

# ПУТЕВКА

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

№ 22 (2015)

Пятница, 14 марта 1941 г.

Год издания 8-й

Выходит по вторникам и пятницам

Цена 10 коп.

## Быть готовыми к водоборьбе

Перед путевцами нашей дороги стоит большая и ответственная задача — во всеоружии подготовиться к пропуску весенних вод. Весенний падеж для путевцев является серьезным экзаменом и техническим испытанием на слаженность и оперативность.

Горизонт весенних вод нынче ожидается значительно выше прошлого года. Весна ожидается бурной и многоводной, так как зима была особенно снежной. Но организованному и подготовленному коллективу не страшны никакие стихии. Все зависит от качества подготовки, продуманности действий и умения противопоставить стихии организованную силу людей.

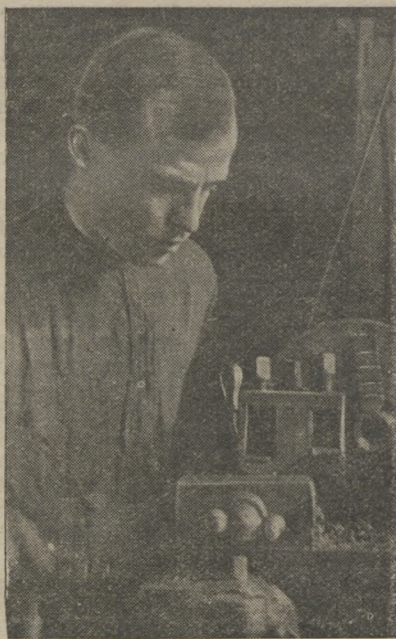
Коллективы таких дистанций пути, как Надеждинская (начальник тов. Ошивалов), Егоршинская (начальник тов. Мильман) и другие уже полностью закончили подготовительные работы. На этих дистанциях полностью имеются все материалы для водоборьбы. Имеются планы организации работ. Расставлены ответственные люди по решающим объектам. Заключены договоры с ближайшими колхозами на случай необходимой помощи. Начаты работы по расчистке кюветов. Приступили к открытию русел рек и искусственных сооружений. Производится очистка территорий станции и осмотр водоотводных устройств. Люди, умеющие ценить фактор времени, правильно и с эффектом используют свои силы на подготовке.

Однако еще не все дистанции пути смогли бы в боевой готовности встретить весенние воды. Например, Тюменская дистанция пути (исполняющий обязанности начальника дистанции тов. Нейман) еще не имеет полностью требуемых материалов. Здесь не хватает вязной проволоки, нет десяти кубических метров пиломатериалов, не хватает около 20 кубических метров буттового камня и нет полевых телефонов. Тюменцам необходимо наверстать упущенное время в подготовке к водоборьбе.

Или, например, такая дистанция пути, как Тагильская (начальник тов. Голубкин). Здесь имеется все в наличии, за исключением небольшого количества недостающего балласта. Однако серьезный недостаток заключается в том, что эта дистанция пути имеет финансовую задолженность перед Тагильским участковым материальным складом и не может получить потребное количество спешодежды, необходимой для путевых рабочих на водоборьбу. Получилось так, что задолженность дистанции в 10123 рубля стала лимитировать подготовку путевцев к весне.

Значительно хуже готовится к весне Камышловская дистанция пути (начальник тов. Жуков). Здесь не хватает 450 штук рогожных кулей, нет потребного количества лесных материалов и недостает некоторого количества веревок. Небольшая река Сугатка, протекающая около станции Поклевская, после летних путевых работ в 1940 году не имеет свободного прохода по старому своему руслу. Однако ни осенью, ни зимой это положение никого не тревожило и мер по подготовке прохода реки никто не принимал. Уже четвертый раз выезжает на место комиссия, но и по сей день вопрос этот окончательно не решен.

Руководство службы пути (заместитель начальника тов. Немировский) обязано немедленно принять меры по устранению отдельных недостатков на дистанциях. Необходимо обеспечить все дистанции необходимыми материалами, помочь разрешить трудные и серьезные вопросы, оказать техническую помощь. Все дистанции пути должны быть готовы к водоборьбе.



Токарь - стахановец депо Свердловск-пассажирская тов. ПЕРМИКИН С. Я. выполняет задание на 380 проц.

Фото В. Лежнина.

## НА БОЛЬШИХ СКОРОСТЯХ

Лучшие машинисты депо Тюмень водят поезда по кривоносовски, перевыполняя заданные нормы. Машинист тов. Пискулин образцово провел 12 марта поезд из Вагая в Тюмень, перевыполнив задание по технической скорости на 4 километра в час. На большой скорости провел в этот день товарный поезд машинист тов. Мерзляков.

Но не только нормы технических скоростей перевыполняют кривоносовцы Тюменского депо, а и весовые нормы. Так, например, машинист тов. Черемных привел в Тюмень поезд № 907 весом на 300 тонн более нормы и на 3 километра в час перевыполнил задание по технической скорости. Машинист тов. Миронов на большой скорости провел поезд № 967, несмотря на то, что этот поезд на 200 с лишним тонн был тяжелее нормального.

Тяжеловесники Тюмени сейчас снова развертывают соревнование за больший вес и высокую техническую скорость поездов.

## Задание выполнено

Коллектив Уральского ордена Ленина машиностроительного завода имени Орджоникидзе досрочно на 7 дней выполнил ответственные заказы для Волгостроя. В успешной работе стахановцев завода большую помощь оказали железнодорожники, обеспечившие своевременную доставку металла, перевозку металлоконструкций с Верхне-Салдинского завода и отправку затворов и шондар на строительство Рыбинского гидроузла.

Руководство Уралмашзавода в связи с этим послало телеграмму в адрес управления дороги, в которой говорится: «Передавая горячий привет стахановцам и ударникам дороги, мы уверены, что при выполнении дальнейших заданий партии и правительства вы также поддержите коллектив Уралмашзавода своей стахановской работой».

# ПОВЫСИТЬ КАЧЕСТВО РУКОВОДСТВА ЕДИНЫМИ СМЕНАМИ НА ДОРОГЕ

## Безотцепочная выгрузка

На станцию Измоденово 11 марта прибыл с поездом № 1110 один 60-тонный вагон под выгрузку.

Предстояло проделать большую работу, чтобы отцепить вагон, а затем подыскать рабочих на выгрузку. Начальник станции тов. Береснев поступил иначе. Зная, что поезд простоят на станции целый час в ожидании скрепления со встречными поездами, тов. Береснев решил произвести разгрузку вагона без отцепки его от поезда.

Вместе со своим помощником тов. Кабановым, домохозяйками тт. Исаковой и Кабановой тов. Береснев приступил к выгрузке. Через 50 минут вагон был освобожден от груза. Обычно же отцепленный вагон простоял бы на станции не менее 12 часов, до прихода сборного поезда.

**А. ЕФРЕМОВ** — дежурный распорядительного отдела службы движения.

## Успех смены диспетчера т. Масленникова

В ночь на 12 марта хорошо работала на Тагильском отделении единая смена дежурного по отделению тов. Масленникова В.

