

ПУТЕВКА

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

№ 31 (2024) Вторник, 15 апреля 1941 г. Год издания 8-й
Выходит по вторникам и пятницам Цена 15 коп.

Организованно провести отчеты и выборы парторганов

На нашей дороге начались отчетно-выборные собрания в первичных парторганизациях. Первые собрания прошли в парторганизациях Тюменского и Егоршинского узлов. Отчеты секретарей о работе партийной организации и выступления коммунистов на собраниях ярко показывают насколько неизмеримо возросла роль и ответственность первичных партийных организаций в хозяйственном руководстве и в воспитании трудящихся в духе коммунизма.

Отчеты и выборы — исключительно важное мероприятие. Первичные парторганизации, являющиеся основой нашей большевистской партии, подведут итоги борьбы за осуществление задач, выдвинутых XVIII партийным съездом. Отчетно-выборные собрания должны пройти под знаком проверки того, как партийные организации станций, дистанций, вагонных участков, паровозных депо и т. д. проводят в жизнь решения XVIII партийной конференции, как они перестраивают свою работу.

Партийные организации дороги за прошлый год добились немалых успехов. Эти беспорные успехи, однако, не могут нас утешить. Самоуспокоенность ничего общего не имеет с большевистской борьбой за движение вперед. XVIII партийная конференция поставила большие и сложные задачи, на быстрое разрешение которых должны быть мобилизованы все силы и резервы.

После XVIII партконференции прошло уже два месяца. Времени вполне достаточно, чтобы перестроить работу и вести организованное наступление против бескультурья и грязи, нарушения дисциплины и Правил технической эксплуатации. Пора уже навести и соблюдать большевистский порядок на предприятиях дороги и добиться равномерного выполнения плана погрузки и выгрузки. К сожалению, этого нет еще на многих участках. Об этом говорится в материалах с партсобраний, помещаемых сегодня в «Путевке».

Партийная организация депо Надеждинск приняла уже несколько решений о развертывании лунинского движения. Однако здесь по-лунински ухаживают за паровозами только три бригады. Секретарь партбюро тов. Долгов ни сделал никакого вывода из решения политотдела дороги по этому же вопросу. В депо нет борьбы за

чистоту и культуру в работе. Паровозы содержатся грязно. Около депо опрощенная захламленность.

Недопустимо отставание решающей на дороге станции Свердловск-сортировочная. План отправления поездов по расписанию здесь не превышает 63 процентов. Рабочий парк выше нормы.

Дело в том, что здесь ослабла трудовая и государственная дисциплина. Разгильдяи допускают брак и нарушают нормальную работу станции. Только за 9 дней апреля допущено 6 прогулов. Партийная организация не организовала подлинной борьбы за укрепление дисциплины, не потребовала от коммунистов повышения авангардной роли на производстве. Тот факт, что за последний месяц сняты с работы 4 коммуниста, как бракоделы, должен был насторожить партийную организацию.

Партийные организации на нашей дороге должны добиться решительного улучшения партийно-массовой работы, сочетая ее с хозяйственными задачами, укреплением трудовой и государственной дисциплины.

Задача состоит в том, чтобы отчетно-выборные собрания проходили под знаком большевистской критики и самокритики. Необходимо быстрее ликвидировать недостатки, добиться ритмичности в работе и ежедневного выполнения плана. «Не отмечал и не выявляя открыто и честно, как это подобает большевикам, недочеты и ошибки в нашей работе, мы закрываем себе дорогу вперед. Ну, а мы хотим двигаться вперед. И именно потому, что мы хотим двигаться вперед, мы должны поставить одной из своих важнейших задач честную и революционную самокритику. Без этого нет движения вперед». (И. Сталин).

К отчетно-выборным собраниям надо тщательно подготовиться. Членов и кандидатов партии детально ознакомить с инструкцией ЦК ВКП(б) о выборах. Отчетный доклад должен быть так построен, чтобы он способствовал развертыванию критики и обеспечивал точное соблюдение принципа внутрипартийной демократии.

Важнейшая задача партийных организаций в выборах — обеспечить избрание в руководящие парторганы энергичных, смелых, настоящих большевиков, способных на деле выполнять директивы партии и правительства.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ ПАКТА О НЕЙТРАЛИТЕТЕ МЕЖДУ СОВЕТСКИМ СОЮЗОМ И ЯПОНИЕЙ

В результате переговоров, происходивших в течение последних дней в Москве между Председателем Совнаркома СССР и Народным Комиссаром Иностранных Дел тов. В. М. Молотовым и министром иностранных дел Японии г-ном Иосуке Мацуока, 13 апреля подписан пакт о нейтралитете между Советским Союзом и Японией, а также декларация о взаимном уважении территориальной целостности и неприкосновенности границ Монгольской Народной Республики и Манчжоу-Го.

В переговорах принимали участие тов. Сталин, а со стороны Японии — японский посол в Москве г-н Татекава.

Высокие показатели

Комсомольцы паровозного депо Свердловск-сортировочная дают высокие производственные показатели. Слесари тт. Костылев, Шубин и Шумихин значительно перевыполняют производственные задания. Токарь тов. Лабухин выполнил мартовское задание на 240 проц., электромонтер тов. Раскин — на 337 проц.

Высоких показателей добилась паровозная бригада старшего машиниста комсомольца тов. Горошко. По-лунински ухаживая за паровозом, бригада добилась на ремонте 1620 рублей экономии средств, провела восемь тяжелых поездов, перевезла сверх нормы 860 тонн груза. Машинист комсомолец тов. Гладили и его помощник тов. Трегубенко провели в марте четыре тяжелых поезда, перевезли сверх нормы 490 тонн груза. Хороших показателей добились машинисты комсомольцы тт. Савин, Биев П. и Печеркин. Они перевезли свыше 4000 тонн груза сверх нормы.

Образцы в работе показывают девушки, работающие помощниками машинистов на маневровых паровозах. Тт. Тушицина, Винокурова и Яровых выполнили мартовское задание свыше 118 проц. Они образцово ухаживают за своими локомотивами.

СЕРГЕЕВ — секретарь комитета ВЛКСМ.

С высокой скоростью

Выполняя взятые обязательства в предмайском социалистическом соревновании, коллектив паровозников и движущих Тюменского отделения значительно улучшил свою работу по продвижению поездов. За первую декаду апреля участковая скорость равна 101 проц., оборот вагона 106 проц.

