

ПУТЕВКА

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

№ 27 (2020)

Вторник, 1 апреля 1941 г.

Год издания 8-й

Выходит по вторникам и пятницам

Цена 15 коп.

„Необходимо, далее, чтобы парторганизации помогли наркоматам и главам проверять работу директоров предприятий, проверять исполнение решений наркоматов предприятий.“

Парторганизации должны уяснить себе, что одни лишь наркоматы не в состоянии контролировать работу предприятий, проверять исполнение решений наркоматов. Поэтому парторганизации должны помочь наркоматам в деле проверки исполнения директив наркоматов предприятиями, то-есть в деле контролирования работы директоров предприятий“.

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

Проверку исполнения — в центр внимания

Решения XVIII Всесоюзной партийной конференции — программа борьбы и побед нашей партии, правильность и всего советского народа в строительстве коммунизма. Решения конференции потребовали повернуть внимание парторганизаций в сторону промышленности и транспорта. Они обязывают партийных и хозяйственных руководителей организовать культурную, высокопроизводительную и ритмичную работу своего предприятия, цеха, смены, бригады, каждого отдельного рабочего.

Чтобы быть на уровне поставленных задач, необходимо прежде всего добиваться неуклонного выполнения решений конференции.

С качеством проверки исполнения у нас на дороге дело обстоит крайне неудовлетворительно. Это является одной из основных причин ее плохой работы. Порой хорошее решение остается невыполненным и в виде резолюции лежит в столе у того или иного руководителя.

Политотдел дороги 13 февраля этого года, проверяя свое решение о развертывании лунинского метода на дороге, вынес постановление за № 6, в котором констатировал крайне неудовлетворительное положение в депо Камышлов. В этом решении политотдел дороги обязал политотдел Камышловского отделения оказать помощь в развитии лунинского движения в депо и организовать проверку исполнения. Но, как потом выяснилось, это решение с соответствующей резолюцией начальника политотдела тов. Широкова пролежало без всякого движения в столе у инструктора тов. Балабанова до 24 марта.

В то же время, вместо реализации решения политотдела дороги, бывший секретарь партбюро депо Камышлов Шишигин стал на путь простого обывателя, превратился в политического банкрота и был освобожден от работы. Это произошло на глазах руководителей Камышловского политотдела тт. Широкова и Сухогозова.

Камышловский политотдел не уделяет никакого внимания работе депо. Лунинское движение там развивается крайне медленно. Работа паровозных бригад не организована. Вошли в систему срывы строенной езды, а, например, паровоз № 682-16 превратился в проходной двор. За февраль и март на нем работало 12 разных бригад. Технологический процесс ремонта паровозов не выполняется, качество ремонта исключительно низкое. Паровоз № 703-69, вышедший из ремонта 21 марта, успел только набрать уголь, и встал обратно на ремонт с неисправными элементами пароперегревателя.

Не так давно парторганизация этого депо, обсуждая итоги XVIII партконференции, отмечала подобные недостатки и записала в своем решении мероприятия, но выполнения их не организовала. Поэтому депо резко ухудшило работу.

Подобное же положение и в службе пути (зам. начальника тов. Немировский). Здесь нет никакой проверки исполнения основного наркомовского приказа № 79-Ц о текущем содержании путевого хозяйства. Хуже того, приказ № 99-Ц от 5 марта этого года, требующий замены острodefekтных рельсов в пути, не выполняется и особенно на таких дистанциях, как Свердловск-Сортировочная (нач. тов. Яковлев) и Свердловск-Пассажирская (нач. тов. Корякин). Служба пути, не организуя проверки исполнения приказов наркома, не борется за содержание путевого хозяйства на дороге.

Проверка исполнения — главное звено всей нашей работы. Всем хозяйственным и политическим руководителям необходимо организовать повседневную проверку выполнения решений конференции.

Выходите на предмайское соревнование!

За новые достижения в социалистическом соревновании

Близилась зима 1940-41 года. Мы — паровозники, тогда немало хлопотали, чтобы подготовить свою машину к бесперебойной работе в условиях морозов и снегопадов. В результате — к XXIII годовщине Октября паровоз получил документ общественной похвалы — социалистический паспорт.

Октябрьский праздник мы отметили стахановско-кривоносской работой. Да и на протяжении всей зимы работали хорошо: не было ни одного случая аварии, межпромывочного ремонта.

Ознакомившись с методом знатного машиниста тов. Лунина, мы решили последовать его примеру. С тех пор стали лучше ухаживать за локомотивом и своими силами выполнять все ремонтные работы, за исключением котельных и автоматных.

К XVIII партийной конференции мы брали обязательство добиться дальнейших успехов. Слово не разошлось с делом. Благодаря применению метода Лунина и хозрасчету стали систематически экономить средства. 1129 рублей было сэкономлено только в феврале. За три месяца текущего года бригадами паровоза сэкономлено более 50 тонн топлива. На этом топливе можно провести от Вагая до Тюмени 10 товарных поездов нормального веса.

Пробег нашего паровоза между последними промывками составил 5446 километров против 4500 по норме, после обточки, произведенной в прошлом году, машина прошла сверх нормы 3414 километров и по состоянию бандажей сможет работать без подемочного ремонта еще около двух месяцев.

В феврале текущего года по инициативе машиниста тов. Велижанина бригады нашего паровоза для лучшего ремонта машины объединились с бригадами паровоза, где старшим машинистом т. Залеский. Таким образом, создалась как бы своя комплексная бригада, способная производить любой ремонт обоих паровозов собственными силами. Это, нам кажется — новое и ценное в дальнейшем развитии метода тов. Лунина. Последняя промывка силами бригад двух паровозов дала замечательные результаты. Почти все сделали сами, простой паровозов в промывках был снижен по сравнению с нормой в два раза.

Близится пролетарский праздник — 1 Мая. К этой знаменательной дате мы думаем прийти с новыми производственными достижениями. Первое наше обязательство — это укрепление трудовой дружбы коллективов двух паровозов, сообща работающих полупински. Будем и дальше бороться за больший пробег паровозов, за экономию топлива. Не все наши паровозники знают слесарное дело. Наша задача — научить их этому. Поведем также дальнейшую борьбу за чистоту на паровозе, что является непременным условием успешной работы.

Стало хорошей традицией встречать революционные праздники и важнейшие события в стране производственными подарками. Будем энергично бороться за новые достижения в социалистическом соревновании в честь 1 Мая, за дальнейшие успехи стахановско-кривоносского труда.

