

ПУТЕВКА

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

№ 2 (995) | Пятница, 3 января 1941 г. | Год издания 8-й | Цена 10 коп.

За укрепление трудовой дисциплины

Шесть с лишним месяцев тому назад, 26 июня 1940 года, Президиум Верховного Совета СССР издал Указ о переходе на восьмичасовой рабочий день, семидневную рабочую неделю и о запрещении самовольного ухода рабочих и служащих с предприятий и учреждений. Введение в жизнь этого Указа явилось мероприятием огромного государственного значения, направленным на дальнейшее укрепление хозяйственной и оборонной мощи нашей родины. Указ от 26 июня сыграл огромную роль в деле повышения производительности труда, укрепления дисциплины и улучшения качества работы промышленности и транспорта.

После опубликования Указа количество прогулов и опозданий на нашей дороге резко снизилось. Если в сентябре по отношению к августу количество нарушений трудовой дисциплины было снижено на 28 процентов, то за 27 дней декабря — на 58 процентов. По службе движения в целом за декабрь месяц прогулы снизились на 30 процентов, а по службе пути — на 23 процента.

Помимо дополнительных возможностей для роста продукции, Указ обеспечил укрепление железной трудовой дисциплины и неуклонную борьбу с дезорганизаторами производства, лодырями, лентяями и прогульщиками.

Результаты действия Указа на многих участках нашей дороги весьма ощутимы. Такие хозяйнички, как вагоноремонтный завод имени Воеводина, Камышловская дистанция связи, паровозное депо Н.-Тагил, станция Сан-Донато и др., досрочно закончили выполнение годовых государственных планов. Эти успехи обусловлены прежде всего проведением в жизнь Указа Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня, стахановской, самоотверженной, честной работой таких коллективов и организаций большевистской борьбы за подъем производства.

Но на нашей дороге Указ еще далеко не полностью проведен в жизнь. Нарушения трудовой дисциплины окончательно не искоренены. Есть случаи роста нарушений трудовой дисциплины среди отдельных профессий. Так, например, по службе электрификации в целом за 27 дней декабря было допущено 12 нарушений при 5 нарушениях в ноябре. Имеется рост нарушений трудовой дисциплины среди машинистов, стрелочников и путеобходчиков. Это говорит о том, что со стороны отдельных хозяйственных и партийных руководителей нет

должной борьбы за неукоснительное проведение в жизнь Указа от 26 июня.

Прогульщик, дезорганизатор производства Болотов подвизается в роли начальника станции Гора Высокая. Отбывая наказание за прогул 15 октября, Болотов снова делает прогулы 27 ноября, 16 и 17 декабря. Он два дня безнаказанно пьянствует и не появляется на работе. Зная об этом факте, начальник Тагильского отделения тов. Шанаурин не принимает мер воздействия к подобного рода дезорганизатору производства. Это далеко не единственный случай на Тагильском отделении. 13 декабря бухгалтер Тагильского кондукторского резерва Бондин явился на производство к концу работы в пьяном виде. Происходит это потому, что на Тагильском отделении за последнее время ослаблена борьба за укрепление трудовой дисциплины.

Сложные обстоятельства работы дороги сейчас — в зимних условиях, требуют исключительной четкости, слаженности, высокой бдительности и железной трудовой дисциплины. Для преодоления мороза и снежных метелей требуется большая организованность и преданность в работе со стороны каждого железнодорожника, командира и политического руководителя. Только твердая дисциплина сплавляет ряды бойцов и обеспечивает победу.

В тот момент, когда вся страна идет навстречу XVIII Всесоюзной партийной конференции, когда разворачивается новая волна социалистического соревнования, когда железнодорожники нашей дороги охвачены горячим стремлением работать лучше, производительнее, — каждый руководитель должен быть организатором подъема производительности труда и борьбы с дезорганизаторами производства.

В социалистическом соревновании имени XVIII Всесоюзной партийной конференции на нашей дороге растут новые стахановцы. Выполняя свои обязательства, диспетчеры, машинисты, осмотрщики-автоматчики, составители и путевцы добиваются новых успехов в улучшении работы дороги.

Обязанность хозяйственных, партийных, комсомольских и профсоюзных руководителей состоит в том, чтобы возглавить эту новую волну социалистического соревнования и, распространяя опыт передовиков, организовать борьбу за укрепление трудовой дисциплины на нашей дороге, за полную реализацию Указа от 26 июня 1940 года.

Результаты за год

За 1940 год машинисты депо Тюмень провели 2430 тяжеловесных поездов и перевезли на них сверх плана 643.575 тонн грузов.

Экономия топлива поездными машинистами за год составила 2940 тонн. Больше всего сэкономили угля машинисты тт. Козлов, Велижанин, Залесский, Казанцев и другие.

Навстречу XVIII Всесоюзной партийной конференции



Слесарь - автоматчик Тюменского вагонного участка тов. ОЖОГИН А. М. выполняет задание на 140 проц., обеспечивает безаварийную работу.

Фото В. Лежнина.

Комсомольцы водят тяжеловесные поезда

Старший кондуктор Тюменского резерва комсомолка тов. Мартюченко, включившись в соревнование имени XVIII партконференции, взяла обязательство сопровождать тяжеловесные поезда точно по наркомовскому графику.

28 декабря тов. Мартюченко в качестве главного кондуктора сопровождала поезд № 953 весом в 2000 тонн. Она вызвала на соревнование старшего кондуктора тов. Чукина, комсомольцев — машиниста Рябова, его помощника Шепина и поездного вагонного мастера Шевырталова.

