе, снизил на 3,5 часа в сравнении с нормой простой вагонов по 1 отделу, добился хорошей грузовой работы.

Смене тов. Мишина вручено переходящее красное знамя станции, как победительнице в соревновании.



## НА ТЕМЫ ДНЯ

## Больше внимания возке балласта

В прошлом году ряд строительных работ, а главным образом ремонт пути не был закончен из-за недостатка балласта, несвоевременной его доставки с карьеров. Только в июле — августе — в самый разгар летних работ служба движения дороги начала больше заниматься возкой балласта. Это было сделано лишь после вмешательства НКПС. Однако самое лучшее время для вывозки балласта было упущено, и в результате на некоторых участках дороги летний оздоровительный ремонт пути был сорван.

Нужно сказать, что и ныне вопросу своевременной возки балласта не уделяется должного внимания. На первый взгляд дело как-будто обстоит благополучно: план НКПС по вывозке балласта в январе и феврале перевыполнен. Но согласно плану, утвержденному руководством дороги, двухмесячный план возки балласта выполнен только на 20 процентов.

На Асбестовском карьере — самом мощном по дороге, откуда балласт можно возить круглый год, повторяется прошлогодняя история. Из-за неподачи вагонов механизмы карьера простояли уже 578 часов, а работали только 51 час.

Служба пути (начальник тов. Зотов) должна принять все меры, чтобы прекратить бесцельные простои механизмов, добиться, чтобы дистанции получали балласт не издалека, а изыскивали возможности для открытия мелких карьеров на своей территории.

Отпущенные для этой цели в прошлом году около 2 миллионов рублей оказались неиспользованными. Ныне дистанция на заготовку балласта отпущено 2,544 тысячи рублей. Над тем как более расчетливо использовать эти средства должны особенно подумать руководители Верхотурской дистанции пути (нач. тов. Мехонцев). Сюда балласт привозится издалека, а между тем на территории дистанции не закончены работы по открытию карьера.

Дистанция пути, строительные организации нынче должны бесперебойно и в достаточном количестве получать балласт для своих потребностей. Нужно уделить большее внимание возке балласта — необходимого материала для приведения путей нашей дороги в отличное состояние.

## Коммунисты — организаторы соревнования

Топливный склад Свердловского паровозного отделения зимой прошлого года лимитировал работу всего узла. Ежедневно из-за несвоевременной экипировки паровозов выбивались из расписания товарные и пассажирские поезда.

Дисциплина на складе была расшатана. Прогулы, опоздания, невыполнение распоряжений здесь были обычным явлением. Начальник склада пасовал перед трудностями, просил освободить его от работы.

Учтя уроки прошлого года, партийная организация рекомендовала начальником угольного склада коммуниста, члена узлового комитета тов. Вишневецкого.

С первых же дней коллектив почувствовал твердое руководство. Вместе с партийной организацией командир-большевик тов. Вишневецкий взялся за наведение порядка в топливном складе. Все усилия коммунистов были направлены на укрепление дисциплины, на улучшение работы склада. Этому вопросу была подчинена вся партийно-массовая работа.

Среди углеподатчиков развернулось социалистическое соревнование за достойную встречу XVIII конференции ВКП(б). Запеваками этого соревнования были коммунисты, которые показывали образцы высокой производительности труда.

Бригада коммуниста тов. Рябова стала выполнять ежедневно сменное задание на 170—200 процентов, а в отдельные дни — до 300 проц. Кандидат партии т. Федотов обеспечил перевыполнение нормы по подаче угля на паровоз в три раза. По примеру коммунистов в соревнование включились и беспартийные. Бригада податчиков тов. Гурьева ежемесячно стала выполнять задания на 170—200 проц.

Грузчики тт. Перминов, Надергулов, Смирнов и другие не выполняли заданий. Партийная ор-

ганизация (секретарь тов. Кузнецов, политрук тов. Давыдов), газета «Молния», которую редактирует член партии тов. Скакунов, помогли отстающим стать ударниками и стахановцами. В феврале, например, грузчик тов. Перминов стал выполнять сменное задание до 300 процентов. Грузчик тов. Дворянин, ранее плохо работавший, сейчас ежедневно перевыполняет задания.

Партийная организация угольного склада развернула большую массово-политическую работу по разъяснению решений конференции ВКП(б). Рабочие склада берут конкретные обязательства, подкрепляют их практическими делами.

В крановом цехе, где еще совсем недавно царил хаос, навелся большевистский порядок. Из помещения убрано около трех тонн негодного лома. Верстаки, инструмент приведены в порядок. Детали, которые раньше валялись где попало, сложены в определенное место. Организующую роль в наведении порядка здесь занял бригадир кранового хозяйства коммунист тов. Шумихин.

С ростом производственной активности растет и политическая сознательность. Лучшие люди угольного склада подают заявления о приеме в партию. За три последних месяца в кандидаты и члены ВКП(б) принято семь человек. Подал заявление о приеме в кандидаты ВКП(б) бригадир тов. Гурьев, бригада которого по всем измерителям держит первенство на угольном складе.

Коллектив угольного склада в декабре занимал среди топливных складов дороги 14-е место. Хорошо поставленная массово-политическая работа обеспечила высокий производственный подъем. В феврале работники Свердловского склада уже занимают не 14-е, а первое место на нашей дороге.