М. ЕРЕМЕНКО — старший машинист паровоза № 712-06.
И. БУТОРИН — машинист,
А. МОХИН — пом. машиниста,
Ф. САПКУЛОВ — кочегар.

Паровозное депо Тюмень.

Из опыта моей работы

Уплотнение рабочего дня — вот стимул неуклонного повышения производительности труда. На собственном примере я глубоко убедился в этом. Приходя на работу за 30 минут до гудка, я готовлю инструменты, раскладываю их в надлежащем порядке на верстаке, знакомлюсь с объемом работы, составляю примерный график последовательности в обработке деталей.

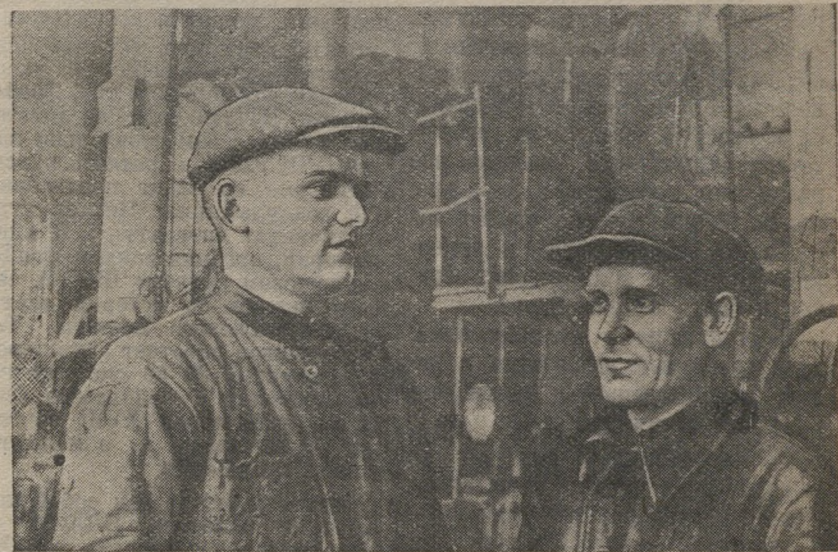
Раздается гудок. Мне предстоит напайка резцов. Для того, чтобы ускорить процесс работы, я закладываю в горно вместо одного — четыре — пять резцов. В первые четыре часа я стараюсь привязать резцы и прицепить их к вышед-

нить, кроме того, некоторую другую работу.

После обеденного перерыва я занимаюсь два часа пайкой резцов, а затем берусь за другую работу. Без четверти пять резцы уже остыли, я очищаю их и сдаю бригадиру. Ровно в пять работа закончена.

В результате всего этого я добился в отдельные дни производительности труда от 600 до 850 процентов. В остальные же дни задание выполняю не менее, чем на 250 процентов.

С. ЧАДОВ — слесарь-инструментальщик Кушвинского паровозного депо.



Старший машинист депо Кузино тов. ПЯНКОВ И. З. и помощник машиниста тов. САРАФАНОВ В. Д. по-лунински ухаживают за своим паровозом, добиваются большой экономии топлива.

Фото В. Лежнина.

ПЕРВЫЕ СДВИГИ

Коллектив механического цеха вагоноремонтного завода им. Воеводина, выполняя решения XVIII Всесоюзной партийной конференции, добился выполнения суточного графика. Задание за первые две декады марта выполнено на 122,6 проц.

Как в цехе добились этого успеха?

Прежде всего, выполнение графика стало законом для каждого рабочего. Мастер тов. Кононович стал руководить более оперативно и повысил требовательность к себе и к своей смене. В результате этого простои станков в цехе резко снизились. Многостаночники тт. Мамаев и Емельянов показывают образцы высокой производительности труда. Первый снимает по 50—55 буферных стержней с двух станков, а второй — по 40—50 стержней. Так же хорошо работают тт. Чередникова, Лобанов и многие другие.

Характерен еще и такой факт. Если раньше фрезеровщик тов. Шмаков работал плохо, то теперь, произведя небольшой ремонт своего станка, он выполняет сменное задание до 650 проц.

Но в цехе есть и недостатки, приводящие к снижению производительности показателей. Некоторые из них зависят от смежных цехов — литейного и кузнечного,

которые являются нашими поставщиками. Например, кузнечный цех ежедневно недодает большое количество стержневых гаек, детали подает некомплектно и с большими пропусками на обработку. Так, валики размером 40 x 100 с припуском по диаметру до 8 мм. и по длине до 10—12 мм. Это значительно снижает производительность труда рабочего, обрабатывающего валики.

Мешают нам и внутрицеховые неполадки. В частности, речь идет о затяжке ремонта некоторого оборудования. Шестой токарный станок ремонтируется уже два месяца. На вопрос о том, сколько он еще простоят в ремонте, механик тов. Редзюк отвечает:

— А кто его знает...

В результате цех вынужден изготавливать арматуру на других, непригоднейших для этой работы станках. До сих пор не может разрешиться вопрос и с оборудованием токарных станков №№ 1, 2, 12 и 8 четырехручными и трехручными самоцентрирующимися патронами.

Плохо еще в цехе и с культурой производства: цех захламлен и загрязнен. А надо, чтобы культура труда стояла на уровне высокой производительности.

С. УШАКОВ.

Перевыполнен план погрузки

Коллектив станции Хромпик (начальник тов. Колясников) в марте, благодаря слаженной работе с клиентурой, в частности, с работниками Первоуральского Новотрубного завода, добился перевыполнения месячного плана погрузки металла и черной руды.

Образцы работы за слаженность, за ритмичность показывают дежурные по станции комсомольцы тт. Рикун, Шаратов, получившие благодарность от начальника отделения.

Хорошо работают, борясь за быстрое формирование поездов, подачу порожняка и вывозку груженых вагонов с фронтов погрузки, тт. Патраков, Белоглазова, Пьянгов, Буленкова, Осипов, Ершов и др.

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

Быстрее ликвидировать недостатки

На партийном собрании станции Свердловск-сортировочная с докладом об итогах XVIII Всесоюзной партконференции выступил секретарь партбюро тов. Астафьев.

