

ПУТЕВКА

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

№ 24 (2017) | Пятница, 21 марта 1941 г. | Год издания 8-й | Выходит по вторникам и пятницам | Цена 10 коп.

Глубже вникать в экономику производства

XVIII Всесоюзная партийная конференция имеет большое значение в борьбе партии и советского народа за дальнейшее усиление экономической и оборонной мощи нашей страны. Решения конференции — программа действий партийных организаций в деле подъема промышленности и транспорта.

Серьезные недостатки, вскрытые тов. Маленковым в докладе на XVIII партконференции, имели и имеют место в работе нашей дороги. Нарушения технологического процесса, трудовой и государственной дисциплины, брак и аварии в работе, отсутствие четкого командования — вот те причины, которые привели к тому, что дорога не выполнила основных измерителей в 1940 году и неудовлетворительно работает в первом квартале текущего года.

Такое положение является прямым результатом безучастного отношения отдельных партийных организаций и политотделов отделений к производственной жизни станций, депо, дистанций и т. д. Руководители партийных организаций и политотделов свели руководство хозяйством к формальным обследованиям предприятий и заслушиванию докладов, забывая проверку исполнения своих собственных решений — этот важнейший принцип большевистского руководства.

Узловой партком станции Туринск, например, много «занимался» работой паровозного депо. Еще в январе этого года партком констатировал перевыполнение нормы технической скорости, плана перевозок и оборота паровозов. Отмечалось, что за месяц в депо имеется 50 тонн экономии топлива. Стоило только поглубже влезть в производственные дела депо, как сразу начали выявляться «неожиданные» для парткома промахи. Обнаружились пережоги топлива и перерасход средств. Машинисты тт. Бушин и Кузнецов на одном паровозе в январе пережгли 23 тонны, а кузнец тов. Нерушев на топливе перерасходовал 1700 рублей.

XVIII партийная конференция осудила безучастность парторганизаций к вопросам производства и указала пути борьбы за подъем промышленности и транспорта. Прежде всего надо «решительно повернуть внимание парторганизаций в сторону максимальной заботы о нуждах и интересах промышленности и транспорта» (Г. Маленков).

Однако некоторые парторганизации и после конференции плохо перестраивают свою работу. Взять хотя бы парторганизацию станции Свердловск — пассажирская.

Партийное собрание, обсудив доклад тов. Маленкова, приняло решение, в частности, о том, чтобы добиться 100-процентного выполнения плана местного формирования и отправления поездов, укрепления трудовой дисциплины и т. д. Но, к сожалению, эти решения остаются на бумаге. Отправление поездов по расписанию не превышает 55 проц. А 18 марта не было отправлено по расписанию ни одного поезда. Трудовая и государственная дисциплина продолжает оставаться на низком уровне. По халатности дежурного по станции Дьякова, сигнальщика Завьяловой, Двинина и Тюшева 17 марта маршрут был подготовлен на занятый путь. Авария была предотвращена благодаря бдительности младшего стрелочника тов. Переваловой. А партбюро станции, кроме регистрации фактов, по ликвидации недостатков никаких мер не принимает. Между тем это происходит на глазах секретаря узлового парткома тов. Железнова и начальника политотдела Свердловского отделения тов. Кузнецова.

Успех в работе будет зависеть от того, насколько партийные организации и политотделы будут конкретно руководить хозяйством. Партийная организация электродепо Свердловск-сортировочная в прошлом году более десяти раз заслушивала хозяйственных руководителей депо и принимала решения. Но от этих формальных заслушиваний толку было мало. Депо, как и раньше, продолжало работать плохо. А сейчас, когда партбюро занялось по существу дела, результаты работы выглядят в ином свете. По инициативе секретаря партбюро тов. Брауде и начальника депо тов. Прокуратова проведен ряд мероприятий. Лучше стали заниматься и кадрами. В результате депо начинает работать более равномерно. По графику выполняется план подемочного ремонта, перевыполняется техническая скорость, есть и экономия электроэнергии.

Этот пример говорит о том, что партийная организация электродепо стала глубже вникать в вопросы производства, экономики, техники и лучше заниматься проверкой исполнения.

Задача состоит в том, чтобы партийные организации и политотделы отделений на деле перестроили свою работу, укрепили связь с территориальными партийными организациями и, вооружая решениями XVIII партконференции партийных и непартийных большевиков, настойчиво боролись за наведение большевистского порядка на дороге, за выполнение графика отправления поездов, плана погрузки и выгрузки.

Образцово выполнили задание

В ночь на 19 марта важно было обеспечить особенно четкую работу на участке дружининского направления. Решающая роль в этом принадлежала коллективу станции Дружинино.

Все зависело от того, как будет организован процесс сдачи поездов по Дружинино на Казанскую и прием с Казанской, а также, как сумеет смена в Дружинино организовать работу у себя на станции и диспетчер Свердловского отделения — работу на участке.

В Дружинино смену возглавлял хорошо известный мне дежурный по станции тов. Округин. Дежурным по парку был тов. Другов и оператором станции — тов. Шестаков. На участке Свердловск — Дружинино командовал диспетчер тов. Смирнов.

Как старший командир единой смены, я поставил перед коллективом участка задачу: сдать и принять по Дружинино вовремя полную норму поездов. Диспетчер участка и коллектив смены станции Дружинино образцово выполнили задание. За ночь из Свердловска приехали в Дружинино на два поезда больше и на два поезда больше сдали на Казанскую. С Казанской дороги станция Дружинино приняла все поезда полностью по графику. На Свердловск отправлено было на два поезда больше, чем это полагалось по заданию.

Правильная, продуманная регулировка диспетчера участка тов. Смирнова и четкая работа смены дежурного по станции Дружинино тов. Округина обеспечили успешный пропуск поездов через станцию Дружинино и отправление поездов на Казанскую со Свердловского узла.

В. ШИРЯЕВ — дежурный по управлению дороги.



Диспетчер станции Шарташ тов. МИШИН П. П. Его смена завоевала станционное переходящее красное знамя.

Фото В. Лежнина.

Результат слаженной работы

14 марта главный кондуктор Тюменского резерва тов. Столбов и поездной вагонный мастер тов. Чеканов заключили социалистический договор с дежурным по станции тов. Борноволокным на отправление по графику поезда № 714, прибывшего на ст. Поклевская с опозданием на 13 минут.

Это обязательство они выполнили с честью. Тов. Столбов обеспечил прием поезда за 20 минут, вместо 40 минут по норме. Тов. Чеканов осмотр поезда произвел за 20 мин., вместо часа по норме.

В результате четкой, слаженной работы главного кондуктора, вагонного мастера и дежурного по станции поезд был отправлен точно по графику.

Л. БОГДАНОВА — оператор станции Поклевская.

