

ПУТЕВКА

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

№ 25 (2018)

Вторник, 25 марта 1941 г.

Год издания 8-й

Выходит по вторникам и пятницам

Цена 10 коп.

ПРОВЕДЕНО 39 ТЯЖЕЛОВЕСНЫХ ПОЕЗДОВ

Машинисты электровозов депо Свердловск-сортировочная комсомольцы тт. Бармин, Бердников, орденосеи тов. Дьячков, тов. Лоскутов и многие другие систематически водят тяжеловесные поезда с перевыполнением нормы технической скорости.

14 марта машинист тов. Бармин провел поезд весом 1920 тонн при норме 1800 по участку Свердловск-сортировочная — Смычка с технической скоростью 43,3 километра в час при задании 39,2. 17 марта машинист тов. Лоскутов по этому же участку провел

поезд весом 2000 тонн с перевыполнением нормы технической скорости на 6,5 километра в час.

Всего машинисты-стахановцы за 18 дней марта провели 39 тяжеловесных поездов и перевезли сверх нормы 11.772 тонны груза.

Правильно учитывать и полностью использовать оборудование

Решения XVIII Всесоюзной партийной конференции требуют от каждого хозяйственного руководителя правильного ведения хозяйства, учета и полного использования оборудования, инструмента, сырья и материалов.

Экономически анализировать работу предприятия, следить за его ритмом, оперативно исправлять недостатки — первейшая обязанность хозяйственного и политического руководителя. От того, насколько правильно используется оборудование, как поставлены вопросы экономики, учета и технологической дисциплины, зависит выполнение государственного плана.

Наша дорога продолжает не выполнять государственный план погрузки и выгрузки. Одной из основных причин этого является крайне низкое использование техники, оборудования и, главным образом, паровозов и вагонов.

Постоянно завышенный рабочий парк вагонов и горячий парк паровозов не дает возможности выполнять заданные измерители и, в первую очередь, время оборота и расстояние пробега в сутки. Так, например, мощные паровозы новых конструкций в депо Свердловск-пассажирская (начальник тов. Лубин) используются на полезной работе в движении в среднем не больше 7 часов в сутки. А дорога в целом при рабочем парке вагонов больше ста процентов к норме не выполняет государственного плана погрузки.

При исключительно плохой организации грузовой работы на дороге, особенно на фронтах погрузки и выгрузки, такое оборудование, как подъемные краны и транспортеры полностью не используются. В течение двух декад марта из десяти транспортеров были использованы в работе только три. Дизельный кран на сортировочной платформе станции Свердловск-сортировочная только за 6 дней в марте имел 54 часа простоя, при чем простой этого крана меньше двух часов совершенно не учитываются. А паровой кран № 225 в дорожных колесных мастерских за две декады марта из 480 часов был занят на работе только 168 часов. О каких же темпах в грузовой работе можно говорить при таком варварском использовании оборудования? И хуже того, за такую «работу» никто не спрашивает ответа ни с начальника грузовой службы тов. Николаева, ни с начальника сортировочной платформы тов. Иванова, ни с других ответственных командиров.

Плохо используется и деповское оборудование на нашей дороге. Ценное оборудование, станки и агрегаты лежат на складах, не используются в цехах. В Богословских мастерских, например, новый зуборезный станок, очень портативный и удобный с декабря 1940 года совершенно не используется лишь только потому, что моторы станка не соответствуют напряжению в рабочей сети. А мощный радиальный сверлильный станок для специальных крупных котельных работ стоит в депо Надеждинск и не используется неизвестно с какого времени.

Эти факты говорят о том, что на нашей дороге отсутствует подлинная борьба за использование производственных мощностей особенно со стороны многих руководителей хозяйств. Кроме того, этому способствует плохой учет оборудования и всяких материальных ценностей на предприятии.

Немедленно покончить с расточительностью — первейшая задача всего коллектива нашей дороги. Прежде всего за наведение порядка в этом деле должны взяться руководители хозяйств.



Пневматик под'емочного цеха электродепо Свердловск-сортировочная тов. ВЕРЕЩАГИН А. Т. обеспечивает высокое качество ремонта. Фото В. Лежнина.

Соревнование бригад угольщиков

В Свердловском складе топлива бригада по подаче угля на паровозы тов. Гурьева закрепляет успех, достигнутый в социалистическом соревновании имени XVIII Всесоюзной партийной конференции. За первую декаду марта она выполнила производственное задание на 210 процентов. Не снижается темпов и сейчас, в последней декаде марта.

Бригада тов. Гурьева попрежнему удерживает первенство в социалистическом соревновании среди бригад Свердловского угольного склада. Податчики топлива тт. Бармин, В. Булатов, И. Родин, А. Бошерин дают высокую производительность труда. Они сумели добиться высокого звания стахановской бригады.

Второе место в социалистическом соревновании занимает бригада тов. Рябова.

ДЕЖУРНЫЙ ПО ГОРКЕ СЧИТАЕТ ВАГОНЫ...

Если внимательно присмотреться к дежурным по горке станции Смычка, то оказывается, что они очень мало занимаются непосредственно руководством по формированию составов. Чем же они тогда заняты? Разыскивают порожняк, считают вагоны, находящиеся на станции, ищут вагоны со стопкранами.

В ночь с 8 на 9 марта дежурным по горке был тов. Васильев. Но он не находился на своем посту, пр руководил работой горки, не держал связи с составителями, не боролся за быстрое формирование составов. Он выяснял, по заданию маневрового диспетчера

Борются за досрочное выполнение плана погрузки

Коллектив станции Свердловск-товарная план погрузки в феврале значительно перевыполнил. Смена дежурного по станции кандидата партии тов. Кропатухина завоевала красное переходящее знамя.

В марте социалистическое соревнование между работниками станции развернулось с новой силой. Партийная и хозяйственная организации организовали коллектив на борьбу за равномерную ритмичную работу, на выполнение плана каждый день по всем важнейшим грузам. Прошедшие две декады марта показали, что коллектив успешно справляется с поставленной перед ним задачей. План погрузки за 20 дней выполнен на 112 процентов, а по важнейшим грузам — муке на 130 процентов. План по погрузке металла также перевыполнен.