Несмотря на то, что их отправили из Тюмени с опозданием на 8 минут, комсомольцы провели поезд точно по графику.

ТРИФОНОВ — помощник начальника Тюменского политотдела по комсомолу.

Работать еще лучше

На станции Алапаевск развертывается социалистическое соревнование имени XVIII Всесоюзной партийной конференции. Впереди идет смена дежурного по станции тов. Шапгина. В дежурство 26 декабря смена выполнила задание по погрузке на 160 процентов и по выгрузке на 100.

В. РЫХЛОВ — секретарь парткома узла.

Производственный подъем в депо Кушва

В этот день в депо Кушва было необычайное оживление. Все говорили о выдающемся успехе токаря механического цеха Ивана Мальцева. Включившись в социалистическое соревнование в честь XVIII Всесоюзной партийной конференции, он 26 декабря, работая на 5 станках, расточил золотниковую рубашку на паровоз № 730-45, выточил золотниковую втулку, сделал полтора паровозных ската и 69 колец паровозного насоса, что составило 871 процент сменной нормы.

Начальник дороги и начальник подора послали тов. Мальцеву поздравительную телеграмму, в которой выразили уверенность, что эти первые победы будут закреплены, и ценный почин токаря-стахановца поддержат другие работники депо. 27 декабря токарь тов. Шумков, следуя при-

★ Для Дворца Советов

В Москве — в сердце нашей социалистической родины сооружается грандиозный памятник гению пролетарской революции В. И. Ленину — Дворец Советов.

Большой заказ на металлические конструкции выполняет для Дворца Советов Верхне-Салдинский завод.

Коллективы завода и станции Верхняя Салда (начальник стапции тов. Губин) досрочно выполнили годовой план по отгрузке металлоизделий, отгрузив на 28 декабря сверх плана свыше 7 тысяч тонн. На 13 вагонов перевыполнен годовой план отгрузки стальных конструкций для Дворца Советов.

Красновские поезда

Работники горки станции Свердловск-сортiroвочная одни из первых включились в соревнование имени XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б).

Результатом этого соревнования явилось увеличение числа поездов, сформированных по методу знатного составителя Красноя.

Так, смена дежурного по горке коммуниста тов. Булгакова сформировала 25 декабря 12 красновских поездов, в то время как до этого горка формировала по 8—10 поездов. Таким образом, смена тов. Булгакова завоевала первенство. Но на другой день смена тов. Козлова перекрыла достижение смены тов. Булгакова.

Однако и это достижение было рекордом только в течение суток, так как на третий день смена тов. Нехорошкина сформировала больше поездов.

Стахановская работа коллектива горки значительно облегчила труд составительских бригад подгорочного парка, а в целом станция имеет больше поездов, готовых к отправлению.

В ночь на 31 декабря смена дежурного по горке тов. Козлова сформировала 18 красновских поездов, перегнав таким образом смену тов. Нехорошкина, дала большой рекорд по формированию красновских поездов.



Осмотрщик-автоматчик Тюменского вагонного участка тов. КОПЕНКИН Н. А. отправляет поезда с нулевой уткой воздуха из поездной магистралей.

Фото В. Лежнина.

Рекордная производительность труда

В октябре прошлого года машинно-путевая станция № 15 взяла дорожный рекорд по сплошной смене рельсов. 24 декабря этот рекорд был перекрыт: на перегоне Кушва—Благодать в особо затрудненных условиях было сменено 1050 погонных метров пути.

Работу производила бригада путеиско-ремонтной колонны № 1. Особенно хорошо работали тт. Юдин, Ботов, Киришев, Гаченко, Бабушкина, Нурзбеков, Овдин, Пяткова, Лыскова и другие. Коллектив колонны включился в социалистическое соревнование имени XVIII партийной конференции.

ЯРОСЛАВЦЕВ — начальник колонны.
КАЗАРИНЦЕВ — дорожный мастер.
БАРУХА — бригадир.

ПЕРЕДОВАЯ БРИГАДА

Стахановцы Дружининского узла выполняют свои обязательства. Бригада грузчиков тов. Штейна, работая на выгрузке угля, выполнила сменное задание на 170 проц. Старший осмотрщик вагонов тов. Измайлов отправляет поезда с гарантийными путевками.

П. ЗАЛОЖНЫХ.

меру тов. Мальцева, производственное задание выполнил на 466 процентов, токарь тов. Щелочков — на 441 процент. Работая на двух станках — бандажном и токарном, он отточил большое количество медных дышловых паровозных втулок и одно колесо.

В соцсоревнование включились и машинисты. В этот день машинист тов. Буньков, его помощник тов. Козлов провели поезд весом 1617 тонн при норме 1500 с технической скоростью 41 километр в час при задании 25. Провели тяжеловесные поезда со значительным перевыполнением нормы технической скорости машинисты тт. Новеньких, Панков, Фоминных, их помощники тт. Никитин, Желонских, Старков.

28 декабря тов. Мальцев, работая на трех станках, отточил паровозный скат, поршневые што-

ки, расточил поршневые диски, выполнив сменное задание на 528 процентов. В этот же день депо выпустило сверх плана из подъемочного ремонта паровоз № 539 — четвертый по счету за этот месяц. Образцы стахановской работы показали экипажная бригада слесаря тов. Леонтьева, поршневик тов. Смольников, арматурщик тов. Белов.

В подарок новому году коллектив взял обязательство выпустить из ремонта сверх плана пятый паровоз. Обязательство с честью выполнено. Так кушвинские паровозники готовят достойную встречу XVIII Всесоюзной партийной конференции.