П. ЕГОРЬЧЕВ.

## ОБЩЕСТВЕННИЦА

Е. А. Гребенщикова более 10 лет ведет общественную работу в организациях Красного Креста. Несмотря на преклонный возраст (ей 62 года), она окончила курсы внештатных инструкторов. Получив право на подготовку значкистов «Готов к санитарной обороне СССР», тов. Гребенщикова систематически готовит санитарно-оборонные кадры. В своей первичной организации РОКК

тов. Гребенщикова подготовила в 1940 году 281 значкиста. Задание на 1941 год также перевыполнено.

Свердловский райком РОКК в феврале командировал тов. Гребенщикову на ст. Асбест, где она за короткий срок сумела вовлечь в члены общества Красного Креста 32 человека и подготовила 42 значкиста ГСО и БГСО.

А. А. ЕЛЬКИНА.

## ОДНА ЖИЗНЬ

Началась она в прошлом веке. Темной, холодной, безрадостной. Давно-давно это было. Но разве всегда забывается давнее?

Давиду исполнилось пятнадцать лет. Его уже не считали мальчиком. Отец говорил: «Пора работать». Но только устроить было нелегко, никто не брал, — причина одна: еврей.

Друзьями и почитаемыми людьми слыли в те времена в Камышловке начальник депо и провизор. Провизору-то и починал старый еврей часы. Не потребовал за работу денег, только попросил слезно:

— Устрой моего сына в депо.

Протекция помогла. Сверх ожидания, Давид принял учеником слесаря. Отец наказывал ему, вперые отправляя на работу:

— Счастливый случай. Держись крепко, если не хочешь остаться нищим.

И сын держался. Три года числился учеником, три года — подмастерьем. Учили слесарному мастерству тогда просто: сделай одно, поднеси другое, сбегай за водкой. Знания ученику приходилось добывать, работая на себя и на своего патрона. Медник Табунов, у которого одно время «учился» Давид, пьянствовал неделями. В таких случаях паренек слесарил, а Табунов получал заработанные им деньги.

Но самым обидным и угнетающим для Давида Гузик было нечеловеческое отношение к нему, как к еврею. На каждом шагу надо было помнить, что ты — еврей, а еврею многое непозволительно.

Долгие годы пришлось добиваться звания паровозного машиниста. И когда оно, наконец, было получено, все равно уже взрослый человек Давид Моисеевич Гузик оставался нечистым и презираемым. Такова была мораль старого общества! Это угнетало человека, от этого не в радость был труд. Жизнь казалась беспросветной как ночь.

А потом пришла революция. Она застала Гузика в Камышловке: выполнял наказ отца, он крепко держался на одном месте, переносил все и всяческие козни. Как и многие в то время, важность переворота он понял интуитивно; хотя и малограмотный политически, а почувствовал, что приходит жизнь, которая делает его равным среди равных.

Как паровозному машинисту, ему долго пришлось работать на Красную Армию. Он водил эшелоны с красноармейцами, перевозил к фронтам пушки и снаряды. Одна мысль, что трудовой народ, покончив с эксплуататорами, принесет подлинную радость труда и ему, работающему еврею, заставляла быстрее гнать паровоз, не зажигать огней в

опасную ночь, не давать свистка, когда это сопряжено с требованиями маскировки. Только случай спас его от расстрела, когда он однажды «провалился» перед отступающими чехословаками.

Шли годы. Неизменно оставаясь на насиженном месте — в Камышловке, Давид Моисеевич продолжал работать паровозным машинистом. В морозные зимние ночи и в жаркие полуденные лета с неизменной любовью относился к своему труду. Особо радовали его люди, которые теперь даже не намекали на его национальную принадлежность; да и сам он совсем забывал, что еврей. Человека стали ценить только по его труду.

Машинист Гузик работал хорошо. С 1935 года он ежегодно получал наркомовские премии за безаварийную, отличную езду. Стукнуло шестьдесят — продолжал работать машинистом и учить других. И лишь в прошлом году он расстался с паровозом. Зато получил возможность вести большим паровозным парком: его поставили помощником дежурного по депо.

Хлопотливый и заботливый старик, с посеребрившейся головой, его можно видеть в депо, на угольном складе, на экипировке, как говорят камышловцы, — почти в одно и то же время. Он торопит машиниста, набирающего уголь. Вся цель его стараний — не допустить

недопач паровозов под поезд. Этой цели вместе с дежурными по депо он добивается.

На своем посту он чувствует себя ответственным человеком, хозяином, выполняющим большое дело. И если, приходя домой, не садится обедать, молчит, жена первая узнает: на работе вышла какая-то заминка.

На железной дороге, в одном паровозном депо проработано 47 лет. Большая жизнь! И величие ее в том, что ранее бесправный еврей почувствовал радость своего труда и, даже став пенсионером, жаждал одного — работы.

Отец его всю жизнь мечтал иметь собственный домик. До революции еврей, жившему «не в черте еврейской оседлости», не полагалась такая роскошь. Сейчас Давид Моисеевич имеет дом с садом и огородом. Еще более родным домом стала ему советская страна.