Впереди в соревновании попрежнему идет смена т. Кропатухина. Смена сумела организовать быструю разборку и формирование поездов, подачу вагонов к фронтам погрузки. Составитель смены тов. Земцов и сцепщик тов. Шинин производят разборку поездов за 20—25 минут при норме 38 минут. В полтора раза сократил время на разборку составов и стахановец-составитель тов. Резвых.

Успешно справляется с заданием и коллектив грузчиков, ко-

торым руководит коммунист тов. Ильин. Большинство грузчиков взяли на себя обязательство выполнить задание на 150 процентов. Бригады тт. Неуймина, Удачина, Засыпкина ежедневно выполняют сменное задание на 170—250 процентов.

Быстрая погрузка и выгрузка во многом зависит от бесперебойной работы подъемных механизмов. Машинисты под'емочного крана члены ВМ(б) тт. Воронин и Суворов по-лунински ухаживают за кранами. Они с октября прошлого года не ставили своих кранов на межпромысловый ремонт. 4 марта, когда они поставили машину в промывку, то своими силами произвели замену поршневых колец, ремонт инжектора, поворотного тормоза и других ответственных частей.

В течение декабря, января и февраля работали без ремонта крана машинисты-лунинцы тт. Белоносов и Бабичук. В последнюю промывку они также своими силами произвели ремонт крошителей, замену ходовых шестерен и весь текущий ремонт.

Так отвечает коллектив станции Свердловск-товарная на решения XVIII партийной конференции.

П. ЕГОРЫЧЕВ — редакция газеты «Свердловский железнодорожник».

ОБЯЗАТЕЛЬСТВО ВЫПОЛНИЛИ

В конце февраля, обсуждая доклад тов. Маленкова на XVIII партийной конференции, рабочие автоматного цеха вагонного участка Свердловск-сортировочная подвергли резкой критике свою работу, указав на то, что цех систематически не выполняет производственных измерителей.

На этом же собрании коллектив котельщиков взял обязательство резко поднять производительность труда, развернуть социалистическое соревнование и выполнить

к 17 марта месячную программу. Под руководством бригадиров тт. Безукладникова и Михалева обязательство выполнено с честью. Кроме того, решено сверх плана до конца месяца оборудовать автосцепкой 10 вагонов.

Высоких показателей производительности труда достигли тт. Данков, выполнивший программу на 360 процентов, Фадеев, Мехрюков и Леонов, давшие по 250 процентов плана, и другие.

А. ДЕПУТАТОВ.



Токарь электродепо Свердловск-сортировочная тов. ЧЕКУШКИН А. В. выполняет задание на 200—300 процентов. Фото В. Лежнина.

ДОСРОЧНОЕ ВЫПОЛНЕНИЕ КВАРТАЛЬНОГО ПЛАНА

Высоким трудовым подъемом отвечают рабочие вагонного участка Свердловск-пассажирская на решения XVIII партийной конференции. Коллектив цеха годового ремонта товарных вагонов 21 марта выполнил мартовский план. Квартальный план перевыполнен на 16 вагонов. В оставшиеся девять дней марта вагонники взяли обязательство выпустить сверх программы 24 вагона.

СТОПРОЦЕНТНОЕ ОТПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДОВ

Соревнование диспетчерских коллективов помогло диспетчеру Полевского участка Камышловского отделения тов. Меньшенину выдвигнуться по работе на одно из передовых мест в своем коллективе. Он оперативно командует на участке движением поездов, подачей вагонов под выгрузку и погрузку.

22 марта тов. Меньшенин обеспечил стопроцентное отправление поездов со станций всего участка; 99 процентов поездов проследовали по участку по расписанию. Участковая скорость этих поездов оказалась выше нормы почти на 4 километра в час.

мер, 6 марта маневровый диспетчер тов. Шатунов увел осадочный паровоз, несмотря на то, что нужно было раслустить через горку пять составов.

На заявление дежурного по горке тов. Голубева, что паровоз нужен для осадки вагонов, тов. Шатунов ответил: «Я командир и куда хочу, туда и погону паровоз». Своим неразумным решением тов. Шатунов внес дезорганизацию в работу горки и подгорочных составителей.

Только благодаря инициативе дежурного по горке тов. Голубева и старшего башмачника тов. Кочеткова все составы были разобраны. Осадку вагонов они произвели горочным паровозом.

Кроме того, в эту же ночь составитель т. Галактионов не обеспечил четкое формирование поездов. Но тов. Шатунов, зная, что формирование происходит медленно, не принял мер к оставлению осадочного паровоза. В то же время формирование поездов можно было ускорить горочным паровозом.

Эти примеры говорят о том, что командиры станции не занимаются правильным использованием маневровых средств, дежурные по горке в течение всей смены вынуждены перестраивать план работы, что отражается на работе всей станции. Начальник станции тов. Капинос, зная об этих фактах, не принимает мер к обеспечению четкой, слаженной работы.

В. И.

НА ТЕМЫ ДНЯ

Чутко относиться
к жалобам трудящихся

Нарком тов. Л. М. Каганович неоднократно подчеркивал в своих приказах о том, чтобы руководители хозяйственных, партийных и профсоюзных организаций железнодорожного транспорта чутко, внимательно и заботливо относились к письмам и жалобам трудящихся. Этому вопросу огромное внимание уделяют партия и правительство.

Между тем, на нашей дороге отдельные руководители хозяйственных единиц продолжают пренебрежительно относиться к запросам трудящихся масс. Как правило, начальники служб управления дороги лично не занимаются разбором заявлений и жалоб, переложив это дело на второстепенных лиц. Особенно неблагоприятно в паровозной службе (начальник службы тов. Ионин). Здесь процветает формально-бюрократическое отношение к жалобам трудящихся. Что стоит, например, такой факт: заявление помощника машиниста Верхотурского депо тов. Черемных о выдаче ему права управления паровозом «рассматривается» в отделе кадров с марта прошлого года. Заявление тов. Мельникова — бывшего машиниста депо Свердловск-пассажирская 31 день пролежало без движения.

В управлении делами жалобы и заявления не регистрируются и не учитываются. Заявления отлеживаются у управделами тов. Власовского, а последний, как правило, ответа не дает. Такая участь, например, постигла заявление т. Дегтевой о не предоставлении ей квартиры. Заявление пролежало с 7 декабря прошлого года.

Некоторые работники служб, чтобы отделаться от писем, только пересылали их в соответствующие инстанции, но беспокоясь об их судьбе. Взять, к примеру, тов. Фомина — инспектора паровозной службы. Он «направил» заявление машиниста Иринкова в Тюменское депо еще 11 декабря прошлого года. И на этом свою миссию считает законченной.