Б. ДОЛИНОВ — инженер-референт группы информации при начальнике дороги.

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

Помощь линейным работникам в изучении истории партии

У линейных работников Тагильского отделения с каждым днем растет интерес к изучению истории ВКП(б). Но они нуждаются в практической помощи. Для того, чтобы дать им более ясную и исчерпывающую консультацию, я стараюсь использовать всевозможные формы. Я применяю аэлоскоп для иллюстрации отдельных глав истории партии.

По запросу начальника дистанции связи кандидата партии тов. Весененко я выезжал на станцию Верх-Нейвинск. Здесь провел консультацию для самостоятельно изучающих историю ВКП(б), а также для слушателей кружка, которые занимаются под руководством тов. Весененко.

Помимо индивидуальной беседы с тт. Черепановым, Весененко и другими, я иллюстрировал через аэлоскоп первую главу «Краткого курса истории ВКП(б)». Такую же работу я провел и на семинаре председателей месткомов. Здесь присутствовало 68 человек. Было задано несколько вопросов, которые характеризуют повышенный интерес партийных и непартийных большевиков к изучению истории партии.

18 декабря секретарь узлового комитета станции Гороблагодатская тов. Лукьянич просил устроить консультацию по изучению материалов III съезда ВКП(б).

При проведении индивидуальной консультации с самостоятельно изучающими историю партии возникло много вопросов. Так, например, начальник вокзала тов. Жариков имел затруднения по второму разделу IV главы «Краткого курса истории ВКП(б)». Он не отличал философию Гегеля от философии Фейербаха. После разъяснений тов. Жариков понял это отличие и заинтересовался другим вопросом — каковы основные черты диалектического материализма.

Дорожный мастер тов. Лавренко получил консультацию о значении восстания на броненосце «Потемкин» и о рабочем движении в революции 1905 года. Тов. Морозовой — зав. буфетом было разъяснено о булыгинской думе, а также и по вопросу об «отрезках».

Вечером в парткоме собрались 18 товарищей. Они получили групповую консультацию по изучению III главы. В течение трех часов им был показан посредством аэлоскопа иллюстративный материал к этой главе.

Так я организую помощь работникам линии по овладению ими большевизмом.

ГОРБУНОВ — консультант Нижне-Тагильского парткабинета.

Будем голосовать за наших кандидатов

В связи с подготовкой к выборам депутатов в Верховный Совет СССР, партийная организация стрелковой охраны поручила мне вести агитационную работу в поселке «Красная звезда» среди железнодорожников и их семей. С 22 декабря я провел 3 коллективных и несколько индивидуальных бесед.

Провел беседу о Сталинской Конституции, Положении о выборах, рассказал избирателям биографию тов. Митракова — кандидата в депутаты Верховного Совета СССР, о событиях за рубежом и т. д. Избиратели внимательно слушают и сами активно участвуют в беседах, рассказывая о радостной жизни, завоеванной под руководством партии Ленина — Сталина.

Домохозяйка 69-летняя Мария Васильевна Кузнецова говорит:

— Плохо жилось нам до революции. Спасибо советской власти, что она нас навсегда освободила от капиталистической кабалы, обеспечила радостную жизнь. Под руководством нашего родного Сталина мы сами строим для себя хорошую жизнь, сами хозяева своей страны. Вот почему я 5 января с радостью пойду голосовать за кандидата в депутаты Верховного Совета СССР — тов. Митракова, верного сына партии Ленина — Сталина.

Железнодорожники, живущие в поселке «Красная звезда», готовятся организованно пойти на выборы и голосовать за кандидата блока коммунистов и беспартийных.

В. В. ЖИЛИН.

БУДЕМ ГОЛОСОВАТЬ ВПЕРВЫЕ

Нам исполнилось по 18 лет. 5 января мы впервые будем участвовать в выборах. В этот день мы отдадим свои голоса за достойного кандидата, стойкого большевика-ленинца Ивана Лукича Митракова. Мы уверены, что он оправдает наше доверие, и призываем всех молодых избирателей голосовать за него.

Надя ДЕНИСОВА, Ася ЕРОФЕЕВА — проводницы Свердловского резерва.



Списщик вагонов стахановка станции Шарташ т. ЛИХАЧЕВА М. С. быстро списывает вагоны и готовит для них документы.
Фото В. Лежнина.

Сигнал — это святое дело

До сего времени отдельные работники Свердловского отделения продолжают безответственно относиться к правилам сигнализации, систематически нарушают их.

Расследованием ряда случаев устанавливается грубейшее нарушение дежурными по станции инструкции по сигнализации, при чем делается это не по незнанию, а исключительно по халатности работников и пренебрежительному отношению к сигналам.

30 ноября машинист депо Свердловск-сортiroвочная Ульянов вел поезд № 971. Проезжая разъезд Перегон, он не видел дежурного по станции и проехал станцию. Дежурный по станции Мячин вышел встречать поезд уже тогда, когда поездной паровоз проходил ось станции. Это во-первых. Во-вторых, Мячин вышел не с красным сигналом, приготовленным заранее в конторе, а с белым огнем. Кроме того, он не дал указания постовому стрелочнику выходного поста о том, на какой

сигнал нужно встречать поезд. Таким образом Мячин не выполнил § 40 инструкции по сигнализации.

Второй случай имел место на станции Билимбай 16 декабря. Дежурный по станции Калинин показал машинисту Носову красный сигнал после того, как поезд уже проследовал мимо того места, где стоял Калинин.

