

ПУТЕВКА

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

№ 26 (2019)

Пятница, 28 марта 1941 г.

Год издания 8-й

Выходит по вторникам и пятницам

Цена 10 коп.

УДАЛА ХРАБЕНИЯ
ГОС. ПУБ. БИБЛИОТЕКА
БЕЛИНСКОГО
г. Свердловск

Чтобы еще выше поднять честь великой железнодорожной державы, большевики транспорта должны решительно преодолеть недочеты в своей работе, изменить методы своей деятельности. Долг территориальных парторганизаций активно помочь тому, чтобы в кратчайший срок все политотделы на транспорте стали боевыми органами партии". („ПРАВДА“).

Превратим политотделы железнодорожного транспорта в боевые органы партии

Большевистская партия и советское правительство из года в год улучшают работу железнодорожного транспорта. В 1940 г. по сравнению с 1938 г. грузооборот по железным дорогам увеличился на 10,3 процента. Успехи эти могли быть еще более значительными, если бы железнодорожный транспорт был свободен от серьезных недостатков, которые справедливо раскритикованы на XVIII партконференции.

Значение железнодорожного транспорта в жизни нашей страны исключительно велико. Однако должной слаженности в его огромном хозяйстве до сих пор нет. Он еще не стал четко работающим, исправно действующим, точным, как хороший часовой механизм, конвейером. А ведь именно в этой слаженности, как указывал товарищ Сталин, суть дисциплины! Продолжающиеся аварии, невыполнение установленных норм оборота вагонов, нарушения графиков движения поездов, «пробки» на узлах и сортировочных станциях, серьезные провалы в обслуживании пассажиров — все это тяжелым грузом ложится на железнодорожный транспорт.

Немалую долю вины за эти недостатки несут политотделы транспорта, многие из которых по сути погрязли в канцелярской писанине, оторвались от жизни, а кое-где встали на путь замазывания недостатков вместо решительной борьбы с ними. Одной из главных причин такого положения явилась оторванность политотделов железных дорог от территориальных партийных организаций, от райкомов, горкомов и обкомов ВКП(б).

«Нужно прямо и открыто сказать, — говорил в своем докладе на XVIII Всесоюзной партконференции тов. Маленков, — что политотделы на транспорте, особенно на железнодорожном, работают канцелярски, вместо работы занимают сбором многочисленных сводок с мест, посылают огромное количество телеграфных и письменных директив».

Разве можно говорить о подлинно большевистской оперативности в работе политотделов, если из их канцелярий идет на места, на линию непрерывный бумажный поток? Спросите любого работника политотдела, низового партийного работника на транспорте, и они скажут, что их рабочий день чуть ли не целиком уходит на чтение и обсуждение всевозможных телеграмм, циркулярных писем, распоряжений, на составление сводок, отчетов и т. п.

На собраниях партийного актива, где такого рода деятельность политотделов подверглась суровой большевистской критике, приводилось немало разительных примеров. Заместитель начальника политотдела Чусовского отделения Пермской дороги отправил в дорожный политотдел две телеграммы в 1.140 слов и в 240 слов. Телеграммы передавались два дня, а поезд от Чусовской до г. Молотова идет пять часов. Политотдел Калужского отделения, расположенный в полутора километрах от Управления Московско-Киевской дороги, получал из политотдела дороги телеграм-

★
(Передовая «Правды»
за 24 марта)

мы, содержащие по 600—1.200 слов; были и такие телеграммы, которые передавались по двое суток, тогда как нарочный мог бы доставить нужные сведения за 20 минут.

Бумажный поток захлестывает узловы партийные комитеты, лишая их возможности по-настоящему бороться за слаженность в работе железнодорожных узлов, выяснить, на чем надо сосредоточить внимание коммунистов, как следует организовать массово-политическую работу.

Бумажки завлакивают глаза работникам, заслоняют живое дело. Не потому ли в политотделах и Политуправлении НКПС большей частью трудно добиться ответов на вопросы, выдвигаемые жизнью, практикой партийной работы?

В уставе ВКП(б) ясно сказано, что политорганы транспорта обязаны поддерживать тесную связь с местными партийными комитетами. В действительности же такая связь не осуществлялась. Позабыв свои обязанности, некоторые работники политотделов встали на путь игнорирования территориальных парторганизаций. А некоторые из руководителей политотделов транспорта и прежде всего Политуправления НКПС, вопреки уставу партии, пытались создать «полосу отчуждения» между политотделами и местными партийными комитетами.

Можно назвать немало фактов, когда работники политотделов открыто противились желанию территориальных парторганизаций помочь железнодорожному транспорту. Например, начальник политотдела Московско-Киевской дороги тов. Симонов пренебрежительно отнесся к решению Калужского горкома партии; дело дошло до того, что секретарь горкома вынужден был пожаловаться в обком партии на недисциплинированность начальника политотдела. Работники политотдела в Улан-Уде пытались запрещать обкому, горкому и райкому партии вмешиваться в дела первичных парторганизаций железнодорожного узла. Секретарь узлового парткома станции Нежин Юго-Западной дороги тов. Купчик (ныне освобожденный от этой работы) уже после конференции воспротивился вмешательству горкома партии в дела узла.

Конечно, такие, как Купчик и ему подобные, не могут характеризовать весь состав работников политотделов. Большинство политотдельцев, при помощи территориальных парторганизаций, начинают осознавать ошибочность методов своей работы, вскрытую XVIII Всесоюзной партконференцией. Тем более надо решительно разоблачать тех, кто не желает этих своих ошибок понять и так или иначе сопротивляется критике, сопротивляется реализации решений конференции.