В течение ночи на фронты погрузки было развезено 98 процентов всего местного груза, находящегося на отделении, и суточный план погрузки выполнен на 75 процентов.

Диспетчер Свердловского участка тов. Медведева добилась в это дежурство проследования поездов по расписанию на 100 процентов. Четко руководил работой диспетчер узла тов. Скобелев.

На станции Гороблагодатская тов. Кузлин так организовал работу смены, что за ночь был выполнен план отправления поездов. Он организовал машинистов локомотивов на проведение тяжеловесных составов. В Смычку было отправлено 3 состава с превышением весовой нормы. Благодаря этому парк станций за ночь резко уменьшился.

Хорошо работала в эту ночь и смена маневрового диспетчера станции Смычка тов. Лобок.

Смена тов. Масленникова — одна из передовых по Тагильскому отделению.

## Совещание руководителей единых смен Свердловского узла

Дежурный распорядительного отдела службы движения тов. Ширяев 11 марта провел совещание руководителей единых смен по Свердловскому отделению. На совещании присутствовали диспетчеры отделения движения, маневровые диспетчеры и дежурные станций Свердловск-сортировочная, Шувакиш, дежурные по депо.

Руководители смен подробно разобрали работу за прошедшую декаду. Главное внимание уделили выявлению причин ухудшения работы Свердловского узла и что необходимо сделать, чтобы узел работал нормально.

Узловой диспетчер тов. Фокин отметил, что внутри узла плохо используются передаточные паровозы, оборот их вдвое превышает норму.

Маневровый диспетчер станции Свердловск-сортировочная тов. Овсянников продолжил мысль тов. Фокина, указав, что на станции нет согласованной работы между диспетчерами четного и нечетного парков формирования. Это ведет к бесцельному простоя паровозов то в одном, то в другом парке станции.

Маневровый диспетчер тов. Копысов и дежурный по отделению тов. Палкин Н. отметили в своих выступлениях нереальность планов работы, составляемых на 12 часов, и высказались за то, чтобы станция имела план через каждые четыре часа.

— У нас получается так, что по существу от плана, составляемого на 12 часов, в конце дежурства ничего не остается, настолько он подвергается изменению. Поэтому лучше иметь план на 4 часа вперед и знать, что надо сделать, чем в конце дежурства констатировать факт срыва 12-часового плана.

Дежурный по депо Свердловск-пассажирская тов. Челпанов заявил, что зачастую несвоевременное отправление поездов происходит из-за отсутствия паровозов, хотя в депо они имеются. В значительной мере ответственность за это должны нести диспетчеры паровозного отделения, так как об изменении плана выдачи паровозов под поезда они обычно в депо не сообщают.

Участники совещания решили, что успех работы единых смен в дальнейшем будет зависеть от четкости планирования, от слаженности между работниками всех служб, входящими в единые смены.

На этом же совещании смена дежурного по управлению тов. Ефремова вызвала на социалистическое соревнование смену тов. Ширяева. По результатам работы в первой декаде марта лучших показателей среди других добились единая смена тов. Ширяева.

**В. ВАСИЛЬЕВ.**

## Заключили договор на социалистическое соревнование

Единая дорожная смена первого диспетчерского круга, которым руководит дежурный распорядительного отдела службы движения тов. Ефремов, заключила договор на социалистическое соревнование по реализации исторических решений XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б).

Коллектив смены взял на себя обязательства выполнять государственный план погрузки за каждое дежурство на 102 процента и выгрузки на 100 процентов, добываясь нулевого остатка вагонов под выгрузкой. С этой целью смена обязалась обеспечивать за ночь развоз всего местного груза. Передача местного груза с одного отделения на другое в ночное время должна составлять 50 проц., а днем 60 процентов плана.

Коллектив смены обязался по своему диспетчерскому кругу парк вагонов иметь ниже нормы на 100 вагонов.

Применяя метод тов. Белякова, смена поставила перед собой задачу за каждое дежурство экономить 200 вагоно-часов, выполняя на 100 процентов график отправления и проследования поездов и на 105 процентов норму участковой скорости.

Опыт социалистического соревнования, особенно перед созывом XVIII конференции ВКП(б) показал, что на дороге имеются большие неиспользованные резервы. В настоящее время на дороге организованы единые смены, которые дают возможность добиваться слаженной, творческой работы не только внутри отделения, но и по всей дороге.

Смена т. Ефремова заключила договор до 1 мая и вызвала на социалистическое соревнование коллективы единых смен тт. Ширяева, Палкина и все остальные дорожные смены второго диспетчерского круга.

## Обеспечим качественное выполнение мартовской программы погрузки

В первой декаде марта дорога, хотя и улучшила несколько свою грузовую работу по сравнению с февралем, но только в количественном отношении. По качеству погрузки, за исключением лишь руды, выполнено крайне неудовлетворительно. Крайне одного леса недодано по плану около 600 вагонов. Не выполнено также декадное задание по металлу, флюсам и ряду других грузов.

Погрузка металла отстает на таких отделениях, как Свердловское, Тагильское и Надеждинское. Свердловское отделение (начальник тов. Македон) ежедневно недодает 20 вагонов черных металлов. Каждые сутки по 28 вагонов флюсов недогружает Тагильское отделение.

На дороге и главным образом на Надеждинском, Егоршинском и Тюменском отделениях систематически не выполняется отгрузка леса. Так, например, Надеждинское отделение (брид. начальник тов. Ткаченко) за каждые сутки в марте недогружает в среднем 28 вагонов лесных материалов.

Неудовлетворительное выполнение многими отделениями мартовского плана погрузки по количе-

ству и качеству объясняется тем, что на этих отделениях плохо планируют и еще хуже проверяют выполнение плана по станциям, неправильно используют подвижной состав.

Всем прекрасно известно, что платформенный порожняк, например, предназначен главным образом для погрузки леса. Однако платформы зачастую используются на отделениях для каких-либо грузов, только не лесных. Достаточно указать на то, что за первые десять дней марта около пяти тысяч платформ использованы на дороге под нагрузку разных не лесных грузов, чтобы понять, что срыв погрузки леса происходит отнюдь не из-за недостатка порожняка. Только одно Свердловское отделение за десять дней использовало 1700 платформ не под лесные грузы.

Характерно отметить, что в то время, как станции Сама, Филькино, Шалашинская Надеждинского отделения не выполнили в первой декаде план отгрузки леса и лесных материалов, руководители Надеждинского отделения разрешили себе свыше 400 платформ загрузить разного

рода не лесными грузами, в том числе 260 платформ — дровами.

На Тюменском отделении часто не хватает платформ под лес, а в это время руководители Свердловского отделения задерживают платформы у себя и загружают их второстепенными грузами. Ведь факт, что 64 платформы из 1700, использованных на Свердловском отделении не под лесные грузы, были загружены платформом и ломом!

Необходимо самым решительным образом пресечь антигосударственную практику зажима платформенного порожняка и использования его не по назначению. Пора потребовать от работников службы движения (нач. тов. Солонин) и работников грузовой службы, возглавляемой тов. Николаевым, строжайшего контроля за распределением и использованием порожних вагонов; потребовать, наконец, обеспечивать неуклонное выполнение плана погрузки отделениями и станциями каждый день. И не каких-нибудь грузов вообще, а в первую очередь важнейших, предусмотренных государственным планом.