Освобожденный труд открыл его глаза на природу — недаром с такой любовью он выхаживает яблони, крыжовник, малину в своем садике. Уши, отвыкшие от презрительных окриков, теперь свободны для звуков музыки, — старик с увлечением выступает в хоровом кружке; средней силы тенорком он подтягивает молодым голосам, и в песне его — слава новой жизни.

Л. ОГНЕВ.

## ГЛУБЖЕ ВНИКАТЬ В ВОПРОСЫ ПРОИЗВОДСТВА

В своем докладе на XVIII Всесоюзной партийной конференции тов. Маленков вскрыл основные причины недостатков в промышленности и на транспорте. Чтобы ликвидировать имеющиеся недостатки, «партийные организации обязаны систематически влезать в дела промышленных предприятий и железных дорог, выяснять их нужды и запросы...» (Г. Маленков).

Партийная организация станции Смычка из этого указания не сделала большевистских выводов, не повернулась в сторону максимальной заботы о нуждах производства. Только этим можно объяснить, что Смычка — одна из решающих станций дороги, все еще работает неудовлетворительно. План формирования и сдачи поездов, как правило, срывается. Рабочий парк на 50—60 процентов выше нормы.

На станционных путях грязь и захламленность. Здесь валяются старые рельсы, запасные части, шпалы, доски и т. д. Вошло в систему производить очистку проходящего паровоза непосредственно в приемном парке. Стрелки не приведены в надлежащий порядок: они грязные, завалены снегом. Все это мешает нормальной работе станции.

Грязь, захламленность на путях, расхлябанность среди отдельной части работников порождает аварии и брак в работе. 21 февраля младшая стрелочница Панькова приняла поезд на занятый путь. 1 марта был запуск с горки и разбит вагон. 2 марта разбит и выведен из строя 2-осный вагон № 971-237, только что выпущенный из ремонта. Разгильдяи нанесли государству большой ущерб. Эти возмутительные факты не являются исключением. По вине башмачников Бахтионова и Лебедева 5 марта было два случая схода вагонов. В этот день по халатности башмачника Рубан разбит вагон. Партийная организация станции проходит мимо этих фактов, не воспитывает коллектив в духе нетерпимости к бракоделам и аварийщикам. Перестали обсуждать случаи брака и на планерках.

Среди стрелочников, башмачников и других профессий есть неопытные, неквалифицированные работники. Никто не заботится, чтобы помочь им повысить квалификацию. В феврале, например, не было ни одного занятия по технической учебе. Эту работу вполне можно возложить на одного из заместителей начальника станции.

На станции ощущается недостаток башмаков и запасных частей для безотцепочного ремонта вагонов, однако, руководители станции не обращают на это внимание. Между тем есть все возможности, используя внутренние ресурсы, обеспечить станцию башмаками, гайками и некоторыми другими запасными частями. 5 марта, например, договорились с руководством вагонного участка о ремонте башмаков, и в этот же день получили 35 штук.

Партийная организация плохо руководит и социалистическим соревнованием. Инициатива передовых людей не подхватывается. Известно, что при умелом и оперативном руководстве метод тов. Шаплина по формированию поездов дает большие успехи. Но здесь считают, что его «невозможно» применять на станции Смычка. Вместо того, чтобы к этому вопросу подойти по-партийному, помочь стахановцам добиться высокой производительности труда, секретарь узлового парткома тов. Соболев сам пошел в хвосте отсталых настроений. Вредную обывательскую практику Соболева разделил и зам. нач. политотдела отделения т. Гамзин. Здесь ничего не сделано для того, чтобы этот передовой метод нашел широкое применение. А ведь составители тт. Трасцын и Галактионов, формируя поезд по методу тов. Шаплина, выполняли норму за смену на 200—250 процентов.

Таких передовых людей на станции много. Они дают высокие производственные показатели. Но партийные организации станции и узла мало заботятся о распространении передового опыта. Вопрос о единых сменах также не нашел отражения в работе партийной организации. Расстановка кадров передовых табельщикам.

— Стахановцы горят желанием работать лучше, — говорит тов. Галактионов, — но руководители не оказывают нам помощи, нет четкого планирования и формирования поездов.

Начальник станции тов. Капинос, секретарь узлового парткома тов. Соболев, вместо оперативного руководства, занимаются болтовней об улучшении работы станции.

Партийное собрание, обсудив доклад т. Маленкова на XVIII партийной конференции, приняло решение, направленное на ликвидацию имеющихся недостатков. Задача состоит в том, чтобы проверить исполнение принятого решения, глубоко вникать в производственные вопросы, осуществлять контроль за деятельностью администрации, оказывая действительную помощь хозяйственному руководству.

Ф. ШАКИРОВ.



Строгальщица-многостаночница механического цеха депо Свердловского пассажирского, член ВКП(б) тов. КНЯЗЕВА Н. Н. выполняет задание на 300—400 проц.

Фото В. Лежнина.



# „Непрестанно работать над усовершенствованием новой техники“

(Из резолюции XVIII партконференции по докладу тов. МАЛЕНКОВА).

## Годами маринуются предложения

Еще в начале прошлого года я внес в техническое бюро паровозного депо Свердловск-пассажирская предложение сконструировать разветку для конусов крейцкопфа. Хорошо или плохо я придумал—об этом мне долго не удавалось узнать. Через несколько месяцев оказалось, что в техническом бюро потеряли мое предложение.