Примеру руководителей служб следуют и работники линии. Руководитель Егоршинского депо все еще собираются рассмотреть заявление тов. Носкова. А письмо было направлено 23 декабря 1940 года.

Бесконтрольность, отсутствие учета писем приводит к таким фактам. Зам. начальника службы движения т. Попов «утерял» корреспонденцию из газеты. Утерел, видимо, потому, что в ней содержалась критика нечеткого командования... тов. Попова.

Надо решительно покончить с фактами нетерпимого отношения к жалобам и письмам трудящихся. Партийные, профсоюзные и комсомольские организации должны навести порядок в этом деле и обеспечить постоянный контроль за прохождением писем, за их действительностью.

Улучшить хранение и учет
материальных ценностей

В своем докладе на XVIII Всесоюзной партийной конференции тов. Маленков говорил о том, что «забота о сохранности государственного имущества — сооружений, зданий, оборудования, инструмента и всех материальных ценностей, доверенных предприятиям, — является первейшим долгом руководителей, инженеров, рабочих и служащих наших фабрик, заводов, железных дорог и водного транспорта».

Отдельные хозяйственные руководители нашей дороги не сделали для себя соответствующих выводов из решений XVIII партконференции. Они проявляют нерадивое и нехозяйское отношение к народному добру. Хранению и учету материальных ценностей попрежнему не придается должного внимания. Яркий этому пример — вагонное депо Свердловск-сортировочная.

Проведенной недавно ревизорской проверкой в депо выявлено на 49 тысяч рублей неустановленного оборудования. Часть оборудования хранится в кладовой, а часть лежит под снегом во дворе депо. По данным бухгалтерии, в депо числится запасных частей автосцепки на сумму 136 тысяч рублей. Запчасти лежат под снегом вместе с металлоломом.

В кладовой царит полнейший хаос. Здесь в одну кучу свалено сортовое железо, запасные части, металлический лом, деревянные ручки для инструмента. При таком порядке в кладовой руководителям депо трудно разобраться в наличии материальных ценностей.

Не лучше обстоит дело и с учетом материалов. Бухгалтерия дает справку, что в депо имеется 94 кубометра досок на общую сумму 30.729 рублей, подбивочных концов на 4.760 руб., огнеупорного кирпича на 245 руб. Проверка показала, что этих материалов в депо не имеется. При таком «учете» не исключена воз-

можность хищения ценных материалов. А такой случай имел место. Работники главного материального склада Кравченко и Баландин похитили 336 килограммов баббита и один килограмм олова. Чтобы скрыть недостачу, они списали эти материалы за счет вагонного депо.

Руководители вагонного депо не ведут жесткой борьбы с различного рода «недостачами». Например, при сдаче кладовой кладовщиком Сенцовым была выявлена недостача спецодежды, лома цветных металлов и овса на сумму 45.000 рублей. Между тем ценности значатся в бухгалтерии, как имеющиеся в наличии.

Нерадивое, нехозяйское отношение к народному добру сказывается и на расходовании материалов. В январе и феврале в депо было перерасходовано против нормы 395 килограммов бензина. Депо нуждается в тяговом пило-материале. В то же время с ведома руководителей депо 10 февраля было продано Дорстрою пять кубометров досок и один кубометр обшивки.

Начальник депо тов. Федоров и главный бухгалтер депо тов. Бобров продолжают равнодушно относиться к хранению, расходованию и учету материальных ценностей. Необходимо «покончить с такими проявлениями антигосударственного отношения к народному добру».

Необходимо добиться, чтобы на промышленных предприятиях и на транспорте все материальные ценности содержались в сохранности и в хорошем состоянии, чтобы руководители предприятий берегли доверенное им государственное имущество — здания, оборудование, инструмент, материалы» (Г. Маленков).

Н. В. РЫЖКОВ — ст. ревизор отдела материально-технического снабжения.

КОГДА ВЫГРУЗЯТ БАЛЛАСТ

На станции Шарташ в Ирбитском тупике с января 1941 года стоят три вагона с балластом для Свердловской дистанции пути (начальник дистанции тов. Коря-

кин). То, что вагоны стоят неразгруженными, не беспокоит ни начальника станции тов. Мингазова, ни тов. Корякина.

В.



Активистки-домохозяйки, награжденные почетными грамотами (слева направо): тт. ЧЕСТНАКОВА М. Р. (ст. Заводоуковская), ГЛУШКОВА Г. А. (ст. Тюмень), ОБУХОВА Е. М. (ст. Тюмень), МЕЛИНА П. Я. (ст. Юшала), ЗАСЫПКИНА А. К. (ст. Вагай). Беседу проводит инструктор политотдела дороги тов. КАЛЫМЫКОВА Е. А.

Фото В. Лежнина.

История с ремонтом паровоза

12 марта в паровозном депо Свердловск-пассажирская поставили паровоз № 703-91 на промывку. Разобрали части, но то, что надо было отремонтировать, отправили в механический цех. После того, как получили детали из механического цеха, пришел приемщик НКПС тов. Дудин. Стал принимать параллели. Оказалось, что они выходят за пределы. По его распоряжению бригада стала снимать крестовины и параллели. Ремонт паровоза оставили до утра.

13 марта до 1 часу дня ожидали начальника депо тов. Лубнина. Он, обмыв параллели, отдал приказание: правую параллель отправить в механический цех, а левую — поставить на паровоз. Так и сделали.

Вскоре приходит тов. Дудин, спрашивает: «почему не сменить параллели?». Пригласили начальника депо. Бригада стояла и

наблюдала, как два командира в течение двух часов рядились. Затем тов. Лубнин дает указание: сменить параллель и поставить новую. Так и день прошел. 14 марта — та же история.

15 марта бригадир т. Давыдов совсем растерялся. Бригада ничего не делает, а бригадир и мастер друг друга ищут. Мастер тов. Ложеницин ходит и спрашивает у слесарей: «в чем же дело?». Так вот и «ремонтировали» паровоз в течение трех суток, а он должен быть выпущен из ремонта еще 12 марта в 2 часа дня.

Такова история с ремонтом паровоза № 703-91. Руководители депо больше говорят, но меньше всего занимаются технологическим процессом ремонта паровозов, повышением производительности труда.