А такие политически гнилые люди есть среди политотдельских работников. Их отношение к решениям XVIII партконференции не может быть квалифицировано иначе, как антипартийное. И в

данном случае, как уже сообщалось в «Правде», дурной пример подали руководители Политуправления НКПС, отчетливо показавшие неприятие критики по их адресу на конференции и собраниях партактива, сопротивление этой критике, притом весьма сомнительными методами.

На состоявшемся в 1935 году приеме железнодорожников в Кремле товарищ Сталин призывал их решительно вскрывать недочеты в своей работе при помощи смелой большевистской самокритики. Товарищ Сталин призывал критиковать открыто, честно до конца, как полагается большевикам. Без критики двигаться вперед нельзя.

К сожалению, некоторые руководящие работники политотделов железнодорожного транспорта забывают эту истину.

Борьба за четкую работу железнодорожного транспорта — кровное дело всей партии. Это должно быть ясно каждому большевику, где бы он ни работал. Выполнение планов погрузки и выгрузки, путевые работы, содержание в надлежащем порядке подъездных путей, строительство новых дорог, обслуживание пассажиров, ремонт подвижного состава, взаимоотношения дорог с клиентурой, партийно-массовая работа — все это может успешно осуществляться только при повседневной помощи и постоянном контроле со стороны территориальных партийных организаций.

XVIII Всесоюзная партийная конференция указала на необходимость «покончить с отрывом политотделов железнодорожного и водного транспорта от территориальных партийных организаций. Политотделы должны быть подотчетными обкомам, горкомам партии».

Обкомы и горкомы партии обязаны добиваться ликвидации канцелярских методов в работе политотделов и превратить их в боевые органы партии, болеющие за работу транспорта и активно помогающие делу подъема транспорта».

Директива ясна. Каждый обком и горком партии вместе с политотделом должен провести в жизнь конкретные мероприятия для решительного улучшения партийной работы на железнодорожном транспорте.

Наша страна справедливо называется великой железнодорожной державой. Достаточно взглянуть на карту, чтобы получить представление о тех колоссальных пространствах, которые приходится преодолевать при помощи железных дорог. Трудно переоценить значение железнодорожного транспорта и в укреплении обороноспособности социалистического государства. Недаром говорят у нас, что красноармеец и железнодорожник — родные братья.

Чтобы еще выше поднять честь великой железнодорожной державы, большевики транспорта должны решительно преодолеть недочеты в своей работе, изменить методы своей деятельности. Долг территориальных парторганизаций активно помочь тому, чтобы в кратчайший срок все политотделы на транспорте стали боевыми органами партии.



Слесарь депо Кузино т. КОРЖАВИН А. И. выполняет производственное задание на 150 проц.

Фото В. Лежнина.

Соревнование железнодорожников

★ Квартальный план выполнен досрочно

Коллектив известкового завода на станции Мурзинка досрочно — 12 марта закончил производственную программу первого квартала, дав 3000 тонн качественной извести.

Выполняя и перевыполняя ежедневные задания, рабочие завода взяли обязательство к 1 апреля отгрузить сверх программы 400 тонн извести.

А. КОЛПАЧЕВ.

ПЕРЕДОВОЙ ПУТЕОБХОДЧИК

Павла Ивановича Хорькова знают на дистанции, как передового путеобходчика, занявшего первое место в социалистическом соревновании. В своей работе тов. Хорьков проявляет исключительную бдительность. В феврале и марте он обнаружил несколько лопнувших рельсов, предотвратив этим возможные аварии.

Рабочие 3-го околотка 14 дистанции по праву гордятся тов. Хорьковым. Путь его обхода всегда находится в отличном состоянии.

ХРЕНОВ — дежурный по станции Ауду.

РАБОТАЮТ ПО-ЛУНИНСКИ

До минимума снижают промышленный ремонт, благодаря лунинскому уходу за паровозом, передовые машинисты депо Надеждинск тт. Козин и Журавлев. В январе—феврале они не имели ни одного случая межпоездного ремонта. За два месяца сэкономили на промывках 984 руб. 08 коп. Паровозные бригады старшего машиниста тов. Кулемина в марте по сравнению с февралем в 2 раза снизили простой машины в большой промывке и в 4 раза — в малой.

БОРЮТСЯ ЗА ВЫСОКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ

Комсомольцы депо Кушва активно борются за выполнение решений XVIII партийной конференции. Рабочие места и инструменты содержатся в чистоте, что способствует повышению производительности труда.

Пример в этом отношении показывает секретарь комсомольской организации депо тов. С. Чадов, токарь тов. Дементьев, электросварщик тов. Смоляков и другие. Рабочее место и инструменты они привели в отличное состояние, ежедневно выполняют по две — три с половиной нормы. Высокую производительность дают и комсомольцы механического цеха тт. Нетунаев, Борисов, Налимов, Стоббов и другие.

Политотдел Тагильского отделения присудил комсомольской группе механического цеха переходящее красное знамя отделения.

БАТАЛОВ — секретарь Кушвинского узлового комитета ВЛКСМ.

Совещание старых путейцев

На-днях в управлении дороги состоялось совещание путеобходчиков, бригадиров, дорожных мастеров, работающих на транспорте много лет. Целью совещания было выявить дополнительно те слабые звенья дороги, которые подвергаются разрушению весенними водами.

Путеобходчики, бригадиры, мастера рассказали, как они готовятся к пропуску весенних вод,

в чем у них затруднения. На совещании, а также на последующей за ним селекторной переключке выяснилось, что руководители дистанций пути медлят с расстановкой ответственных людей по аварийным объектам, слабо готовят и развозят к местам работ материалы, не мобилизуют путейцев на скорейшее завершение подготовки к водоборьбе.