Такая же судьба ожидала и второе мое предложение—устройство особого тормоза для токарного станка. Это предложение я сдал вскоре после первого. Прошел почти год, когда оказалось, что эскиз тормоза утеряли. Пришлось снова, совместно с мастером цеха тов. Дашковым, вычерчивать новый эскиз. Передав его недавно в техническое бюро, мы сами, по второму экземпляру, приступили вместе с мастером к изготовлению тормоза, испросив согласие на это начальника депо, не дожидаясь окончательного технического заключения. Отдельные части тормоза сейчас изготавливаются слесарями по заказу мастера.

Уже эти два примера достаточно убедительно говорят о том, что у нас в депо Свердловск-пассажирская техническое бюро, возглавляемое сейчас тов. Смирновой, плохо работает с рационализаторами и изобретателями, не интересуется их замыслами, не стремится во-время помочь техническим советом, указаниями и т. д. Не уделяют должного внимания развитию технической мысли и руководители депо. Нет еще у нас того, чтобы, скажем, начальник технического бюро, инженер и техник депо пришли бы в цех и поговорили с рационализаторами, помогли их техническим замыслам практически. Не приходилось мне быть также свидетелем того, чтобы интересовался

этим вопросами в цехах наш начальник депо тов. Лубнин.

Уместно в связи с этим напомнить о приборе для расточки инжекторов, получившем в свое время название «прибор Зубрицкий». Этим прибором долгое время с успехом пользовались слесари при ремонте инжекторов. Осенью прошлого года потребовалось произвести ремонт прибора, но ремонтировать его почему-то не стали. О нем «забыли». Сейчас попрежнему для расточки инжекторов загружается токарный станок и процесс работы удлиняется больше чем в два раза. Об этом хорошо известно начальнику депо тов. Лубнину, но он все как-то «забывает» дать распоряжение, чтобы привели прибор в порядок.

В текущем году я внес еще одно предложение: сконструировать прибор для вращения винта верхнего суппорта при расточке конусов крейцкопфа. Это должно освободить токаря от необходимости длительного времени поджимать ручку суппорта. Иногда он тратит на это более двух часов своего рабочего времени. При помощи же особого прибора все это делается механически. Технического заключения на это свое предложение я пока еще не получил, хотя прошло уже много времени.

В нашем депо есть немало людей, как тт. Востриков, Кадышевский и другие, которые работают над усовершенствованием существующих конструкций станков и над новыми конструкциями. Но все идет как-то самотеком. Рационализаторы, изобретатели вправе рассчитывать на то, чтобы им оказывали больше внимания и практической помощи.

**ЗУБРИЦКИЙ — токарь паровозного депо Свердловск-пассажирская.**

## НЕРЕАЛИЗОВАННОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ

В декабре 1939 года мной был предложен прибор для проверки параллели у паровозов. Работавший в то время инженером депо тов. Гомон одобрил мое предложение и с согласия начальника депо дал заказ на изготовление прибора. Но дело двигалось медленно. Лишь 20 января 1940 г. был изготовлен один такой прибор.

Вскоре после этого начальник депо т. Лубнин заказал еще 3 комплекта, изготовили же их лишь 26 февраля 1941 г. С этого

дня эти 3 комплекта находятся в инструментальном цехе, и никто не думает о том, чтобы их испытать и сдать в эксплуатацию.

Получилось так, что прибор одобрили, а применять его не собираются. Мастер цеха не раз уже докладывал о готовых приборах и в техническое бюро, и начальнику депо, но все остается попрежнему.

**В. КАДЫШЕВСКИЙ — слесарь инструментального цеха депо Свердловск-пассажирская.**

## Инженер должен двигать технику вперед

XVIII Всесоюзная партийная конференция, записала в резолюции о том, что:

«Необходимо, далее, особое внимание уделять вопросам новой техники, непрестанно работать над усовершенствованием техники, над освоением производства новых машин, материалов и изделий».

Проведенное на днях совещание при политотделе дороги вскрыло серьезные недостатки, мешающие развитию технической мысли. Очень часто аппараты технических бюро и отделов занимают несвойственным для них делом. Технический отдел вагонной службы (нач. тов. Немунин) 70—80 процентов своего времени тратит на вопросы строительства, статистической отчетности и всякой бумажной переписки. Такой стиль работы приводит к тому, что технические отделы вагонных участков линии не получают никакого технического руководства и помощи от службы. Это характерно и для других служб. Сектор работы станций службы движения ничего не сделал в смысле технической помощи станциям по распространению опыта работы наших лучших составителей тт. Чистякова и Шалина.

Многие технические отделы и бюро все еще не укомплектованы. В техническом бюро паровозного депо Свердловск-пассажирская за 1940 год было сменено четыре старших инженера. А начальник группы механизации грузовой службы тов. Зверев (имеющий образование в раз-мере школы ФЗУ) обрел себе спокойную жизнь за счет государства и отсиживается в управлении дороги, совершенно не выезжая на линию. Между тем на станциях исключительно плохо используются погрузочные механизмы, не внедряются методы тт. Петухова и Блудмана.

Технические отделы и бюро исключительно слабо занимаются и вопросами изобретательства и рационализации. 190 разобранных и одобренных рабочих предложений маринуются и в жизнь не проводятся.