СВЕРХ НОРМЫ 5579 ТОНН

Выполняя решения XVIII Всесоюзной партийной конференции, машинисты-стахановцы Кузинского паровозного депо организовали социалистическое соревнование за вожделение тяжелых поездов строго по наркомвскому графику, за полное использование мощности локомотивов.

За 18 дней марта они провели

43 тяжелых поезда и перевезли сверх нормы 5579 тонн ценного груза, что составляет эквивалент в пять с лишним паровозов выдач.

Образцы работы показал машинист-стахановец тов. Пьянков, который провел 4 тяжелых поезда с перевыполнением нормы технической скорости.

О РАБОТЕ ТЕХНИЧЕСКИХ ОТДЕЛОВ И БЮРО

Заместитель начальника дороги издал приказ «О работе технических отделов служб управления дороги и технических бюро низовых хозяйственных единиц».

XVIII конференция ВКП(б), — говорится в приказе, — дала конкретные, четкие указания по выполнению поставленных перед промышленностью и транспортом задач в 1941 году. Из материалов обследования работы технических отделов служб и технических бюро хозяйственных единиц выявлено, что в технических отделах служб и технических бюро хозяйственных единиц имеется масса недостатков. Основные недостатки заключаются в том, что многие технические отделы и бюро не укомплектованы соответствующими инженерно-техническими кадрами, отсутствует плановость в работе. Вместо технического руководства и разработки технических вопросов, технические отделы и бюро занимались большей частью сбором различных сведений, канцелярской работой, а техническое руководство с их стороны отсутствовало. Они не занимались распространением опыта новаторов. Опыт таких стахановцев

новаторов дороги, как тт. Шалин, Чистяков, Мезенин, Мальцев, Черепанов и другие, не получал соответствующего распространения через технические отделы и бюро. Плохо занимались технические отделы и бюро внедрением технических новинок, реализацией изобретений и рационализаторских предложений.

Кабинетная система работы привела к отрыву технических отделов и бюро от низовых командиров — мастеров, бригадиров и стахановцев производства. В техническом отделе службы движения начальник сектора станций тов. Черенков и в грузовой службе начальник группы механизации тов. Зверев и после решения XVIII конференции ВКП(б) продолжали руководить линией путем бумажной переписки.

Приказ обязывает начальников служб:

1. Переаттестовать состав работников технических отделов служб и технических бюро хозяйственных единиц, принять меры к укомплектованию их технически грамотными, пользующимися авторитетом инженерно-техническими работниками, способными на деле осуществить

Раньше срока

После селекционной планерки перед единой сменой № 2 была поставлена задача: точно к определенному сроку доставить из Свердловска на Надеждинское отделение маршрут порожних платформ.

Успешное выполнение этой задачи зависело от командиров смены на Тагильском отделении.

Дежурный по отделению тов. Красилов, проверив положение на участках своего отделения и дав указания диспетчерам, доложил, что заданный срок доставки маршрута будет обеспечен.

По Свердловскому участку Тагильского отделения, которым командовала тов. Медведева, порожний маршрут прошел за 3 часа 17 минут, вместо 4 часов 09 минут по графику.

Еще лучше организовала продвижение маршрута диспетчер тов. Фурмавина по своему Богословскому участку. Она заключила договор на социалистическое соревнование с паровозной бригадой машиниста Кушвинского депо тов. Нетунаева, а также с поездной бригадой и обеспечила, что маршрут прошел до Верхотурья за 2 часа 40 минут, вместо графических 5 часов 05 минут. Машинист вел его от Кушвы до Верхотурья без набора воды.

От Свердловска до Верхотурья на расстоянии 285 километров маршрут порожних платформ прошел за 8 час. 47 мин., превысив скорость, установленную для пассажирского поезда, курсирующего от Свердловска до Надеждинска.

С. ПЫХОВ — дежурный по управлению дороги.

РАСТЕТ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ ТРУДА

На угольном складе Тюменского паровозного отделения широко разворачивается социалистическое соревнование, повышается производительность труда рабочих. 15 марта грузчики тт. Абдулов и Скурихин выполнили производственное задание на 356 процентов. Грузчики тт. Столешников и Шестаков 18 марта выполнили задание на 545 проц.

КРОХАЛЕВ — политрук угольного склада.

решения XVIII партконференции. 2. Разработать положение о технических отделах служб и бюро хозяйственных единиц в соответствии с решениями XVIII партконференции, разгрузив их от канцелярской работы.

3. Вести плановость в работу технических отделов и технических бюро, обязывая их вести разработку технических вопросов, обеспечивающих выполнение производственной программы.

4. По всем службам подвести итоги общественного смотра массового рабочего изобретательства, наметить план реализации рабочих предложений и дальнейшей работы для улучшения производства.

5. Не реже одного раза в месяц заслушивать отчеты начальников технических отделов и бюро о проделанной ими работе и лично знакомиться с реализацией предложений по рационализации и изобретательству.

Приказ обязывает также начальников служб, при выездах на линию проверять работу технических отделов и бюро, инструктировать их и принимать меры по улучшению их работы.

НА ТЕМЫ ДНЯ



По-хозяйски считать, калькулировать, беречь народную копейку

XVIII Всесоюзная партийная конференция уделила большое внимание вопросам себестоимости. Тов. Маленков в своем докладе в разделе о хозяйственно-политических задачах говорил: «Большие убытки терпят наши предприятия вследствие пережога топлива, непроизводительного расхода сырья, больших отходов ценнейших материалов, неэкономного расхода электроэнергии. Такое расточительное ведение хозяйства антинародно».

На областном и районном партийных активах бесхозяйственность, имеющая место и на нашей дороге, была подвергнута резкой большевистской критике.

Общая себестоимость перевозок на нашей дороге за 1940 год была выше плановой на 4,4 проц., в том числе по пассажирским перевозкам — на 9,4 проц. и по грузовым — на 3,4 проц.

Это результат того, что многие руководители нашей дороги свылись с фактами бесхозяйственности, забыли о хозрасчете, сжились с нарушениями финансовой дисциплины и равнодушно относятся к государственным убыткам.

За январь 1941 года мы имеем на дороге пережог топлива на сумму 143 тыс. рублей, простой поездных бригад выразился в 77 тыс. рублей. Оплата сверхурочных при этом составила 197 тыс. руб. Все это привело к повышению общей себестоимости перевозок на дороге на 4,6 проц. выше плановой. Предварительные данные за февраль говорят о том, что себестоимость будет выше плановой на 8 процентов.

План себестоимости не выполняется на нашей дороге по причине исключительно плохого использования паровозов и вагонов, колоссальных пережогов топлива, перерасхода сырья, материалов и электроэнергии.