— Станция Свердловск-сортировочная, — говорит докладчик, — работает неудовлетворительно: рабочий парк вагонов завышен на 39 процентов, увеличился и простой вагонов. За вторую декаду отправление поездов вне расписания составляет 38,4 процента. Велико число срывов поездов по неготовности и отцепкам вагонов с коммерческим браком в парке отправления.

Выступавшие в прениях отмечали серьезные недостатки в работе хозяйственного и партийного руководства станции.

— На станции до сих пор не выполняется приказ начальника дороги, — говорит тов. Мягков, — о введении круглосуточного дежурства весовщиков в парке формирования. Зам. начальника станции по коммерческой части тов. Иванов ставит неопытных весовщиков, неспособных определить коммерческий брак. В результате получается засорение парка формирования вагонами с коммерческим браком.

Инженер по борьбе с авариями тов. Самсонов, анализируя причины брака, указывает, что некоторые из командиров пытаются скрыть случаи брака. Подобный случай был с начальником нечетной горки тов. Ивановым В. П., который скрыл брак башмачника Замотаева, разбившего стойки у вагонов.

Выступавшие отмечали, что партбюро плохо еще выкидет в работу станции, не оказывает практической помощи в планировании работы.

Партийное собрание целиком и полностью одобрило решения XVIII партконференции, наметило практические мероприятия по оказанию помощи в исправлении работы станции.

П. НЕСТЕРОВ — редакция газеты «За образцовую сортировку».

Учебой комсомольцев надо руководить

Многие комсомольцы Свердловского отделения упорно работают над повышением своего теоретического уровня. Самостоятельно или в кружках они изучают «Краткий курс истории ВКП(б)», биографию товарища Сталина и отдельные труды Маркса, Энгельса, Ленина, Сталина, учатся в ленинской школе, посещают кинолекторий, лекции и консультации.

Взять, например, техника паровозного депо Свердловск-пассажирская комсомолец тов. Гребенщикова. В 1940 году он приступил и сейчас самостоятельно изучает VIII главу «Краткого курса». Регулярно посещает парткабинет для консультации. Читает художественную литературу. В кинолекторий, организованном при Кагановичском райкоме ВКП(б), слушает лекции по истории партии послеоктябрьского периода. Тов. Гребенщикова работает агитатором. В общезнании № 36 систематически проводит с молодежью беседы по материалам XVIII партийной конференции и о международном положении.

Упорно работает над собой член узлового комитета ВЛКСМ ст. Свердловск-пассажирская тов. Кадилова. Она самостоятельно изучает историю партии и учится в вечерней ленинской школе. Тов. Кадилова проводит занятия с малограмотными на ст. Свердловск-товарная.

Регулярно посещает лекции в кинолекторий тов. Райков, механик крана восстановительного поезда. Он уже заканчивает изучение послеоктябрьского периода истории партии.

Многие комсомольцы в кружках изучают биографию товарища Сталина. Образцово работает кружок на станции Дружинино (руководитель — секретарь комсомольской организации тов. Седьшева). Здесь занимаются 23 человека. Они детально изучают жизнь и революционную деятельность товарища Сталина.

Тт. Лузина, Лубова, Мотоусова и другие показывают пример в учебе, на производстве являются стахановцами.

Однако в ряде комсомольских организаций отделения партийная пропаганда находится в неудовлетворительном состоянии. Особенно это имеет место на Свердловском узле. В узловой организации (секретарь комитета тов. Моисеев) многие комсомольцы все еще изучают первую главу. Круж-

ки в вагонном участке, паровозном депо не работают. Секретари комитетов не беседуют с комсомольцами по существу, не создают общественного мнения против тех, кто не повышает своего политического уровня. Это не случайно, ибо некоторые секретари сами учатся плохо. Секретарь комсомольской организации станции Свердловск-пассажирская тов. Слесаренко уже продолжительное время изучает третью главу, а законспектировал только первую главу. Не работает над собой член этого же комитета тов. Константинов и секретарь комсомольской организации 3-го вагонного участка тов. Валько.

На узле продолжительное время не проводятся лекции по интересующим комсомольцев и внесоюзную молодежь вопросам. На станции Свердловск-пассажирская, в вагонном участке и резерве проводников некоторые комсомольцы до сих пор не ознакомлены с материалами XVIII партийной конференции. В результате слабой воспитательной работы в организациях имеются нарушения трудовой дисциплины, Правил технической эксплуатации. Осмотрщик-автоматчик 3-го вагонного участка Шихарев явился на работу пьяным, спенщик станции Свердловск-пассажирская Савельев допустил брак в работе и причинил материальный ущерб государству на 2000 рублей.

Следует отметить то, что партийные организации узла и узловой партком плохо руководят партийной пропагандой в комсомоле. Секретарь узлового парткома тов. Железнов ни разу не интересовался учебой комсомольцев. Неудивительно после этого, что на узле более 200 комсомольцев нигде не учатся.

Политическому воспитанию комсомольцев надо уделять должное внимание. «Комсомольская правда» своевременно ставит вопрос о том, что каждый активист, подготовленный к самостоятельной работе с книгой, по примеру кадров Красной Армии должен организовать свое политическое самообразование так, чтобы в 1941 году полностью усвоить «Краткий курс истории ВКП(б)». Эта задача вполне выполнима. Надо только усилить руководство пропагандой и организовать помощь комсомольцам в овладении большевизмом.

В. НИЧКОВ — пом. нач. политотдела Свердловского отделения по комсомолу.

Работа по графику

Парторганизация вагонного депо Надеждинск неплохо организовала изучение материалов XVIII партконференции в коллективе вагонников. В результате — работа депо улучшается.

Особое внимание уделялось ритмичности, ликвидации штурмовщины, как того требуют решения конференции. В начале марта был составлен график капитального, среднего и текущего ремонта. На протяжении всего месяца график ни разу не нарушался.

Работа по графику дисциплинирует рабочих и мастеров, дает возможность более точно соблюдать технологический процесс. Есть все основания сказать, что мартовский план по всем видам ремонта коллективом депо будет выполнен в точности.

Однако коммунисты и хозяйственники вагонного депо не добились еще соответствующей чистоты в производственных цехах и на прилегающей к ним территории. Без элементарной чистоты и лучшей организации рабочего места не может быть и речи о дальнейших успехах вагонников в выполнении и перевыполнении программы ремонта и увеличения производительности труда.

Н. ОШМАРИН — инструктор политотдела Надеждинского отделения.