Дежурный по станции Дидино Ефремов, отправляя поезд № 806, не заметил, что половина состава этого поезда осталась на станции Дидино с хвостовым кондуктором и с сигналами. Головную же часть поезда машинист доставил на следующую станцию. И только там хватились, что поезд при был без хвоста.

Эти факты должны послужить серьезным уроком для руководителей Свердловского отделения.

А. КОЗЕЛЛО — участковый ревизор НКПС по безопасности движения поездов Свердловского участка.

Сэкономили 166 вагоно-часов

20 декабря во время моего дежурства по ст. Северка от поезда № 1107 были отцеплены 13 вагонов для погрузки камня. Я договорился с десятником карьера тов. Измоленовым о том, что, если он обеспечит быструю погрузку вагонов, то мы отправим их с первым же поездом.

Тов. Измоленов дал согласие.

Вагоны простояли под погрузкой 15 часов вместо 17,8 по норме. Маневры мы проделали за 20 минут и вагоны ушли со сборным поездом.

Так было сэкономлено 166 вагоно-часов.

ОВЧИННИКОВ — дежурный по станции Северка.

Как началось соревнование

Как только в печати появилось сообщение о дне созыва XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б), на предприятиях страны состоялись собрания, митинги, чтки. И везде, в результате ознакомления с этим документом, рабочие, служащие, командиры пришли к одному решению: новыми производственными победами встретить это знаменательное событие в жизни большевистской партии, в жизни народов Советского Союза.

По-особому взволновало сообщение Центрального Комитета о созыве конференции коллектив станции Свердловск-сортiroвочная. Парторганизация узла предоставлено право послать на конференцию делегата с решающим голосом.

Составитель тов. Чистяков, только что принятый кандидатом в члены ВКП(б), несколько раз

перечитывал газету и думал, что же он должен сделать. Он решил посоветоваться с товарищами по работе.

Совещание комплексной бригады составителя тов. Чистякова созвано было с целью обсудить вопрос о подготовке к XVIII партконференции; ничего официального, в прямом понимании этого слова, не было, тем более, что происходило оно, это совещание, на квартире у Чистякова.

В дружеской беседе составитель, сцепщик, машинист маневрового паровоза договорились, как они будут работать в дальнейшем, и в частности, в ближайшем дежурстве — 25 декабря.

Положение на станции известно. Составительская бригада знала, сколько нужно сформировать

поездов за смену. Вот оказался готовым один состав, другой, третий. Выводить составы из парка формирования в парк отправления поехали машинист тов. Зырянов и сцепщик тов. Калачев. Тем временем составитель зашел к диспетчеру станции, узнал, сколько и какого имеется груза, какой в первую очередь следует формировать состав и после этого стал сцеплять вагоны.

Когда машинист со сцепщиком вернулись обратно, у тов. Чистякова уже был продуман план дальнейших действий. Это было новшеством в работе составительской бригады, так как обычно в парк отправления уезжал с машинистом не сцепщик, а составитель.

Благодаря этому задание по формированию поездов было выполнено к середине смены. Такого успеха не было еще ни у одной из составительских бригад. Поэтому руководство станции, не

ждевшись конца смены, вручило бригаде тов. Чистякова переходящую красную звезду, как общественную похвалу за стахановскую работу. Эта награда еще больше подняла настроение бригады и к концу дежурства она добилась замечательных результатов. Вместо 6,8 поезда было сформировано 12.

Бригада получила от руководства дороги приветственную телеграмму за отличную работу.

Такая оценка не вскружила голову тов. Чистякову. Он вполне правильно решил, что и другие составители должны познакомиться с его методом работы. Поэтому на другой день он заключил договор на социалистическое соревнование с составителем комсомольцем тов. Кучаевым. Оба составителя обязались приходить в свободное от работы время на станцию, помогать друг другу в формировании поездов.

— Кучаев не только догонит, но и перегонит меня, — заявил

тов. Чистяков секретарю партбюро, когда они составляли договор. Выполняя взятое обязательство, тов. Чистяков уже приходил на станцию во время дежурства тов. Кучаева, знакомился с работой последнего.

По-большевистски выполняет тов. Чистяков и другой пункт договора. За последние дни его бригада выполняет сменное задание не менее чем на 130—140 процентов.

Сейчас тов. Чистяков готовится к тому, чтобы работать силами одной бригады в двух маневровых районах. Об этом узнал составитель тов. Шалин, который хочет проделать то же самое на своем участке.

Так началось социалистическое соревнование между составителями за улучшение работы станции, за встречу XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б) рапортом о новых победах.

В. БУРЦЕВ.

Соревнование железнодорожников с клиентурой

★

О договоре, который не выполняется

Прошло уже более месяца с того дня, когда было опубликовано в печати обращение передовых людей станции Смычка к работникам транспортного цеха Ново-Тагильского металлургического завода о производственной дружбе, а затем заключен договор коллективов на соревнование за улучшение работы.

Можно было бы за это время значительно улучшить работу передач и сократить простой вагонов под выгрузкой. Однако этого еще нет. В декабре вертушки, предназначенные для Ново-Тагильского металлургического завода и Коксохима, простаивали на станции Смычка по два—три часа прежде, чем попадали на станцию Западная. Ежедневно огромное количество вагонов простаивало на путях клиентуры под выгрузкой.

Руководители станции совместно с руководителями транспортного цеха клиентуры составили особый график для вертушек, однако как те, так и другие не приняли серьезных мер к тому, чтобы этот график выполнялся.

Согласно графику паровоз с передачей должен возвращаться через 35 минут после прибытия в Западную, а на самом деле он

возвращается не раньше как через 2—3 часа. В конце декабря на станции Смычка ежедневно оставались по 300—400 вагонов, не поданных своевременно под разгрузку на пути клиента.