## НА ТЕМЫ ДНЯ

## За высокую успеваемость учащихся

К третьей учебной четверти перерывные школы нашей дороги пришли с приличными результатами. Так, в средней школе № 1 (Свердловск) успеваемость учащихся составила 96,4 процента, в школе № 61 (ст. Богданович) — 97 процентов, причем 13 классов не имели ни одного отстающего; в начальной школе № 80 (разъезд Ольховка) успевали все учащиеся. Эти достижения перерывные школы закрепляют и сейчас.

Но в целом по школам дороги результаты учебного полугодия были не вполне удовлетворительны, вследствие чего на третью четверть осталось 2787 неуспевающих учащихся. Можно ли мириться с тем, чтобы эти учащиеся и впредь оставались отстающими? Конечно, нет.

Третья учебная четверть подходит к концу. Немногим более двух месяцев остается до такого важного периода в жизни школы, как весенние проверочные испытания. Они начнутся с 20 мая. Это будет генеральная проверка знаний учащихся.

Вместе с детьми на испытаниях будут держать серьезный экзамен учителя, которым партия и правительство доверили воспитание и обучение подрастающего поколения. Качество годовой работы учителя на экзаменах вскроется со всей очевидностью. Поэтому задача педагогических коллективов сейчас же учесть причины недоработки, немедленно организоваться самим и направить энергию учащихся на достижение высокой успеваемости.

Форм действенной помощи отстающим много. Надо организовать дополнительные занятия, где это необходимо, привлечь к подготовке к испытаниям, а также к проверке знаний за четверть родителей, уделять должное внимание ученической взаимопомощи. Положение и инструкция о проведении испытаний, существо ее должно быть доведено до каждого учащегося и родителя.

Почти для всех школ дороги характерно отставание по русскому языку. На русский язык должно быть обращено максимум внимания. Не одна сотня учащихся железнодорожных школ в нынешнем году учится в десятых классах. Нельзя допустить, чтобы хотя один ученик не закончил десятилетку.

Педагогический коллектив школ нашей дороги должен сосредоточить все свое внимание на повышении успеваемости учащихся. Ликвидация отставания учащихся по всем дисциплинам, ликвидация брака в работе — первейший долг советского учителя.

## Новая программа джаз-оркестра

Коллектив джаз-оркестра Тагильского клуба имени Горького под руководством художественного руководителя тов. Стремоусова и музыкального руководителя тов. Попова подготовил новую интересную программу.

В двадцатых числах марта джаз-оркестр даст концерт по областной радиостанции РВ-5.

В программе концерта: «Песня о столице» — музыка Покрасс, «Песня о Щорсе» и «Письмо» — муз. Блантера, «Бабуэл» и «Дачные вагоны» — муз. Покрасс и другие номера оркестра и солистов. Вокальные номера исполняют: А. Мисюра, Н. Стремоусов, В. Клейн и Г. Требуховская.

В конце марта или в начале апреля предполагается постановка на сцене Дома культуры имени А. А. Андреева силами драматического коллектива клуба имени Горького станции Н. Тагил пьесы «Старик» А. М. Горького.

Н. ВОЛЬИН.

## ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

## Быстрее ликвидировать недостатки в работе нашей дороги

(С собрания областного партийного актива).

10 и 11 марта проходило собрание областного партийного актива. С докладом об итогах XVIII Всесоюзной партийной конференции выступил секретарь Свердловского обкома и горкома ВКП(б) тов. В. М. Андрианов. Большой и содержательный доклад был со вниманием заслушан партийным активом.

Тов. Андрианов в своем докладе уделил большое внимание работе нашей дороги. Недостатки в работе промышленности и транспорта, отмеченные на XVIII партийной конференции, имели место и в нашей области. Дорога имени Л. М. Кагановича в течение 1940 года работала плохо и при полном обеспечении вагонами не выполняла государственного плана перевозок.

Тов. Андрианов говорил о том, что политотделы нашей дороги были оторваны от территориальных партийных организаций и, в свою очередь, отдельные райкомы ВКП(б) не оказывали должной практической помощи транспорту.

За 1940 год паровозы нашей дороги использовались крайне плохо. 27 тысяч паровозо-часов простоя у семафоров, 280 тысяч паровозо-километров резервного пробега и пережог топлива на 3.686 тыс. рублей говорят об уровне экономики на нашей дороге. Кроме того, на дороге крайне велики хищения, достигшие за 1940 год суммы 8.541 тыс. рублей. Из них 5.408 тыс. рублей падает на Свердловское отделение (начальник отделения тов. Македонов, начальник политотдела тов. Кузнецов).

Касаясь чистоты и порядка на предприятиях, тов. Андрианов подверг резкой критике исключительную захламленность и запущенность паровозного депо Свердловск-пассажирская (начальник тов. Лубин, секретарь партбюро тов. Попов), где, помимо исключительной загрязненности цехов, на траекторных путях навалены горы мусора и мусора, выросшие до 2—3 метров высоты. Еще не учтена критика газеты «Правда» относительно беспорядка на Свердловском вокзале. Пассажирские поезда, идущие по нашей дороге, все еще продолжают опаздывать. График движения поездов не выполняется.

Тов. Андрианов подверг резкой критике и работу транспортного отдела обкома ВКП(б), который недостаточно оказывал помощи в работе дороги.

Общая себестоимость перевозок на нашей дороге за 1940 год была выше плановой на 4,4 процента, в том числе по пассажирским перевозкам — на 9,4 процента и по грузовым — на 3,4 процента. На дороге все еще существует канцелярско-бюрократический, бумажный метод руководства. Количество исходящих телеграмм достигает колоссальных размеров. Только за полтора месяца этого года посланных из управления дороги телеграммы стоят, примерно, около 20.580 рублей.

Резкой критике в докладе тов. Андрианова были подвергнуты и недостатки в расстановке и использовании инженерно-технических кадров на дороге. Так, из 245 специалистов с высшим образованием непосредственно на производстве используются только 89 человек. Среди 359 работников станций инженеров всего только 12 и техников 20.

Выступающие в прениях вскрыли ряд дополнительных недостатков в работе нашей дороги. Т. Т. Ракитин — секретарь Кагановичского райкома ВКП(б), Кузнецов — начальник политотдела Свердловского отделения, Глушенко — начальник политотдела Тагильского отделения, Авдеев — секретарь Первоуральского райкома ВКП(б) и другие остановили внимание актива на недостатках в планировании работы дороги, в использовании новой техники на производстве, на нарушениях трудовой и государственной дисциплины, искажении дисциплинарной практики и бюрократических методах руководства.

В своем докладе тов. Андрианов поставил ряд задач перед партийным активом области в соответствии с решениями XVIII партийной конференции и напомнил всем работникам об их огромной ответственности перед партией и народом за порученное дело. Партия требовала и будет требовать ответственности от каждого работника, невзирая на лица и занимаемые посты. Мудрые сталинские решения XVIII Всесоюзной партийной конференции мобилизуют нас на боевую работу. Они еще больше умножат победы великого советского народа в построении коммунизма.