Обеспечим равномерную работу дороги

XVIII Всесоюзная партийная конференция поставила перед промышленностью и транспортом большие задачи, направленные на дальнейшее укрепление хозяйственной и оборонной мощи нашей страны. В резолюции по докладу тов. Маленкова говорится о том, что необходимо, далее, **ПОКОНЧИТЬ** с беспорядком, далее, с **НЕРАВНОМЕРНЫМ ВЫПУСКОМ ПРОДУКЦИИ**, со штурмовщиной в работе предприятий и добиться ежедневного, по заранее разработанному графику, выполнения производственной программы каждым заводом, фабрикой, шахтой, железной дорогой.

Закрепить постоянный состав смен

В. И. КОРОВНИК — диспетчер Свердловского отделения паровозного хозяйства

Почти весь март мы работали, числясь, как единая смена. Но это не совсем верно. График смен Свердловского отделения составлен так, что единой смены не получается.

На Баженовском и Кузнецком участках нужно подобрать диспетчеров для второй смены, состав которой не является на этих участках постоянным. По оборотному депо Свердловско-Пассажирская, например, следует раскредитовать по единым сменам дежурных по депо. В депо Свердловско-Сортировочная не является постоянным дежурный нарядчик.

Работать диспетчеру каждый раз с разными дежурными по депо и нарядчиками крайне неудобно. Диспетчеру, как командиру в смене, необходимо знать работников, с которыми приходится работать. Это особенно важно при выполнении срочного оперативного задания.

Взяв такой вопрос. Паровозные бригады живут в разных местах. Разное количество времени требуется для того, чтобы обеспечить своевременный вызов их к поездам. В связи с этим полезно как для нарядчика, так и для меня знать, за какое же время можно вызвать бригады, потребуется ли на это два часа или один час.

Бывает так, что приходится вызывать бригаду для внеочередной поездки. В этом случае необходимо также хорошо знать, кто именно вызывает.

Надо создать такие условия, при которых сменный командир может работать с постоянным кадром людей, изучать их, знать положительные и отрицательные стороны каждого работника.

Для меня, как паровозника, важно работать с постоянными в смене диспетчерами-движенцами. В течение марта мы практиковали заключение индивидуальных договоров на соревнования между диспетчерами-движенцами и паровозниками. Это дает положительные результаты в работе. Можно отметить, например, результаты соревнования с диспетчером тов. Милославным. Он обеспечил оборот паровоза на дружининском плече за 4 часа 05 минут. Такого оборота паровоза еще не было за последние два года. Помогла в этом слаженность в работе.

Другой пример. Взялся я в феврале за организацию козырьковой езды. Одним мне, конечно, ничего бы не сделать, а в контакте с некоторыми диспетчерами-движенцами, как тов. Милославным, удалось добиться того, что паровозы стали ходить по козырьковому графику.

Так работали мы несколько дней. Но достаточно было заменить одного из диспетчеров на Дружининском участке, как дело пошло хуже, стал срываться график козырьковой работы паровозов. Ухудшилась работа и на Кузнецком участке. Здесь за последнее время никак не удается восстановить козырьковую езду. Причиной этого является отсутствие слаженности, сработанности между сменами.

Нам нужно правильно организовать единые смены, закрепить в них постоянный состав работников и обеспечить слаженную работу. Единой смены должна быть сверху донизу.

УКРЕПИТЬ ЕДИНЫЕ СМЕНЫ НА НАШЕЙ ДОРОГЕ

Знать людей своей смены

В. М. ШИРЯЕВ — дежурный по управлению.

В марте я несколько раз выезжал на линию, ознакомился с положением дела на станциях, проводил совещания с работниками своей смены.

На одном таком совещании меня спрашивают — знаешь ли я диспетчера Фокина.

— Слышим, что есть такой диспетчер Фокин, а видеть его ни разу еще не приходилось, — говорили на совещании.

Характерно заметить, что спрашивали командиров станций, которые уже не месяц и не два получают от диспетчера Фокина указания и распоряжения по работе. Встретиться с ним лично им не довелось. А ведь он командир смены!

Этот факт натолкнул меня на мысль о том, что мы плохо, или совсем не знаем людей своей смены. Я постарался познакомиться с тов. Фокиным, рассказал ему о разговоре на станции и посоветовал пообщаться с ним. Вскоре он выполнил мой совет, и теперь частенько заглядывает на станцию, ближе познакомился с работниками смены, и работа пошла лучше.

Одно из непреходящих условий организации единых смен как раз заключается в том, чтобы командир хорошо знал свою смену, а смена — своего командира. Только при этом условии смена сможет успешно решать поставленные перед ней задачи.

К сожалению, мы плохо его выполняем это условие, и я бы сказал, решающее условие. Людей в смене мы не знаем по их деловым качествам, а многих, даже командиров, как говорится, и в глаза-то не видели. Само собой разумеется, что в единых сменах ничего подобного быть не должно. Но здесь уже говорили по этому вопросу.

Правильно, что полностью у нас нет единой смены. Взяв хотя бы Тюмень. Сегодня работаете с одним диспетчером, завтра — с другим. То же самое происходит и на станциях Тюменского отделения.

При таком положении, когда приходится работать то с одним, то с другим, трудно изучать людей, помогать им в работе.



В редакции «Путевки» состоялось совещание по вопросам действующего графика единых смен. Командиры смен Свердловского отделения и управления дороги поделились результатами своей работы, высказали соображения об организационных мероприятиях по дальнейшему укреплению единых смен на дороге. Ниже мы печатаем выступления участников совещания.

СМЕННЫЙ КОМАНДИР ДОЛЖЕН БЫТЬ ЕДИНОНАЧАЛЬНИКОМ

Н. И. ПОМАЗКИН — дежурный по Свердловскому отделению движения

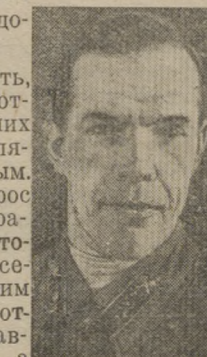
Когда в управлении дороги составляли график единой смены, то не учли такие два весьма важных требования: как восстановление единых смен на узле, на станции и укреплению постоянного состава смен сверху донизу.