Краткий анализ деятельности двух депо — Свердловск - пассажирская (нач. тов. Лубнин) и Свердловск-сортировочная (нач. тов. Бондарь) говорит об исключительной бесхозяйственности и отсутствии всякой борьбы за снижение себестоимости.

В депо Свердловск-пассажирская плановая стоимость на 1000 паровозо-километров (измеритель) фактически завышена за январь на 50 рублей, а за февраль — на 141 рубль 20 коп. При плановой стоимости единицы промывочного ремонта в 1145 руб. 90 коп. депо фактически имеет за январь 1319 рублей 20 коп. На под'емном ремонте стоимость также была завышена в январе на 1384 рубля, а в феврале на 1504 рубля. За два месяца 1941 года депо перерасходовало материалов на 24 тыс. рублей и топлива на 209 тыс. рублей.

Не лучше обстоит дело и в депо Свердловск-сортировочная. Плановая стоимость 1000 паровозо-километров в январе завышена на 874 рубля 90 коп., а в феврале — на 1231 руб. 90 коп. Значительно завышена и стоимость единицы промывочного ремонта. За январь и февраль этого года депо имеет общий перерасход 385 тыс. рублей, в том числе на заработную плату — 81 тыс. руб., на материалах — 38 тыс. рублей и на топливе 188 тыс. рублей.

Себестоимостью, как основным показателем работы предприятия, руководители хозяйств должны заниматься серьезно и повседневно. Надо анализировать фактические расходы на измеритель, заниматься экономической, заглядывать в баланс, по-хозяйски считать, калькулировать и беречь народную копейку.

БЕЗЗАБОТНЫЙ ДОМОУПРАВЛЯЮЩИЙ

Домууправляющий тов. Сальников (первая жилищная дистанция) грубо нарушает правительственное постановление о сохранении коммунальных строений. Беззаботно относясь к делу, он не организовал в начале зимы очистку выгребных ям в доме № 3 в Транспортном переулке. В результате канализация не работает уже несколько месяцев.

Н. Н. КОРОТАЕВ.

Овладевают большевизмом

Партийная организация Н. Тагильского путейско-ремонтного завода в 1939 году организовала кружок по изучению «Краткого курса истории ВКП(б)» преимущественно для кандидатов партии. Сейчас в кружке 8 человек, большинство из них аккуратно посещает занятия, успешно работает над овладением историей и теорией большевизма.

Вначале слушатели кружка плохо разбирались в самых элементарных вопросах, не умели правильно составить конспект и как следует рассказать о прочитанном материале.

За это время слушатели кружка значительно выросли, они упорно работают над повышением своего политического уровня. Кружок приступил к изучению VIII главы «Краткого курса истории ВКП(б)». Слушатели тт. Шестаков, Францев, Наумов С. проводят большую подготовку к занятиям и хорошо усваивают пройденную тему.

Тов. Шестаков раньше не мог правильно отвечать на заданные вопросы. Теперь он умело составляет конспект, сжато записывает главные моменты из прочитанного материала, активно участвует в жизни партийной организации. Недавно парторганизация приняла тов. Шестакова в члены ВКП(б), как вполне подготовленного и способного оправдать высокое звание члена большевистской партии.

Хорошие успехи в учебе показывает и тов. Зыков. Это дает ему возможность успешно справиться с почетной обязанностью агитатора. Недавно он проводил беседу «Об охране социалистической собственности». Сейчас разъясняет рабочим доклад тов. Маленкова на XVIII Всесоюзной партийной конференции.

Эти слушатели являются примером для таких товарищей, как Игнатев и Сулов. Они не только плохо готовятся к учебе, но и часто пропускают занятия. Тов. Игнатев, например, в этом году из 5 занятий посетил только одно. Партийная организация, зная об этом, не принимает мер к недисциплинированным коммунистам.

Мы ставим себе задачу: добиться 100-процентной посещаемости и усвоимости всего пройденного материала. Будем оказывать больше помощи отстающим слушателям.

МЕРЗЛЯКОВА — руководитель кружка, инструктор политотдела Тагильского отделения по пропаганде.

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

Принятое решение надо выполнять

В докладе на XVIII Всесоюзной конференции ВМШ(б) тов. Маленков отметил, что на многих наших предприятиях совершенно недостаточно используется мощность оборудования, многие станки просто лежат на складах.

В этом отношении характерным является депо Свердловск-пассажирская. Для быстрейшего выпуска паровозов из ремонта решающее значение имеет нормальная работа заготовительного цеха по производству запасных частей для смены изношенных и совершенно негодных.

Казалось бы, руководители депо (начальник тов. Лубнин) должны принять все меры для полного использования производственного оборудования тем более, что большие перебои паровозов как в под'емном, так и в промывочном ремонте часто происходят из-за несвоевременного изготовления деталей.

Но в депо этим делом не занимаются. Имеющееся оборудование так, как полагается, не используется. В депо совершенно не используются три токарно-винторезных станка, строгальный станок, различные прессы.

Руководство депо считает, что эти станки нельзя установить из-за недостатка места. Когда-де здание будет расширено, тогда можно все оборудование пустить в эксплуатацию. Направляется вывод, что задержка паровозов в ремонте неизбежна, пока не расширят помещение цеха.

А тем временем простой паровозов в депо на ремонте систематически превышает норму. В январе простой паровозов на промывке составил 28,1 часа, в феврале — 23 часа, за половину марта — 34,5 при норме 12 часов.

ОЛИМПИАДА ХУДОЖЕСТВЕННОЙ САМОДЕЯТЕЛЬНОСТИ

30 марта в Тагиле состоится отделенческая олимпиада художественной самодеятельности, в которой примут участие кружки клубов и красных уголков отделения. Большое место отведено клубу

Кроме того, что в депо не установлен ряд станков, здесь и существующие используются совершенно неправильно. Так, 10 марта токарь т. Зубрицкий два часа потратил на подножку деталей, а в это время станок стоял. У токаря тов. Кузнецова станок пришел в такое состояние, что он обтачивает воронки инжекторов за 25 минут вместо 5 минут.

Запущенность станочного оборудования происходит потому, что в депо нет графика плано-предупредительного ремонта оборудования. Часть станков совершенно не имеет технических паспортов, а в ряде случаев паспорта не отражают действительного состояния оборудования.

Парторганизация депо (секретарь тов. Попов) в конце февраля, обсуждая материалы XVIII конференции ВМШ(б), приняла решение улучшить работу депо, в частности, уменьшить простой паровозов в ремонте путем лучшего использования оборудования.

Прошел месяц, а положение в депо не изменилось. Простой паровозов в малой промывке, например, с 15 февраля по 1 марта составил 34,5 часа вместо 12 часов по норме.

Качество ремонта также оставляет желать много лучшего. В январе и феврале 4077 часов паровозы стояли в депо на межпоездном ремонте.