Машинисты депо Тюмень систематически водят поезда без набора воды в пути. 9 апреля машинист тов. Выжигин на участке Тюмень-Поклевская провел поезд № 965 без набора воды с превышением скорости на 1 час 38 минут ранее, чем было указано в графике. Экономлено 216 вагоночасов.

На этом же участке машинисты тт. Репьев и Рыков провели сдвоенный угольный маршрут также без набора воды. Хорошо провели тяжеловесные поезда машинисты тт. Корзузин, Завалов, Михаил Жебутинский и Пискулин.

ХУХЛОВ — начальник Тюменского отделения.
ПАРАШУТИН — заместитель начальника политотдела отделения.

Давно уже известно, как на Егоршинском отделении относятся к продвижению поездов. И все-таки каждый новый случай задержки поезда, простоя локомотива или вагона не может не вызвать возмущения. Ни один поезд не продвигался на отделении точно по графику.

30 марта я выехал со сборным поездом из Егоршино в 16 часов и через 3 часа прибыл на станцию Кунара. Вел я кольцевой маршрут. В Кунаре я простоял до 1 ч. 20 минут следующих суток. Несколько раз обращался к диспетчеру тов. Сысову, но он неизменно отвечал:

— Что я могу поделать? Богданович не принимает...

Обращался я и к дежурному по отделению тов. Фадееву.

— Поговори сам с дежурным по станции Богданович, может быть он примет тебя, — ответил он мне.

Когда я, наконец, прибыл в Богданович, то увидел несколько свободных путей. Почему меня не приняли во время — неизвестно.



Слесарь депо Свердловск-пассажирская тов. **БОГАТЫРЕВ С. С.** выполняет задание на 200—230 проц. Фото В. Лежнина.

УСПЕХ КОЛЛЕКТИВА ПУТЕЙНО-РЕМОНТНОГО ЗАВОДА

В первом квартале 1941 года коллектив Нижне-Тагильского путейско-ремонтного завода добился больших успехов. Производственная программа выполнена на 119 проц., сэкономлено 72 тысячи рублей средств.

Хорошо работает завод и в апреле. В кузнечном цехе (мастер тов. Березин) и механическом цехе (мастер тов. Мелких) производительность труда повысилась до 200 и более процентов. Свыше трех норм в смену дают строгаги тт. Макаров и Малышенко, электросварщики тт. Зыков и Корягин три-четыре нормы, молотобойцы тт. Шепелев и Налганов выполняют нормы на 200 — 220 процентов.

В связи с вступлением в предмайское социалистическое соревнование в коллективе завода перезаключаются договоры, берутся новые обязательства в честь праздника.

Выполняют обязательства

Широко развернулось предмайское социалистическое соревнование в депо Кушва. Комсомольцы депо с честью выполняют взятые обязательства, дают высокую производительность труда.

Слесарь тов. Столбов выполняет производственное задание на 180 проц., электромонтер тов. Нохрин — на 182 проц., токарь тов. Дементьев — на 177 проц. Еще лучших результатов добился электросварщик тов. Смоляков. Он выполняет норму на 225 проц.

БАТАЛОВ — секретарь Кушвинского узлового комитета ВЛКСМ.

В борьбе за экономию вагоночасов

Включившись в предмайское соревнование, диспетчер Тюменского отделения тов. Данилов взял на себя обязательство — добиться экономии 4500 вагоночасов, обеспечить проследование поездов точно по расписанию.

Организуя соревнование с машинистами на участке Тюмень-Поклевская, тов. Данилов добился за 8 дней экономии 2986 вагоночасов. 8 апреля обеспечил отправление поездов на 90 проц., проследование — на 93,7 проц., перевыполнив норму участковой скорости. За это дежурство он сэкономил 711 вагоночасов.

БЕРСЕНЕВ — зам. начальника Тюменского отделения.

Экономлено 65 тонн топлива

Передовые машинисты депо Тюмень в предмайском социалистическом соревновании показывают высокие образцы в выполнении взятых обязательств, они на высоких скоростях водят тяжеловесные поезда и экономят топливо.

За первую декаду апреля машинисты сэкономили 65 тонн топлива. Машинист-комсомолец тов. Ковязин за первую декаду сэкономил 3348 килограммов топлива. Машинисты тов. Рыков — 4091 килограмм, тов. Малков — 4293 килограмма, тов. Перминов — 3890 килограмм. Машинист тов. Жебутинский Георгий сэкономил 3016 килограммов.

ЩЕРБАКОВ.

ОБЫКНОВЕННАЯ ИСТОРИЯ

Это один из примеров того, как на отделении продвигаются поезда. Что же касается простоя паровозов, то фактов здесь еще больше. Вот один из них.

5 апреля мой паровоз в числе других простоял на контрольном посту с 7 до 10 часов. На вопрос о том, почему мы простаиваем, диспетчер отделения тов. Вяткин ответил:

— Я станцией не команду и ничего не знаю.

Бессильным оказался и тяговой диспетчер тов. Надеекин.

Или вот еще факт. Диспетчер тов. Шагунов дал указание дежурному по депо Алапаевск вызвать к 20 часам паровозную бригаду. Бригада явилась вовремя, приготовила паровоз и выехала на контрольный пост. Простояла она здесь 2 часа и только после этого вышла на станционные пути. Здесь также пришлось простоять в течение часа. Наконец, явился дежурный по станции, вручил жезл и сказал, что мы поедем резервом.

— Почему мы так долго стоя-

ли? — спросил я у дежурного.

— Не знаю, — ответил он и дал сигнал к отправлению.

Только паровоз тронулся с места, вдруг на путь выбегает конторщик и кричит дежурному по станции:

— Задержите паровоз, диспетчер не велит отправлять.

Дежурный дает красный сигнал, паровоз останавливается. Выясняем в чем дело.

— Не поедете, давай жезл обратно, — говорит дежурный по станции.

Я отдал жезл.

— Придется подождать поезда до 3 часов 10 минут.

Бригаде ничего не оставалось делать, как выполнить это распоряжение.

Ясно, что такое командование движением поездов приводит к большому убытку. Ведь каждый час простоя вагона или паровоза стоит денег. Давно уже пора за такое «командование» привлекать к строгой ответственности.

Д. ОСНОВИН — машинист депо Алапаевск.

НА ТЕМЫ ДНЯ

★
Перевозка посевных грузов

В приказе № 75-Ц указано: «Начальникам грузовых служб ежедневно учитывать остатки посевных грузов. Немедленно обеспечивать их погрузку и отправление по назначению»...