Г. В. КИТАЕВ.

Рейс машиниста тов. Ковязина

Машинист комсомольского паровоза № 702-55 тов. Ковязин, помощник машиниста тов. Нелюбин и кочегар тов. Таратунин 20 марта провели по участку Тюмень — Поклевская тяжеловесный поезд

№ 5963 весом 3440 тонн при норме 2000. Техническая скорость равнялась 34,7 километра в час при норме 31.

ХЛЫСТУНОВ — секретарь узлового комитета ВЛКСМ ст. Тюмень.

Дело государственной важности

Бережное отношение к общественному достоянию — священный долг каждого гражданина СССР. По примеру комсомольцев Сталинградского тракторного завода, комсомольские организации нашей дороги развернули борьбу за экономию топлива, электроэнергии, против расточительства народного добра. На недавно проведенных отделенческих акциях комсомольцы рассказывали о результатах, достигнутых в борьбе за экономию, об огромных возможностях и разнообразных формах увеличения богатства нашей страны путем бережного расходования материалов, сырья, топлива, электроэнергии.

В прошлом году паровозное депо Свердловск-сортировочная имело пережога топлива на полтора миллиона рублей. В этом году комсомольцы машинисты выступили инициаторами экономии топлива. За январь и февраль они сэкономили 208 тонн угля. Пример бережливости показали братья Киневы, машинист Горюшко. Паровозная бригада машиниста депо Тюмень тов. Ковязина только за январь сэкономила 42 тысячи килограммов

угля, т. е. сберегла 3106 рублей. 14 комсомольцев, работающих машинистами и поездными мастерами паровозного и вагонного депо Камышлов, на топливе и смазочных материалах сэкономили 20286 рублей. Машинист-комсомолец тов. Чупраков ежемесячно экономит свыше 14 тысяч килограммов угля.

В Егоршинском вагоне-ремонтном пункте, где начальником комсомолец тов. Сокол и секретарь комитета тов. Воронова, по инициативе комсомольцев провели интересное мероприятие. Если раньше платили рабочим по 3,5 копейки за срубленный болт и гайку при разборке вагонов, то теперь за сохранность этого болта и гайки платят по 5,5 копейки. Это мероприятие создало материальную заинтересованность рабочего в сохранении дефицитного материала. В цехах вагоне-ремонтного пункта установлены комсомольские «копилки». Член комитета тов. Редькин в январе собрал и сдал 280 килограммов цветного металла.

По инициативе бригадира тов. Шиняевского комсомольцы механического цеха депо Свердловск-

пассажирская за 20 дней марта собрали и сдали 512 килограммов цветного металла.

Примеров бережливости и борьбы за экономию у нас на дороге много. Но надо сказать, что некоторые комсомольские организации все еще не поняли государственной важности борьбы за экономию. Они поверхностно относятся к вопросам производства, больше шумят, чем делают.

В заготовительном цехе депо Тюмень работает комсомолец тов. Останин. Он ежемесячно портит несколько резцов. В январе, например, испортил 6 резцов. А между тем рядом с ним работающая стахановка-комсомолка тов. Пятна в течение двух лет работала тремя резцами. Дело в том, что тов. Пятна заботливо относится к своему станку и инструментам. Она во время работы смазывает обрабатываемую деталь эмульсией и этим удлиняет срок «жизни» резца. Эти элементарные требования культурной работы совсем не выполняются тов. Останиным. Но и комсомольская организация во-время не обсудила вопрос, не призвала к порядку тов. Останина, не поставила ему в пример тов. Пятину.

На отдельных участках варварски относятся к расходованию

электроэнергии. Например, в Егоршинском вагоне-ремонтном пункте 6 февраля в механическом цехе комсомолка тов. Кирпичникова работала одна. Для работы ей было достаточно освещения одной лампы, но в цехе горело 10 ламп на 1400 ватт.

В колесно-токарном цехе на одном станке работал комсомолец т. Налимов, а освещены были два станка. Когда его спросили, в чем дело, то он ответил:

— Она мне не мешает, ну и пусть горит.

Надо сказать, что Егоршинское отделение в 1940 году за перерасход электроэнергии уплатило 10.100 рублей, станция Егоршино — 3.200 руб.

Бережливое отношение к расходованию материалов, сырья, топлива, электроэнергии, обтирочных и смазочных материалов — это задача сугубо злободневная. XVIII партийная конференция требует, «чтобы на наших предприятиях, железных дорогах и в организациях водного транспорта полностью и правильно использовалось оборудование и хозяйственно расходовались инструмент, сырье, материалы, топливо, электроэнергия». (Из резолюции XVIII партконференции).

Стахановцы-лунинцы практическими делами отвечают на решения XVIII партийной конференции. Комсомольцы машинисты депо Свердловск-пассажирская тт. Черных, Швецов, Баранов, Корнилов и другие показывают образцы борьбы за экономию. Машинист тов. Швецов только за 15 дней марта сэкономил 6186 килограммов угля.

Однако на отдельных участках чувствуется самоуспокоенность достигнутыми успехами. В депо Свердловск-сортировочная комсомольцы на паровозах только за 20 дней марта пережгли 43 тонны угля. Машинист комсомолец тов. Коркин (депо Свердловск-пассажирская) в марте пережег 650 килограммов топлива и допускает брак в работе. Такое положение — результат того, что некоторые комсомольские организации перестали бороться за экономию, не требуют от комсомольцев авангардной роли на производстве.

Дело чести всех комсомольцев быть в передовых рядах борьбы за экономию топлива, электроэнергии, сырья, против брака и расточительства, за полное и рациональное использование внутренних резервов, за успешное выполнение плана 1941 года.

За полное использование под'емной силы вагонов

В приказе № 100-Ц нарком тов. Л. М. Каганович поставил перед железнодорожниками нашей дороги основную задачу — обеспечить выполнение государственного плана погрузки и выгрузки. Огромное значение приобретает борьба за полное использование грузопод'емной силы вагона, как большого резерва в выполнении плана погрузки и выгрузки.

Некоторые станции нашей дороги недооценивают значения полного использования под'емной силы вагона, нерационально используют подвижной состав при производстве погрузки. Можно взять к примеру станцию Н. Тагил. Руководители станции продолжают мириться с таким явно ненормальным положением, когда клиент — Ново-Тагильский металлургический завод при погрузке чугуна в адрес Верх-Исетского завода не загружает отдельные вагоны на 50 проц.