Все это показывает, что в депо как руководство, так и парторганизация не приняли должных мер для выполнения собственных решений по лучшему использованию мощностей оборудования и паровозного парка, не сделали соответствующих выводов из решений XVIII конференции ВМШ(б).

В. ВАСИЛЬЕВ.

К чему привело забвение стахановских методов работы

В первые два месяца текущего года станция Свердловск-сортировочная несколько улучшила свою работу — имела почти нормальный парк вагонов, — что давало возможность соседним отделениям отправлять и вести по графику большое количество поездов. На станции был известный под'ем социалистического соревнования в честь XVIII Всесоюзной конференции ВМШ(б).

В настоящее время этот важнейший узел, как и в декабре, стал преградой для нормального движения поездов. Рабочий парк вагонов вырос вдвое больше нормы. Это привело к задержке поездов на подходах к узлу. За последние пять дней на полевых станциях, особенно с нечетной стороны, поезда простаивают по 4—5 часов, прежде чем их примут в узел. Для подтверждения этого можно привести факты задержки поездов только за одни сутки 14 марта. В этот день поезд № 951 два споловинной часа простоял на раз'езде Путевка,

затем час на Шарташе. Поезд № 1111 простоял около узла пять с половиной часов. Семь часов на полевых станциях простоял поезд № 653.

Дело дошло до того, что даже составы с углем простаивают около узла целыми часами. Например, 14 марта угольный маршрут № 5925 стоял бесцельно 6 часов, а № 5963 — четыре часа 17 минут.

Задержки поездов на подходах к Свердловску приводят к тому, что узел не получает вовремя паровозов для отправления встречных поездов и не имеет путей для приема.

Основным, что срывает нормальную работу станции Свердловск-сортировочная, является медленное формирование поездов. Стало обычным, что при наличии большого количества вагонов, готовы к отправлению бывает лишь два—три поезда. 15 марта было сорвано подряд три поезда из-за неготовности составов, а такие случаи бывают здесь ежедневно.

Таким образом, затруднения, которые испытывает сейчас узел, не новые — по существу повторяется то, что было в конце прошлого года.

Тогда, как известно, судьбу решили составительские бригады тт. Чистякова, Шалина, Тягунова и др., а вместе с ними и маневровые машинисты. Они широко применили метод Кожухаря в формировании поездов, и положение станции было выправлено.

Руководство станции заявило тогда, что оно всячески будет поддерживать эту стахановскую инициативу.

Значит, руководителям станции известны пути выправления работы. Но на деле получается довольно странное явление. Начальник станции тов. Иванов и некоторые другие работники считают, что сейчас, когда станция зашита, опыт тов. Шалина применять нельзя. Надо дождаться, когда положение с парком станет нормальным, и тогда применять опыт этого передового составителя. Это, несмотря на то, что тов. Шалин вместе с тов. Чистяковым, будучи в Смычке, Надеждинске, Гороблагодатской, когда эти станции

Собрание партийного актива

18—19 марта проходило собрание партийного актива Кагановичского района города Свердловска с докладом секретаря райкома тов. Ракитина об итогах XVIII Всесоюзной партийной конференции.

Тов. Ракитин в своем докладе подробно остановился на работе ряда предприятий промышленности и транспорта района, которые не выполняют государственных планов. Он подверг резкой критике хозяйственное и партийное руководство Свердловского отделения и узла. Свердловское отделение (начальник тов. Македонов и нач. политотдела тов. Кузнецов) не выполнило государственного плана за весь 1940 год и за январь—февраль 1941 года. Станция Свердловск - сортировочная парализует работу отделения и превратилась в барьер на всей дороге.

В своем докладе тов. Ракитин подверг резкой критике работу партийных организаций района. Политотдел Свердловского отделения работает крайне неудовлетворительно. Его стиль работы — канцелярский и формально-бюрократический. Вместо живой и оперативной работы, аппарат политотдела занимается канцелярщиной и собирает многочисленные сводки.

Парторганизация управления дороги (секретарь тов. Закатов) не организовала действенной борьбы за ликвидацию формально-бюрократических методов в руководстве аппарата. Командиры управления наводняют линию огромным количеством различных телеграмм.

На собрании выступило 20 человек. Выступающие критиковали недостатки хозяйственного и партийного руководства промышленностью и транспортом района, вскрывали причины и недостатки плохой работы.

На собрании выступил секретарь Свердловского обкома ВКП(б) по транспорту тов. Покровский, который подверг резкой критике плохую работу Свердловского отделения движения, паровозного хозяйства, Свердловского узла, а также аппарат управления дороги и работу райкома ВКП(б), поставив ряд задач перед партийным активом района.

Собрание актива приняло постановление, в котором целиком и полностью одобрило решения XVIII партийной конференции и приняло их к неуклонному исполнению.

С большим под'емом собрание приняло текст приветственной телеграммы великому вождю, учителю и другу всех трудящихся товарищу Сталину.

были защиты, доказал на деле, что только путем внедрения передовых стахановских методов можно добиться успехов в работе.

По существу на станции Свердловск-сортировочная пошли против передового метода в формировании составов.

Ничего не делается руководителями станции, в том числе и партбюро (секретарь тов. Волков), чтобы всемерно популяризировать опыт технического конторщика тов. Ярцевой и списычи тов. Бабайловой, которые своими стахановскими делами немало способствуют ускорению формирования поездов.

Вот те основные причины, которые привели к зашивке важнейшего узла дороги.

Партийная организация станции в конце февраля обсуждала решения XVIII партконференции. Начальник станции тов. Иванов и секретарь партбюро тов. Волков говорили на собрании, что они примут все меры, чтобы реализовать решения конференции, улучшить работу. Не видно этого. Общания остались пустыми фразами.

В. БУРЦЕВ.

ШКОЛА СТАХАНОВСКОГО ОПЫТА

ОПЫТ РАБОТЫ НА ЭКСКАВАТОРЕ-ДРАГЛАЙНЕ ППГ-31

В 1940 году наша бригада на экскаваторе ППГ-31, оборудованном драглайном, работала в Трифановском карьере на вскрыше балластного слоя и погрузке балласта в полувагоны. Несмотря на некоторые неудобства (глубокий забой до восьми метров и большой радиус выгрузки), бригада за 7 месяцев дала 218 процентов годового задания или 291,6 процента семимесячного плана. Мы сэкономили 1330 кг. смазочных материалов, не имели ни одной аварии.

СИЛА СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО СОРЕВНОВАНИЯ

Победа сама не приходит, ее нужно организовать — так учит тов. Сталин. У нас она была обеспечена, прежде всего, организацией действенного социалистического соревнования.

Однажды в последних числах мая приходит к нам на экскаватор с газетой «Гудок» начальник карьера.