Все это говорит о крайней запущенности в работе технических отделов и бюро на нашей дороге. Совещание наметило провести в жизнь ряд мероприятий, направленных на улучшение работы технических бюро и отделов. Долг каждого инженера, работающего на нашей дороге, приложить все усилия к разрешению задач, поставленных XVIII партийной конференцией. Инженер должен неустанно совершенствовать технику социалистического транспорта.



На днях в клубе имени Андреева состоялась встреча учащихся Свердловской школы ФЗО № 27 с составителем поездов станций Свердловск-сортировочная тов. Чистяковым. На снимке (справа налево): тт. ЧИСТЯКОВ Н. М., КИСЕЛЕВ М., ОДЕГОВ В., УГЛЕВА М. А. (секретарь Кагановичского РК ВЛКСМ) и КУРЯКОВ А.

Фото В. Лежнина.

## Настойчиво внедрять новую технику

В решениях XVIII Всесоюзной конференции записано, что надо «особое внимание уделять вопросам новой техники, непрестанно работать над усовершенствованием техники, над освоением производства новых машин, материалов и изделий».

Это решение конференции является прямым указанием для нас, работников Дорожного дома техники, чем мы должны заниматься в своей дальнейшей работе.

Дом техники ведет сейчас опыты по применению металлизации — покрытия поверхностей деталей различными твердыми сплавами. Предполагается нитрировать детали, т. е. насыщать поверхности деталей азотом. Твердость азотированного изделия очень высока и при температурах 450—600 градусов падения твердости не наблюдается, что очень важно для тех деталей, которые быстро изнашиваются под действием высоких температур. Нитрование лопаток дымососа — одно из практических решений повышения их устойчивости.

В ряде депо дорог сети (Красный Лиман, Юдино, Ленинград и др.) организовано и успешно осваивается хромирование деталей, что по-

вышает срок их службы и выносливость в 3—4 раза. На нашей дороге есть установка для хромирования деталей. Но, к сожалению, она два года бездействует.

Самым главным вопросом, над чем сейчас работает Дорожный дом техники — это увеличение износоустойчивости деталей мощного технического оборудования, которым оснащена дорога — локомотивов «ФД», «ИС», электровозов и т. д.

Однако эта задача может быть разрешена успешно при том условии, если все инженерно-технические работники будут заниматься внедрением в производство новой техники, усовершенствованием существующей, окажут всемерную помощь рационализаторам по разработке технических вопросов.

Если инженеры и техники займут в этом деле ведущую роль, то это во много раз ускорит применение новейшей техники на различных участках дороги, повысит производительные возможности для улучшения работы дороги.

**Н. НИКИФОРОВ — начальник Дорожного дома техники.**

## Больше помогать рационализаторам, изобретателям

В течение последних пяти лет я разработал несколько рационализаторских предложений, большинство из которых и применяется теперь на деле в нашем Свердловском вагонном участке. В числе принятых в эксплуатацию приборов можно назвать, например, пломболойку и другие. В отличие от старой, производящей до 2000 пломб, моя пломболойка дает 9000 пломб за 8 рабочих часов. От эксплуатации этого прибора вагонный участок ежегодно получает 3000 рублей экономии.

Все больше и больше я стал увлекаться рационализацией и изобретательством. За последнее время мелкие работы перестали уже меня интересовать, я перешел к более крупным. Одной из таких работ является прибор для расточки и шлифования втулок автотормозных магистралей. Прибор находится сейчас в эксплуатации. Производственный эффект его большой. Он заменил существовавший до этого ручной труд в автоматном цехе. Если раньше, при ремонте ручным способом, за три смены выпускался один воздухо-распределитель, при чем часто допускался брак в работе, то сейчас по-

ложение изменилось. При механическом способе притирки достигается наибольшая точность. Раньше для того, чтобы выдержать норму давления 20 секунд при 5 атмосферах, производили притирку магистральных колец, вкладывая подмотку. В настоящее время, эксплуатируя прибор, автоматички доводят притирку до максимальной точности, и распределитель выдерживает норму давления при 5 атмосферах уже до одной минуты.

Однако этот прибор не решает еще всего дела. Он предназначен для обработки воздухо-распределителей только системы Вестингауза. Меня это не удовлетворяло и я решил разработать новую конструкцию большого станка. Этот станок должен производить токарно-шлифовочные и притирочные работы и обеспечить ремонт приборов всех систем. Он должен также производить притирку концевых кранов и клапанов.

Над конструкцией этого станка я работал более шести месяцев. За это время пришлось столкнуться с многими трудностями. Встречаются они и сейчас.

Надо сказать, что у нас в Сверд-

ловском вагонном участке командиры, руководители еще недостаточно уделяют внимания вопросам рационализации и изобретательства, плохо еще помогают изобретателям в их практической работе. Правда, нельзя этого сказать, например, о зав. техбюро тов. Стольниковой, которая оказала мне большую техническую помощь при разработке проекта. Не раз мы вместе с ней производили расчеты, меняли их, изменяли чертежи и т. п. Она помогла мне произвести, например, подсчет устойчивости отдельных деталей и т. д. Когда же проект был закончен, мне пришлось столкнуться с новыми трудностями — практической его реализацией.