Вместо деловой слаженности, между сменами станции Смычка и транспортного цеха клиентуры часто происходят сутяжные споры, одни обвиняют, другие оправдываются, а положение отнюдь не улучшается.

За последние дни парк вагонов на Смычке в 2—3 раза превышает установленную норму, не выполняется задание по формированию и отправлению поездов. Простой вагонов под выгрузкой на путях Коксохима, а также на станции Смычка до момента отправления их под выгрузку—огромных размеров.

Договор между коллективами станции Смычка и транспортного цеха Ново-Тагильского металлургического завода не выполняется и в этом повинны в значительной степени руководители станции Смычка (начальник тов. Капинос) и отделения (начальник тов. Шапури), которые не поддержали инициативу передовиков, не возглавили соревнование.

К. ИВАНОВ.

ЛИКВИДИРОВАЛИ ПЕРЕПРОСТОИ ВАГОНОВ

На станцию Шуваловскую ежедневно поступает много различного груза, в частности, угля для Средне-Уральской районной электростанции.

Коллектив электростанции, выполняя решение пленума обкома ВКП(б) о работе дороги, за последние два месяца 1940 года резко снизил простой вагонов под выгрузкой.

В ноябре, например, на путях электростанции 5 вагонов перепростояли 40 вагоно-часов. В декабре эти простои совершенно изжиты. Как в первую, так и во вторую и третью декады все угольные маршруты, прибывающие в СУТРАЭС, а также и другие грузы выгружались без лишней задержки вагонов.

ПЕРЕВЫПОЛНЕН СУТОЧНЫЙ ПЛАН ПОГРУЗКИ

Коллектив станции Подволошная взял на себя обязательство в честь XVIII партконференции закончить план погрузки к 25 января. Взятые обязательства коллектив подкрепляет делом.

Смена дежурного по станции тов. Моница и диспетчер динасового завода тов. Шабалин 1 января, благодаря совместной, слаженной работе, суточный план погрузки выполнили на 209 проц.

Станция и железнодорожный цех завода взяли обязательство 3 и 7 января погрузить два маршрута имени XVIII конференции ВКП(б).

М. БИРЮКОВ — начальник станции.



Токарь-бондажник вагонного депо Свердловск-пассажирская тов. КУЗНЕЦОВ А. М. выполняет задание на 300 проц. Фото В. Лежнина.

ПО-ЛУНИНСКИ

Передовые машинисты депо Егоршино тт. Петренко, Девятьяров, Микрюков, Пестов, Сотников, Романов, Фадеев и другие горячо поддерживали замечательный почин новосибирского машиниста тов. Лунина. Сейчас в депо имеется уже 5 машин, бригады которых работают по-лунински.

Машинисты тт. Фадеев, Пелевин почти в два раза против нормы сократили простой паровоза в промывочном ремонте.

Вместе с этим следует сказать и о другом. Некоторая часть машинистов продолжает работать по старинке, накапливает мелкий ремонт к очередной промывке, не выполняя даже тех минимальных требований, которые изложены в приказе № 78-Ц.

Скопление мелких неисправностей на паровозах затрудняет порой работу депо больше чем крупный промывочный ремонт. Квалифицированные слесари вынуждены тратить на это время, которое могли бы использовать для крупных работ. Машинист Козицин поставил свой паровоз

№ 557 на межпоездной ремонт в депо, тогда как переставить трубочку тройного клапана и сделать подмотку паровозная бригада могла бы сама и без помощи слесарей. Недавно машинист Епифанов записал в книге ремонта: осмотреть паровое отопление. Когда слесари комплексной бригады отогрели паровое отопление, то оказалось, что никакого осмотра и ремонта не требовалось.

Если бы эти машинисты добросовестно, по-лунински ухаживали за паровозом, своевременно крепили бы каждый болтик, шплинт и т. п., устраняли бы неисправности немедленно, не ожидая промывки, то вряд ли потребовалось бы ставить паровозы в межпоездной ремонт.

Отставание объясняется тем, что руководители депо недостаточно еще распространяют опыт паровозных бригад, которые по-лунински ухаживают за своими локомотивами, сами выполняя служебный ремонт.

ШАПОЧКИН — машинист-инструктор депо Егоршино.

БЫСТРО МЕНЯЮТ РЕЛЬСЫ

Бригадир по ремонту пути т. Телицин является лучшим на дистанции пути Свердловск-сортировочная и дает высокую производительность труда 29 декабря тов. Телицин со своей бригадой на разъезде Решоты

в течение 20 минут сменил 4 дефектных рельса. По техническим нормам на смену одного рельса бригаде ремонтных рабочих положено 2 часа.

Люди высокой бдительности

Машинист Егоршинского депо тов. Андрианов вел поезд № 86. На одном из участков пути он почувствовал сильный толчок под скатами и остановил поезд. Был обнаружен лопнувший рельс.

Это не первый случай, когда тов. Андрианов проявляет бдительность в работе.

КУЗНЕЦОВ — главный кондуктор Егоршинского резерва.

Ранним декабрьским утром комсомольцы-электромеханики Д. Анискин и И. Соловьев шли по перегону Дидино—Ильмовка и обнаружили 24-сантиметровый вылом в подшове рельса. Комсомольцы тотчас же приняли меры к ограждению этого участка пути и задержали поезд № 5065.

Поезд был пропущен по участку тихим ходом.

П. РЫБАКОВ — секретарь комсомольской организации ст. Ильмовка.