— Вот здесь про успехи экскаваторщиков Зырянова и Худякова написано, — говорит он.

Прочли. Меня это, как говорят, задело за живое. Начал я соображать, что можно сделать с нашей машиной и людьми моей бригады, чтобы добиться таких успехов, как у тт. Зырянова и Худякова? Продумал все. Пришел к выводу, что машина может дать гораздо большую производительность; все зависит от того, как будут расставлены в бригаде люди, чтобы в соревновании добиться определенных успехов.

Созвали собрание бригады, пригласили начальника карьера, парт. ор. Обсудили весь процесс рабочего дня, подсчитали потери рабочего времени и в этих цифрах, как в зеркале, увидели свои недостатки. Оказалось, что на смену бригад тратится 20 минут рабочего времени, на трехкратный набор воды и топлива — по 20 минут, на разные неполадки во время смены — 20 минут... Итого — 1 час 40 минут.

Эти затраты времени очень большие. Необходимо было их сократить. На смену бригад решили затрачивать не больше 15 минут, набор воды и топлива производить на ходу. С этой целью удлинили водонаборный плант, уголь начали подавать ведрами на ходу машины.

Затем заключили договоры на социалистическое соревнование как индивидуальные, так и между сменами. Завели книгу сдачи и приема экскаватора при смене дежурств, вывесили на экскаваторе доску показателей, где записывали выработку каждой смены и заработок людей.

Результат не замедлил сказаться. На следующий же день производительность труда сразу повысилась. Машинист тов. Нижегородский дал 1073 кубометра, моя смена — 1113 при норме 480 кубометров. Выработку с каждым днем поднимали все выше и довели до 1213 кубометров в смену. 18 августа закончили первую годовую норму. Получили поздравительную телеграмму от заместителя наркома тов. Гоциридзе, в которой нам была объявлена благодарность.

В этот же день созвали бригадное совещание. Взяли обязательство к XXIII годовщине Великой Октябрьской социалистической революции выполнить вторую годовую норму. Досрочно, 21 октября, это обязательство выполнили.

СЛАЖЕННОСТЬ В РАБОТЕ БРИГАДЫ

Когда приступили к работе в карьере на вскрыше балластного слоя, получили первый наряд. Норма — 480 кубометров в смену.

Выхожу в первую смену. Мне докладывают: «Все готово, можно приступать к работе». Осмотрел машину, котел: все хорошо. Но нужно машину проверить еще на ходу, т. е. пустить ее в работу.

Помощник открывает пар, я вхожу в прогоняю машину и приступаю к загрузке ковша. Медленно его выношу и прислушиваюсь к звуку работающего

И. П. РАЧКОВ — бригадир экскаваторной бригады, награжденный значком «Почетному железнодорожнику».

механизма. Убедившись в полной исправности экскаватора, приступаю к нормальной работе, т. е. 2,5—3 экскавации (цикла) в минуту.

Закончена первая смена. Останавливаю экскаватор и объявляю: — Смена окончена. Приступай к сдаче машины.



Мой помощник тов. Власов берет шприц и смазывает механизмы. Помощник машиниста второй смены тов. Квасов молотком простукивает и осматривает машину, болтовое крепление. Кочегар чистит топку и готовит котел к сдаче второй смене. Я же в это время разговариваю со сменным машинистом о состоянии машины, указываю, на что ему следует обратить внимание при работе. Шофер тут же подвозит воду к экскаватору, углевоз — уголь. На эти операции уходит 20 минут.

Когда начала работать вторая смена, я с мастером пошел замерять вынутую землю. Подсчитали. Получили результат — 517 кубометров при норме 480.

Машинист тов. Нижегородский в свою смену дал 514 кубометров. Благодаря слаженности в работе бригады и тому, что каждый знал свое определенное место, свои обязанности и стремился их четко выполнять, выработка постепенно увеличивалась и достигла 860 кубометров в смену. А затем мы достигли еще более высоких показателей — 1213 кубометров в смену.

МОЙ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ ПРОЦЕСС

Конструктивный расчет экскаватора при работе драглайном и повороте до 120 градусов — 2,5 экскавации в минуту. Я и мой сменный машинист тов. Нижегородский производили до пяти экскаваций в минуту.

Чтобы было яснее, следует подробнее рассказать технологический процесс экскавации (цикла). Когда производжу передвижку экскаватора, рассчитываю, чтобы вертикальное падение ковша от центра рабочего блока стрелы было дальше точки начала набора ковша метра на три. При дальнейшем разборе технологического процесса экскавации будет понятно, какое большое значение имеет это условие. Разберем все по порядку.

Когда я высыпал из ковша грунт, поворачиваю стрелу обратно к месту загрузки ковша, включаю паровой тормоз вспомогательного (подъемного) барабана, одновременно включаю тормоз главного (тягового) барабана и, не перекрывая регулятор, даю тихий ход. Экскаватор поворачивается, подъемная машина работает с включенным тяговым барабаном. Следовательно, тяговый трос наматывается на барабан и

тянет за собой ковш. Не доводя стрелу до точки загрузки ковша, поворотный рычаг ставлю на центры, экскаватор далее поворачивается по инерции, что создает мне экономию пара, а стало быть и топлива. Одновременно с переводом поворотного рычага на центры, начинаю травить ковш. Он падает на нужную точку. Продолжающийся по инерции поворот машины останавливаю при помощи легкого контрпара.

Так как подъемная машина наматывает трос на барабан, мне осталось только, как говорят машинисты, добавить регулятора, т. е. открыть побольше пара, чтобы машина сильнее тянула, протянуть ковш метра три, и он уже полон.

В это время подъемные цепи держу туго натянутыми и, как только ковш наполнен, не прикрывая регулятора, быстро переключая тормоза, т. е. тяговый выключаю, а подъемный включаю. А ведь многие машинисты обычно это делают строго последовательно, теряя время, то есть сначала выключают тяговый тормоз, затем включают подъемный и только тогда открывают регулятор.

Ножные тормоза в это же время переключают наоборот: когда наполняется ковш, я придерживаю вспомогательный (подъемный) барабан; когда же ковш полный и я приступаю к его подъему, то вспомогательный барабан освобождаю, а тяговый придерживаю.

Ковш пошел на подъем. Даю поворот. Немного не доводя стрелу до центра выгрузки, поворотную останавливаю. Ковш по инерции доходит до точки выгрузки. Опрокидываю его и поворотную даю обратно. Затем приступаю к следующей экскавации (циклу), как описано выше.

ПРОМЫВКА И ТЕКУЩИЙ РЕМОНТ

Для того, чтобы закрепить достигнутое, повседневно добиваться новых успехов, необходимо бесперебойное и четкое действие каждого механизма. А это всецело зависит непосредственно от экскаваторной бригады, от того, как она будет следить за машиной, предупреждать ее от порчи и аварий.