Надо сказать, что состав работников в наших сменах не является постоянным. Не решен вопрос о подменных работниках, которые дежурят сегодня с одним дежурным по отделению, и завтра — с другим. Кроме этого, например, в мой смене не являются постоянными два диспетчера основной смены. Есть неточности в самом графике единых смен, спущенном из управления. Так, диспетчер тов. Бельтюков больше всего работает в моей смене, а по графику значится в другой.

Не совпадают смены на станциях Свердловско-Сортировочная, Свердловско-Пассажирская и Шарташ с диспетчерскими сменами в отделении. В моей смене более или менее постоянно работает диспетчер станции Свердловско-Сортировочная тов. Логинков, но и то не всегда. Другие диспетчеры станции работают в разных сменах.

Таким образом, приказ начальника дороги о единых сменах по существу остается еще невыполненным.

Каждый сменный командир выдает работникам своей смены. Он знает их деловые качества, помогает им совершенствоваться в работе, улучшать дело. Мне уже длительное время приходится работать с диспетчером



ПЕРВЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

И. Я. КУПРИЯНОВ — заместитель начальника распорядительного отдела службы движения.

Говорить о целесообразности создания единых смен я не буду. Это уже доказано, признано и наша задача сводится к тому, чтобы до конца довести это дело, чтобы единая смена была осуществлена полностью.

Здесь уже отмечали, что вопрос об организации единых смен не был вначале доработан. При составлении графика не обсуждался, например, вопрос о том, как лучше организовать дело в условиях графика дежурства на 3,5 смены. Улучшено также из виду, что многие работники на станциях, в отделениях являются подменными, а значить переходящими от одной смены в другую. Следовательно, уже здесь не получается постоянного состава единых смен. Этот вопрос как-то надо разрешить.

Не менее важным, а пожалуй даже самым важным, является и то, что на узлах и станциях единые смены не укреплены. Работ-

ники станции не попадают в одну смену с одним и тем же диспетчером и дежурным по отделению, не говоря уже о дежурном по управлению.

Большое значение имеет, наконец, сама организация работы дежурных по управлению. Фактически дежурный по управлению непосредственно оперативной работой занят лишь 8 часов, а остальные 4 часа он тратит на то, чтобы принять доклады отделений, составить и дать отчет о продолжении работы начальнику дороги и Москве. Получается это потому, что у нас в аппарате распорядительного отдела отсутствуют так называемые старшие дежурные по управлению, которые и должны как раз заниматься составлением отчетности и докладывать НКПС о работе.

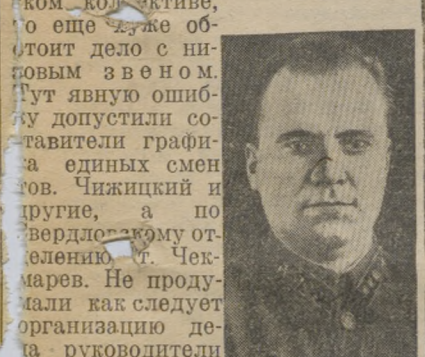
Дежурный по управлению должен полностью все 12 часов заниматься оперативной работой. Это — большой недостаток, когда линия в течение почти 4 часов остается без руководства со стороны дежурного по управлению.

По составленному графику единых смен мы проработали почти весь март. Практика показывает, что этот график страдает от большого недостатка и очевидно его необходимо будет сейчас несколько пересмотреть.

БОЛЬШЕ ВНИМАНИЯ ПЛАНИРОВАНИЮ

М. И. ШАРОВ — диспетчер Свердловского отделения

Скажу в отношении единых смен на Свердловском узле. Если нас на отделении нет полностью единых смен в диспетчерском коллективе, то еще хуже обстоит дело с паровозным звеном. Тут явную ошибку допустили представители графика единых смен тов. Чижикский и другие, а по Свердловскому отделению — тов. Чекарин. Не продумали как следует организацию дела в руководителем отделения и службы движения.



Особенно серьезным недостатком, по-моему, является то, что при создании единых смен как-то выпало основное звено — станция. На станциях Свердловско-Пассажирская, Свердловско-Сортировочная и Шарташ единых смен нет. Составительские бригады и стрелочники работают сегодня с одним нарядчиком диспетчером или дежурным по станции, завтра — с другим. Сегодня на станции Свердловско-Сортировочная человек работает на четной горке, завтра — на четной. Дежурный и две смены, сейчас перешли на станцию в одну смену и с диспетчером участка.

Для нас теперь совершенно очевидно, что график единых смен должен быть пересмотрен. Необходимо также — и это в первую очередь — организовать на деле, а не на бумаге единые смены на станциях.

В связи с работой единых смен будет серьезно разобран и график поездов.

О подменных работников

Б. В. МАСЛОВ — старший диспетчер паровозной службы.

При организации единых смен я нашел должного разрешения о том, как называемых подменных работников. У нас в паровозной службе в качестве подменного работает диспетчер Уваров. Он попеременно в диспетчерской смене, но выполняет работу в топливной группе. Получается так, что ни на одном из этих двух участков он не знает состояния дела.

Подменные работники при графике на 3,5 смены имеются у нас и в управлении, и в отделении, и на станциях. Они никак не попадают в единую смену. Этим единая смена уже нарушается.

Следует продумать и такой вопрос, как время начала и окончания работы смен. Дневная смена на станции кончается работу в 6 часов, в отделении — в 7 часов, а в управлении дороги дежурные по управлению — в 9 часов. Таким образом получается, что между началом работы на станциях и в управлении существует разница в несколько часов. Это тоже, мне кажется, не может не отражаться на качестве работы единых смен.