Начальник вагонного депо тов. Лунев и начальник вагонного участка тов. Косиков дали принципиальное согласие на изготовление станка, но сами от этой работы, надо сказать, устали. Пришлось самостоятельно делать заказы на изготовление отдельных деталей станка в механическом и других цехах нашего вагонного депо. Часть деталей у нас сделать не могут, их надо заказывать, например, в паровозном депо. Но помощи в этом руководители депо и участка не оказывают. Между тем мне установили месячный срок изготовления станка — к 15 марта. У меня же дело продвигается чрезвычайно медленно.

Даже свои цеха, и те подолгу задерживают изготовление деталей. Мастер механического цеха тов. Шестаков прямо говорит, что скоро выполнить заказ он не сможет, ибо сейчас механический цех загружен работой по изготовлению запасных частей для ремонта вагонов.

Характерно отметить, что когда я обратился к начальнику участка тов. Косикову, то он мне сказал, чтобы я особенно не рассчитывал на материальные средства для своего станка по той простой причине, что участок не имеет разрешенных на эту надобность денежных и других средств. И вот теперь, когда проект закончен, нужно самому искать материалы, а также договариваться с мастерами о каждой отдельной детали.

С рационализаторскими предложениями было несколько легче, отдельные цеха нашего вагонного депо были заинтересованы в улучшении работы своего оборудования. Естественно поэтому, что всякого рода приспособления и детали для усовершенствования станков и приборов, как-никак, мастера производили довольно быстро. Так было, например, когда я переконструировал ведущую шестерню у строгального станка «Шепинга» — заменил существующий клин на конический. Это дало возможность ликвидировать частые случаи ремонта станка и удлинить срок его службы. Переконструировал я также патрон у болто-

резного станка. От этого значительно сократилось время для настройки станка с одной операции на другую. Вместо 10—15 минут, затрачиваемых на настройку раньше, сейчас затрачивается всего лишь 5—7 минут.

В этой работе мастера мне помогали, да она и не требовала каких-либо больших затрат.

Другое дело теперь, когда я приступил к крупной работе. При том положении и условиях, которые у нас существуют в вагонном депо и участке, я нуждаюсь в серьезной поддержке с тем, чтобы выполнить в срок взятые на себя обязательства по изготовлению станка в натуре. Досадно то, что хозяйственные и партийные руководители участка не проявляют интереса. Вот, например, секретарь партбюро тов. Распопин даже не поговорил со мной ни разу о нуждах и затруднениях, не поинтересовался моей работой. Не следят за процессом работы по конструкции станка также начальник вагонного депо тов. Лунев и начальник участка тов. Косиков. Их внимание к этому вопросу, к моей работе значительно двинуло бы дело вперед, дало бы мне возможность быстрее и лучше закончить начатое дело.

**И. ПИЛИЧЕВ — слесарь инструментальщик вагонного депо Свердловск-пассажирская.**



## Письма с линии

### НАРУШИТЕЛИ ПРАВИЛ

Народный комиссар тов. Л. М. Каганович указывает, что основным показателем улучшения работы дорог и отделений является сокращение числа аварий и крушений. Это указание плохо выполняется на Тюменском отделении. Здесь довольно часто еще происходят аварии, преступно нарушаются Правила технической эксплуатации. Нередко Правила нарушают даже командиры.

28 февраля на разезде Криволукский начальник разезда Молодкин во время своего дежурства заказал старшему стрелочнику 2-го поста Леонову и младшему стрелочнику 1-го поста Панфилову маршруты на прием четного поезда на 2-й путь и нечетного поезда — на 1-й путь. В этот момент стрелки на 1-м посту стояли по направлению второго пути.

Вместо того, чтобы самому, в соответствии с § 388 ПТЭ, пойти на 1-й пост и проверить правильность приготовленного маршрута, Молодкин поручил это стрелочникам, принимающим дежурство. Ключи от стрелок 1-го поста он передал вступающему в дежурство старшему стрелочнику Саламатову для изготовления маршрута на 1-й путь. Проходя по стрелке № 3, через которую должен был проследовать нечетный поезд на 1-й путь, Саламатов не переставил ее, а оставил в направлении 2-го пути. Но он доложил Молодкину, что в полевой книге записаны маршруты четному поезду на 2-й путь и нечетному — на 1-й путь.

Удовлетворившись таким ответом и не проверив правильность приготовленного маршрута по стрелочным указателям, Молодкин разрешил открыть семафор. Только благодаря счастливой случайности не произошло несчастия. Обнаружил неправильное приготовление маршрута дежурный по станции Загуменный, который пришел принимать дежурство. В результате его вмешательства семафор был закрыт и маршрут подходящему уже к станции нечетному поезду переделан.

1 марта на разезде Кавдык дежурный Савостьянов не проверил правильность приготовленного маршрута на отправление поезда № 94. Между тем оказалось, что старший стрелочник Калинин неправильно приготовил маршрут; в результате поезд разрезал стрелку.

**МАЗИН** — помощник ревизора по безопасности движения Тюменского участка.

### Кладовщик или мастер?

В докладе тов. Маленкова на XVIII партийной конференции ясно сказано о том, что мастера нужно освободить от излишней работы. Но, как видно, начальник вагонного депо Смычка тов. Наймушин достаточно не уяснил этого. Он зачастую посылает мастеров в Тагил за получением материалов. А ведь в депо имеется кладовщик.