3 марта на станцию Свердловск-товарная прибыл маршрут, где общий недогруз вагонов составил 121.000 килограммов. Вагон № 1452704, имеющий под'емную силу 60 тонн, был недогружен на 35.900 кгр. В прибывшем маршруте за 5 марта общий недогруз равнялся около 166.100 килограммов.

Такое же явление наблюдается

и с маршрутами, прибывающими со станции Дружинино. 3 марта недогруз извести составил 7600 килограммов, 5 марта были недогружены 3 вагона на 18 тонн.

Эти примеры говорят о том, что руководители станций не обеспечивают контроля за погрузкой клиента, не борются за максимальное использование под'емной силы вагона. Надо сказать, что и весовщики продолжают примиренчески относиться к подобным фактам.

Весовщик Северо-Донецкой дороги т. Сидоренко проявил ценную инициативу в борьбе за максимальное использование под'емной силы вагонов. Он стал производить контрольные проверки вагонов, загруженных клиентурой. Его опыт стал широко распространяться на дороге. Достигнут огромный экономический эффект. За второй и третий кварталы 1940 года дорога получила полтора миллиона рублей дохода.

Опыт весовщика — стахановца тов. Сидоренко надо всемерно распространять и на нашей дороге. Надо добиться такого положения, чтобы весовщики нашей дороги стали подлинными борцами за выполнение государственного плана погрузки и выгрузки.

К. В. КОУРОВ — весовщик станции Свердловск-товарная.

Богословские мастерские не выполняют плана

На Богословские паровозоремонтные мастерские возложена задача: дать в 1941 году не менее 1200 тонн чугуна литья. Все это — запасные части для нужд нашей дороги.

Согласно договору мастерские должны уже в первом квартале выдать 262 тонны чугуна литья и 15 тонн кузнечных поков.

Как же выполняется заказ? За два с половиной месяца мастерские дали всего лишь 46 тонн чугуна литья, при чем отличия исключительно тормозные колодки. Других видов запасных частей чугуна литья, которые предусмотрены договором и планом, мастерские не дали ни одной тонны. Поковки с механической обработкой дано всего лишь 1,5 тонны.

Возможности для выполнения плана были и есть. Сырьем мастерские обеспечены больше, чем на полгода.

Спрашивается, в чем же дело? Дело в том, что здесь нет должного технологического процесса. Начальник мастерских Рейсон и руководитель технического бюро Леванов от работы цеха, производящего чугунное литье, самострашили, всецело полагаясь на мастера Козина. Может быть беда была бы невелика, но Козин не только теоретически, но и практически мало знаком с процессом литья.

В цехе не борются с браком, анализ брака не делается, бракоделы покрываются.

В феврале, например, были изготовлены муфты и ролики Грейфера для углепод'емных кранов. При приемке магазином эти запасные части были забракованы. Мастерские признали брак и полностью оплатили 1352 рубля. Но никто из бракоделов не понес взыскания.

Взять такое литье, как тормозная колодка. Казалось бы, это самое простое литье и при производстве его не должно быть брака. Но брак достигает колоссальных размеров. Руководитель же это несколько не беспокоит.

Модельное хозяйство мастерских в беспорядке. Шпательные ящики не соответствуют размерам моделей.

Руководство модельной мастер-

ской поручено мастеру кузнечного цеха Репину, который в улучшении модельного хозяйства не заинтересован. И по существу это не его дело. Он не имеет даже практического опыта в работе таких сложных цехов, как модельный и кузнечный.

Не случайно поэтому, что производственная программа двух месяцев первого квартала мастерскими выполнена всего лишь на 43,7 проц. Расход же по заработной плате составляет более 100 проц. В марте положение не улучшается. Мастерские ежедневно отстают в выполнении суточного плана выпуска продукции как по количеству, так и по качеству.

В. ПАТРУШЕВ — начальник магазина запчастей на станции Надеждинск.

Недомыслие начальника Камышловского вагонного депо Злобина

Отправляясь со ст. Кольчугино с маршрутом угля, мы, поезда вагонные мастера, решили, что будем обслуживать состав полунински. Так и сделали.

Заклучив социалистический договор с коллективом смены пункта технического осмотра вагонов на станции Кольчугино, мы обязались доставить вагоны обратно из рейса в полной исправности. В пути следования мы тщательно следили за исправностью ходовых частей вагона и производили весь необходимый ремонт, не смущаясь и крупным. Кроме этого, мы обязались также экономить смазку, не производя дополнительную заливку буке до станции назначения.

Все шло у нас прекрасно. Но вот прибыли на дорогу имени Л. М. Кагановича. Здесь нам пришлось столкнуться с удивительными явлениями. Началось с Тюмени. Оказалось, что в поезд-



Электромеханик станции Шарташ тов. МЕЩЕРЯКОВ Ф. Е. аппаратуру содержит в образцовом состоянии, работает без брака.

Фото В. Лежнина.

Плохая подача порожняка

Станция Медная Шахта не выполняет мартовский план погрузки. Основная причина этого — плохое обеспечение клиентуры вагонами, неравномерная подгонка порожняка.

Обратимся к цифрам. Под железную руду план предусматривает получение пяти вагонов ежедневно, станция же с 1 по 5 марта ничего не получила, с 5 по 10 марта получила 28 вагонов и с 10 по 20 марта — опять ни одного вагона. Неравномерно и не полностью подавался порожняк и под медную руду: в первую пятидневку марта — 70 вагонов, во вторую — 34, в третью — 91, в четвертую — 21, тогда как планом предусмотрены ежедневно 23 вагона.

В отделении движения, видимо, еще не сделали никаких выводов из решений XVIII партийной конференции, не подумали о создании ритмичности в работе.

Плохо питая станцию Медная Шахта порожняком, руководители отделения в то же время допускают суточные простои порожних вагонов на станции.

БОТЫЛЕВ — начальник ст. Надеждинск.

таких документах может быть указано одно, а на деле получиться другое. Согласно документам станцией назначения угольного маршрута была Тюмень. Вопреки этому, руководители станции и Тюменского отделения объявили, что груз переадресован и должен быть доставлен на склад топлива в Свердловск...