Правильно говорят о том, что сменный командир должен быть единоначальником и что в единой смене должен быть сменный план работы. Недопустимо давать указания через голову сменного командира и этим снимать с него ответственность за порученное дело.

Переводить дежурных по управлению, как и диспетчеров, с одного участка на другой я считаю нецелесообразным.

Справедливо говорят, что у нас по существу нет единой смены. Мне кажется, что при составлении графика единых смен тов. Чижикский и другие не продумали до конца этот вопрос.

Каждая смена должна иметь совершенно определенный, точный план работы, за который она и должна отвечать. Отсутствие сменного плана и ясного представления о том, что предстоит делать, мешает коллективу смены работать четко и добиваться наибольшего успеха.

Когда хорошо будут организованы единые смены и столь же хорошо поставлено дело планирования, нам можно будет шире развернуть и соревнование.

Необходимо наладить также тесную связь и организовать слаженную работу с соседями. Нужно поставить дело так, чтобы диспетчеры двух соприкасающихся отделений и дежурные по отделению работали постоянно в одной и той же смене. Вот, например, при заключении договора на соревнование дорог вызвал я на соревнование диспетчера Уфалейского отделения Южно-Уральской дороги тов. Остроумова. Поработали мы с ним некоторое время вместе, а теперь нас разлучили. Не успев я даже привыкнуть к человеку. А знать друг друга, сработаться — дело большое. Постоянная работа в единой смене помогает ближе знать людей, лучше решать вопросы и лучше, стало-быть, обеспечивать выполнение плана и графика движения поездов.

В связи с работой единых смен будет серьезно разобран и график поездов.

В связи с работой единых смен будет серьезно разобран и график поездов.

С одного круга на другой

Г. А. ПАЛКИН — дежурный по управлению дороги

Нам, дежурным по управлению дороги, не приходится долго работать на одном определенном круге. Последнее время мы часто меняемся.

Два года я работал на главной линии, знал отделения и станции, знал людей. А вот теперь попал на второй круг, где я незнаком ни с отделениями, ни со станциями, ни тем более с людьми, с которыми приходится работать. На дежидиск, например, я совершенно не знаю, никогда там не бывал Верхогурье и Егорин, но знаю кое-как.

Это неблагоприятно отражается на работе. Вот один из примеров. На станции Тагил Егоринского отделения в связи с открытием фанерного пункта, поэтому необходимо посмотреть работу сборных поездов, выделить специальный путь в Тагиле для формирования поездов до Егоринского и т. д. Но, плохо зная Егоринское отделение, мне трудно было представить, как лучше организовать дело. На Надеждинском отделении плохо проявляются груженные вагоны, они простояют лишнее время на станциях. Но в чем там дело, что мешает? На этот вопрос можно ответить только тогда, когда хорошо знаешь условия работы отделения.

Основной измеритель станции — отправление поездов по расписанию — систематически срывается. Пассажиры поездов отправляются по расписанию только на 67 процентов, а товарные — на 64 процента.

Многие коммунисты станции до сих пор не поняли решений XVIII партийной конференции. Дежурный по станции тов. Клециньков, дежурные по парку тт. Рязанников и Кокорин и другие не выполняют производственных заданий. Однако они не чувствуют никакой ответственности перед партией, перед народом. А партийное бюро, его члены тт. Савостин, Хлебников, Салтыков никакого требования не предъявляют коммунистам, не выполняют их работы.

На станции Свердловско-Пассажирская до сих пор времени продолжают работать по старому, никакой перестройки не чувствуется.

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

Решения приняты, но не выполняются

уже давно, но выпустить его из депо не могут только потому, что нечем заменить лопнувшую перерядную цилиндровую крышку.

В паровозном депо продолжают растраживание рабочего времени и государственных средств. Взять такой пример. На смену тормозного подвешивания требуется 2 часа 30 минут, а тратят на это по 8—10 часов, так как много времени уходит на ремонт испорченного тормозного подвешивания.

Первоначально в работе комплексных смен создается и неплановая постановка паровозов на промышленный ремонт. Паровоз № 2258 должен был стать на промышленный ремонт, а стал только 22. Так получается чуть ли не с каждым паровозом.

Не беспокоит секретаря партийного бюро тов. Райкова и то, что машинисты паровозов перестали экономить топливо. Успокоившись на том, что в соревновании в честь XVIII партконференции депо сэкономило более 1000 тонн угля, здесь перестали вести работу среди машинистов. В феврале пережгли 219 тонн топлива. Не лучшее положение и в марте. Машинисты — члены партии здесь не заняли авангардной роли. Член ВКП(б) Елизов В. за 19 дней марта пережег 16,268 килограммов угля.

Секретарь партбюро тов. Райков и здесь пытается оправдать машинистов. Главную причину этого он видит в том, что, дескать, уголь анжерский, долго лежал на складе. Химический же анализ этого угля показал его полную пригодность.

Не помогла партийная организация и мастерам цехов найти свое место. Некоторые из них до сих пор используются непродуктивно.

Все это говорит прежде всего о том, что партийная организация паровозного депо не выявляет еще за выполнение решений XVIII партконференции. Партию в ближайшее время нужно скорее перестроить свою работу, больше выезжать в производство, бороться за выполнение технологической дисциплины, за равномерность, за четкую работу депо.

П. В. НЕСТЕРОВ — ответственный секретарь редакции «За образцовую сортировку».

На собрании коммунистов станции Свердловско-Пассажирская

25 марта состоялось партийное собрание станции Свердловско-Пассажирская. С докладом об итогах XVIII Всесоюзной партийной конференции выступил начальник станции тов. Минюхин.