К станции Хромки подходил поезд № 733 под управлением машиниста депо Свердловск-сортировочная тов. Ананьина и помощника тов. Бердникова. Дежурный по станции Шарапов дал распоряжение стрелочнице первого поста Деменовой приготовить маршрут для приема поезда на 2-й путь.

В это время машинист сборного поезда Кудрявцев и главный кондуктор Лужбин производили маневры. Не дождавшись сигнала стрелочника, они выехали на путь, приготовленный поезду № 733.

Только благодаря бдительности тт. Бердникова и Ананьина поезд № 733, уже подошедший к semaфору, избежал столкновения с паровозом машиниста Кудрявцева.

КРАСИЛЬНИКОВ — помощник участкового ревизора.

* * *

Начальник паровозного депо Свердловск-сортировочная тов. Бондарь объявил благодарность тт. Ананьину и Бердникову за проявленную ими бдительность. Благодарность объявлена также машинисту-инструктору тов. Черепанову, сопроводившему поезд.

ДУДКО — член бригады Политуправления НКПС.

ЭНЕРГИЯ

Прежде, чем отправить маневровый паровоз под экипировку, составитель справился у диспетчера:

— А взамен его посылаете?

— Нет, товарищ Андрищенко. Не имею в наличии.

— Тогда надо торопиться. А ну, ребята, — обратился он к башмачникам, — пойдем, поможем. Скорей заправим паровоз, меньше простои без дела, больше поездов распустим с горки.

Этот бодрый голос, с густым украинским «г» всегда был увлекающим. За расторопность и стремительность в действиях составителя Сергея Петровича Андрищенко уважал каждый, кому приходилось вместе с ним работать на станции.

Пошли. Заиндевшие, стояли на путях вагоны. В полуденном небе недвижимо висел густой

оранжевый дым. Декабрьская стужа перехватывала дыхание.

Но вот затарахтел транспортер. Тов. Андрищенко первый взялся за лопату. Его примеру последовали башмачники.

Через какие-нибудь сорок минут тендер был полон угля. Теперь люди уже не били рука об руку, не прятались в воротники: было жарко. Составитель расправил широкую грудь — «уф!» — и вытер вспотевший лоб.

— Ну, теперь можно снова на горку.

И зимой и летом с одинаковой энергией работает на сортировке вагонов этот дородный, никогда не унывающий человек. Как командир, решительно и свободно проходит он по путям, умея оценить обстановку, быстро сообразить, как лучше, куда верней поставить вагоны.

Сцепщик тов. Жарков торопится. Но у него много работы. Составитель сам берется ему помогать. Состав готов. Но на хвостовом вагоне оказывается неисправный стоп-кран. Надо бежать к дежурному по горке, звонить диспетчеру, спрашивать: «Где взять исправный?».

Тов. Андрищенко бежит к поезду, прибывающему на разборку, и находит вагон с нужным стоп-краном. Быстро делается перестановка. Сформированный поезд отправляется без задержки. Только после этого докладывается диспетчеру:

— Обменял хвостовой вагон...

— Ладно.

По норме за смену обработано на 350 вагонов выше нормы. Больше на горке — ни одного вагона. Энергичный составитель не садится на перекур (он вообще не курит). Чтобы не стоять самому и не жечь бесполезно уголь, он забегает на паровоз и ведет вме-

сте с машинистом передачу в Сан-Донато.

В творческой работе рождаются смелые мысли. Направлены они всегда на одно: больше разбирать вагонов, скорее формировать составы.

На новых путях вагоны часто сходили с рельсов. И работали осторожно, и смазкой пользовались — не помогало. Составитель, сцепщик, башмачник замечали, что, если на рельсы посыпать огнеупорной глины, торможение усиливается. Стали применять глину. Вагоны пошли ровно, без сходов.

Рабочий день работающего составителя загружен полностью. Тов. Андрищенко не гадает, — будет или нет у него работа после обработки поданного состава. Он всегда знает заранее, что придется делать через час, через два. Потому что он постоянно связан с диспетчером; они никогда не подводят друг друга. Осо-

бенно легко дежурится составителю с диспетчером Москалевым.

Случается, что составитель сменщик, например, по болезни не выходит на работу. Дежурство сдавать некому. Тов. Андрищенко беспрестанно соглашается проработать еще одну смену. При любых случайностях обеспечить нормальную работу станции он считает необходимостью!

Не было еще такого месяца, когда бы Сергей Петрович Андрищенко не перевыполнил своей нормы.

— Сколько вы получаете зарплаты при стопроцентной выработке? — спросили его однажды. И он ответил:

— Не знаю, так не работал. Полторы — две нормы у него — система. Это достигается честной, энергичной работой. Любовь к родине, к транспорту, к своей профессии повелевают ему трудиться быстро, точно, хорошо.

В этом источник его энергии. Л. ОГНЕВ.

За высокую успеваемость

Беседа с тов. Машковой Е. Ф. — директором школы № 1

Директор Свердловской железнодорожной школы № 1 тов. Машкова рассказала нашему корреспонденту следующее об итогах двух четвертей 1940-41 учебного года:

— К концу первого полугодия наша школа приняла с неплохими результатами. Успеваемость учащихся достигла 96,2 процента. В школе насчитывается пять классов, не имеющих ни одного отстающего.

Попрежнему впереди всех идет 2 класс «А» учительницы Е. Н. Вотчинской. Здесь не только нет отстающих, но даже с отметками «хорошо» и «посредственно» всего 8 учащихся. Зато 18 ребят — круглые отличники.