Но самое возмутительное ждало еще впереди. Когда прибыли на ст. Камышлов, я, как дежурный поездной вагонный мастер, предупредил старшего осматривающего, что мы едем без дополнительной заливки буке, сами производим весь мелкий ремонт вагонов и попросил его после осмотра вагонов сделать отметку на договоре о том, что вагоны в исправности. Случилось так, что в это время находился на путях сам начальник вагонного депо Камышлов Злобин.

— Какие там отметки, какие

В КЛУБАХ НАШЕЙ ДОРОГИ НА УРОВНЕ ЗАДАЧ

Клуб — это не только кино или концерт.

Лекция, доклад, беседа на волнующую нас тему является составной частью клубной работы. Мысль эта не нова. Но она никогда не утрачивала своей значимости, тем более сейчас, когда в нашей жизни произошло такое историческое событие, как XVIII Всесоюзная партконференция.

Вопросы и задачи, поставленные партийной конференцией, должны найти свое отражение и в клубной работе. Прежде всего это означает проявление живого интереса к производству. Первые шаги на пути к этому делает Тагильский клуб.

Еще 19 февраля здесь состоялся вечер путейцев Тагильской дистанции. Открылся он докладом начальника дистанции тов. Голубкина о подготовке к весенним путевым работам. На вечере выступили и поделились своими мнениями по этому вопросу старый производственник дорожный мастер тов. Лисин, бригадир тов. Колбанов, старший путевой рабочий тов. Князев. Библиотека клуба устроила небольшую, но содержательную выставку литературы на тему доклада.

Не менее интересно прошел вечер паровозников, устроенный активом клуба 15 марта. В центр внимания был поставлен вопрос о роли мастера.

Активисты клуба явились в данном случае не только инициаторами, но и участниками вечера. В концерте, состоявшемся после выступлений, приняли участие хор клуба и театрализованная джаз-оркестр.

Поставив перед собой задачу — укрепить на узле производственно-техническую пропаганду, активисты не замыкаются в стенах клуба. По их инициативе один из производственных вечеров состоялся в красном уголке вагонного депо Смычка.

Кроме вечеров, непосредственно

на предприятиях были организованы лекции и беседы. Большую роль сыграла здесь техническая библиотека клуба, подготовившая несколько выставок и витрин с новинками технической литературы. Живо и интересно прошла беседа в кондукторском резерве на тему: «Главный кондуктор — хозяин поезда». Беседу провела тов. Горбунова — нарядчик кондукторских бригад. Это особенно важно, так как привлечение низовых командиров к пропагандистской работе способствует их личному росту и укрепляет актив клуба. С докладом на тему «Павинцы — вагонные мастера», состоявшемся в красном уголке Тагильского вагонного участка, выступил мастер тов. Павлов. Лекцию о новой железнодорожной технике на Урале прочитал недавно в Тагиле инженер тов. Тарасов.

Вся эта работа проводится при непосредственном участии активистов клуба. Кроме того, в самом клубе организуется сейчас выставка, посвященная вопросам, выдвинутым на XVIII партийной конференции. Художник тов. Мальцева на большом стенде располагает тексты и диаграммы, иллюстрирующие доклады тт. Маленкова и Вознесенского. Здесь же в мастерской стоит только что законченный портрет стахановца-многостаночника Ивана Александровича Мезенина — токаря Гороблагодатского вагонного участка. Портрет написан ярко и выразительно. Будет хорошо, если он откроет серию портретов стахановцев Тагильского отделения и узла.

Таков первый шаг, сделанный клубом имени Горького на пути к укреплению производственно-технической пропаганды. Только на этом пути, глубоко вникая в жизнь производства и отражая ее в своей работе, клуб может подняться на уровень своих задач.

М. КОНСТАНТИНОВ.

В стороне от политической жизни

В разъяснении решений XVIII партийной конференции рабочий клуб при умелом руководстве может сыграть огромную роль. Передовые клубы дороги успешно разрешают эту задачу. Они устраивают производственные вечера, иллюстрируют решения конференции в витринах и монтажах, готовят специальные выступления кружковцев самодельности.

Но заглянем в Камышловский клуб железнодорожников имени Я. М. Свердлова. Ничто здесь не говорит за то, что в стране происходят важные события, что была XVIII партийная конференция и что советский народ энергично

борется за реализацию ее решений.

На стенах клуба даже нет ни одного лозунга, не говоря о витринах и монтажах, посвященного конференции. Камышловский железнодорожный узел имеет ряд предприятий, играющих немалую роль в жизни и работе дороги. Как они работают, за что борются, — об этом в клубе не узнаете.

Наконец, зайдём в библиотеку. Может быть здесь обнаружатся признаки подлинной жизни. Ничего подобного. Сидит здесь библиотекарь и выдает книги. Принять, выдать, — вот и вся ее работа. Книги в библиотеке в беспорядке, на стенах нет даже рекомендательного списка новой или тематической литературы. Вокруг библиотеки не создано никакого актива. Библиотека пустует долгими часами.

Нет живой, интересной, содержательной работы в Камышловском клубе. Даже кружки художественной самодельности здесь в последнее время начинают «чухнуть», а хоровой и танцевальный совсем прекратили свое существование.

Определенная доля вины за такое состояние работы ложится, конечно, на заведующего клубом тов. Краснова. Он не сплотил вокруг себя актив и даже руководящий состав самодельных коллективов. В результате среди кружководов — распри. Но тов. Краснов — новый человек в клубе. Политотдел отделения не уделяет должного внимания клубу. Его руководство клубом выражается только в том, что он меняет заведующих. Так за 1 год и 4 месяца, предшествовавших 1941 году, заведующие клубом менялись 6 раз. По подчету тов. Кривцова, завхоза клуба, с 1923 года у них перебывало 52 заведующих. Оркестранты же идут дальше — они насчитывают 65 заведующих. Ясно, что при таких порядках клуб не мог работать хорошо.

Л. ОГНЕВ.

Обзор иностранных телеграмм

ВОЙНА В ЕВРОПЕ И АФРИКЕ. — ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ АССИГНОВАНИЯ НА ВОЕННЫЕ НУЖДЫ В США. — ПЕРЕГОВОРЫ ГИТЛЕРА С БАРДОШИ

На англо-германском фронте отмечается значительная активность германских вооруженных сил. 22 марта германская авиация вновь совершила налет на Плимут. В результате бомбардировки значительная часть города совершенно уничтожена. Последнее время усилилась активность германских военно-морских сил в Атлантическом океане. Германские военные корабли потопили в северной части океана 22 английских торговых парохода.