Как выполняется на дороге это указание наркома? Какая станция, сколько вагонов, каких именно посевных грузов отгружает на каждый день? На этот вопрос, как это ни странно, не могут ответить в грузовой службе. Диспетчер грузовой службы тов. Сергеев объяснил, например, что он не имеет плана отгрузки посевных. 13 апреля он написал погрузку сельскохозяйственных машин и зерновых грузов по Егоршинскому и Камышловскому отделениям. Но посевные ли это грузы — он не знает. Какая из станций выполняет или не выполняет погрузку этих грузов — ему тоже неизвестно. 14 апреля работник планового отдела тов. Костромин обратился, например, по телефону к уполномоченному Заготзерно Филаделфову, чтобы узнать сколько за 13 дней апреля дорога отгрузила семенного зерна на Томскую дорогу, согласно заявки, представленной конторой Востокозаготзерно. Целых три часа понадобилось затратить 14 апреля заместителю начальника грузовой службы тов. Варгину, чтобы собрать сведения о том, какие посевные грузы перевозит дорога, сколько отправлено их за истекшие сутки и сколько осталось перевезти до конца апреля.

Отсутствие контроля за посевными грузами приводит к срывам погрузки и перевозки их на дороге. Так, например, 4 апреля на станции Ирбит была сорвана погрузка 13 вагонов. 10 апреля здесь же из-за поздней подачи порожняка сорвана погрузка 4-х вагонов.

На Егоршинском, Свердловском и Камышловском отделениях не организован контроль за продвижением посевных. Не контролируют продвижение их и дежурные по управлению. Между тем приказом № 75-Ц вменяется в обязанность начальнику службы движения и начальникам отделений движения «обеспечить первоочередную подачу вагонов под перевозку минеральных удобрений, сельхозмашин, тракторов, автомашин и запасных частей, установив строгий диспетчерский контроль за продвижением как порожних вагонов для погрузки, так и груженых вагонов этими грузами».

Погрузке и своевременной доставке посевных грузов на место работ должно быть уделено особое внимание. Эти грузы должны перевозиться без всяких промедлений, полностью и в срок.

На отчетно-выборных собраниях парторганизаций
На высоком уровне

10 апреля состоялось отчетно-выборное собрание партийной организации Егоршинского отделения движения и политотдела отделения. Собрание началось аккуратно в назначенное время и прошло на высоком идейно-политическом уровне. По отчетному докладу секретаря парторганизации тов. Ткачук в прениях выступило 10 человек.

Коммунисты подвергли работу парторганизации деловой большевистской критике, вскрывали серьезные недостатки, мешающие в работе отделения.

Диспетчер тов. Попов, награжденный значком «Ударнику сталинского призыва», резко критиковал секретаря парторганизации за слабое руководство диспетчерским коллективом.

Партийная организация, — говорил он, — не вникала в существо производственной работы диспетчеров, плохо осуществляла контроль над деятельностью администрации. Этим только и можно объяснить, что передовой метод диспетчера Пензенской дороги тов. Белякова за экономии вагоночасов на отделении не нашел должной поддержки, многие диспетчеры не соревнуются. Пущена на самотек и организация ступенчатых маршрутов.

Тов. Тырышкин — дежурный по отделению, отметил, что партийная организация мало помогла руководству отделения по пла-

нированию, главным образом, развоза местного груза. В результате неправильного планирования поезда скопляются и зашиваются станции, а затем, как правило, начинается штурмовщина к концу отчетных суток.

Выступавшие в прениях уделили большое внимание состоянию политико-воспитательной работы и идейно-политического роста коммуниста. Тов. Коньков, например, говорил, что среди рабочих строительной группы отделения движения совершенно отсутствует политико-воспитательная работа. Здесь социалистическое соревнование не развернуто, не организован труд рабочих. А руководитель группы Коршунов бездельничает, пьянствует.

Отмечая улучшение дела по изучению «Краткого курса истории ВКП(б)», тов. Коньков резко критиковал диспетчера коммуниста тов. Фадеева, работника политотдела отделения тов. Кылосова за то, что они не учатся и не хотят повышать своего идейно-политического уровня.

Прения прошли оживленно. Выступавшие преимущественно говорили о теневых сторонах в работе парторганизации и отдельных коммунистов, о том, что мало еще сделано по выполнению решений XVIII Всесоюзной партийной конференции.

СКУТИН —инструктор политотдела отделения.

НАВЕСТИ ЧИСТОТУ И ПОРЯДОК ВО ВСЕХ ЦЕХАХ

Выполняя решение XVIII Всесоюзной партийной конференции, коллектив вагонного депо станции Смычка борется за чистоту и порядок на производстве.

Совершенно иной вид приобрел механический цех. Чистоту здесь ревностно поддерживает бригадир этого цеха кандидат в члены партии тов. Ильиних. Она следит, чтобы каждый станок и рабочее место были чисты.

В образцовом порядке содержат свой станок, режущий инструмент токари—комсомолец тов. Смирнов и член партии тов. Ворожцов. Они работают высокопроизводительно, используют металлические отбросы на изготовление мелких деталей.

Но в цехе есть и такие, как комсомолец, он же группкомсорг токарь т. Сметанин. Он свое рабочее место не содержит в должной чистоте. В его инструментальных ящиках грязь и беспорядок.

Чистота и порядок наведен в кузнечном цехе, где мастером тов. Покребышев и бригадиром тов. Никифоров.

Наряду с передовыми есть и отстающие цехи. В колесном цехе (бригадир тов. Растачилов), особенно в отделении перетяжки бандажей колесных пар, до сих пор царит беспорядок: всюду разбросаны доски, обтирочный материал и т. д.

М. БУЧЕЛЬНИКОВ.

Работу признали неудовлетворительной

Состоялось отчетно-выборное собрание партийной организации кондукторского резерва станции Тюмень. После доклада секретаря парторганизации тов. Борчанинова развернулись прения. Коммунисты резко критиковали работу партийной организации и ее секретаря за слабую работу.

Выступавший в прениях т. Зырянов говорил, что парторганизация не вникала в существо работы кондукторов. Она слабо мобилизовала коммунистов на выполнение хозяйственных задач. Поэтому не случайно, что докладчик не мог даже ответить на вопросы коммунистов, что сделано и делается по практической реализации решений XVIII партийной конференции. В кондукторском резерве до сих пор нет борьбы за чистоту, за культуру в работе.