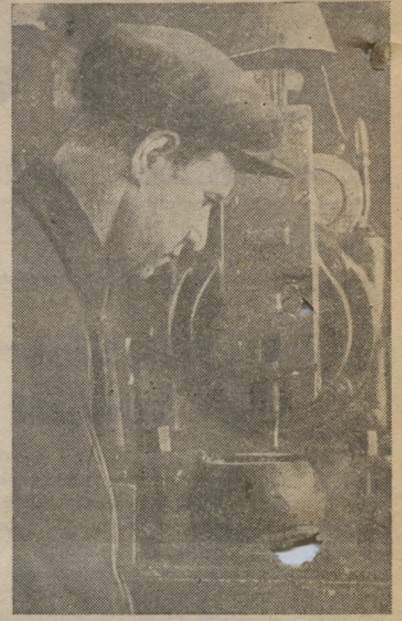
Из последней почты

ГДЕ РЕДАКТОР?

Номер газеты «Социалистический транспорт» от 26 марта изобилует редкими стилистическими «находками». В передовой статье читаем: «Партийным, профсоюзным и комсомольским организациям нужно оказать максимум помощи руководителям дистанции». К кому обращается газета? К руководителям или к организациям?

В другой статье рассказывается о том, что кузнец-стахановец «работает сейчас в светлой уютной кузнице». Уж тут редакционные стилисты явно перестарались. Но этого мало. Далее пишется о рационализаторском предложении, при введении которого «вдвое сократился расход бензина и даю экономии рабочей силы на два человека».

Где же был редактор? Да и кто он, кстати? Надо бы взглянуть на его подпись. Но увы, ее не оказалось на месте. Газета на сей раз вышла без подписи редактора.



Фрезеровщик - стахановец депо Свердловск-пассажирская т. ИСАЕВ П. И. выполняет задание на 300—400 проц.

Фото В. Лежнина.

ПЕРЕДВИЖНОЙ КИНОЛЕКТОРИИ

Свердловский областной Музей революции по поручению обкома ВКП(б), с целью еще более широкого ознакомления трудящихся с жизнью и революционной деятельностью замечательного большевика Якова Михайловича Свердловского, организует передвижную кинолекторий, который выезжает с первого апреля в районы области.

Наряду с проведением кинолекций в клубах и кинотеатрах территориальных организаций, работники Музея революции также будут читать лекции и на станциях и крупных узлах для железнодорожников и членов их семей. В частности, кинолекторий побывает на станциях Невьянск, Тагил, Смычка, Гороблагодатская, Кушва, Верхотурье, Надеждинск и т. д.

За время поездки работниками Музея революции будет прочитано свыше трехсот лекций в сопровождении кинофильма «Яков Свердлов».

Задача партийных и профсоюзных организаций состоит в том, чтобы обеспечить максимальное посещение кинолектория железнодорожниками и членами их семей.

Н. ВОЛЬХИН.

ЖЕНСКИЙ КРАСНЫЙ УГОЛОК

По примеру домохозяйек станции Свердловск-сортировочная, активистки станции Лая организовали женский красный уголок. Своими силами они оборудовали его и украсили. Активное участие в организации красного уголка принимали домохозяйки тт. Каделинская, Штефан, Кислицина и другие.

Сейчас здесь организуется кружокая работа.

ОБЗОР ПЕЧАТИ

ВАЖНЕЙШИЙ ВОПРОС

(«За здоровый транспорт» — орган политотдела Егоршинского отделения)

В один из дней февраля в мастерских 14-й дистанции пути состоялось обсуждение доклада тов. Маленкова на XVIII Всесоюзной партийной конференции «О задачах партийных организаций в области промышленности и транспорта». Заместитель начальника дистанции по политической т. Мышкин, прочитав то место доклада, где говорится об отсутствии точного учета на предприятиях, бросил реплику начальнику мастерских:

— У вас, товарищ Кабанчук, то же самое...

— Да, это так, — согласился тот. Далее, когда речь зашла о нерациональном использовании станков и агрегатов, о чем в своем докладе указал тов. Маленков, отец обратился к токарю Черемных:

— В вашем распоряжении мощный станок. А вы обтачиваете на нем мелкие болтики.

Так на конкретных примерах

раскрывалось существо замечательного доклада.

Рассказав об этом, редакция газеты «За здоровый транспорт» в одном из ближайших номеров снова вернулась к вопросу о работе коллектива 14-й дистанции пути. Теперь она остановила свое внимание на том, как проводятся в жизнь мероприятия, намеченные в связи с обсуждением доклада тов. Маленкова.

Тов. Мышкин в статье, посвященной изучению решений XVIII партийной конференции, рассказал о том, что коммунисты-путевцы взялись за устранение недостатков в своей работе, подмеченных при обсуждении материалов конференции. Старший дорожный мастер тов. Колупаев проверил постановку учета на 1-м околотке, тов. Месилов побывал в кладовой дистанции и принял конкретные меры по упорядочению хранения инструментов. Здесь же в статье были подвергнуты рез-

кой критике те, кто еще не взялся по-большевистски за перестройку работы.

Поставив однажды вопрос, газета не забыла о нем, нашла для него место на страницах своих последующих номеров. В статье «Решения выполнять конкретно», опубликованной 20 марта, редакция снова уделила внимание коллективу мастерских пути.

Что сделано коллективом мастерских со времени первого обсуждения доклада тов. Маленкова? Как осуществляются те предложения, которые были высказаны тогда? Что нового в работе предприятия?

«Мастерские, — указывается в статье, — приводятся в порядок. Столярный и токарный цехи выглядят вполне чисто и культурно». Рабочие, отмечает газета, взялись за наведение чистоты. В мастерских установлен электро-вентилятор, появился умывальник с мылом и чистым полотенцем. Столяры тт. Черемных и Горячев приспособили к верстакам специальные ящики для сбора древесной щепы и стружки. Кроме того, на предприятии проведен учет инструментов и материалов.

Все это безусловно сказалось

на росте производительности труда. Вот характерный пример. Машинист тов. Подшивалов, содержащий в чистоте и образцовом порядке свое рабочее место, выполняет ежедневно три нормы.

Однако редакция в этой статье указывает и на имеющиеся недостатки. Не все еще сделано, говорит газета, обращаясь к начальнику мастерских тов. Кабанчуку. Надо много и упорно поработать для того, чтобы добиться еще более значительных результатов. А поэтому необходимо осуществить все мероприятия, направленные на улучшение работы предприятия.