Из доклада и выступлений в прениях коммунистов тт. Клециньков, Савостина, Решетина и других видно, что решения XVIII Всесоюзной партийной конференции реализовались плохо, а отсюда, как результат, станция Свердловско-Пассажирская работает крайне неудовлетворительно.

Основной измеритель станции — отправление поездов по расписанию — систематически срывается. Пассажиры поездов отправляются по расписанию только на 67 процентов, а товарные — на 64 процента.

Многие коммунисты станции до сих пор не поняли решений XVIII партийной конференции. Дежурный по станции тов. Клециньков, дежурные по парку тт. Рязанников и Кокорин и другие не выполняют производственных заданий. Однако они не чувствуют никакой ответственности перед партией, перед народом. А партийное бюро, его члены тт. Савостин, Хлебников, Салтыков никакого требования не предъявляют коммунистам, не выполняют их работы.

На станции Свердловско-Пассажирская до сих пор времени продолжают работать по старому, никакой перестройки не чувствуется.

Партийное собрание штаба дороги

25 и 26 марта коммунисты штаба дороги обсуждали итоги XVIII Всесоюзной партийной конференции.

С докладом выступил начальник политотдела дороги тов. Степанов. Он подробно рассказал о плохой работе дороги в 1940 году. Дорога ухулила свои измерители по сравнению с 1938 и 1939 гг. На дороге отсутствует оперативное планирование, преобладает штурмовщина и бюрократизм в аппарате управления со стороны отдельных командиров коммунистов. Докладывал собранию итоги работы дороги за две декады марта, тов. Степанов подверг резкой критике факты безхозяйственности, плохого использования оборудования, перерасхода топлива, варварского использования паровозов и вагонов. Например, новые мощные паровозы «ФД» используются только на 70—80 процентов. В аппарате управления еще и на сегодня имеется масса фактов бюрократизма и большого бумажного потока. Ревизорский аппарат дороги недостаточно борется за снижение аварий, брака и нарушений Правил технической эксплуатации.

Говоря о недостатках партийной работы, тов. Степанов сказал, что критика, данная на XVIII партконференции, имеет прямое отношение и к политотделам на нашей дороге, которые руководят канцелярско-бюрократическими методами в отрыве от территориальных партийных организаций.

В прениях выступил 21 человек. Выступающие, дополняя доклад тов. Степанова, вскрыли крупные недостатки в работе аппарата управления дороги, политотдела и партийного бюро.

Имеет место неустойчивость кадров на линии из числа командиров среднего звена. Беспорядочное перемещение людей и большая масса административных высканки говорят о низком уровне работы с людьми. Командиры служб и отделов слабо занимаются хозяйственными делами, вопросами зарплат, плохо считают, калькулируют и не берегут паровозную копейку. Инженерно-технические работники слабо работают над повышением своего технического уровня.

Выступившие секретаря партбюро тов. Закадова не удовлетворило собрание. Он выступил как хозяйственник, перечислив факты в масштабах дороги и ни слова не сказав о том, как партбюро перестраивает свою работу в свете решений партконференции.

Многие из выступающих в прениях говорили непрямо, в масштабах дороги, вообще, не затрагивая работу аппарата и работу партийной организации. К таким относятся выступления тт. Белоусова (грузовая служба), Куликова (прокрутура дороги), Рыжова (служба пути), Воронина (председатель дорпрофсоюз) и др. Они даже не сказали о том, как лично перестраиваются в работе и как практически выполняют решения XVIII партконференции.

Собрание, одобряя решения XVIII Всесоюзной партийной конференции и приняв их в безусловном исполнении, наметило конкретные мероприятия по их реализации в практической работе аппарата управления дороги.

Г. АЛЕКСАНДРОВ.

Обзор иностранных телеграмм

ВОЙНА В ЕВРОПЕ И АФРИКЕ.— ПОДПИСАНИЕ ПРОТОКОЛА О ПРИСОЕДИНЕНИИ ЮГОСЛАВИИ К ПАКТУ ТРЕХ ДЕРЖАВ

25 марта, как сообщается в сводке германского командования, германские самолеты совершили налет на один из промышленных городов Южной Англии, сбросив бомбы на газовый завод. Операции германских вооруженных сил на море продолжались. Потоплено и повреждено несколько английских торговых судов.

На албанском фронте 25 марта происходили бои местного характера. В итальянской сводке отмечается обычная активность артиллерии. Афинский корреспондент югославской газеты «Време» утверждает, что наиболее активные военные действия велись на центральном участке фронта.

Итальянская авиация, сообщается в сводке итальянского командования, бомбардировала на правом берегу реки Девол тыловые базы, склады и лагеря греков, а также авиационную базу Гераклион на острове Крит. В восточной части Средиземного моря вновь подвергся бомбардировке порт Ла-Валетты (остров Мальта).

В Северной Африке военные операции попрежнему ограничиваются действиями авиации воюющих сторон. Германские и итальянские самолеты бомбардировали и обстреляли из пулеметов скопление мотомеханизированных частей англичан. Английская авиация совершила в ночь на 25 марта налет на Триполи.

В Восточной Африке главными районами сопротивления итальянских войск попрежнему являются Эритрея и центральная часть Абиссинии. Английские войска, оперирующие в Абиссинии, ведут наступление на Аддис-Абебу с тринадцати разных направлений. Восточнее Аддис-Абебы английские части после захвата перевала Марда развивают наступление на Харар. Передовые отряды англичан находятся в 30 километрах от города.

25 марта, в полдень, как сообщает германское информационное бюро, к пакту трех держав присоединилась Югославия. Подписание протокола состоялось в торжественной обстановке в том же дворце Бельведер, где был подписан протокол о присоединении Венгрии и Болгарии. При этом присутствовали: германский министр иностранных дел Риббентроп, югославский премьер-министр Цветкович и югославский министр иностранных дел Цинцар-Маркович, а также в качестве представителей государств — участников пакта трех держав итальянский министр иностранных дел Чиано, японский посол в Берлине Осима, словацкий посланник Черняк, венгерский посланник Стоян, румынский посланник Босси и болгарский посланник Драганов. Кроме них на торжественном акте присутствовали многие представители местной и иностранной печати.