Как я предупреждаю экскаватор от порчи и аварий?

До промывки я все дефекты и недостатки в работе экскаватора записывал в свой блокнот. Когда всей бригадой выходим на промывку, я по своим записям даю задания и на ремонт механизмов.

Распределяю работу для каждого члена бригады отдельно с указанием времени на выполнение задания. В процессе ремонта консультирую каждого члена бригады, если нужно — помогаю, показываю на примере, как следует выполнять работу.

После окончания работы принимаю весь ремонт с оценкой качества его производства. Оценку ремонта объявляю всей бригаде. В результате такого мероприятия каждый член бригады стремится выполнять свою работу быстро и на «отлично».

Бывали случаи, что устранение некоторых дефектов не могло быть отложено до промывки, и для того, чтобы не допустить аварии и остановки экскаватора, требовалось устранить дефект заблаговременно. В таких случаях я давал задание машинисту тов. Нижегородскому и его помощнику устранить дефект после смены или перед сменой; если он работает во второй смене, то значит должен устранить неисправность после окончания работы, если работает в первую смену — дефект должен быть устранен до начала работы. Так же устраняю неполадки в работе машины и я с помощником. Экскаватор при таком методе ремонта всегда к началу работы был исправным.

В заключение следует сказать, что, если хранить машину, как зеницу ока, то никаких случайных дефектов не будет. Главное — в профилактике, в ежедневном любовном уходе за машиной.

ПУТЕВОЕ ХОЗЯЙСТВО

Накануне страдной поры

Если путейцы 10 околотка 4 дистанции пути, при помощи домохозяек успешно справились со снегоборьбой в зиму 1940-41 года, то теперь им предстоит проделывать не менее важную работу по пропуску весенних вод. В период подготовки к водоборьбе требуется: вырыть кюветов 22050 погонных метров, нагорных канав — 2475 метров, открыть 14 труб, изготовить 200 фашин, 13 лотков, иметь 175 кувей и 50 кубометров балласта.

В прошлом году мы начали вскрытие кюветов с 18 марта; ввиду дружного таяния снега нам пришлось работать, объявив штурм. Из-за неподготовленности многое было не предусмотрено. В 1941 году, во избежание былой горячки, вскрытие кюветов мы начали с 1 марта, т. е. на 18 дней раньше, чем в прошлом году. Работа будет закончена в ближайщие день-два. Канавы и трубы будут открыты также своевременно. Почти все подготовительные работы по водоборьбе на околотке выполняют домохозяйки — жены наших путейских рабочих, которые группами в 20—25 человек ежедневно выходят на работу. Особенно хорошо работают 2, 3, 4 бригады, а у бригадира тов. Рагуева женщины уже выкопали кюветы к 10 марта.

Мобилизуя все свои силы, коллектив 10 околотка сможет успешно справиться с пропуском весенних вод.

Ответственные задачи стоят перед нами и в деле подготовки к летним путевым работам. Общеизвестно, что Асбестовская ветка, а в том числе и километры 10 околотка находятся в очень плохом состоянии.

В прошлом году была произведена значительная работа по приведению пути в надлежащий порядок. Средний ремонт производился скоростным методом. Армия рабочих в 400—700 человек выполняла по 3, 4 и 7 километров в день сплошной подъемки и выправки пути. Активно помогали путейцам колхозники и домохозяйки.

Несмотря на преимущества скоростного метода ремонта, имелись

Почему в Сотрино срывается погрузка

Коллектив станции Сотрино борется за досрочное выполнение мартовского плана погрузки. В отдельные дни погрузка достигает 110—130 процентов к плану и даже больше.

Возможности для этого есть. Беда лишь в том, что руководители Надеждинского отделения не уделяют должного внимания своей станции, не помогают ей. Вот факты. Уже несколько дней стоят на станции транзитные вагоны, которые мешают маневровой работе, но отделение их не убирает. Например, 13 вагонов стоят с 8 марта, а диспетчеры, несмотря на просьбу работников станции, не посылают паровоз для того, чтобы убрать эти вагоны.

13 марта работа станции была совершенно парализована. На ветке мехлесопункта было 37 вагонов груза. На станцию принять их было некуда. И они простояли более

в работе и крупные недостатки. Служба пути несвоевременно и не в достаточном количестве засыпала материал: балласт, шпалы, подкладки, костыли, противоугоны. Этим задерживалось выполнение плана, снижалось качество ремонта, удорожались работы. Со стороны руководства дистанции не было достаточного контроля за качеством ремонта, а поэтому отдельные километры имели ряд недостатков.

В 1941 году предстоит отремонтировать на Асбестовской ветке средним ремонтом 19 километров, 6 из них — на 10 околотке. Подготовка к работам нужно вести сейчас же.

У меня на околотке ремонтируется весь летний инструмент для работы, имеется в наличии подкладок III-а — 4000 штук, противоугонов — 516, шпал — 364 штуки. Дистанция обещает перекинуть с 7 и 9 околотков комплект подкладок, костылей и накладок. Так что скреплением для выполнения работ околоток будет обеспечен. Потребуются новых 7000 штук шпал. Шпалы для работ нужно закладывать сейчас же с таким расчетом, чтобы с 15 апреля приступить к замене негодных, а с 1 мая давать балласт. При этом уже в мае можно будет закончить весь средний ремонт шести километров скоростным методом.

Руководству 4-й дистанции пути нужно сейчас же заняться организацией колонны, подготовить весь необходимый инвентарь, жилища, постельные принадлежности, заняться набором рабочей силы и подбором командного состава колонны, подготовить план и график работы, чтобы не допустить былых неразберихи и толкучки. А вот служба пути все еще не спустила дистанции точные кредиты и не торопится с посылкой шпал и других материалов.

Только своевременная подготовка к летним работам может обеспечить быстрое выполнение плана среднего ремонта, хорошее качество работы, наименьшие затраты средств.

А. МАЗУНИН — дорожный мастер 10 околотка 4-й Баженовской дистанции пути.

370 часов. Из-за этого пришлось отказаться даже от порожняка под погрузку.

Сообщали об этом врид. начальника отделения тов. Ткаченко, начальнику политотдела тов. Громову, дежурному по отделению. Наконец, диспетчер послал резервом паровоз. Часть груза отправили. Но только успели отправить 11 вагонов, как диспетчер сообщил, что на станцию Сотрино направляется порожняк и транзитный груз. В результате — к 18 часам станция оказалась забитой вагонами. Дошло до того, что нельзя стало принимать и отправлять поезда.

Суточную норму вагонов диспетчеры подают на станцию нерегулярно, пачками. А это влияет на всю работу станции и на грузовую — в особенности.