Как раз этому вопросу газета посвящает одну из своих передовых статей.

Для того, чтобы разрешить задачи, поставленные XVIII партийной конференцией, говорится в передовой, «сейчас как никогда необходимо организовать повседневную проверку исполнения». Газета напомнила партийной организации Алапаевского паровозного депо об одном из собраний, результатом которого явилась резолюция о перестройке работы. Но для успеха дела мало одной резолюции. В ней, в частности, было записано, чтобы секретарь

партийной организации тов. Сулов вместе с коммунистом тов. Ветошкиным организовал стахановскую школу в депо. Этот пункт резолюции, как и многие другие, остался невыполненным, приняты решения оказались забытыми.

В следующем номере газета «За здоровый транспорт» вновь выступает со статьей об Алапаевском депо и уже более детально останавливается на его работе.

Такая последовательность в постановке важнейшего вопроса имеет огромное значение. А этим вопросом является сейчас борьба за повседневную проверку исполнения решений, направленных на выполнение задач, поставленных перед нами XVIII партийной конференцией.

Газета «За здоровый транспорт» стоит на правильном пути. Надо только, чтобы редакция привлекла к работе свой актив, предоставляя страницы для выступлений стахановцев производств, командиров, политработников, направляя их внимание на критику недостатков, на показ того нового, что рождается в связи с перестройкой работы на основе решений XVIII партийной конференции.

СТАХАНОВСКИЙ ОПЫТ

НА ДВУХ ПАРОВОЗАХ

После опубликования в «Гудке» письма машиниста-папавинца депо Новосибирск тов. Лунина о расширении служебного ремонта, наша паровозная бригада одна из первых в депо Тюмень стала применять на своем паровозе № 706-61 лунинский метод.

Осваивая на практике папавинско-лунинский опыт, производя своими силами весь ремонт, предусмотренный приказом № 78-Ц, мы поставили перед собой задачу довести пробег паровоза между обточками, при норме 40 тысяч километров, до 60—65 тысяч километров.

На паровозе работают 3 бригады. Следовательно, для выполнения поставленной задачи каждая из бригад должна была коренным образом улучшить уход за паровозом и правильно организовать езду. Важно при этом было добиться, чтобы бригады умело пользовались приборами, тщательно следили за ходовыми частями паровоза.

Начнем с песочницы. Я, например, пользуясь песочницей так, чтобы абсолютно не допускать буксования паровоза. При подходе к поезду, при прищепке я за песочиваю путь метров на 20—30, имея в виду, что самое интенсивное буксование паровоза происходит именно в момент взятия поезда с места и развития хода. В пути следования пускаю в ход песочницу на переездах, а также при в'езде в кривую и выезжая из кривой, когда паровоз начинает набирать скорость. При остановке поезда на станции колеса паровоза должны также слегка припесочиваться.

Большую роль в сохранении паровозных бандажей играет также правильный уход за экипажем и за состоянием буксовых клиньев. У меня заведен такой порядок: на одном из перегонов выхожу на площадку паровоза, а иногда спускаюсь даже под паровоз и на ходу внимательно осматриваю детали экипажа, особенно буксовые клинья. Слабину буксовых клиньев легче всего определить именно на ходу, по поведению букс в буксовых-вырезках.

Однажды у меня был такой случай: буксовые клинья закреплены хорошо, а в машине слышится какой-то подозрительный стук.

Позорно так работать тюменцам

По сравнению с февралем, в марте заметно ухудшилось продвижение поездов на Тюменском отделении. Если в феврале отправление товарных поездов с участковых станций по графику составляло 79,5 процента, а проследование на участке — 68 процентов, то за две декады марта по графику отправлено 72 процента и своевременно проследовало на участке лишь 58 процентов поездов.

Анализ работы показывает, что нарушителями графика являются главным образом движения и паровозники. Так, например, по вине работников службы движения в марте выбито из расписания 11 процентов всех поездов и по вине паровозной службы — 13 процентов. Вагонники из-за несвоевременного осмотра и медленного безотцепочного ремонта вагонов задержали 19 поездов.

Ухудшение движения поездов по Тюменскому отделению резко отразилось на обороте вагона. В марте он выполнен хуже, чем в феврале — всего лишь на 16 процентов к норме.

Как ослабла борьба работников

★
Д. Т. ВЕЛИЖАНИН —
машинист-лунинец паровоза
№ 706-61 депо Тюмень

★ ★
Проверяю на ходу и что же? Клинья внизу выреза сидят туго, а сверху — слабина. Оказалось, что уклон рабочей поверхности клина не соответствует уклону буксового наличника. На остановке я сам легко устранил эту неисправность.

Немаловажное значение для сохранения бандажей имеет также применение профильных колодок. Их, к сожалению, у нас в депо не имеется в запасе. Необходимо руководству депо обратить на это внимание и позаботиться, чтобы колодки эти были.

К концу марта пробег нашего паровоза от капитального до среднего ремонта составил 156.202 километра, при норме 120 тысяч километров. За это время он должен был бы уже три раза побывать в под'емочном ремонте, а фактически был лишь два раза.

Успех был достигнут нами в упорной борьбе за сохранность бандажей и таких ответственных деталей паровоза, как элементы пароперегревателя, поршни и дышлое движение.

Ответственной деталью паровоза является пресс-масленка. Ее я всегда лично принимаю из ремонта и проверяю на испытательном столе. Уход за пресс-аппаратом не передоверяю никому из своей бригады. Исправный пресс-аппарат обеспечивает нам работу поршневых и золотниковых колец, а также рубашки цилиндров от под'емки до под'емки.

Несмотря на жесткость вагайской воды, я и мои напарники не допускаем бросания воды в элементы, тщательно следим за котлом, своевременно продаваем его на ходу. Это дает нам возможность дольше сохранить элементы без ремонта.

СТАХАНОВЕЦ УГЛЕПОДАЧИ

Машинист углепод'емного крана Тюменского склада топлива тов. Батиков 26 марта значительно перевыполнил сменное задание по перекидке угля. За это же

Ухаживая за паровозом папавински и ремонтируя его полунински, мы сэкономили в январе и феврале текущего года 1305 рублей на ремонте паровоза и материалах. За 1940 год наш паровоз дал 206.047 килограммов экономии топлива.