Среди кондукторов почти отсутствовала воспитательная работа. Беседы и читки проводили случайно, совершенно не было индивидуальной работы в коллективе. Этим только можно объяснить тот факт, что среди кондукторов до сих пор имеются прогулы. Среди прогульщиков есть и коммунисты. Недавно, например, прогулял главный кондуктор коммунист Воронцов. 6 апреля прогулял комсомолец Дмитриев.

— Все это, — говорили тт. Печеркин и Климчук, — результаты того, что у нас, в кондукторском резерве, не было большевистской борьбы против прогульщиков, отсутствовало настойчивое большевистское воспитание.

Кандидат партии тов. Толканов критиковал секретаря за то, что он не воспитывал кандидатов, партийные поручения им никогда не давались.

Вот почему собрание работу парторганизации признало неудовлетворительной и выбрало другого секретаря—тов. Зырянова.

Г. ЕРШОВ.

Совещание актива НКПС

С 8 по 11 апреля в НКПС прошло совещание производственно-хозяйственного актива, на котором присутствовало более тысячи человек. С большим докладом об итогах работы железнодорожного транспорта в 1940 году и задачах улучшения работы в 1941 году выступил Народный комиссар путей сообщения товарищ Л. М. Каганович.

Доклад наркома вызвал оживленные прения, в которых участвовали руководящие хозяйственные работники дороги и наркомата, начальники политотделов, стахановцы.

Интересным было выступление машиниста Новосибирского депо Томской дороги тов. Лунина, рассказавшего об опыте своей работы.

Выступление тов. Лунина дополнил начальник депо Новосибирск тов. Фетисов. Он рассказал о внедрении лунинских методов в работе, о повышении в связи с этим роли старших машинистов и машинистов-инструкторов.

Выступившие затем в прениях говорили о недостатках в работе железных дорог: о слабости плановой дисциплины, о причинах невыполнения плана погрузки важнейших грузов, о неумелом использовании новой техники, о грубом нарушении плана формирования поездов и др.

Выступления некоторых работников политотделов были неудачными. Странно, как указывает газета «Гудок», прозвучало выступление начальника политотдела дороги имени Л. М. Кагановича тов. Степанова. Оно лишний раз подтвердило, что некоторые работники политотделов все еще не сделали должных выводов из решений XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б). Руководители политотдела дороги имени Л. М. Кагановича много говорят о перестройке работы, но, по существу, еще ничего не сделали для реализации решений XVIII партконференции.

Участники совещания с интересом выслушали выступления знатных людей транспорта — машиниста депо Всполье Ярославской железной дороги тов. Папавина, академика тов. Образцова и начальника Северо-Донецкой дороги тов. Кривоноса, рассказавшего о том, что в марте этого года Северо-Донецкая равномерно выполняла план погрузки по декадам.

— Однако, — сказал тов. Кривонос, — нам пока еще не удалось добиться равномерности работы в течение суток.

Всего по докладу наркома тов. Л. М. Кагановича выступило 64 человека.

Актив с огромным подъемом принял приветствие товарищу Сталину. Совещание закончило свое работу после заключительного слова тов. Л. М. Кагановича.

ОБЗОР ПЕЧАТИ

До конца выполнить решение ЦК ВКП(б) о перестройке низовой печати

Более месяца прошло после решения ЦК ВКП(б) о перестройке работы фабрично-заводских газет. Первые шаги работы по новому показывают глубокое значение и своевременность этой перестройки.

Перестраивают свою работу многотиражные газеты и на нашей дороге. Почти закончен подбор редакционных коллективов. Многотиражные газеты Свердловского узла и узла Свердловск-сортировочная, завода имени Воеводина теперь гораздо лучше, чем раньше, стали заниматься вопросами производства. В газетах участвуют люди, непосредственно связанные с производством, знающие дело, нужды своего предприятия. Пишут инженеры, стахановцы, диспетчеры, мастера цехов и бригадиры, бухгалтеры, хозяйственные и партийные работники. Газеты теперь имеют ярко выраженный производственный характер.

Газета «Свердловский железнодорожник» (редактор т. Старцев), положив в основу своей работы решения XVIII партийной конференции, помогает партийным организациям узла устранять недостатки, по-

бываться ритмичности в работе, выполнять план каждый день по графику. В статье «Нет борьбы за отправление поездов по графику» газета в № 19 пишет о причинах срыва отправления поездов на станции Свердловск-пассажирская.

Срыв отправления поездов объясняется тем, — пишет газета, — что «нет большевистской тревоги за качество работы, за ритмичность движения поездов. Заместители начальника станции тт. Попов, Алемасов, Горзеев не взяли эту серьезную работу в свои руки, не организовали настоящей борьбы за отправление поездов по расписанию».

Неплохо выглядит номер этой газеты за 5 апреля. Большое место уделено предмайскому соревнованию, рационализаторским предложениям стахановцев. Хорошо написана статья «Вникать в экономику производства». Автор статьи тов. Шулевская, бухгалтер Свердловского вагонного депо, критикует беспечное отношение к вопросам экономики мастера безотцепочного ремонта товарных поездов тов. Титова.

«Старшие осмотрщики тт. Огородников и Падерин практикуют выписку нарядов по укрупненным расценкам, эту же работу записывают, разлагая на элементы, получают, что за одну и ту же работу платят два раза, делая перерасход по рабочей силе. Но мастер Титов... не замечает этого. Если по плану безотцепочный ремонт вагона стоит 53 коп., а в январе фактически затрачено 83 коп. Эта разница за январь и февраль выразилась в 31,189 рублей».

Значительно улучшили свою работу газеты «За образцовую сортировку» (за редактора тов. Нестерова), «Домкрат» (редактор тов. Глазырин). Эти газеты из номера в номер ведут узловые вопросы своего предприятия. Участие в газете принимают работники различных профессий. Они на примерах живой действительности освещают работу того или иного участка, разоблачают нерадивых работников. Автор статьи «За ритм в работе, за график», помещенной в № 17 газеты «За образцовую сортировку», тов. Антонов вскрывает причины плохой работы ряда предприятий станции Свердловск-сортировочная.

— «До сих пор еще в вагонном участке (начальник тов. Цикунов) продолжается штурмовщина и аврал. Но и они «не выручают». В результате участок не выполняет таких важнейших показателей, как капитальный и средний ремонт вагонов».