С большим подъемом собрание партийного актива приняло текст приветственной телеграммы великому вождю и учителю трудящихся товарищу Сталину.

## Повысилась активность кандидатов партии

В партийной организации вагонного депо станции Смычка нет ни одного кандидата ВКП(б) с просроченным стажем. Добились мы этого в результате постоянной работы с ними.

Сейчас в организации 9 кандидатов партии. Как правило, четыре раза в месяц проводим с ними занятия по изучению Устава партии. Организуем групповые чтения важнейших статей газеты «Правда», увязывая их с фактами из местной жизни.

Однажды проводили чтение передовой статьи «Правды» — «Коммунист — борец за технический прогресс». Кандидаты, внимательно прослушав статью, выступали и говорили о том, что некоторые товарищи плохо борются за овладение техникой своего дела. В частности, резкой критике подвергли бригадира механического цеха тов. Ильных. Она, например, не работала над собой, и это серьезно отражалось на работе цеха. Тов. Ильных учла эту критику. Сейчас упорно работает над овладением техники своего дела, стала лучше руководить бригадой.

Все кандидаты партии имеют поручения и выполняют их аккуратно. Кандидат партии начальник депо тов. Наймушин работает агитатором. Проводя беседы, он умело увязывает местные факты с общими задачами страны. В депо был такой случай: слесари на среднем ремонте с натяжкой выполняли норму. Свою неповоротливость, неумение планировать работу они пытались оправдывать различными причинами. Администрация решила перевести в этот цех комсомольца тов. И. Лимонова. Он прежде всего обратил внимание на культурную организацию труда: привел в порядок рабочее место, инструменты, заранее знал, что он должен делать завтра и что для этого требуется. Так организовав свой труд, тов. Лимонов добился выполнения плана до 400 процентов. Агитатор тов. Наймушин на примере тов. Лимонова показал, как надо бороться за повышение производительности труда.

Воспитательная работа с кандидатами, систематическая проверка выполнения данных поручений повысили их производительность. Сейчас нет ни одного кандидата партии, не выполняющего норму. Сверлильщик тов. Леванова, например, выполняет за смену от 300 до 500 процентов. Токарь тов. Никонов дает от 400 до 900 проц.

А. ГРАБЧУК — секретарь партбюро вагонного депо.

## Неустанно овладевать большевизмом

В комнату секретаря партбюро Свердловского вагонного участка зашел поездной вагонный мастер член ВКП(б) тов. Дмитриев. Его пригласил тов. Распопин, чтобы побеседовать, как он овладевает большевизмом. Поговорив коротко о работе, тов. Распопин спрашивает тов. Дмитриева:

- Как изучаете «Краткий курс истории ВКП(б)»?
- Да так, ничего, не отстаю.
- Какую главу?
- Шестую.
- На каком вопросе остановились из шестой главы?
- На деятельности народных (?)

Это ярко говорит о том, что тов. Дмитриев не овладевает большевизмом, не выполняет обязанностей, предъявляемых Уставом ВКП(б) к члену партии. Тов. Дмитриев совершенно отстал от жизни. Художественную литературу он не читает, театры не посещает, даже газеты читает нерегулярно.

Такой пример в парторганизации вагонного участка далеко не единичен. Заместитель начальника

вагонного участка тов. Петухов и мастер автоматного цеха тов. Садаков также не работают над повышением своего идейно-политического уровня. Когда секретарь партбюро спросил тов. Садакова, почему он не изучает историю ВКП(б), он ответил:

— Я слишком занят на производстве.

На это же ссылается и тов. Петухов. Причина, конечно, неосновательна. Если командир не овладевает большевизмом, не хочет политически расти, то он обязательно превращается в дельца, крохобора. Т. Петухов и Садаков — командиры. Им доверен ответственный участок работы. Как же они могут руководить коллективом, если политически не растут, не хотят изучать историю ВКП(б)?

Лучший пример таким командирам дает мастер цеха отцепочно-ремонта член ВКП(б) тов. Андронов. Он изучил все 12 глав «Краткого курса истории ВКП(б)». Сейчас изучает первую главу с привлечением первоисточников. Являясь лучшим производственным, находит время и для повседневного овладения большевизмом.

Есть в вагонном участке и такие коммунисты, которые или совсем не изучают историю ВКП(б), или дальше первой-второй глав не ушли. Взять к примеру поездного вагонного мастера члена ВКП(б) тов. Уполыникова. Он все еще изучает первую главу «Краткого курса истории ВКП(б)».

Устав ВКП(б) требует от каждого члена партии «неустанно работать над повышением своей идейной вооруженности, над усвоением основ марксизма-ленинизма». Это требование каждый коммунист должен выполнять точно, должен неустанно расширять свой кругозор, повышать свой теоретический и политический уровень.

Партийная организация вагонного участка (секретарь тов. Распопин) должна добиться такого положения, чтобы каждый партийный и непартийный коммунист неустанно овладевал основами марксизма-ленинизма. Для этого нужно предъявлять больше требовательности к коммунистам, систематически проверять, как они работают над собой.

А. СТАРЦЕВ.



Слесарь — экипажник под'емочного цеха депо Свердловск-пассажирская тов. ГЛУШКОВ Н. З. выполняет задание на 250—300 проц.

Фото В. Лежнина.

## ИТОГИ ЗИМНЕЙ РАБОТЫ

Когда подводишь итоги работы автоматчиков Камышловского вагонного участка в зимние месяцы 1940-41 года, невольно хочется прибегнуть к сравнению. Если прошлой зимой было 28 случаев брака в работе (задержки поездов, заклинивание колесных пар, выбоины на бандажах), то нынешней — только пять.

Улучшению работы автотормозного хозяйства безусловно значительно помог приказ № 427-а, на основании которого введена ревизия автотормозов товарных вагонов.

Но особое значение имела в данном случае своевременная подготовка автотормозного хозяйства к зиме. Взять, например, пункт технического осмотра на станции Поклевская, где как раз находится граница нашего участка и где особенно усложняется работа при смене бригад и паровозов. Зимой прошлого года на этом пункте было зарегистрировано 14 поломок воздушного компрессора, который больше простаивал, чем работал. Этой же зимой поломки компрессора не было, сжатый воздух подавался без перебоев.

Большую роль сыграла также подготовка и расстановка кадров на участке. Среди автоматчиков была организована техническая учеба по циклу «Работа тормозов в зимних условиях», работали и стахановские школы.

В период зимы образцы стахановского труда показали автоматчики Перевозчиков, Москвин, Белоусов, Козлов, Леонтьев, Широков и другие, которые научились отправлять поезда с нулевой утечкой воздуха из поездной магистрали.

Успехи автоматчиков имели значение в общей работе Камышловского вагонного участка, который получил переходящее дорожное красное знамя.

А. НОХРИН — инструктор по автотормозам.

## Цикл лекций для актива

Партийным кабинетом политотдела Тагильского отделения для партийного, комсомольского, хозяйственного актива и интеллигенции узла организован цикл лекций по изучению «Краткого курса истории ВКП(б)». Квалифицированными лекторами Тагильского горкома ВКП(б) будет прочтано 16 лекций.