Соревнуясь с бригадами паровоза № 712-06 за лучшее освоение лунинского метода, мы решили объединиться и взять на себя весь ремонт, выполняемый комплексными бригадами, за исключением ремонта автомата водоподогрева и гарнитуры.

Опыт трех промывок, проведенных силами бригад обоих паровозов, дал большой эффект. Первоначальные опасения о том, что «чужой» паровоз будет ремонтироваться хуже, чем «свой» — не оправдались. Шесть бригад работали дружно, легко выполняя такой трудоемкий ремонт, как смена рессор, распорок и т. д. Характерно отметить, что ни одна еще работа, произведенная силами наших бригад, не была забракована ни начальником депо, ни приемщиком ИБЛС.

Совместная работа по ремонту двух паровозов является для нас хорошей школой слесарной практики.

ОТ РЕДАКЦИИ: Здесь напечатано содержание лекции, которую тов. Велижанин прочитал по радио в Тюменской радиостудии 24 марта этого года.

Инициатива тов. Велижанина, претворяемая сейчас в жизнь на паровозах, где старшими машинистами тт. Залеский и Еремико, заслуживает внимания. Почин этот ценен уже тем, что производство ремонта объединенными силами бригад двух паровозов является, как совершенно правильно отмечает сам тов. Велижанин, хорошей школой слесарной практики для паровозных бригад.

Редакция газеты «Путевка» обращается к машинистам депо Тюмень, Камышлов, Свердловск-сортiroвочная и др. с просьбой обсудить у себя этот вопрос и прислать свои соображения.

время сделана подборка 30 тонн угля и снабжены три паровоза. Тов. Батиков выполнил программу на 261 проц.

ния поездов в течение дня, он к концу отчетных суток всячески старался сбыть побольше их на соседние отделения и дорогу, зажимая в то же время прием потока на свое отделение. Характерным в этом отношении является факт за 9 марта, когда Бакулин, пытаясь вытолкнуть с отделения четыре нечетных поезда, на многие часы «пришил» поезда № 1054 и № 988 обратного направления. Именно из-за такой негодной практики смена Бакулина еще ни разу в марте не выполнила норму участковой скорости поездов.

Исключительно плохо продвигаются по отделению сборные поезда. Одна из главных причин этого заключается в том, что диспетчеры не дают реального плана на работу сборных поездов. Кроме того, начальники промежуточных станций не следят за обработкой состава сборного поезда у себя, не контролируют действия своих подчиненных. Особенно неблагоприятно с этим на станциях Новая Заимка и Заводоуковская. 18 марта на станции Новая Заимка целых четыре часа держали поезд № 1113 для отцепки четырех и прицепки двух вагонов.

Довольно частыми были в марте случаи снижения скорости и задерж-



Передовые путеобходчики и бригадиры, много лет работающие на нашей дороге, готовятся на своих участках к пропуску весенних вод. Слева направо: тт. ЧЕРЕПАНОВ С. Ф. (Баженовская дистанция пути), КУЛЬЖАНОВ К. (Верхотурская дистанция), ГОЛОВКОВ Н. А. (Баженовская дистанция), СЕРГЕЕВ И. Н. (Богдановичская дистанция) и СУКЛЕМИН А. А. (Камышловская дистанция).

Фото В. Лежнина.

ПОД УГРОЗОЙ ВЕСЕННИХ ВОД

В районе Камышловской дистанции пути нынче были обильные снегопады.

— Вода ожидается большая, много будет хлопот, — рассуждают путейцы.

Опасения эти не лишены основания. Дистанция находится в местности, где холмы и крутые откосы сменяются низинами и болотами. Скопление воды здесь, вблизи железнодорожного полотна, может быть чревато неприятными последствиями, если не принять своевременно предупредительные меры.

Казалось бы, что путейские командиры, в первую очередь, заранее обезопасят путь в таких неблагоприятных местах, как станция Камышлов, перегон Юрмач—Ощепково и особенно станция Поклевская. Но руководители дистанции тт. Жуков и Карташев не считали себя ответственными за эти участки, ссылаясь на другие организации, которые-де обязаны здесь обеспечить мероприятия по водоборьбе.

Только 12 марта комиссия из службы пути, возглавляемая начальником отдела искусственных сооружений тов. Ключковым, ознакомившись с положением дел в Поклевской, признала необходимым принять срочные меры. Согласно акту этой комиссии оказалось неотложным отсыпать дамбу на протяжении около 300 метров по правому берегу реки Сугатки; прорыть водоотводную канаву шириной в пять метров вдоль 9-го пути станции, на протяже-

нии 300 метров; прочистить русло реки Сугатки ниже по течению протяжением 350 метров и проч.

После этого еще целых 10 дней в службе пути разрешался вопрос о том, кому выполнять все эти работы, кто должен дать необходимые денежные средства.

На этот раз ответственность снимал с себя заместитель начальника службы пути тов. Немировский.

Положение в Поклевской очень серьезное. Старожилы рассказывают, что весной 1927 года в результате разлива реки Сугатки вода затопляла здесь буквально все стационные пути. В этом году угроза станции от весенних вод значительно возросла. Однако предупредительные работы, начатые с большим опозданием, проводятся сейчас крайне медленно. Кроме того одной лишь канавы и отсыпки бровки, которые предполагаются закончить к 6 апреля, может оказаться недостаточно.

Под угрозой затопления находятся нынче пути станции Камышлов. Начальнику дистанции тов. Жукову и руководителям службы пути еще летом прошлого года была известна эта опасность. Они знали, что на ветке диатомитового завода, примыкающей к станции Камышлов, не сделаны водоотводы, и весной по этой ветке вода попадает на станцию, затопляет территорию паровозного депо и многие пути на станции. Может быть и справедливо, что эти водоотводы должен делать владелец ветки, но руководители дистанции, а также службы пути не утруждают себя тем, чтобы заставить владельца привести ветку в соответствующий порядок.

За короткое время на Камышловской дистанции побывали уже четыре комиссии из управления дороги. И все они пинут большие акты, но дело от этого отнюдь не движется вперед.

Пространное постановление написал 11 марта и политотдел Камышловского отделения, обязывая всех и вся «обеспечить в период весны бесперебойное движение поездов». Но ни начальник политотдела тов. Широков, ни его заместитель тов. Сухогузов не удосужились еще проверить, как же это постановление выполняется.