Однако в перестройке многотиражных газет сделаны только первые робкие шаги. Предстоит сделать еще много, чтобы полностью и по существу выполнить решения ЦК ВКП(б). До сих пор, например, имеют место перепечатки материалов из других газет. Газета «Домкрат» — в № 9 подвал на второй полосе и почти целиком третья полоса заполнена перепечатками. А в следующем номере газеты (№ 10) пять колонок из восьми заняты тоже перепечаткой. Такие же факты есть и в газете «За образцовую сортировку». И это после решения ЦК ВКП(б) о перестройке фабрично-заводских газет!

Решения ЦК ВКП(б) требуют такой перестройки газеты, чтобы она имела «ярко выраженный производственный характер. Каждый номер фабрично-заводской газеты должен быть посвящен делам своего предприятия».

В отдельных номерах этих газет помещаются поверхностные материалы. В № 17 газеты «За образцовую сортировку» организована хорошая подборка: «Работать равномерно, без рывков, по графику». Но статья «Почему завьшен простой вагонов» написана легковесно. Авторы этой статьи обвиняют командиров станции и диспетчеров в том, что они не ведут борьбу за отправление вагонов, не контролируют работу и т. д. Но у газеты не хватило смелости сказать полным голосом, — кто из

командиров и диспетчеров работает плохо, кто способствует повышению простоя вагонов, кто надо сделать для ликвидации недостатков.

Очень большим недостатком является и то, что некоторые партийные организации несерьезно подошли к подбору редакционных коллективов. В результате в составе редколлегий оказались люди, неспособные и не желающие работать в газете. Член редколлегии газеты «Свердловский железнодорожник» тов. Клещевников ни только не писал или не брал материалы, но и не бывал даже еще в редакции. Не участвует в газете член редколлегии тов. Пургин. А в состав редколлегии газеты «За образцовую сортировку» включен тов. Русских, который не так давно был освобожден от должности редактора этой же газеты. Несмотря на то, что Русских не интересуется работой газеты, узловой партком станции Свердловск-сортировочная намерен утвердить его редактором.

Такое положение объясняется тем, что секретари узловых комитетов тт. Железнов и Сысов формально подходят к перестройке работы многотиражных газет.

Перестройка предполагает прежде всего усиление партийного руководства печатью и направление ее на разрешение основных задач, стоящих перед предприятиями узла.

В дорожном жюри

Рассмотрев итоги работы дороги за март и первый квартал текущего года, дорожное жюри постановило

ПО ОТДЕЛЕНИЯМ ДВИЖЕНИЯ:

Лучше других работал коллектив Камышловского отделения (нач. тов. Миронов). Перевыполнен план по грузам, оборот вагона и участковая скорость, рабочий парк вагонов ниже нормы на 1,8 проц. На втором месте находится Тюменское отделение (нач. тов. Хухлов). В марте работа отделения по всем основным показателям была ниже работы в феврале. Хуже всех работало Тагильское отделение (нач. тов. Аристов) и Свердловское (нач. тов. Макашев). На этих отделениях, прежде всего, не было должной борьбы за обеспечение безопасности движения поездов.

Жюри постановило переходящее красное знамя Свердловского обкома ВКП(б) и областного Совета депутатов трудящихся оставить за коллективом Камышловского отделения и просить обком ВКП(б) и обл. исполком утвердить это решение.

ПО ОТДЕЛЕНИЯМ ПАРОВОЗНОГО ХОЗЯЙСТВА:

Тагильское отделение (нач. тов. Покидько) перевыполнило среднесуточный пробег и техническую скорость, добилося экономии расхода угля на 6,4 проц. с применением суррогатов. Коллективу тагильского отделения паровозного хозяйства присуждено первое место, за ним оставлено переходящее дорожное красное знамя. На последнее место отнесено Егоршинское отделение паровозного хозяйства (начальник тов. Протасов) за брак в работе.

ПО ПАРОВОЗНЫМ ДЕПО:

Лучшим депо по работе за данный период является депо Кушва (нач. тов. Хивичкин). Коллектив депо добился перевыполнения среднесуточного пробега паровозов, технической скорости, выполнения плана подемочного ремонта и снижения процента больных паровозов. Решением жюри дорожное переходящее красное знамя оставлено за коллективом депо Кушва.

На второе место отнесено депо Тагил (нач. тов. Рунов). На третье место — депо Тюмень (нач. тов. Вальнер). Это депо резко ухудшило производственные показатели в марте. Жюри постановило: просить НКПС переходящее красное знамя НКПС, которое находится в депо Тюмень, передать коллективу депо Тагил. На последнее место отнесено депо Егоршино (нач. тов. Мурахтанов) за брак в работе.

ПО ВАГОННЫМ УЧАСТКАМ:

Лучше всех работал коллектив Камышловского вагонного участка (нач. тов. Пахомов), выполнивший задание по капитальному ремонту вагонов на 110 проц., среднему — на 100 проц. при остатке больных вагонов на 20 проц. ниже нормы. Жюри постановило оставить переходящее дорожное красное знамя за коллективом Камышловского вагонного участка. Второе место присуждено Егоршинскому вагонному участку (нач. тов. Панченко).

Внештатный ревизор

Мастер подьмки Надеждинского восстановительного поезда тов. Шалагинов, являясь внештатным ревизором по безопасности движения поездов, проявляет высокую бдительность. В марте тов. Шалагинов осмотрел большое количество поездов, паровозов, стрелок и несколько километров пути, предупреждая возможные аварии.

За проявление бдительности при выполнении обязанностей общественного ревизора тов. Шалагинову приказом по дороге объявлена благодарность с занесением в трудовую книжку и выдано денежное вознаграждение.

Жюри отметило ухудшение работы таких вагонных участков, как Свердловск - сортировочная (начальник тов. Цикунов), Свердловск-пассажирская (начальник тов. Косиков) и Тюменского (начальник тов. Войтик), здесь нарушается график работ, нет борьбы за снижение остатка больных вагонов и улучшения эксплуатационной работы.

ПО ДИСТАНЦИЯМ ПУТИ:

Первое место занимает Камышловская дистанция (начальник тов. Жуков). Коллектив добился общей оценки состояния пути 14 баллов, уменьшения брака в работе и хороших показателей по выполнению финансового плана. Дистанция присуждено дорожное переходящее красное знамя. Второе место — баженская дистанция (нач. тов. Князев), жюри предупредило коллектив этой дистанции о принятии мер к устранению брака в работе, чтобы удержать за собой переходящее красное знамя НКПС. Худшими дистанциями на дороге являются Надеждинская (нач. тов. Ошивалов), Алапаевская (нач. тов. Присягин), и Свердловск-сортировочная (нач. тов. Яковлев), которые допускают много брака и задержки движения поездов, большие перерасходы средств по снегоборьбе, неосвоение средств по текущему содержанию пути и нарушение Указа Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня 1940 года.