Кстати, об этом кладовщике. Он не соответствует своему назначению, так как не знает вагожных деталей и сортов железа. И вот мастера вынуждены сами заниматься заготовкой материалов.

Беда еще и в том, что очень часто материалы этих не оказываются. 28 февраля состоялось совещание командного состава вагонного депо. Были заслушаны доклады мастеров о ходе выполнения решений XVIII партконференции. На этом совещании присутствовал начальник отдела снабжения тов. Саламатов, который заверил руководство депо, что необходимые материалы оно будет своевременно обеспечено. Но на деле оказалось совсем не то.

С. В.



10 марта 1941 года исполнилось 80 лет со дня смерти народного украинского поэта Т. Г. ШЕВЧЕНКО.

(Фото ТАСС).

## ЧИСТОТА, ПОРЯДОК, УЮТ

4 марта я был в служебной командировке в Н.-Тагиле и остановился в доме отдыха кондукторских бригад станции. Чисто вымытые полы, аккуратно заправленные кровати, белоснежные простыни и наволочки на подушках — все здесь говорит за образцовый порядок. В комнатах имеются цветы, на окнах повешены чисто выстиранные шторы, на полу — дорожки. Регулярной и умеренной топкой печей поддерживается нормальная температура воздуха.

В наведении чистоты и порядка особенно отличаются дежурные по комнатам отдыха тт. Нестерова и Кондратьева.

Тагильский дом отдыха поездных бригад должен послужить примером Свердловскому, Алапаевскому и другим бригадным домам, в которых нет еще необходимой чистоты и порядка.

**ОБАНИН.**

## К дорожному совещанию медицинских работников

Значительны и почетны задачи наших медицинских работников. Задачи эти сводятся к тому, чтобы помочь людям всех профессий железнодорожного транспорта повысить производительность и качество своего труда.

Что же в таком случае требуется от коллектива врачей нашей дороги?

Качество лечения — прежде всего. Больной должен находиться на бюллетене как можно меньше и возвратиться на производство как можно скорее. Но для этого необходимо применять активные и правильные методы лечения, уметь своевременно и точно поставить диагноз.

Врачи и некоторые средние медицинские работники (фельдшеры, сестры) должны проводить профилактическую работу на предприятиях, устраивать лекции и беседы на медицинские темы. Само собой разумеется, что если мы умело приведем целый ряд медицинских знаний и навыков железнодорожникам, то этим самым резко снизим количество травм и заболеваний.

Значительную роль должны сыграть врачи и в организации рабочего места, в наведении чистоты и санитарии на производственных участках. Изучать бытовые условия каждого железнодорожника также входит в задачу врача.

Все эти вопросы будут поставлены на обсуждение участников дорожного совещания медицинских работников, которое состоится 12 марта. Совещание наметит мероприятия по улучшению качества медицинского обслуживания железнодорожников, по снижению количества заболеваний, по укреплению производственной работы на предприятиях дороги.

**Врач В. БАХТИЯРОВ.**

### БДИТЕЛЬНОСТЬ

На ст. Н.-Салда принимался сборный поезд № 1132. Проходивший по путям станции работник железнодорожной милиции тов. Налимов обнаружил излом рельса и сразу же сообщил мне об этом.

Возможная авария была предотвращена. Тов. Налимову объявлена благодарность.

**З. ШАБАРШИНА** — дежурный по станции.

## ОБ ОРГАНИЗАЦИИ ОПЫТНОГО САДОВОДСТВА И ОГОРОДНИЧЕСТВА

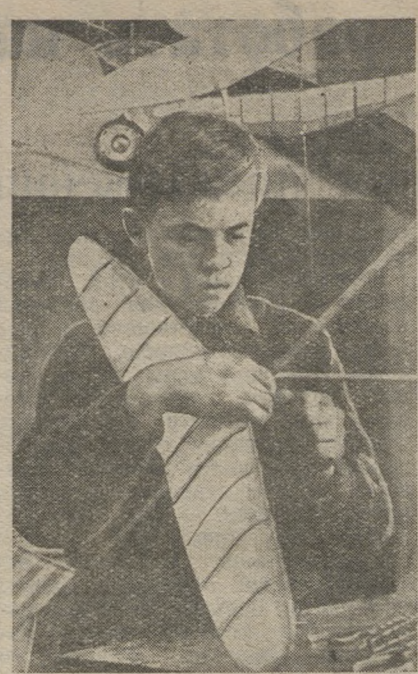
Два года работы Всесоюзной сельскохозяйственной выставки в Москве были наглядным показом огромных успехов нашего социалистического земледелия. Выставка показала, что опыт передовых людей сельского хозяйства по увеличению урожайности становится достоянием целых колхозов и районов. В области садоводства и огородничества выставка выявила возможности продвижения ряда южных и тропических культур почти во все зоны страны.

Среди наших железнодорожников широко развито опытное садоводство и огородничество. Почти на каждой станции и разезде можно встретить любителя-железнодорожника, выращивающего в своем садике или огороде те или иные новые культуры, зачастую редкие для Урала. Однако эти любители предоставлены сами себе, работают в одиночку. Результаты их опытов никем не изучаются, не обобщаются и не получают должного показа и распространения, несмотря на свою несомненную ценность.