Вот-вот начнется массовое таяние снегов, и сейчас дорога каждая минута. Нужны уже не акты и резолюции, а практическая организация дела, обеспечивающая безопасность на Камышловской дистанции, сохранность пути от действия весенних вод.

Н. КАПРАНОВ.

Обзор иностранных телеграмм



СОБЫТИЯ В ЮГОСЛАВИИ. — ВОЙНА В ЕВРОПЕ И АФРИКЕ

Как уже сообщалось в печати, по всей Югославии прокатилась волна митингов и собраний протеста против внешне-политической ориентации правительства Цветковича. 25 марта во всех учебных заведениях Белграда состоялись многотысячные митинги, на которых были приняты резолюции протеста. Принц-регент Павел ушел в отставку. Король Петр II объявил о переходе королевской власти в его руки. Образовано новое правительство. Во главе правительства — премьер-министр генерал Душан Симович. Как сообщает югославское телеграфное агентство, генерал Симович сформировал свой кабинет после консультации с различными политическими деятелями. В правительстве Симовича вошли руководители и представители всех политических партий, и оно, таким образом, представляет собой «правительство национального единения». Агентство сообщает, что члены правительства принесли присягу королю Петру II и немедленно приступили к исполнению своих обязанностей.



Лаборантка химической лаборатории депо Свердловск - пассажирская тов. СМИРНОВА В. В. хорошо овладевает техникой своего дела.

Фото В. Лежнина.

Проверка жилищного фонда

Комиссия общественного смотра проверила состояние жилищ домоуправления № 4 (ст. Свердловск-пассажирская).

В квартире № 1 по улице Стрелочников, № 24 (жилец Чигин) — непролазная грязь и пыль. На стенах тенета. В изобилии расплодены клопы и тараканы. В коридоре этой квартиры стоит ларь, наполненный разным хламом.

Комиссия предложила домоуправлению возбудить судебное дело против жильца Чигина за порчу жилого фонда, а также за систематическую задержку квартплаты.

В антисанитарном состоянии находятся и квартиры Зайченко, Кошечева, Бересневой (улица Стрелочников, №№ 14 и 19). По улице Транспортников, № 8 жильцы А. А. Стулин и А. А. Ширяев совсем не отапливают кухню, которая загрязнена и превращена в курятник.

Комиссия общественного смотра предупредила нерадивых квартиросъемщиков, что они полностью отвечают за сохранность жилого фонда.

А. ГРЕБНЕВА — председатель комиссии, депутат Кагановичского райсовета.

В. САЛЬНИКОВ — домоуправляющий.

КУЛЬТУРНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ПАССАЖИРОВ

В своем письме комсомолцы Нежинского узла Юго - Западной дороги призвали всю молодежь транспорта к активной работе по культурному обслуживанию пассажиров. На ряде станций нашей дороги комсомолцы живо откликнулись на этот призыв.

В Кузине письмо нежинцев обсуждено на комсомольском собрании. Комсомолцы настояли перед хозяйственниками, и последние произвели побелку в вокзале. На покупку игрушек для детской комнаты собрано 150 рублей. Организована и проведена для пассажиров лекция «Как предостеречься от брюшного тифа». Комсомолцы помогают в работе буфета, в регулярной доставке пассажирам свежих газет.

В Свердловске по инициативе комсомольцев проведена генеральная уборка перрона. Для пассажиров дано 3 концерта силами кружковцев художественной самодельности.

В Тагиле комсомолцами организована на вокзале библиотека. Для пассажиров прочтано 2 лекции. Установлено регулярное дежурство комсомольцев на вокзале.

ПУТИНЦЕВ — инструктор политотдела дороги по комсомолу.

ОТЧЕТЫ И ВЫБОРЫ НИЗОВЫХ СОВЕТОВ СПОРТИВНЫХ ОБЩЕСТВ

По решению ВЦСПС с 1 апреля по 10 мая будут проводиться отчеты и выборы первичных советов спортивных обществ профсоюзов, а также цеховых советов и физкультурных организаций.

Отчетно-выборная кампания руководящих органов физкультурных организаций будет иметь огромное значение для дальнейшего подъема их деятельности, улучшения постановки физического воспитания трудящихся.

Зимний спортивный сезон вызвал огромный интерес к физкультуре. На нашей дороге более 8 тысяч человек сдали лыжные нормы. Сейчас тысячи железнодорожников готовятся участвовать в весеннем кроссе профсоюзов и во всесоюзном комсомольском соревновании по гимнастике.

У физкультурных организаций дороги широкое поле деятельности. Но многие низовые физкультурные организации слабо развертывают массовую работу. Не случайно поэтому так низок процент охвата рабочих и служащих физкультурным движением. В Тюменском депо охват составляет 4 процента, в Камышловском — 3 проц. и т. д., а в целом по дороге — лишь семь процентов.

Могучим средством для исправления недостатков работы спортивных организаций является большевистская критика и самокритика. Секретариат ВЦСПС обязывает профсоюзы и советы спортивных обществ организованно

провести отчетно-выборные собрания, обеспечить самое широкое развертывание критики и самокритики, чтобы недочеты были подвергнуты всестороннему обсуждению и намечены пути их устранения.

Хорошее проведение отчетно-выборных собраний требует продуманной и тщательной подготовки. Отчетный доклад совета должен быть предварительно обсужден на заседании совета, опубликован в газете. Большое значение имеет место проведения собрания. Профсоюзные организации обязаны оказать всемерную помощь в проведении отчетно-выборных собраний. В состав физкультурного общества должны быть выбраны лучшие физкультурники-стахановцы, которые могли бы взять в свои руки руководство физкультурой.

Спортивные организации и профсоюзы должны принять все меры к тому, чтобы отчеты и выборы руководящих органов низовых коллективов прошли под знаком мобилизации физкультурников на дальнейшее укрепление хозяйственной и оборонной мощи советской родины, привлечения к занятиям физической культурой и спортом широких масс трудящихся и дальнейшего укрепления всей физкультурной работы профсоюзов.

В. А. ТОРОПОВ — председатель дорожного совета общества «Локомотив».

Готовьтесь к отчетно-выборным собраниям

(Из инструкции о проведении выборов руководящих органов первичных физкультурных организаций профсоюзов, утвержденной секретариатом ВЦСПС)

Ниже приводится изложение инструкции, утвержденной секретариатом ВЦСПС.