ПО ЖИЛИЩНО-РЕМОНТНЫМ КОНТОРАМ:

Жюри постановило: дорожное переходящее красное знамя оставить за коллективом третьей жилищно-ремонтной конторы (нач. тов. Тышковец). Хуже всех работает восьмая контора (нач. тов. Окулов).

ПО ПАССАЖИРСКОЙ СЛУЖБЕ:

Жюри постановило: дорожное переходящее красное знамя оставить за коллективом работников вокзала станции Богданович. Коллектив вокзала перевыполнил план местных доходов, не имеет нарушений трудовой дисциплины, жалоб от пассажиров и содержит в чистом состоянии вокзал и перрон. Кандидатом на получение переходящего красного знамени жюри считает коллектив Свердловского пассажирского отделения (нач. тов. Фадеев).

* * *

Жюри выразило уверенность, что коллектив дороги будет и в дальнейшем бороться за улучшение качества производственной работы на основе широкого развертывания предмайского социалистического соревнования трех дорог, за большевистское выполнение решений XVIII Всесоюзной партийной конференции и за выполнение апрельского государственного плана перевозок.

Загляните в депо Надеждинск

— Советский завод должен быть рассадником чистоты и порядка. Грязь — неизбежный спутник расплывчатости, расшатанности дисциплины, разболтанности, отсутствия порядка на заводе, — говорил на XVIII Всесоюзной партийной конференции тов. Маленков.

Иначе мыслит руководитель депо Надеждинск тов. Чубаров. В этом депо почти ничего не изменилось. Попрежнему здесь царит грязь, бескультурье в работе и т. д.

Как только зайдете в депо, сразу же увидите пятую канаву, которая приспособлена для выкатки паровозных скатов. В эту канаву сделан сток каустиковой воды из ванны, в которой промываются авто-насосы. Канавка постоянно наполнена водой, подернутой зеленой плесенью.

Около паровозов в промывочном цехе можно запнуться за кучи всякого хлама и старых деталей. В депо есть умывальник, но никогда не бывает мыла и полотенец. Рабочие зачастую применяют вместо мыла каустическую соду. А вот столовая. Здесь такой же беспорядок, что и в цехах депо. На окнах — пыль. Столы грязные, стульев нехватает. Ложку всегда нужно иметь при себе свою, а то не пообедаете...

Но вернемся в цеха. Загляните в контору бригадира тов. Уварова и мастера депо тов. Жуланова. На столах, где попало и как попало валяются истрепанные грязные книги записи ремонта паровозов. Тут же разбросаны ряды на работу.

Бесхозяйственность, разболтанность можно встретить на каждом шагу. Паровоз № 417 стоит в депо уже второй месяц. Его то ремонтируют, то раздевают, потом снова ремонтируют. Такая практика применяется и к некоторым другим паровозам, стоящим на трапционных путях. Раздеванием паровозов занимаются дежурные по депо обычно в ночное время, когда прибывает какой-либо паровоз из поездки с случайным ремонтом. В ночное время кладовая не работает и детали, например: рессор, подвесок, тормозных колодок достать бывает нелегко.

Н. ЛОЖКИН — слесарь депо Надеждинск.

ПУТИ ЗАХЛАМЛЕННЫ

Забора о чистоте и наведении порядка на предприятиях — один из важнейших производственных вопросов. Между тем на станции Гороблагодатская забывают об этом. Особенно загрязнены станционные пути: возвышаются кучи железного хлама, подлескивают лужи мазута. Руководство станции хорошо знает об этом, но пока еще ничего не сделало для наведения чистоты и порядка.

МАЙОРОВ — слесарь-автоматчик.

О БАЛЛАСТЕ

(В порядке предложения).

★

Следует ожидать, что в этом году дистанции пути будут испытывать некоторые затруднения в получении балласта из дорожных карьеров для работ по текущему содержанию и ремонту пути. По этому, во избежание срыва выполнения плана работ по планово-предупредительному ремонту пути из-за недостатка балласта, необходимо сейчас же на всех дистанциях начать изыскания местных источников и месторождения балласта.

Разведкам может много помочь проводимая сейчас работа по обмежеванию полосы отвода. Ныне предстоит установка 26 тыс. штук столбов — межовых знаков с углублением их в землю не менее, как на один метр. Ямы, вырытые для столбов, дадут вертикальный разрез почвы, по которому возможно будет обнаружиться в некоторых местах залежание пропластков песчаного балласта различной мощности и качества.

Таким образом столбовые ямы могут служить геолого-разведочными шурфами. Необходимо лишь, чтобы при копке ям и установке в них столбов те места, где будет обнаружено залежание, хотя бы незначительных пластов песчаного балласта, брались бы на особый учет для производства последующих детальных разведок прилегающих к ним территорий.

Несомненно, что благодаря этому некоторые дистанции смогут открыть местные залежи балласта, при том, в непосредственной близости от линии железной дороги, без дальней, дорогостоящей возки его из дорожных карьеров поезными составами.

Вопросу местных самозаготовок дистанциями балласта НКПС уделяет большое внимание, отпу-

ОПЫТ РАБОТЫ С ВЕЛОДЕФЕКТОСКОПОМ

Решения XVIII Всесоюзной партийной конференции обязывают неустанно внедрять и двигать вперед новую технику на железнодорожном транспорте. Ежегодно все больше и больше оснащается новой техникой путевое хозяйство.

В конце прошлого года путевые обходчики начали получать сложные машины — велодефектоскопы системы изобретателя Карпова, предназначенные для обнаружения дефектов в рельсах.

Как старший путеобходчик 3 дистанции пути я окончил месячные курсы, освоил технику работы велодефектоскопа, стал техническим осматривателем пути.

В августе прошлого года я принял велодефектоскоп типа ВДК-2 и с первого же дня горячо взялся за освоение новой техники. В начале освоение давалось с большим трудом, машина «капризничала» и не давала положительных результатов. Но постепенно дело пошло на лад. Вскоре я уже овладел искусством обнаруживать с помощью машины скрытые дефекты в рельсах, в отдельных случаях без каких бы то ни было наружных признаков.

В октябре я своим велодефектоскопом проверил 159 километров пути и обнаружил большое количество остродефектных рельсов, которые сразу же после этого заменялись.