Наша дорога, имея большое протяжение с запада на восток и вдаваясь далеко на север, проходит почти по всем климатическим и почвенным зонам Урала. Благодаря этому представляется возможность для культивирования и акклиматизации самых разнообразных культур вплоть до риса, чая, хлопка и цитрусовых.

Особенно благоприятные условия для работы в этом направлении имеются у путейцев — на предусадебных участках путевых будок и казарм, где используя полосу отвода, можно заложить и организовать целую сеть не только опытных, но и потребительско-промышленных товарных участков и питомников плодово-ягодных, технических, лекарственных, декоративных и огородных культур. Приходится только удивляться неподвижности и косности работников нашего Дортрансоргпота, которые не используют имеющихся возможностей получения на месте, в пределах своей дороги значительных запасов овощей, ягод и фруктов, предпочитая привоз их извне.

Для нас — путейцев организация опытных участков особенно важна не с потребительской, а с технической стороны. Выращивание наиболее эффективных видов культур и растений можно использовать для озеленения жилых и служебных зданий, для снегозащиты, для лечения больных мест земельного полотна, одернения и засева откосов больных насыпей и выемок. Взять культуру дикого шиповника. В технике путе-



В Свердловской детской технической станции. Ученик Свердловской школы № 3 МОНАКОВ Р. за изготовлением схематической модели гидросамолета.

Фото В. Лежнина.

## НОВИНКИ ТЕХНИЧЕСКОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

### КАК СОКРАТИТЬ ОБЪЕМ ПРОМЫШЛЕННОГО РЕМОНТА

Москва, Трансжелдориздат, 1940 год, 63 стр. 50 коп.

В брошюре описываются методы работы новосибирского машиниста Н. А. Лунина, машиниста депо Курган И. Блинова и других кривоносцев — папавинцев, которые отлично ухаживают за паровозами и выполняют своими силами служебный ремонт в большем размере, чем это предусмотрено приказом № 78-Ц.

Брошюра рассчитана на широкие круги паровозников.

### КАК Я ДОБИЛСЯ УДЛИНЕННОГО ПРОБЕГА МОТОРВАГОННЫХ СЕКЦИЙ

Москва, Трансжелдориздат, 1941 г. 27 стр. 30 коп.

В настоящей брошюре описывается метод работы старшего машиниста электродепо Москва-П, Ярославской дороги, тов. Евтеева, который на своей моторвагонной секции достиг пробега между периодическими осмотрами 29,000 километров и между подемочным ремонтом 170,000 километров.

## В клубах дороги

XVIII партийная конференция наметила обширную программу хозяйственной деятельности в нашей стране. Популяризация решений конференции, доведение их до сознания масс — важнейшая задача общественных организаций, в частности, клубов.

\*\*\*

В железнодорожном клубе на станции Дружинино (председатель правления тов. Манаков) появилось специальное художественное оформление, отражающее задачи, поставленные XVIII партконференцией. Красочные выдержки сделаны из доклада тов. Вознесенского. Привлекает внимание витрина, озаглавленная: «За что мы боремся в 1941 году».

При клубе издается узловая стенная газета. Недавно правлением клуба и редакцией газеты был организован рабкоровский рейд по проверке санитарии, а также состояния оборудования на узле. Материалы рейда использованы в газете.

Сейчас клуб готовится к проведению производственного вечера, который состоится в середине марта. Предполагается организовать обмен опытом работы передовых стахановцев, в прениях выявить недостатки работы на предприятиях узла в свете решений XVIII партконференции. После деловой части состоится концерт. В номерах художественной самодеятельности найдут отражение факты из жизни узла.

\*\*\*

Тагильский клуб имени Горького неплохо проводит культурное обслуживание железнодорожников в период работ XVIII партконференции. В феврале им было организовано 5 выездов с концертами на линию. 6 марта 20 участников самодеятельности клуба дали концерт на станции Гора Высокая.

Клубный актив проводит чтения доклада тов. Маленкова в рабочих общежитиях. В марте чтения состоялись три раза.

В ближайшее время клуб проведет два производственных вечера — для паровозников депо Н.-Тагил и вагонников Смычки. Первый вечер посвящается овладению культурой на производстве, второй — технологии. В марте намечено провести ряд лекций на производственные темы.

Сейчас в клубе готовится художественное оформление на темы, выдвинутые XVIII партконференцией.

\*\*\*

Силами клуба станции Кузино написаны лозунги и плакаты для депо, вагонного участка, станции. В них отражены задачи, поставленные перед страной XVIII партконференцией.

В стенах клуба выставлен большой фотомонтаж «XVIII партийная конференция». Здесь собраны фотографии, газетные статьи, тексты решений конференции.

Выпущен номер сатирической газеты «Горячая промывка». Эпиграммы и карикатуры в ней — на темы из местной жизни.

\*\*\*

Однако ряд железнодорожных клубов плохо еще включается в работу по разъяснению решений XVIII партконференции, в борьбу за их выполнение. Мало что делается, например, в клубах Камышлова и Надеждинска.

### ЖЕНСКАЯ КУЛЬТБРИГАДА В САРГЕ

2 марта на нашу станцию Сарга приехала бригада активисток Кузино. Женщины обследовали 14 квартир рабочих, член бригады — врач сделала прививку 13 детям.

**ЛУЧНИКОВ** — профорг станции.

Ответственный редактор **В. К. ХАПУГИН.**

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