Первая лекция состоялась 6 марта. Лектор тов. Осипов прочитал лекцию по первой главе «Краткого курса истории ВКП(б)». На лекции присутствовало 48 человек.



## ПУТЕВОЕ ХОЗЯЙСТВО

Готовимся к летнему  
путевому ремонту

Хороший путь — одно из важнейших условий нормальной работы железнодорожного транспорта. Поэтому о состоянии пути должна быть больше забота. Уже сейчас нужно готовиться к летним путевым работам — по текущему, среднему и капитальному ремонту. Ответственные задачи, в связи с этим, возлагаются на нас, работников балластных карьеров.

Наш Асбестовский карьер — самый мощный на дороге. Как же мы работаем сейчас и готовимся к страдному лету?

План добычи балласта в январе нами выполнен на 104,1 проц., а в феврале — на 110 процентов. В первой декаде марта мы несколько отстаем: недогруз составляет 50 вагонов. Основная причина этого — несвоевременная подгонка порожняка, а в последние дни даже отсутствие вагонов.

Готовясь к летним работам, мы ремонтируем механизмы. В основном готовы три экскаватора, остаются еще два. Обсуждая решения XVIII партконференции, рабочие, занятые на ремонте, выявили ряд существенных производственных недостатков. По их предложениям теперь своевременно оформляются наряды на работы, запрещена переноска деталей с одной ремонтируемой машины на другую, составлен график ремонта. Рабочие обязались подготовить все экскаваторы до первого апреля. На двух последних машинах они взялись сэкономить не менее пяти процентов средств от суммы асигнования.

Однако нам нужна помощь. Руководство дороги должно обеспечить нас всеми необходимыми материалами. Особенно нам нужны: кокс, кровельное железо, а также инструменты для полевого запаса на каждый экскаватор.

Пора серьезно задуматься работникам балластной конторы и о кадрах экскаваторщиков. Имеющиеся кадры не отличаются должной подготовленностью, кроме того, не хватает нескольких человек. Делом подготовки и переподготовки кадров надо заниматься теперь.

Серьезные претензии следует предъявить службе пути дороги. В данное время мы отгружаем балласт для целей водоборьбы. Куда мы будем посылать свою продукцию в дальнейшем — неизвестно, в каком количестве — неизвестно. Служба пути сейчас же должна указать нам своих клиентов.

Кроме собственных экскаваторов, мы ремонтируем экскаваторы других карьеров. Скоро они смогут выйти к местам своей работы. Необходимо без отлагательств готовить фронты работы для этих машин, готовить для них площадки, создавать запасы смазочного и горючего, серьезно заботиться о жилье экскаваторщиков.

Я вполне уверен, что при деловой помощи руководства дороги, а также руководства балластной конторы мы уже в начале апреля полностью подготовимся к летним путевым работам и обеспечим бесперебойную работу на дистанциях пути дороги по текущему, среднему и капитальному ремонту. Залогом этому — стахановская работа наших передовых людей.

**Н. ЕГОРОВ** — начальник Асбестовского балластного карьера.

В БОРЬБЕ ЗА ЭКОНОМИЮ  
ТОПЛИВА

В 1940 году машинисты-стахановцы Егоршинского паровозного депо сэкономили 1576 тонн условного топлива.

В этом году машинисты-стахановцы вновь показывают образцы работы по экономии топлива. Бригады машинистов тт. Петренко, Ашихмина, Забелина, Грошева, Косевских, Налимова и других в январе и феврале сэкономили 370 тонн угля, применяя в качестве топлива опил, изгарь, шлакоотсев.

РАЗВИВАТЬ ДОБЫЧУ  
МЕСТНЫХ БАЛЛАСТОВ

Обеспечение путевых ремонтных работ балластом, а отсюда и выполнение плана, как это ни странно, на нашей дороге начинает приобретать характер трудно-разрешимой проблемы. Ежегодно служба пути не выполняет плана путевых работ и каждый раз это недоисполнение объясняется недостатком балласта.

Для разрешения балластной «проблемы» в службе пути мобилизованы все средства аппаратного порядка: создана специальная балластная контора со штатом в 28 человек, учреждена система диспетчеров, ежегодно затрачиваются громадные денежные средства на изыскание и открытие новых балластных карьеров, на их механизацию; каждый год сообщается в НКПС об открытии «новых мощных месторождений и залежей балласта» и испрашиваются денежные средства на их эксплуатацию. Но всякий раз получаются конфузные результаты — деньги НКПС отпускают, они расходуются, а балласта все же нет.

Основной причиной такого положения дела является неудовлетворительная организация и постановка изыскательских и геолого-разведочных работ в балластной конторе, в частности, одно-стороннее увлечение балластной конторы поисками по преимуществу «мощных», так называемых, карьеров дорожного масштаба и пренебрежение к мелким месторождениям балласта — карьерам дистанционного масштаба. Между тем последние при хозяйственном подходе к ним могли бы в значительной степени не только обеспечить балластом текущее содержание пути, но и избавить дорогу от излишних непроизводительных перевозок балласта.

Отсюда вытекает необходимость открытия мелких дистанционных карьеров, предназначенных для нужд текущего содержания пути.

И в самом деле: ежегодная потребность балласта по дороге на текущее содержание пути составляет в среднем до 8 тысяч кубометров на дистанцию. До сих пор этот балласт завозился из дорожных карьеров, причем стоимость перевозок в 1½—2 раза превышала стоимость самого балласта.

Но дело в том, что руководители дистанций, желая избежать лишних хлопот для себя, предпочитают умалчивать о местных

источниках балласта, выжидая поступления его извне, из дорожных карьеров, так как централизованное снабжение избавляет их не только от хлопот, но и от ответственности за выполнение плана ремонта пути.

На самозаготовки балласта для текущего содержания пути НКПС ежегодно отпускает дистанциям значительные денежные средства. В прошлом году для этой цели было отпущено 1.870 тысяч рублей, в текущем году отпущено 2.522 тыс. рублей.

В прошлом году кредит почти не расходовался и самозаготовки балласта дистанциями не велись. Такая же участь может ожидать и кредиты текущего года, если служба пути не сумеет заставить начальников дистанций вести самозаготовки в местных залежах балласта.

Такого рода дистанционные карьеры фактически уже существуют: Озеро Андреевское — на Тюменской, Лобва — на Верхотурской, Билимбай — на Кузинской, Урай — на Кола-Уральской, Н-Салда — на Алапаевской, Марсята — на Надеждинской, Ощепково — на Камышловской дистанциях и ряд других.

Вообще почти все дистанции имеют на своей территории вполне благоустроенные и пригодные для эксплуатации карьеры, на которых они и должны организовать добычу и вывозку балласта, используя все способы его возки, вплоть до конной.

Ошибкой балластной конторы до сих пор было то, что она свои изыскания направляла преимущественно на речной песок, пренебрегая так называемыми овражными песками, которые по своим качествам не уступают речным. Необходимо начать изыскания залежей и этого рода балласта.

Таким образом, пробудив инициативу дистанций, поставив их перед необходимостью ведения самозаготовок балласта, широко применяя в этой части систему поощрений, дорога сможет, хотя бы частично, разрешить балластную «проблему», а главное — освободиться от перевозок балласта на дальние расстояния.