Казалось бы, что внедрением новой техники в путевое хозяйство сразу же займется начальники дистанций и их заместители, а техники по дефектоскопам, которые имеют техническое образование и прошли специальную подготовку, приступят к обучению

технических осматривателей, дорожных мастеров и бригадиров. Но этого не случилось. На ряде дистанций велодефектоскопы долгое время бездействовали под предлогом неисправностей и других объективных причин. На 6-й дистанции (начальник тов. Нейман), на 11-й (нач. тов. Ошивалов) велодефектоскопы бездействовали.



Для передачи опыта работы и проверки рельсового хозяйства начальник службы пути командировал меня с велодефектоскопом на Алапаевскую дистанцию. Здесь, во время сильных морозов мы организовали при 2-х велодефектоскопах сплошную проверку рельсового хозяйства, обнаружили большое количество остродефектных рельсов.

После прохода отношение руководителей Алапаевской дистанции к новому делу вконец изменилось, а технический осматриватель пути тов. Свалухин перенял опыт, освоил дело и сейчас дает образцовые показатели в своей работе.

В начале текущего года НКПС послал на дорогу новую машину-велодефектоскоп последнего выпуска, типа ВДК-3.

Руководство службы пути доверило мне испытать эту новую машину. Освоив ее устройства, я уже проверил 811 километров рельсовой нитки.

Дорожное совещание по внедрению дефектоскопов в путевом хозяйстве отметило, что многие техники дистанций еще слабо проявили себя в освоении и применении велодефектоскопов. И это справедливо. На ряде дистанций техники ограничились лишь составлением графиков работы велодефектоскопов и подачей сведений о их работе, но не помогают осваивать велодефектоскопы техническим осматривателям, дорожным мастерам и бригадирам пути.

Вооруженные велодефектоскопами коллективы дистанций могут и должны в ближайшее же время обеспечить поездам исправный, надежный путь и превратить дорогу в безаварийную магистраль, передовую на сети дорог по состоянию путевого хозяйства.

И. ОЗОРНИН — технический осматриватель Свердловской дистанции пути.

стив для этой цели кредит в 2,5 млн. рублей.

Конкретно работа начальников дистанций должна заключаться в следующем:

1. Регистрация ям-шурфов с признаками наличия пропластков балласта;

2. Организация детальных геолого-разведок на прилегающей площади;

3. Анализ обнаруженного балласта для определения его пригодности;

4. Экономические расчеты рентабельности разработок;

5. Открытие мелкого карьера и организация работ в нем.

Служба пути и балластная контора должны взять организацию этой работы под особое наблюдение, имея в виду, что она будет способствовать разрешению балластной проблемы на дороге.

М. ФРОЛОВ — начальник планового сектора службы пути.

Обзор иностранных телеграмм

ВОЙНА В ЕВРОПЕ И АФРИКЕ

На англо-германском фронте отмечается активность германской авиации. Крупные соединения германских бомбардировщиков совершили в ночь на 12 апреля налет на важные в военном отношении сооружения в Южной и Центральной Англии. Интенсивной бомбардировке подверглись портовый и промышленный город Бристоль и Портсмут. Продолжались также операции германских воздушных сил на море. Как передает агентство Рейтер, английские воздушные силы дважды бомбардировали в ночь на 11 апреля германские линкоры «Шарнхорст» и «Гнейзенау», укрывшиеся в Бресте (Франция), где находится германская военно-морская база. В сообщении указывается, что во время налетов были применены специальные бронированные бомбы. По сообщению этого же агентства в ночь на 12 апреля английская авиация не предпринимала налетов на Германию.

На Балканском фронте, в Югославии, основные бои происходили на севере. Германские войска заняли города Люблина и Вараждин. Немцы, пройдя через город Дарувар, достигли реки Савы и заняли пункты Ягоди и Крагуевац. Моторизованные части германской армии наступают также на Карловац (к юго-западу от Загреба). 11 апреля германские войска, действующие в Южной Сербии, соединились к северу от озера Охрида с итальянскими войсками. Итальянские части заняли Дебар и Охрид. Германско-итальянская авиация совершила налеты на аэродромы, казармы, вокзалы и транспорты югославских войск в районе Дуная и Савы. Итальянские самолеты бомбардировали оборонительные сооружения в окрестностях Царя, в районе Уляна и воздушную базу Дивилье.

На греческом участке фронта германские войска после взятия Битоля (вблизи югославо-греческой границы) повернули на юг и перешли югославо-греческую границу. Германские моторизованные войска вошли в соприкосновение с греческими войсками в районе Флорина—Войфи (Северная Греция). Как передает агентство Юнайтед Пресс, англо-греческая линия обороны, созданная ночью 10 апреля, тянется от Флорины до Салоникского залива. Английские и греческие войска хорошо обеспечены артиллерией, пулеметами, противотанковыми орудиями, огнеметами и всем новейшим вооружением, необходимым для того, чтобы сдержать наступление немцев на юг. Линия обороны идет от Химары (побережье Албании) до озера Преспа (албано-югославская граница) и далее до Флорины, затем до горы Олимп. Особенно хорошо укреплена эта линия на стыке трех границ, в районе озера Охрида и Битоля.

В Северной Африке, в Киренаике, английские войска, согласно сообщению командования английских сил на Ближнем Востоке, вошли в соприкосновение с германо-итальянскими частями к западу от Тобрука. В итальянской сводке говорится, что германо-итальянские войска заняли пункт Айн Эль Газаль. Германо-итальянские соединения пикирующих бомбардировщиков, отмечается в германской сводке, вновь совершили налет на портовые сооружения Тобрука.

В Эритрее (Восточная Африка) английские войска, как сообщается в английской сводке, продвигаются в южном направлении по двум главным дорогам.

В Абиссинии продолжается продвижение английских войск в южную часть страны. Колонна английских войск, двигающаяся из Аддис-Абебы, продолжает теснить отступающие итальянские части.

По сообщению из Нью-Йорка, Рузвельт объявил, что американские суда могут заходить в Красное море и Аденский залив.

ПЕРВЫЕ ИТОГИ

Прошло 4 месяца учебы в школах ФЗО и ремесленных и железнодорожных училищах. В нашей Тюменской школе ФЗО учатся 250 человек.