Во второй четверти, по сравнению с первой, вдвое увеличилось количество отличных отметок в 7—10 классах, в полтора раза — в начальных классах.

Учеников, имеющих отметки «плохо», теперь в школе всего 23 человека (в первой четверти было 33). Учащихся с отличными оценками стало 118, вместо 80 в первой четверти.

Значительную роль в подеме успеваемости учащихся сыграло постановление правительства о платности обучения в 8—10 классах. Ребята почувствовали большую ответственность за свои успехи. Так, например, учащийся 10 класса «А» Игорь Розе раньше учился с прохладцей. Теперь он круглый отличник. Отлично стали учиться Сергеева (8 кл. «Б»), Ческидова (8 кл. «А»), Вавилова (8 кл. «А»), Первушина (9 кл. «А») и многие другие.

Стимулировало качественную учебу и социалистическое соревнование, которым у нас охвачены все классы. Итоги соревнования, как правило, подводились каждую декаду.

Постепенная задача коллектива школы № 1 во втором учебном полугодии — дальнейшая борьба за высокую успеваемость, борьба против плохой и посредственной успеваемости, за отличную.

В десятых классах у нас 53 ученика. Думаю, что все они, как и в прошлые годы, нынче успешно закончат среднюю школу.

Начались каникулы. Ребятам предоставлена возможность хорошо отдохнуть. В школе организуются елки, бал-маскарад старшеклассников с выпускниками прошлых лет, встречи с писателями.

АКТИВИСТКИ РОКК

30 значкистов БГОО подготовила в железнодорожной школе № 60 активистка оборонно-санитарной работы М. Кузнецова (Камышлов). Кроме того, она организовала санитарный пост и наладила на нем дежурство.

Хорошо работает сандружинница тов. Коровикова (депо Камышлов). Она активно участвует в обследованиях перронных ларьков, добиваясь надлежащей санитарии.

А. ДЕРЯБИНА — председатель Камышловского райкома РОКК.

Деньги списаны

Будучи заведующей столовой райтрансторгпита на станции Баженово, тов. Урсова закупила в одном из колхозов овощи, перевела за них деньги, но не позаботилась о сохранности ценных продуктов.

В результате картофель сгнил, лук померз. Столовая понесла на этом 6500 рублей убытка.

Вместо того, чтобы привлечь Урсову к ответственности за халатное отношение к делу, за безхозяйственность, руководители райтрансторгпита оправдали ее поступки, а деньги списали. Сняли тов. Урсову с заведывания столовой, но оставили ее кассиром и буфетчицей.

Так ли надо относиться к расхитителям общественного добра?

Н. ПОНИКАРОВ — зав. столовой № 10.

Вкусней и дешевле

Значительно улучшилась работа столовой на станции Шартан (зав. столовой тов. Рысов). Помещение ее приведено в культурный вид. Обеды стали дешевле и вкуснее. Организована продажа кондитерских изделий по цехам.

Хочется только заметить, что буфетчица тов. Фоминых несколько груба с посетителями. Ей следует брать пример с официантки т. Кислицыной, которая всегда вежлива и внимательна.

Л. ЖУКОВ.

БЛАГОДАРНОСТЬ МАШИНИСТУ ТОВ. НУРДИНОВУ

Известный на дороге машинист-напавинед Надеждинского депо тов. Нурдинов хорошо организовал среди паровозных бригад стахановские школы по передаче своего опыта работы.

Машинисты, окончившие эти школы, ранее работали плохо, не экономили топлива, не водили тяжеловесные поезда. Сейчас же, после окончания школы, они резко улучшили работу, овладели методами Папавина и Лунина и уже провели 57 тяжеловесных поездов, сэкономив более 92 тысяч килограммов угля.

Руководство дороги, отмечая всю важность работы, проведенной тов. Нурдиновым, объявило ему благодарность и наградило 300 рублями.

Д. БОРИСОВ.

Передовые женские коллективы премированы

На днях состоялось заседание жюри по присуждению переходящего красного знамени лучшему женскому коллективу дороги. Претендентами на звание оказались 14 коллективов. Во всех женские организации разослали горячий призыв на производство, участвуют в снегоборьбе, принимают участие в массовой работе.

Нашлись коллективы с характерными чертами общественной работы. Активистки депо Кузино добились действительности своих обследований паровозов, депо депо, общежитий. Женщины-домохозяйки вагонного участка Тюмень работают культурными по ликбезу. Обслуживание рабочих горячими завтраками ночью практикуют активистки Свердловск-Сортировочной. Женщины Свердловск-Товарной ведут большую работу с клиентурой. На станции Кузино домохозяйки добились обеспечения 120 учащихся одеждой и обувью. Женщины этой же станции активно участвуют в избирательной

кампании: ими проведено 78 бесед с избирателями.

Самым передовым женским коллективом жюри сочло женсовет депо Кузино (председатель тов. Рязанова). Этому коллективу и присуждено переходящее красное знамя дороги. Кандидаты на получение знамени женсоветы: вагонного участка Тюмень (председатель тов. Глушкова), депо Свердловск-Сортировочная (председатель тов. Спиридонова), станции Кузино (председатель тов. Пепеляева).

За организацию обслуживания рабочих горячим питанием, за организованные выходы на снегоборьбу и осуществление шефства над рабочими общежитиями начальник дороги тов. Лубенский премировал женские коллективы 7 хозяйственных единиц, 250 рублей для оборудования красного уголка выдается женскому совету депо Тюмень, 200 рублей женсовету станции Аксариха, 250

рублей коллективу женщин 14 дистанции пути. Премированы женские советы 2 и 3 дистанций пути, станции Верхотурье, а также женский коллектив узла Свердловск-Сортировочная.