**М. В. ФРОЛОВ** — начальник планового сектора службы пути.

УСКОРИТЬ ОБОРОТ ВАГОНА,  
ВЫПОЛНИТЬ ПЛАН ПОГРУЗКИ

В приказе НКПС № 100-Ц от 5 марта этого года указывается на всю важность выполнения мартовского государственного плана погрузки не только количественно, но, главным образом, качественно. Иначе говоря, перед коллективом нашей дороги в настоящее время поставлена одна из серьезнейших задач — во что бы то ни стало в марте обеспечить государственное задание по погрузке таких важнейших грузов, как лес, уголь, руда, металлы, крепеж. Особенно необходимо организовать вывозку леса из затопляемых мест, потому что до весеннего паводка остались считанные дни.

Выполнение плана погрузки во многом зависит от того, как выполняется норма оборота вагона; чем быстрее движется вагон, тем меньше он стоит, тем больше он может быть использован под погрузку. Однако как раз этого недооценивают в руководстве повседневной оперативной работой командиры служб грузовой, движения, начальники ряда отделений и линейные помощники начальника грузовой службы. До сих пор на дороге не только не выполняется, но буквально игнорируется ступенчатая маршрутизация, являющаяся резервом ускорения оборота вагона, резервом выполнения плана погрузки. На значение метода т. Осипова по организации ступенчатых

маршрутов не раз указывал нарком тов. Л. М. Каганович.

Коллектив работников грузовой службы в договоре на социалистическое соревнование между тремя дорогами брал обязательство еще к 15 февраля организовать систематическую погрузку ступенчатых маршрутов. До сих пор это обязательство не реализовано и именно по вине самих работников грузовой службы.

В феврале Центральным грузовым управлением НКПС на нашей дороге было запланировано около 50 ступенчатых маршрутов, однако погрузено было немногим больше половины, считая и вертушки, погрузка которых производилась на двух станциях. При чем наше, Егоршинское отделение, являющееся решающим на дороге по погрузке леса, в феврале погрузило всего несколько лесных ступенчатых маршрутов.

В марте НКПС запланировал организовать на дороге 62 ступенчатых маршрута. Что же сделал плановый отдел грузовой службы (начальник тов. Долгополов) для того, чтобы обеспечить выполнение задания НКПС? Ничего. Начальник группы отправительской маршрутизации тов. Плишкина вместо того, чтобы разработать конкретные мероприятия, учесть возможности каждого отделения, каждой станции и набросать хотя бы предварительный календарный план по пятневым или даже



Арматурщик депо Свердловск-пассажирская тов. КОЛАСНИКОВ А. И. (слева) и слесарь тов. ТРИФОНОВ Д. И. обеспечивают высокое качество ремонта паровозов. Фото В. Лежнина.

## Организаторы безаварийной работы

На Надеждинском отделении работает 30 общественных инспекторов по безопасности движения поездов. Они активно борются за неуклонное соблюдение Правил технической эксплуатации, за точное выполнение приказов наркома.

Общественные инспектора — это люди, которым дороги интересны транспортом. Они не только сами отлично работают, но и помогают отстающим, добиваются общего успеха.

Одним из активных общественных инспекторов на отделении является начальник восстановительного поезда тов. Щербаков, который проводит большую работу на станции Верхотурье. Он вскрывает всяческие нарушения Правил, следит за исправностью паровозов и стрелок, за правиль-

ностью формирования поездов и добивается устранения всех недостатков.

Другой общественный инспектор — машинист депо Надеждинск тов. Киреев в течение ряда лет не допускает брака и нарушений Правил технической эксплуатации и требует этого от других.

Так же хорошо работают общественные инспекторы Мингалеев, Волосников, Скрыбин, Бабилов, Сатеев и ряд других. Эти люди непримиримы к разгильдяям и дезорганизаторам.

Командиры должны чутко прислушиваться к голосу общественных инспекторов, быстро реагировать на их сигналы.

**КУЗНЕЦОВ** — участковый ревизор НКПС по безопасности движения.

## НА ПЕРВОМ МЕСТЕ — ТАГИЛЬСКОЕ ДЕПО

Подведены итоги работы в феврале паровозных депо и отделений паровозного хозяйства дороги.

Первое место заняло Тагильское депо, выполнившее на 100 процентов план подъемного ремонта, перевыполнившее среднесуточный пробег паровозов на 4,5 проц. и снизившее количество больших паровозов.

Но следует указать, что случаи брака в работе поездных бригад депо возросли, что с выдачей локомотивов под поездка дело обстоит все еще плохо.

Второе место заняло депо Тюмень, третье — Кушва. Далее места распределяются в следующем порядке: электродепо, депо Кузино, Камышлов, Свердловск-сортiroвочная, Свердловск-пассажирская и Егоршино.

Среди паровозных отделений первое место заняло Тюменское. Здесь перевыполнены нормы технической скорости, хороши показатели по среднесуточному расходу угля, простою паровозов под набором топлива.

декадам, сообщила, что нашему отделению запланировано 33 маршрута, Надеждинское — 18 и так далее. Как грузятся ступенчатые маршруты, почему они ежедневно срываются, какая необходима помощь работникам отделения и станций? Этим тов. Плишкина не интересуется, так как за срыв ступенчатых маршрутов она не несет ответственности ни перед начальником грузовой службы тов. Николаевым, ни перед начальником планового отдела тов. Долгополовым. Таким образом, полнейшая обезличка, безответственное отношение к выполнению задания НКПС привели к тому, что из 33 ступенчатых маршрутов Егоршинское отделение погрузило за первую декаду марта всего два, при чем и они считаются внеплановыми, так как плана ступенчатой маршрутизации нет.

За первую декаду марта наше отделение вновь осталось в долгу перед государством. План погрузки леса мы выполнили только на 90,4 процента, оборот рабочего вагона — на 53,1, местного вагона — на 66,6 и среднесуточный пробег вагона — всего на 68,1 процента. Если бы руководство дороги совместно с командирами отделений организовало подлинную борьбу за организацию ступенчатых маршрутов, то мы сумели бы восполнить недогруз по лесу и ускорить оборот вагона, а следовательно, улучшили бы работу всей дороги.

7 февраля в «Путевке» была помещена статья «Внедрить на дороге метод тов. В. Т. Осипова», в кото-

рой совершенно правильно ставился вопрос о возрождении на дороге и прежде всего на Егоршинском отделении погрузки ступенчатых маршрутов. Мы со своей стороны предлагаем провести следующие мероприятия: наравне с календарным планом по отправительским маршрутам грузовая служба должна давать план по ступенчатой, при чем оба плана согласовывать с клиентурой, чтобы она наравне с дорогой несла полную ответственность за срыв этих маршрутов. Организовать через дежурных по управлению, диспетчеров отделений и диспетчеров грузовой службы контроль за подачей порожняка для ступенчатых маршрутов. При планировании учесть максимум возможной маршрутизации по станциям и не распылять погрузку, как это делается сейчас.