На албанском фронте происходили бои местного характера. Обе воюющие стороны вели артиллерийскую перестрелку. Верховное командование греческой армии сообщает о провале атаки итальянских танковых частей. Активно действовала на албанском фронте авиация воюющих сторон.

Заметно оживились военные действия в восточной части Средиземного моря. 21 марта германские бомбардировщики атаковали севернее острова Крит английский караван судов, шедший под сильным конвоем. Два больших судна потоплены, а одно повреждено. В территориальных водах острова Мальта поврежден английский эсминец.

Укрепленный оазис Джарабу (Ливия), осада которого длилась четыре месяца, занят англичанами. Английские и австралийские части вынудили итальянский гарнизон капитулировать 21 марта после полудня. Взято около 800 пленных, в том числе командующий гарнизоном.

В Восточной Африке, в районе Керена (Эритрея), продолжаются ожесточенные бои. Итальянцы предприняли частые контратаки против позиций англичан.

По сообщению вашингтонского корреспондента агентства Юнайтед Пресс, комиссия по ассигнованиям палаты представителей одобрила законопроект, предусматривающий дополнительное ассигнование 4,074 млн. долларов на военные нужды в текущем бюджетном году, оканчивающемся 30 июня. Из этой суммы 3,778 млн. долларов предназначено на нужды армии, а остальная сумма для нужд флота. Намеченные на нужды армии расходы включают один миллиард долларов на строительство 1200 тяжелых четырехмоторных и 2400 двухмоторных бомбардировщиков, 868 млн. долларов на строительство военных заводов, 148 млн. долларов на строительство и улучшение новых баз в Карибском море. Из общей суммы ассигнований на нужды флота 133 млн. долларов предназначено на снабжение торговых судов зенитными орудиями в случае войны.

Германское информационное бюро передает из Мюнхена коммюнике, в котором говорится, что 21 марта в присутствии министра иностранных дел Риббентропа Гитлер в своей резиденции в Мюнхене принял министра иностранных дел Венгрии Бардоши. По окончании переговоров министр иностранных дел Венгрии представил Гитлеру сопровождавших его лиц.

Агентство Ассошиэтед Пресс передает, что у юго-восточного побережья Китая между Амоем (провинция Фуцзянь) и заливом Биас были замечены 100 японских военных кораблей и транспортов.



Председатель Кузинского районного комитета РОКК тов. ПОПОВ А. П.

Фото В. Лежнина.

Слово не расходится с делом

Председатель Кузинского райкома РОКК комсомолец тов. Попов к XVIII партийной конференции взял на себя обязательство совместно с активом досрочно выполнить контрольные задания по подготовке значкистов санитарной обороны.

К 15 марта Кузинский райком РОКК так выполнил контрольные задания за 1 квартал: подготовил 182 значкиста ГСО и БГСО, сбор членских взносов составил 117 проц., вновь вовлечено в члены общества 730 чел.

Учет в районе и первичных организациях стал значительно лучше, чем он был до XVIII партконференции. Хорошо работали активисты — домохозяйка тов. Григорьева, фельдшер-пенсионер тов. Лагутин и ученики школы № 63 Цветов Александр, братья Злоказовы Владимир и Валентин, Лыхин Яков и другие.

К. СЕЛИВЕРСТОВ — инспектор доркома РОКК.

Совещание редколлегий многотиражных газет

21 марта городской комитет ВКП(б) провел совещание редколлегий многотиражных газет г. Свердловска по вопросу о перестройке работы газет в связи с решениями XVIII Всесоюзной партийной конференции. На совещании сделаны обзоры двух многотиражных газет — «Уральский обувщик» и «За образцовую сортировку».

Совещание отметило, что с перестройкой многотиражных газет, с привлечением авторского актива редакционные коллегии значительно улучшили выпуск своих газет. Это улучшение есть и в газете «За образцовую сортировку». Редакция в передовых статьях из номера в номер ставит узловые вопросы, опираясь на местные факты. Привлечен рабкорский актив, в газете высказываются стахановцы по опыту работы. Лучше стала освещаться и партийная жизнь.

Однако в газете есть еще крупные недостатки. Например, в каждом номере даются зарисовки, статьи под рубрикой «Люди нашего узла», которые пишутся очень слабым литературным языком. Лучший составитель тов. Шалин в одной зарисовке выведен не как новатор производства, а как получивший откудато наставления о том, как работать одним паровозом одновременно в двух районах. То же самое можно сказать и о корреспонденции, где говорится о работе осмотра-автоматчика тов. Мартемьянова и т. д.

Кроме того, газета не борется за действительность опубликованных и неопубликованных материалов. Вместо того, чтобы помещать больше корреспонденций на производственные темы, редколлегия в каждом номере уделяет по целой колонке для информации ТАСС.

Участники совещания критиковали партийные организации за слабое руководство многотиражной печатью и внесли предложения об улучшении работы газет.

А. СТАРЦЕВ.

СМОТР ХУДОЖЕСТВЕННОЙ САМОДЕЯТЕЛЬНОСТИ СВЕРДЛОВСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ

23 марта в Доме культуры железнодорожников имени Андреева состоялся смотр художественной самодеятельности Свердловского отделения. В смотре приняли участие самодеятельные коллективы станций Дружинино, Шарташ, Свердловск-Сортировочная и Свердловск-Пассажирская.

БИБЛИОГРАФИЯ

РАССКАЗЫ О ПРОФЕССИЯХ

Кем быть? Нужно выбрать специальности! Эти вопросы живо интересуют советскую молодежь. И естественно, молодой человек, перед которым с детских лет стоит вопрос о выборе профессии, ищет поучительного для себя примера, прежде всего, в семье. Подрастающий паренек смотрит, а что же делает его отец, брат, дядя. И «пожалуй, ничего, как у железнодорожников, особенно у машинистов, не развита так семейная преемственность профессии».