Шесть передовых женских коллективов дороги за активную работу по улучшению общественного питания премированы трестом Трансторгпит. 350 рублей на оборудование красного уголка получает женсовет депо Кузино, отрез на платье — председателю совета тов. Рязанова В. М. 200 рублей выдается женсовету Тюменского вагонного участка и отрез на платье активистке тов. Кокаревой Н. Е. Отрезами на блузку премированы активистки станции Кузино и члены хорового кружка депо Кушва. Активисткам станции Дружинино выдается 350 рублей для посещения театра в Свердловске, 250 рублей получает женсовет станции Поклевской на оборудование красного уголка.



Государственный музыкальный театр имени Лахути в Сталинабаде готовит к постановке пьесу «Лола». На снимке: танец из первого акта пьесы. На переднем плане артистка балета С. НИЯЗОВА. Фото В. Дятлова. (Фото ТАСС).

Как используют локомотивы на Тагильском отделении

Локомотивный парк на Тагильском отделении особенно за последнее время используется слишком плохо. В результате этого среднесуточный пробег паровоза значительно занижен. Но это, как видно, не беспокоит движущих, и в частности, начальника отделения тов. Шанаурина.

Вот несколько фактов длительного простоя паровозов исключительно по неготовности составов на участке Смычка—Вагонзавод. 19 декабря 5 паровозов простояли в общей сложности 22 часа 10 минут; 20 декабря пять паровозов—12 часов 50 минут; 22 декабря четыре паровоза — 18 часов 50 минут, 24 декабря

три паровоза — 17 часов 20 минут.

Число этих фактов можно было бы увеличить. Дело дошло до того, что диспетчеры — командиры движения — начинают отказываться от заключения договоров с машинистами на одну поездку. 24 декабря машинист Панфилов вызвал на социалистическое соревнование диспетчера Пономарева, но тот отказался принять вызов.

Вопрос об использовании локомотивов на Тагильском отделении должен вызвать тревогу у работников службы движения.

СУББОТИН — диспетчер Тагильского паровозного отделения.

Обязательства выполняются

Механический цех (мастер тов. Загарский) — передовой в депо Камышлов. Производительность труда рабочих в 1940 году здесь в среднем составила 150 процентов.

Выполнив ноябрьский план на 160,8 процента, коллектив цеха дал обещание в честь XVIII партконференции повысить производительность труда еще на 15 процентов.

Обязательства эти выполняют. Особенно хорошо работает токарь тов. Памятных—производительность его труда 201,1 проц., токарь тов. Окунцев—производительность 228,2 процента. Рекордной производительности труда на днях добился тов. Бачурин. Обработав кресткопфные валки, он выполнил задание на 430 проц.

Новинки технической литературы

Ю. В. ИВАНОВ — ОПЫТ РАБОТЫ ПОЕЗДНЫХ МАСТЕРОВ ЗИМОЙ

Трансжелдориздат 1940. 187 стр., цена 2 р. 50 к.

В брошюре обобщен богатый опыт поездных вагонных мастеров по устранению причин трения букс и неисправностей автотормозов, приему поездов, безотцепочному ремонту вагонов и уходу за ними в пути следования в зимних условиях.

Вместе с тем в брошюре дается молодым поездным вагонным мастерам, смазчикам и работникам концентраторных пунктов тот минимум технических знаний, без которого нельзя успешно работать в зимних условиях. В книгу включено 13 таблиц, содержащих краткий справочный материал, который важно иметь под рукой при работе зимой. Таблицы эти вооружают читателя основными сведениями по применению смазок, знакомят его с нормами расхода смазки и подбивочных материалов для букс вагонов на 1940-41 г., приводят данные об основных размерах вагонных осей и присвоенных им сокращенных обозначениях, освещают об износе элементов колесных пар, допускаемых при осмотре вагонов (в случае обыкновенного и полного освидетельствования колесных пар) и пр.

Технической библиотекой управления дороги получены новые книги: «Железнодорожный транспорт в важнейших документах». Сборник составлен С. О. Кричевским. Трансжелдориздат. 1940 год.

Лукицкий В. В. — «Теплосиловое хозяйство железнодорожного транспорта». Том 1-й. Трансжелдориздат. 1940 г.

Зерохович А. Е., Силаев Б. В. — «Конструкция и ремонт электрической аппаратуры моторов вагонного подвижного состава». Трансжелдориздат. 1940 г.

Собрание статей: «Скоростное строительство железных дорог». Трансжелдориздат. 1940 г.

Для работников печати интересна книга Новикова С. и Мескина Д. «Из опыта работы железнодорожной печати».

Получены также книги по другим техническим вопросам, по истории и экономике.

Е. АНЦИФЕРОВА — работник библиотеки.

Бдительный стрелочник

Стрелочник ст. Кармак Николай Ронжин, проходя по перегону, обнаружил лопнувший рельс и принял меры к ограждению опасного места.

В это время со стороны станции Кармак показался пассажирский поезд. Путьобходчик тов. Девашина победою навстречу поезду и остановила его.

Стрелочник тов. Ронжин обнаруживает дефектные рельсы не впервые и заслуживает поощрения.

МАШЬЯНОВ — дорожный мастер.

ИЗВЕЩЕНИЕ.

3 января, в 7 часов вечера, в помещении Дома культуры железнодорожников им. Андреева состоится лекция тов. Точкина на тему «Международное положение СССР».

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 подписки — 1-82. Подписная плата: 90 коп. в месяц; цена отдельного номера 10 коп.