Подлинная организация на дороге погрузки ступенчатых маршрутов по методу тов. Осипова даст возможность быстрее реализовать в жизнь исторические решения XVIII партийной конференции по организации ритмичной работы дороги, по выполнению ежесуточных заданий по погрузке, прежде всего, грузов первой категории, по ускорению оборота вагона — этого основного универсального показателя работы железнодорожного транспорта.

**В. Н. ЗЛОКАЗОВ** — почетный железнодорожник, дежурный по Егоршинскому отделению.  
**В. П. ПОПОВ** — диспетчер, награжденный значком «Ударнику сталинского призыва».



## Обзор иностранной телеграмм



### ВОЙНА В ЕВРОПЕ И АФРИКЕ АМЕРИКАНСКАЯ ПОМОЩЬ АНГЛИИ

Значительное оживление военных действий наблюдается в последние дни на албанском фронте. По сообщению югославской газеты «Политика» 11 марта одна из итальянских дивизий атаковала греков в районе Тепелене. Греческие войска оказали итальянцам сопротивление на всем фронте, как об этом сообщает верховное командование греческой армии. В этих боях авиация обеих сторон, вступив во взаимодействие с наземными войсками, проявила большую активность и особенно на северном фронте.

Некоторая активность авиации отмечается и на английском фронте. По сообщению германского командования, днем 11 марта германские самолеты совершили налеты на аэродромы в Южной Англии и на портовые сооружения Портсмута. В связи с этим в печати сообщаются подробности налета на Портсмут. Указывается, что в городе повреждено много зданий и нарушена работа транспорта. Предполагают, что число жертв значительно. Портсмут — важнейший военный порт и крепость на южном побережье Англии. Он является крупнейшим укрепленным районом на подступах к Лондону. Вблизи Портсмута расположены авиационные заводы. Как далее указывается в германской сводке, соединения германской авиации подвергли бомбардировке важные в военном отношении объекты в Бирмингеме. Англичане в свою очередь сбросили несколько фугасных и зажигательных бомб в ряде пунктов Северной Германии.

В ночь на 11 марта, согласно германской сводке, германские самолеты бомбардировали лагерь и мотомеханизированные части англичан на фронте в Северной Африке. Как указывают, задача германской авиации на африканском фронте состоит прежде всего в том, чтобы постоянными налетами ослабить боеспособность противника. Английская авиация бомбардировала в эту ночь Триполи, сбросив бомбы на портовые сооружения. От бомбардировки пострадал также аэродром в Триполи-тани.

По сообщению из Вашингтона Палата представителей окончательно одобрила законопроект о передаче американского вооружения взамен или в аренду. Это решение означает принятие законопроекта американским конгрессом. В связи с этим заявляют, что Рузвельт ускоренными темпами начнет реализацию программы помощи Англии. Газета «Нью-Йорк пост» указывает, что Рузвельт намерен потребовать от конгресса ассигнования дополнительно десяти миллиардов долларов на производство вооружения, из которых на 5 миллиардов для Англии и других стран и на 5 миллиардов для США.

### УСТАНОВЛЕНИЕ ДИПЛОМАТИЧЕСКИХ, ТОРГОВЫХ И КОНСУЛЬСКИХ ОТНОШЕНИЙ МЕЖДУ СССР И КОРОЛЕВСТВОМ ТАИ

В печати опубликовано соглашение о том, что в результате происшедших за последнее время в Москве переговоров между Председателем Совета Народных Комиссаров и Народным Комиссаром Иностранных Дел В. М. Молотовым и заместителем Народного Комиссара Иностранных Дел С. А. Лозовским, с одной стороны, и министром королевства Таи г. Памон Монтри и чрезвычайным послом и полномочным министром королевства Таи в Берлине г. Пра Прасасна Бидияюда, с другой, обе стороны пришли к соглашению об установлении дипломатических, торговых и консульских отношений между СССР и королевством Таи. В связи с этим произошел обмен нотами.

## Что нам мешает

Коллектив работников станции Грязновская выполнил январское задание по погрузке на 100 процентов. С оборотом и простоем вагонов он также уложился в норму. Но в феврале показатели работы несколько снизились.

В чем же причины невыполнения? Дело в том, что в отдельные дни на фронте погрузки приходилось работать штурмом из-за неравномерной подачи вагонов. Улучшить показатели по простоям вагонов также не удалось.

На отделении низка трудовая дисциплина. Зачастую приказы отделения не выполняются диспетчерами, а диспетчерские — участковыми станциями. Вот характерный пример. Диспетчер дает распоряжение станции Богданович о необходимости оставить в сборном поезде место для прицепки вагонов в Грязновской. Станция Богданович места не оставляет, а между тем диспетчер передает о том, что состав идет неполный. Но вот поезд прибывает в Грязновскую, и дежурный вручает главному кондуктору наряд на прицепку вагонов, а кондуктор отвечает, что вагоны прицеплять некуда — состав полновесный. В таком случае приходится обращаться к машинисту, долго упрашивать его, задерживать поезд и, наконец, прицеплять необходимые два — три вагона.

### КОРОТКОВ — дежурный по станции Грязновская.

### ВЫСТАВКА ДЕТСКОГО ТВОРЧЕСТВА

На предстоящей школьной олимпиаде Кагановичского района гор. Свердловска будет устроена выставка работ Детской технической станции Свердловского узла.

Участники всех пяти кружков станции — модельный, транспортный, фото, электро, радио — готовятся к этой выставке. Более ста юных техников заняты увлекательной творческой работой.

Среди экспонатов, предназначенных на выставку, обращает на себя внимание самый маленький электромотор напряжением в 4 вольта, размером не более спичечной коробки, сконструированный учеником Чепуриным.

Интересны также модель паровой турбины, сделанная Юрой Вороновым, действующий платформенный фонарь работы Левы Лазарева.

Всего на выставке будет представлено 60 разнообразных экспонатов.

## ПО НАШЕЙ ДОРОГЕ

### НОВЫЙ КРАСНЫЙ УГОЛОК

На станции Свердловск-товарная открыт новый красный уголок. Он хорошо оборудован и украшен: стены заставлены книгами, обтянутыми кумачом, на котором написаны лозунги и даны тексты статей Конституции.

Здесь имеются шашки, шахматы, домино, патефон с большим набором пластинок, мощный радиоприемник.