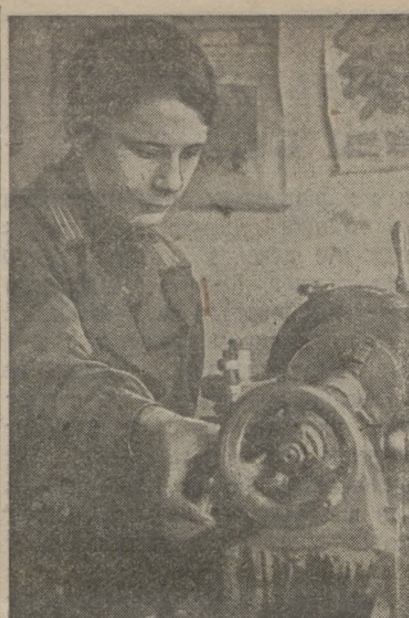
К семье потомственных железнодорожников принадлежит и знатный машинист, орденосец, депутат Верховного Совета СССР А. С. Огнев. О почетном труде железнодорожника, о хитрой механике паровоза, о значении транспорта в оборонном и народном хозяйстве нашей родины говорит А. С. Огнев в рассказе «Железнодорожник», который вошел в книгу очерков «Выбор профессии — государственное дело», изданную недавно «Молодой гвардией» тиражом в 75.000 экземпляров.

Свой производственный путь А. С. Огнев начал, как и Петр Кривонос, в школе фабрично-заводского ученичества. Их путем идут сейчас сотни тысяч городской и колхозной моло-

дежи. Скажем, что из первого выпуска школ фабрично-заводского обучения на железнодорожный транспорт будет направлено 20 тысяч рабочих.

Тов. Огнев говорит о том, как много знаний требуется для того, чтобы водить паровозы. «Машинист — это механик, стоящий у сложной современной машины, которая совершенствуется с каждым днем». В железнодорожных школах будущим водителям тяжеловесных поездов дадут эти знания, привьют необходимые навыки. А где, как не на железнодорожном транспорте, может проявить молодой человек свою отвагу и мужество? Ведь железнодорожная держава — это постоянно действующая армия, а каждый железнодорожник — ее боец или командир. Как говорил тов. Вознесенский на XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б), «военные действия в конце 1939 и начале 1940 года, которые пришлось вести Красной Армии, показали, что железнодорожный транспорт, несмотря на отдельные недостатки, справился и безусловно может справиться с мобилизационными потребностями нашей Красной Армии».

С увлечением говорит тов. Огнев о расширении сети железных дорог



В детской технической станции. Ученик Свердловской школы № 2 Алеша ЧЕРЕПАНОВ за отбойкой детали к модели паровоза.

Фото В. Лежнина.

Бдительность общественного ревизора

19 марта на станцию Уктус просился товарный поезд № 1126. Для приема маршрута был приготовлен первый путь. Второй путь был занят составом и паровозом № 685-08, который набирал воду.

К моменту прибытия поезда № 1126 дежурный стрелочник выпустил паровоз на первый путь. В результате халатного отношения стрелочника Мухачевой к исполнению своих обязанностей неминуемо могла произойти авария. Но ее предотвратил общественный ревизор по безопасности движения тов. Королев. Он остановил поезд № 1126 в 150 метрах от паровоза.

Характерно отметить, что дежурный по станции Уктус Старцев, после того, как отдал приказание для приема поезда № 1126, спокойно ушел в столовую обедать. Дежурный по станции не обеспечил контроля за приемом поезда, преступно халатно отнесся к исполнению своих обязанностей.

Ж. В.

Письма с линии

ЗРЯ ВЫЗЫВАЛИ БРИГАДУ

15 марта нам приказали явиться к 6 часам утра на станцию Кушва принимать поезд. К этому времени на станцию прибыли машинист паровоза № 711-20 Саблин, поездной вагонный мастер и я. Но время шло, а поезда нам не давали. Лишь в 15 часов мы увели одну передачу в Гороблагодатскую и другую — из Гороблагодатской привели в Кушву. На этом наша работа закончилась. В 18 часов мы сменились.

На участке командовал диспетчер Тагильского отделения Балакин. Это по его вине мы более 9 часов находились в Кушве без дела.

Почти то же самое случилось в этот день и с главным кондуктором Щукиным. Его вызывали по распоряжению диспетчера к поезду № 985, и поезда этого не оказалось. Тогда по прошествии значительного времени Щукину предложили сопроводить передачу № 1303 из Гороблагодатской в Верхнюю. Кроме этого, он сопровождал еще передачу № 1301. Вот и все. Рабочий день Щукина также не был использован для дела полностью.

Подобные случаи плохого использования кондукторских и паровозных бригад на Богословском участке Тагильского отделения — явление далеко не редкое. Бригады, вызванные по наряду, больше просиживают на станциях без дела, чем работают.

КРАСИКОВ — главный кондуктор Кушвинского резерва.

БОЛЬШЕ ВНИМАНИЯ САДОВОДСТВУ И ОГОРОДНИЧЕСТВУ

Опытное садоводство и огородничество среди железнодорожников нашей дороги развито широко. Почти на каждой станции, околоте пути, раз'езде можно встретить любителя-садовода, с любовью выращивающего культурные сорта плодовых деревьев, редкие для Урала.

Развитию садоводства и огородничества нужно придать гораздо большее значение, чем уделяется в настоящее время. У каждой будки и путевой казармы у нас есть свободные земельные участки, но они не используются лишь потому, что эти участки не обнесены изгородью. А это имеет немалое значение.

Взять к примеру нашу дистанцию пути. За прошлый год у имеющихся 89 будок, казарм и полуказарм изгородь имелась только на двух участках. Было намечено огородить два садика на 101-м и 110-м километрах, где производится посадка, но это не было выполнено. Отсутствие изгороди приводит к тому, что ценные породы деревьев истребляются бродячим скотом, грызунами.

УСТЬЯНЦЕВ — бригадир живой защиты Егоршинской дистанции пути.

ОЛИМПИАДА ДЕТСКОЙ ХУДОЖЕСТВЕННОЙ САМОДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Вчера в клубе имени Андреева открылась детская олимпиада художественной самодеятельности школ Кагановичского района гор. Свердловска.

Первыми выступили учащиеся железнодорожной школы № 1. Как на одно из достоинств этого коллектива, следует указать на то, что номера, представленные им, были главным образом массовые. Наиболее удачными из них следует считать физкультурные упражнения, белорусский танец «Лявониха» и хор девочек из оперы «Иван Сусанин».

Второе отделение концерта открылось выступлениями соединенного хора учащихся школ №№ 2, 3 и 9 и соединенного оркестра этих же школ, удачно исполнивших увертюру к опере «Кармен».

Сегодня — последний день олимпиады.

Ответственный редактор В. К. ХАПУГИН.