По сообщению агентства Ассошиэтед Пресс, Рузвельт наложил секвестр на югославские фонды в США, которые, по данным министерства торговли, составляют 1 млн. долларов. Американские капиталовложения в Югославию составляют 36 млн. долларов.

25 марта после краткого обсуждения, американский сенат большинством 67 голосов против 9 одобрил законопроект об ассигновании 7 млрд. долларов на оказание помощи Англии на основе закона о передаче займы или в аренду вооружений. Палата представителей уже одобрила этот законопроект. Как ожидают, Рузвельт в скором времени подпишет его.

Олимпиада детской художественной самодеятельности

После выступлений учащихся первой, второй и третьей школ Кагановичского района, на олимпиаде показали свое творчество коллективы школ №№ 9, 5, 6, 7, 8 и др.

Певцы, танцоры, музыканты, спортсмены, чтецы сменяли друг друга. Юных исполнителей горячо и дружно приветствовали юные зрители, искренне выражая свои симпатии. Особенно же тепло были встречены выступления самодеятельных кружков городской школы № 16. Свой концерт она открыла получасовым литературно-музыкальным монтажом «На страже родины». В него вошли вокальные, хореографические и литературные произведения, посвященные одной теме — обороне страны.

Среди других номеров, показанных этой школой, особый интерес представляют выступления ученицы 7 класса Любы Дидко, спевшей легко и непринужденно песенку «Подснежник», Кати Пермяковой, прочитавшей свое стихотворение «Олимпиада», и др.

Смотр детской художественной самодеятельности закончился 25 марта выступлениями кружков школ станций Свердловск-сорттировочная и Шарташ.

Жюри олимпиады, подводя итоги, отметило, что наиболее хорошо, с любовью подготовились к показу самодеятельных кружков коллективы школ №№ 1, 3 и 16. Недостаточно серьезно, по мнению жюри, отнесся к этому делу коллектив педагогов школы № 2.

Детально разобрал каждое выступление, жюри нашло возможным зачислить кандидатами на городскую олимпиаду детской художественной самодеятельности исполнителей восемнадцати номеров. Среди них — хор школы № 48, физкультурный коллектив и хор школы № 1, исполнивший песню девушек из оперы «Иван Сусанин», выступление объединенного хора трех школ — №№ 2, 3 и 9, исполнивших «Гимн партии большевиков», литературно-музыкальный монтаж «На страже родины», представленный школой № 16.

Как положительное явление олимпиады, жюри отметило большое количество коллективных номеров, любовь учащихся к классическим произведениям, разнообразие жанров.

Дав всестороннюю оценку всем школьным коллективам, жюри считает, что первое место должно быть присуждено школе № 16, второе — школе № 1 и третье — школе № 3. Окончательно этот вопрос будет решен оргкомитетом олимпиады.



Оборонное соревнование школьников. Ученики Свердловской железнодорожной школы № 2 (слева направо): Лия ДЕГТЯРЕВА, Нина КАРПОВА, Вера ГОРБУНОВА, Клара КИРЕЕВА, Тамара ШАРАПОВА и Надя ЧАРУШКИНА сдают нормы БГСО по оказанию первой помощи «пострадавшим». Фото В. Лежнина.

Готовиться к огородной кампании

Весна 1941 года начинается. Недалеки те дни, когда закипит работа на полях и на огородах. Рабочие и служащие нашей дороги будут садить картофель и овощи.

К поре посевов и посадок надо готовиться и готовиться уже сейчас. Задача при этом должна быть поставлена такая: каждому железнодорожнику иметь приусадебный участок и обеспечить свою семью, хотя бы картофелем и овощами, на целый год.

488 гектаров картофеля и 125 гектаров овощей по плану Дорпрофсоюза должны засадить и засеять в этом году железнодорожники Тагильского отделения. Но как в Тагиле готовятся к огородной кампании?

Райком союза (председатель тов. Широков) только 18 марта заготовил директиву всем местным комитетам, доводя до них планы посева и посадки, рекомендуя сейчас же учесть все нуждающиеся земли и семена. Поздновато! Март уже на исходе. Райкому следовало бы иметь эти данные, чтобы своевременно обеспечить индивидуальных огородников участками земли, высококачественными семенами и агрономической помощью.

Тагильская районная контора райтрансторгпита имеет солидные запасы картофеля. Картофель этот всю зиму продается через мага-

зины. Но контора не знает, какое количество посевного материала требуется для огородников, чтобы оставить его на своих базах. Пора выявить нужды в семенном картофеле и забронировать его в Трансторгпите. Не следует повторять прошлогодних ошибок, когда картофель изыскивали в дни посадки и подчас не находили.

Пора задуматься и об орудиях обработки земли, привести их в надлежащий порядок, подготовить к весенним работам. Не беспокоясь об этом местком паровозного депо Тагил и его председатель тов. Щуров. В депо не одна сотня рабочих и служащих, которые по примеру прошлых лет нынче вновь будут обрабатывать свои огороды. Но чем они будут пахать землю? Местком депо имеет свой трактор. Однако машину еще в прошлом году отдали Лайскому совхозу Трансторгпита и забыли. Весь разбитый, неотремонтированный, никому ненужный трактор и по сей день стоит в совхозе, тогда как при надлежащем уходе и использовании он может обработать все земельные участки не только рабочих и служащих депо Тагил, но и всего узла.

Посевная пора не за горами. Профсоюзные и хозяйственные организации обязаны сейчас же развернуть к ней деятельную подготовку.