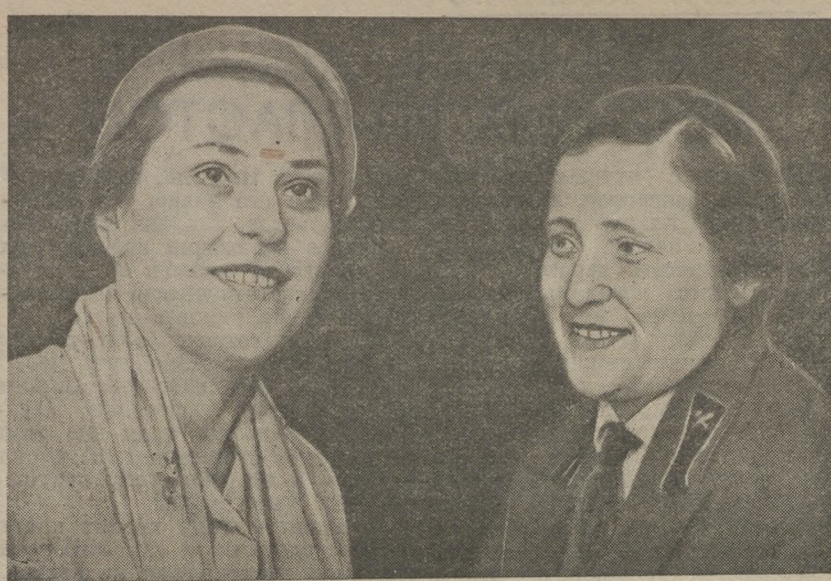
— Местный комитет и хозяйствен-

### РОСТ ТЕАТРАЛЬНОЙ САМОДЕЯТЕЛЬНОСТИ

На нашей дороге с 24 февраля проходит смотр театральной самодеятельности. В Камышловском клубе была поставлена «Свадьба Кречинского», в Дружининском — «Не было ни гроша, да вдруг алтын». Было ни гроша, да вдруг алтын. Смотр, проведенный в этих клубах, показал рост театральной самодеятельности. 16 марта в Надеждинском клубе будет поставлена пьеса «Огни маяка».

### 13.000 НА ОБОРУДОВАНИЕ СТАДИОНА

Дорпрофсоюз выделил для окончательного оборудования стадиона



Активистки санитарной обороны. Врач Свердловской железнодорожной поликлиники т. ЧЕРЕПАНОВА М. Г. (слева) и технический секретарь дорожного отдела школ тов. СУРНИНА З. А.

Фото В. Лежнина.

## На курсах медицинских сестер

В Свердловском железнодорожном строительном техникуме и электротехникуме в сентябре прошлого года были организованы курсы по подготовке медицинских сестер без отрыва от учебы. Курсы обеспечены опытными преподавателями. Большое участие в их работе принимают врачи Свердловской железнодорожной больницы и поликлиники тт. Демидович, Некрасов, Кизеров, Столяров и др.

На курсах в стройтехникуме обучается 36 человек, занятия проходят три раза в неделю, в электротехникуме — 30 человек занимаются два раза в неделю. За это время слушательницы курсов медицинских сестер изучили анатомию, общую гигиену. Сейчас приступили к изучению хирургии и внутренних и нервных болезней.

На курсах стройтехникума исключительно высокая посещаемость, крепко налажена и дисциплина среди слушательниц. Это результат работы политрука курсов тов. Кудрявцевой. За хорошие показатели в учебе она была премирована в день XXIII годовщины Красной Армии. Тов. Кудрявцева систематически проводит со слушательницами курсов беседы о текущей политике,

обеспечивает своевременный выход стенной газеты «Молния».

На курсах широко развернулось социалистическое соревнование, на лучшие показатели в учебе. За это время выросли такие отличники учебы, как Поносова, премированная в день 8 марта, Вольхина, Додонова и другие. Большую помощь курсам оказывает военрук техникума тов. Алехин.

На курсах медсестер в электротехникуме отличных показателей в учебе добилась тов. Федорова. Она систематически посещает практические занятия в хирургическом отделении железнодорожной больницы. В укреплении дисциплины, в разрывании соревнования, в повышении качества учебы большое участие принимает военрук техникума тов. Новиков.

Слушательницы курсов стройтехникума и электротехникума соревнуются между собой за лучшие показатели в учебе. Обязательства выполняются успешно.

Готовится новый отряд медицинских сестер, способный применить свои знания на дело обороны нашей родины.

И. ГОНЧАРОВА — зав. курсами медицинских сестер.

## Новинки технической литературы

### А. И. БАРЕНБОЙМ. — СТАХАНОВСКИЕ МЕТОДЫ РЕМОНТА ВОЗДУХОРАСПРЕДЕЛИТЕЛЕЙ

Москва, Трансжелдориздат, 1941 г.  
63 стр., цена 50 коп.

Приборы автоматического торможения выполняют весьма сложные и ответственные функции. Поэтому неисправность какого-нибудь узла или самой мелкой детали нарушает четкость работы прибора в целом. Стали киваясь с этими неисправностями, стахановцы автоконтрольных пунктов и депо неутомимо работают над усовершенствованием методов ремонта и испытания отдельных узлов.

В этой брошюре описываются наиболее важные предложения стахановцев, направленные на улучшение качества ремонта и на увеличение производительности труда слесарей-автоматчиков. В брошюре описываются приспособления для ремонта и испытания воздухораспределителя системы Матросова, скородействующего тройного клапана системы Вестингауза и тормоза системы Казанцева. Большинство этих предложений применяется по всей сети железнодорожного транспорта.

Брошюра рассчитана на широкие круги работников, связанных с ремонтом автотормозов.

### В. Н. НИКИТИН. — ПЛАНИРОВАНИЕ И ХОЗРАСЧЕТ НА ВАГОНО-РЕМОНТНОМ ПУНКТЕ И В ДЕПО

Москва, Трансжелдориздат, 1941 г.  
250 стр., цена 7 рублей.

Решающее преимущество социалистической экономики по сравнению с капиталистической заключается в плановости развития хозяйства в целом и всех его отраслей в отдельности. Хозяйственный организм нашей страны, будучи свободен от раздирающих капитализм противоречий анархии производства, пользуется неисчерпаемыми преимуществами планомерного развития производительных сил.

Планирование, хозрасчет, учет и отчетность имеют исключительно большое значение для всех отраслей железнодорожного транспорта. В этой книге изложен порядок составления и прохождения промфинпланов депо и вагоноремонтных пунктов, оформления промфинпланов подсобно-вспомогательных производств вагонных участков и описана организация в них цехового планирования, учета и отчетности.

Книга рассчитана на начальников и мастеров вагоноремонтных пунктов и депо и помогает читать баланс своего предприятия, знакомит с вопросами планирования и хозяйственного расчета.

### «ЭКСПЛУАТАЦИЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ»

Вышел из печати первый номер журнала «Эксплуатация железных дорог». Круг вопросов этого нового издания довольно широк, так как журнал является органом научно-исследовательских институтов движения и грузовой работы, связи, СЦБ и электрификации железных дорог.

Передовая статья журнала посвящена вопросу развития железнодорожной науки и техники, задачам, стоящим перед инженерно-техническими работниками транспорта.

Среди статей, помещенных в этом номере, следует указать на работу академика В. Образцова «Эксплуатационные параметры будущего локомотива», инженера Е. Сергеева — «Техническое планирование работы железных дорог».

Кроме основного отдела, журнал имеет рубрики: «За рубежом», «Хроника», «Критика и библиография».

Ответственный редактор  
В. К. ХАПУГИН.

АДРЕС РЕДАКЦИИ: Свердловск, ул. Челюскинцев, Управление ж. д. 3-й этаж, комнаты №№ 351—355. ТЕЛЕФОНЫ: АТС № ДП-16-31. через коммутатор Управления дороги: секретариат редакции—06, ответственный редактор—1-61, зам. отв. редактора—1-47, ответственный секретарь—4-25, инструктора—2-53, нач. издательства — 7-36, бухгалтерия издательства и отдел подписки — 1-82. Подписная плата: 90 коп. в месяц; цена отдельного номера 10 коп.