Д. ВОЛОЖЕНИНОВ — лесовод ст. Сотрино.

Обзор иностранных телеграмм

ВОЙНА В ЕВРОПЕ И АФРИКЕ. — ВЫСТУПЛЕНИЕ ЧЕРЧИЛЛЯ

Как сообщается в сводке германского командования, в ночь на 19 марта крупные силы германской авиации произвели налет на военно-промышленные объекты Англии. Сильной атаке подвергся город Гулль, на который было сброшено большое количество фугасных и зажигательных бомб. Гулль — один из крупнейших английских морских портов. Расположен на северо-востоке Англии в графстве Йорк. До войны Гулль являлся главным пунктом торговли с Северной Европой и по размерам оборота уступал лишь Лондону и Ливерпулю. Агентство Рейтер связывает бомбардировку Гулля с тем, что немцы намерены в настоящее время сконцентрировать удар против английского торгового судоходства.

Агентство Рейтер передает, что в результате бомбардировки, предпринятой в ночь на 18 марта самолетами английской береговой обороны, в промышленных районах и доках Вильгельмсхафена и Бремена произошли многочисленные взрывы и возникли пожары. В ночь на 19 марта соединения английской авиации совершили налет на морские порты Северной Германии.

18 марта на албанском фронте наступило относительное затишье. Итальянцы пытались предпринять атаки местного характера. Однако, отмечается в коммюнике верховного командования греческой армии, они были отбиты с большими для них потерями.

В Северной Африке положение без перемен. Итальянские самолеты бомбардировали мотомеханизированные части англичан.

Английские войска, оперирующие в Абиссинии, заняли, согласно коммюнике английского командования на Ближнем Востоке, Джиг-Джига. Город Джиг-Джига лежит на перекрестке дорог, ведущих из Итальянского и Британского Сомали в Абиссинию. Занятие Джиг-Джига дает англичанам возможность получить подкрепления из Британского Сомали и создает прямую угрозу Диредауа.

В Эритрее, в районе Керена, итальянские части, согласно сводке итальянского командования, перешли в контратаку и нанесли английским войскам значительные потери.

Как передает агентство Рейтер, 18 марта в Лондоне, на банкете англо-американского общества выступили с краткими речами новый американский посол в Англии Джон Винант и английский премьер-министр Черчилль. В своей речи Винант повторил заверение Рузвельта об оказании Англии помощи со стороны США. В ответной речи Черчилль сказал:

— Присходящая сейчас битва за Атлантический океан должна быть решительно выиграна. Не только германские подводные лодки, но и германские крейсера находятся в Атлантическом океане и потопили некоторые из наших судов, шедшие без охраны. Корабли противника проникли на запад вплоть до 42 меридиана. В Атлантическом океане ведется ожесточенная и неослабевающая борьба за обеспечение бесперебойного снабжения Англии боеприпасами и продовольствием, без которых военные усилия в Англии и на Ближнем Востоке не могут поддерживаться. Наши потери, сказал далее Черчилль, увеличились, но мы прилагаем все усилия к тому, чтобы должным образом встретить потенциальную смертельную опасность.

Комиссия по ассигнованиям американской палаты представителей одобрила законопроект об ассигновании 7 млрд. долларов на осуществление программы, предусмотренной законом о передаче в аренду или займы вооружения.

Дорожное совещание медработников

12—13 марта проходило совещание медицинских работников нашей дороги, на котором присутствовало около 200 человек. Совещание с удовлетворением отметило значительное снижение заболеваемости и травматизма среди железнодорожников. Заболеваемость с временной нетрудоспособностью в сравнении с 1938 годом снижена на 32,1 проц., средняя продолжительность одного случая снижена на 6,9 проц. Сейчас на дороге растет число отличников медицинской работы, их 431, кроме того, насчитывается 467 ударников.

Деловая критика, развернутая на совещании, помогла вскрыть ряд недостатков в работе лечущих учреждений, в первую очередь в аппарате Дорсанотдела. С особой остротой были поставлены вопросы борьбы за культуру на производстве и в быту, за культуру медицинского труда, за повышение качества медицинской помощи.

Вскрыты причины еще нередкой заболеваемости железнодорожников: поздняя диагностика и обработка очагов инфекции, невыполнение плана прививок, отсутствие нужной связи между лечебно-реабилитационными и общественными, партийными организациями и прочее. Намечены практические мероприятия по улучшению медицинской помощи. Лучшие лечебные учреждения дороги: врачебный участок Камышлов (руководитель тов. Беляев), детские ясли завода имени Воеводина (зав. тов. Баженова), изопробункт в Свердловске (нач. тов. Чупин). — получили на совещании красные знамена и денежные премии.

ЛУЧШИЙ ОТДЫХ

38 железнодорожников в первом квартале этого года отдыхали на южных и местных курортах, многие побывали в домах отдыха. На курорте в Сочи провел свой отпуск врач-участник станции Смычка т. Есаулков, в Эссентуках — техник связи тов. Дружинин, в Чебаркуле — кузнец путейско-ремонтного завода тов. Овчинников.

В апреле, мае и июне на курорты будет послано еще 43, а в дома отдыха 140 железнодорожников.

В буфете Свердловского вокзала

Счетовод буфета Свердловского вокзала Филленков явился на работу в пьяном виде. Старший бухгалтер производственной группы Кононенко взял под свою защиту пьяницу Филленкова и допустил его до работы. Когда об этом узнали, то был составлен проект приказа, в котором старшему бухгалтеру Кононенко за укрывательство прогульщика объявили выговор. Но директор буфета тов. Юферов взял под защиту старшего бухгалтера. Он изменил формулировку в приказе и написал: «Надо разъяснить старшему бухгалтеру тов. Кононенко, что в пьяном виде до работы допускать нельзя» (?!).

Семейственность — вот что руководит большинством работников буфета. Тов. Юферов не хотел обидеть и и. о. заместителя заведующего производством тов. Попова, который сделал прогул. Видя, что его защищает директор, дезорганизатор производства Попов 8 марта явился на работу пьяным.

Расшатанность трудовой дисциплины, элементы семейственности приводят к плохим последствиям. Буфет, как и прежде, не удовлетворяет потребности пассажиров. Обеды приготавливаются низкого качества, ассортимент блюд мал.

Пассажир уходит неудовлетворен-



Активистки-домохозяйки, инициаторы борьбы за чистоту на производстве. Слева направо: тт. БАЛАБАЕВА Э. Я. (станция Смычка) и БУРДАКОВА А. Л. (депо Н.-Тагил). Фото В. Лежнина.

Домохозяйки шефствуют над общежитием

Активистки-домохозяйки электродепо Свердловск — сортировочная взяли шефство над рабочим общежитием. При помощи активисток для общежития приобретено новое оборудование.