Маленький фельетон

Ус крутя...

15 ноября 1940 г. нарком издал приказ № 328 «О представлении отчетов». По этому приказу начальник дороги обязан представлять в НКПС «отчеты о выполнении установленных планов и о проделанной работе по всем отраслям своей деятельности, включая и финансовую». Приказ начальника дороги не выполнила исключительно по вине начальника планового отдела тов. Папкова. Отчеты не были высланы во-время в НКПС. В феврале пришла телеграмма наркома с требованием выполнить приказ № 328. Тов. Папков стал искать возможности переложить эту работу на кого-нибудь другого. 4 марта начальник дороги вынужден был издать приказ, обязывающий тов. Папкова выполнить указание НКПС. Но он не сделал ничего существенного, не считая отчета о работе дороги за 1940 год, составленного, кстати, недоброкачественно.

Покрутив свой черный ус, Он сказал солидно: «Ну-с! К нам пришел приказ наркома, Краток срок, но не беда, — Установка нам знакома, Обстановка тоже — да!». Резолюцию неспешно На приказе наложил, Секретарь его, конечно, Тут же в «Дело» положил... Безо всяких окоlescиц День прошел, а там и месяц...

Покрутив все тот же ус, Он сказал тревожно: «Ну-с, Телеграмма от наркома, Должить немедля всем, Установка нам знакома, Обстановка не совсем. Нам бы стало много легче, Если б мы теперь нашли Чья-нибудь чужие плечи И на них бы налегли... Безо всяких окоlescиц — Снова день и снова месяц.

Покрутив еще раз ус, Он сказал угрозою: «Ну-с! Вновь приказ, вот это ловко. Как нам выполнить его? Установка... обстановка... Ни того и ни сего... У кого просить помощи? Где чужие? Где свои? У начальника дороги? У НФ, у НГИ?». Безо всяких окоlescиц Пролетит и этот месяц.

А каков же вывод? Ну-с? — На содействие в надежде Жив сутяга и, как прежде, Ус крутя, не дует в ус. К. МУРЗИДИ.

ПОДНЯТЬ РОЛЬ МАСТЕРА

В своем докладе на XVIII Всесоюзной партийной конференции тов. Маленков особо подчеркнул, что большую роль «в деле наведения порядка на наших предприятиях, в деле правильной организации труда и обеспечения стройчайшей дисциплины технологического процесса должны сыграть мастера».

Решения XVIII конференции ВКП(б) потребовали от хозяйственных и партийных организаций поднять роль мастера, как непосредственного организатора производства. Однако на нашей дороге эти решения остаются невыполненными. Особенно в этом отношении характерно паровозное депо Свердловск-сорттировочная.

Рабочий день мастера механического цеха тов. Измоденова начинается всегда с беготни из цеха в цех, от одного рабочего к другому. При чем эта беготня продолжается три четверти рабочего времени.

— Меня превратили в чернорабочего, — говорит тов. Измоде-

нов, — я целыми днями занят подноской деталей, инструмента, материалов и по существу работаю вслепую. Непосредственно в механическом цехе бывало всего два, от силы два с половиной часа, потому что мои рабочие разбросаны по всему депо.

И он прав. Дело в том, что начальник депо т. Бондарь и его заместители решили мастера механического цеха превратить административным порядком в абсолютного универсала. Имея специальность токаря 7 разряда, тов. Измоденов непосредственно руководит работой одиннадцати слесарей-инструментальщиков, трех слесарей по отоплению, пяти электросварщиков, шести кузнецов, двух плотников, одного маляра, одного медника, одного жестянщика, семнадцати токарей, двух компрессорщиков — всего пятидесяти трех человек. При чем по-настоящему руководить работой, оказывать техническую помощь он может только девятнадцать чело-

векам. Он не знает работы плотников, медников, жестянщиков и друг.

В депо Свердловск-сорттировочная не только не уделяют внимания роли мастера, но просто его игнорируют. Один мастер загружен сверх меры, как в этом убедились на примере тов. Измоденова, другие лишены возможности непосредственно руководить рабочими, которые выполняют для них заказы.

Мастер котельного цеха имеет в своем распоряжении всего 13—14 человек. Но он не руководит, не контролирует работу медников, которые выполняют для него заказы, но наряды которым выписывает и отвечает за их работу мастер механического цеха. Работу плотников принимает мастер промычного цеха, а сами плотники подчинены тов. Измоденову, который не знаком с плотничьим делом.

Разбросанность рабочей силы приводит к обезличке, браку в работе. Часто мастера других цехов

не могут найти тов. Измоденова и без его ведома дают задания рабочим механического цеха.

Мастера в депо не являются хозяевами, командирами своих производственных участков, не имеют права поощрять и налагать взыскания на своих работников. Больше того, был случай, когда руководство депо без ведома тов. Измоденова перевело компрессорщика тов. Жерникова в табельщики. В результате — в этот день компрессор не работал 3 часа.

Игнорирование роли мастера в депо Свердловск-сорттировочная — не частный случай на дороге. Мастера превращены, как они сами говорят, «в агентов по розыску деталей, инструмента, материалов» и в таких крупнейших депо дороги, как Свердловск-пассажирская, Камышлов, Егоршино.

Б. ДОЛИНОВ — инженер-референт информационно-аналитической группы при начальнике дороги.

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

АДРЕС РЕДАКЦИИ: Свердловск, ул. Челюскинцев, Управление ж. д. 3-й этаж, комнаты №№ 351—355. ТЕЛЕФОНЫ: АТС № ДП-16-31, через коммутатор Управления дороги: секретариат редакции—0-6, ответственный редактор—1-61, зам. отв. редактора—1-47, ответственный секретарь—4-25, инструктора—2-53, нач. издательства — 7-36, бухгалтерия издательства и отдел подпски — 1-82.