Отчеты и выборы советов и бюро (в организациях, не имеющих добровольных спортивных обществ) проводятся на общих собраниях членом коллективов.

В тех случаях, когда условия производства (непрерывность, многосменность) не позволяют созвать общего собрания членом, можно с разрешения центрального совета общества или ЦК профсоюза проводить отчеты и выборы на конференциях.

Отчетно-выборное собрание считается правомочным в том случае, если на нем присутствует не менее двух третей наличного состава членом коллектива (не считая больных, отпусков, лиц, находящихся в командировках, и т. д.).

На каждом собрании сначала заслушивается и обсуждается отчетный доклад совета или бюро коллектива и ревизионной комиссии. Затем принимается решение, после чего собрание приступает к выборам.

Советы и бюро коллективов избираются открытым голосованием. Голосование списком воспрещается. Оно должно производиться по отдельным кандидатурам.

Ревизионные комиссии избираются только в тех случаях, когда коллектив имеет самостоятельный бюджет. Выборы руководящих органов проводятся в следующем порядке: сначала избираются советы (бюро) коллективов, затем цеховые советы (бюро) и физорги.

Перед началом выборов собрание определяет количество членом нового совета (бюро) и ревизионной комиссии.

Кандидатуры в новые руководящие органы выдвигаются на общем собрании.

Обсуждение кандидатур ведется в том порядке, в каком они выдвигались и были записаны. При обсу-

ждении кандидатур каждый член коллектива имеет право отводить любое количество выдвинутых кандидатов. По каждой кандидатуре как «за», так и «против» может высказаться неограниченное количество членом коллектива.

После обсуждения кандидатур, против которых поступили отводы, необходимо в каждом отдельном случае голосованием решить вопрос об оставлении их в списке. При этом необходимо подсчитывать все голоса как «за отвод», так и «против отвода».

Голосование проводится в порядке поступления кандидатур. Для подсчета голосов избираются счетчики.

Каждый участник собрания имеет право голосовать «за» или «против» неограниченное количество раз.

Президиум собрания докладывает результаты голосования по каждой кандидатуре в отдельности. Результаты голосования обязательно фиксируются в протоколе собрания.

Избранными в состав руководящих органов считаются те кандидаты, которые получили большинство голосов и не менее половины голосов участников собрания.

Вся подготовительная работа по проведению отчетно-выборных собраний ведется советами (бюро) коллективов физкультуры под непосредственным руководством фабрично-заводских и местных комитетов профсоюзов.

Все члены коллектива должны быть оповещены о дне, времени и порядке проведения собрания не позднее чем за семь дней до самого собрания.

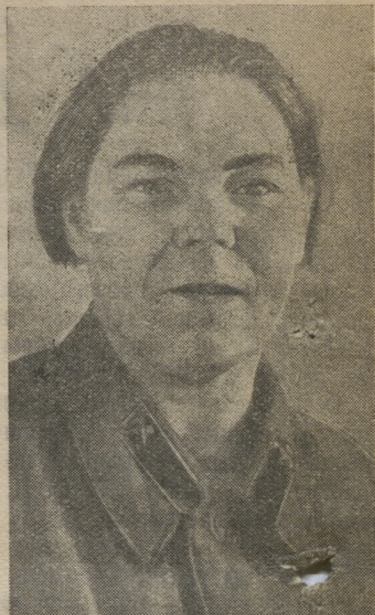
Отчетный доклад совета (бюро) коллектива предварительно обсуждается на заседании совета (бюро) и публикуется в стенной газете или многотиражке не менее чем за пять дней до собрания.

ОБЕЩАНИЕ ВЫПОЛНЕНО

Женщины-активистки вагонного участка Тюмень брали на себя обязательство привести в культурный вид цеха вагонного депо, столовую, красный уголок, комнату приезжих, сдать нормы на значки ПВХО и РСО.

Все эти обязательства выполнены. 19 марта активистки провели большой вечер самодеятельности, весь сбор от которого поступает на нужды оздоровительной кампании.

М. БАЙНОВА.



Проводник Свердловского резерва проводников тов. ПЕТРОВА М. Я. активно участвует в оборонной работе. Она является председателем первичной организации РОКК.

Фото В. Лежнина.

Письма читателей

КОГДА ЖЕ ОТКРОЮТ ЛАБОРАТОРИЮ?

В июле прошлого года было решено открыть при Камышловском паровозном отделении лабораторию по анализу топлива, смазки и воды для питания котлов. В связи с этим из депо Карталы Южно-Уральской дороги была приглашена лаборантка тов. Артюшина. Для организации лаборатории потребовались инструменты и оборудование. За всем этим обращались несколько раз в топливный отдел дороги, которым руководит тов. Махнев.

Прошло уже более полугода, но лаборатория не оборудована, топливный отдел до сих пор не выдал разнарядки на инструменты и приборы. Лаборантка тов. Артюшина вынуждена заниматься чем угодно, но не своей непосредственной работой.

Интересно знать, когда же, наконец, управление дороги разрешит вопрос об оборудовании лаборатории в Камышлово?

КУЗНЕЦОВ — работник склада топлива.

НА СТАНЦИИ БЕСПОРЯДОК

Поезд № 108 останавливается на станции Баженово. В одну и ту же дверь пассажиры выходят из вокзала и заходят в вокзал. Получается давка. Неужели нельзя, по примеру других станций, организовать посадку с входных дверей, вокруг станции?

Проезжающий пассажир часто не может найти на станции воды. В буфете продают чай, но он всегда холодный. Официантки это объясняют просто: «Плохо топится плита». Неважно и с санитарией на станции Баженово.

СУВОРОВ — работник Камышловской амбулатории.

АНТИСАНИТАРИЯ

В служебных помещениях станции Егоршино непролазная грязь. Полы, видимо, не моются и не подметаются, так как всюду сор, пыль, в коридорах набросаны окурки. Не чище ли в вокзале.

На перроне и посадочной площадке станции кучи снега. При посадке на поезда пассажиры здесь пробиваются, как по холмам.

В антисанитарном состоянии содержится и уборная. Начальники станции и вокзала тт. Турышев и Фадеев еще в 1940 году трижды штрафовались за это санитарным врачом. Но дорсанотдел освободил их от наказания. Только раз по настоянию милиции им пришлось уплатить по 100 рублей. Но это их не научило.

И. СЫЧУГОВ.

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 дорог; 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 подписки — 1-82.