12 марта домохозяйки тт. Ситникова, Шакина, Сащенко, Тюрина А. вместе с уборщицами тт. Тюриковой и Оречк привели в культурный вид комнаты мужского общежития. Подобрали кровати одного формата, одеяла одного цвета, положили новые матрацы, подушки, вымыли окна, расставили цветы. Сейчас комнаты приняли совершенно иной вид.

14 марта активистки привели в порядок и остальные комнаты общежития.

Партийной и комсомольской организациям нужно наладить массовую и воспитательную работу среди живущих в общежитии. ПРОКУРАТОВА.

Примеры бдительности

С разезда Северка отправлялся поезд № 1005. Дежурный по разезду тов. Овчинников заметил в составе груженную лесом платформу, стойки которой лопнули, и груз оказался сдвинутым. Это угрожало безопасности движения. Тов. Овчинников немедленно дал сигнал остановки, но поездная бригада не заметила его, и поезд ушел. Тогда тов. Овчинников вызвал дежурного по станции Хрустальная и предупредил его.

В Хрустальной платформе отцепили. Возможная авария была предотвращена.

КАЛИНИН — начальник разезда Северка.

Начальник Кушвинского восстановительного поезда тов. Леонов Н. Г. является общественным ревизором по безопасности движения поездов. Он проявляет исключительную бдительность. В феврале при осмотре поезда тов. Леонов обнаружил 12 вагонов с дефектами, угрожающими безопасности движения. Все вагоны были отцеплены для ремонта.

Начальник дороги, отмечая высокую бдительность, проявленную тов. Леоновым при выполнении обязанностей общественного ревизора, приказал выдать ему денежную премию в сумме 200 рублей.

Проходя по путям вблизи станции Шали, рабочий тов. Боровских заметил лопнувший рельс и принял меры к тому, чтобы предупредить об этом бригадира пути. Рельс был своевременно заменен. Тов. Боровских объявлена благодарностью. М. ГИЛЕВ.

4 марта старший осмотрщик Кузнецкого вагонного участка тов. Топтыканов, принимая сходу поезд № 2, обнаружил у вагона-ресторана лопнувший бандаж. Вагон отцепили. За проявленную бдительность и предотвращение возможной аварии тов. Топтыканов приказом начальника дороги премирован 100 рублями.

Старший стрелочник станции Крутиха тов. Вяткин проявляет бдительность в своей работе. Недавно он обнаружил лопнувший рамный рельс. Поезд, который следовало пропустить по этому пути, был задержан.

Тов. Вяткин готовится сейчас к экзаменам на дежурного по станции. ЧЕРЕМНЫХ.

10 февраля на разезде Бахметский старший стрелочник тов. Салманов обнаружил в пятке пера лопнувший рельс. Об этом он немедленно доложил начальнику разезда тов. Гусеву. Поезд, находившийся в это время в пути следования, был пропущен по другому пути.

В своем приказе зам. начальника дороги тов. Красных, отмечая проявленную бдительность и добросовестное отношение к порученному делу, объявил тов. Салманову благодарность с выдачей денежного вознаграждения в сумме 100 рублей.

Новинки технической литературы

ТОЛСТОЙ А. — МЕТОДЫ УСТРАНЕНИЯ НЕРАЦИОНАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПРИ СОСТАВЛЕНИИ ОПЕРАТИВНЫХ ПЛАНОВ

Трансжелдориздат, 1941 год. 102 стр., цена 2 р. 50 к.

Большим резервом железнодорожного транспорта является упорядочение планирования перевозок, устранение нерациональных и сокращение дальности перевозок. В условиях бурного роста социалистического хозяйства, когда оно предъявляет транспорту все новые и новые требования, наличие нерациональных перевозок является абсолютно нетерпимым.

В этой книге даются виды нерациональных перевозок, методы нахождения наименьшего суммарного пробега грузов, анализ грузопотоков. В ней изложены методы прикрепления пунктов отправления к пунктам назначения с точки зрения устранения нерациональных, излишне дальних, встречных и других перевозок. Книга предназначена для работников, работающих в области оперативного планирования перевозок.

МИХЕЕВ А. П. — ОРГАНИЗАЦИЯ ПАРОВОЗНОГО ХОЗЯЙСТВА И ЭКСПЛУАТАЦИЯ ПАРОВОЗОВ

Трансжелдориздат, 1941 год. 256 стр., цена 6 руб.

В книге дано описание эксплуатации паровозов и организации паровозного хозяйства. Подробно освещены вопросы составления графика оборота и организации работы паровозов и паровозных бригад по графику. Рассмотрены также вопросы безопасности движения и ликвидации последствий крушений и аварий.

Книга утверждена ЦУУЗ НКПС в качестве учебного пособия для слушателей средне-технических курсов по подготовке техников первого класса и может служить практическим руководством для работников отделений паровозного хозяйства и паровозных депо.

Книга снабжена схемами и рисунками.

КАРТАШЕВ Н. И. — КУРС ПАРОВОЗОВ. ЧАСТЬ I. ПАРОВОЗНЫЙ КОТЕЛ

Трансжелдориздат, 1941 год. 528 стр., цена 12 руб.

В книге дано описание различных конструкций паровозных котлов, приведены способы определения главных размеров котла на основе нового метода теплового расчета; рассмотрены виды модернизации паровозов: пылеугольное отопление, водоподогрев в тендере и воздухоподогрев.

Книга утверждена Управлением учебными заведениями НКПС в качестве учебного пособия для студентов вузов железнодорожного транспорта.

Книга снабжена рисунками и чертежами.

Ответственный редактор В. К. ХАПУГИН.

Открыт прием подписки с апреля на 1941 год на газеты:

Наименование газет	Периодичность в неделю	Подписная цена			
		9 мес.	6 мес.	3 мес.	1 мес.
«Правда»	7	35—10	23—40	11—70	3—90
«Ком. правда»	6	30—15	20—10	10—05	3—35
«Известия»	6	30—15	20—10	10—05	3—35
«Уральский рабочий»	6	30—15	20—10	10—05	3—35
«Труд»	6	30—15	20—10	10—05	3—35
«На смену»	3	15—30	10—20	5—10	1—70
«Красная звезда»	6	30—15	20—10	10—05	3—35
«Боев. подготовка»	3	15—30	10—20	5—10	1—70
«Путевка»	2	10—35	6—90	3—45	1—15

Подписка принимается установленным порядком уполномоченными издательства «Путевка» на узлах и станциях.

Издательство «Путевка».

АДРЕС РЕДАКЦИИ: Свердловск, ул. Челюскинцев, Управление ж. д. 3-й этаж, комнаты №№ 351—355. ТЕЛЕФОНЫ: АТС № Д1-16-31, через коммутатор Управления дороги: секретариат редакции—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.