За 4 месяца наша школа добилась значительных успехов в успеваемости, дисциплине, культурно-массовой работе, военно-культурной подготовке. Если на 1 января 1941 года мы имели 37 отличников, то на 1 апреля их уже 93, кроме того 89 ударников. Общая успеваемость на 1 января составляла 90 проц., на 1 апреля — 99,2 проц. Дисциплина в школе стала на много лучше, уменьшилось число взысканий, увеличилось число поощрений. За отличную учебу и дисциплину руководством школы премировано 67 человек ценными подарками, вынесено много благодарностей. За период с 1 декабря проведено 8 вечеров художественной самодеятельности.

Велика роль наших мастеров в технической подготовке и воспитании учащихся. Например, мастер паровозно-слесарной группы тов. Зубенин умело организует производственное обучение, систематически проводит в своей группе беседы на темы: о коммунистическом отношении к труду, о сбережении социалистической собственности, а также по техническим вопросам, знает нужды и запросы своих питомцев и своевременно их удовлетворяет. Благодаря этому группа заняла первое место и получила переходящее красное знамя школы.

Мастер группы путей обходчиков тов. Прокопьев также уме-

ло организовать производственное обучение. Его группа добилась хороших результатов и заняла второе место в школе.

В школе немало подлинных энтузиастов труда и учебы, которые являются примером для всех. Лучшим отличником является учащийся группы слесарей тов. Прохоров, производственную программу он выполняет на 120 проц. Тов. Прохоров проявил ценную инициативу борьбы за культурную комнату. Он — активный физкультурник и лыжник. Руководство школы премировало тов. Прохорова ценным подарком. Дважды премирована ученик вагоно-слесарной группы № 1 комсомолка тов. Рыжкова. Она лучшая отличница, примерная ученица. Замечательно учатся комсомолки тт. Боролкин, Миронов, Новосальцев и другие, на 200 и 300 процентов выполняют производственные задания тт. Ябров, Овчинников, Малиновский, Спиридонов и другие.

Неплохих результатов в работе наша школа добилась, благодаря развертыванию социалистического соревнования и политико-воспитательной работе. Но нерешенных задач все еще много. Надо добиться полного изжития отставания учащихся. Непростительно, когда в школе много учащихся с посредственными отметками. Большую работу предстоит проделать по дальнейшему улучшению политического воспитания, по привитию учащимся культурных навыков.

ДОЛГИХ — зам. директора железнодорожной школы ФЗО.

Ускорить строительство помещений ФЗО

Комитет трудовых резервов при Совнаркомом СССР наметил открыть три новых школы ФЗО на дороге имени Л. М. Кагановича. Две из них, по подготовке строителей-железнодорожников, организуются на Надеждинском отделении, в пределах 2 и 3 участков треста Уралстройпуть.

Как же идет подготовка к открытию этих школ? В марте трест дал указание конторам строительных участков: к 15 апреля подготовить для школ помещения. Требовалось построить общежития, бани, столовые, ларьки и т. д.

Однако срок истекает, а работы еще непочатый край. Медленно развивается строительство на 2 участке (станция Медная шахта). Ни один объект здесь еще не готов. На стройке не хватает плотников. Организация труда низкая. Это не беспокоит начальника участка тов. Ма-

яцкого и его заместителя тов. Лисенко.

Еще хуже на 3 участке (станция Кола-Уральская). Здесь руководители участка вовсе не интересуются строительством, которое отстает. Заместитель начальника участка тов. Савченко даже не знает, что для ФЗО строится.

Плохо помогает строителям и трест. К местам работ все еще не посланы обещанные дефицитные стройматериалы. На стройках не хватает оцинкованного железа, олифы, краски, даже кирпича и леса.

Трест взялся закупить для школ необходимое оборудование: койки, столы, стулья, умывальники и т. д., но и это обещание до сих пор не выполнено.

Ф. РЯКИН — инспектор группы капитального строительства при начальнике дороги.

Перед завершением учебного года

В третьей четверти 1940-41 учебного года перед школами дороги стояли ответственные задачи: добиваться прочности знаний учащихся, прививать учащимся практические навыки в связи с изучением программного материала. По разрешению этих задач было сделано немало. Отдел школ провел семинары педагогов-предметников. Инспекторами было обследовано 47 школ. По отделениям проводились собрания актива учащихся (кроме Егоршино и Тюмени) с обсуждением вопроса сознательной дисциплины.

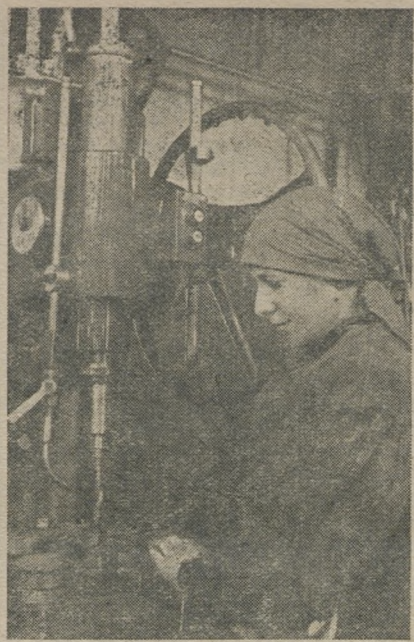
Проверка работы школ показала, что основные кадры педагогов и преподавателей энергично борются за качество учебы учащихся. К передовым школам дороги надо отнести: школу № 80 (зав. школой тов. Лапинская), учащиеся которой уже во вторую четверть полностью успевали, школу № 66 (директор тов. Безбородов), где успеваемость составила 97,7 проц. и школу № 1 (директор тов. Машкова, завуч. т. Силинская) с успеваемостью 95,2 проц.

Систематически улучшают качество своей работы школы №№ 9, 61, 10, 6, 56, 58 и другие. Во всех этих школах руководители и педагогические коллективы в целом вниматель-

но относятся к указаниям руководящих организаций, в этих школах четко организован контроль за работой учителя, учебная работа хорошо планируется, педагогам своевременно оказывается методическая помощь.

В школах дороги выросло немало педагогов-отличников, добивающихся отличной успеваемости и сознательной дисциплины учащихся. Среди них тт. Южакова и Дудина (школа № 10), Прахова, Коптелова, Носова, Сухова (школа № 3), Снагина, Шилис, Баутина (школа № 2), Крохина, Гузагина, Смирнская, Цылева (школа № 1), Скворцова (школа № 59) и ряд других. Все они прилежно работают над повышением своего политического и общеобразовательного уровня, широко делаясь опытом своей работы. Необходимо также отметить коллектив школы № 38 (станция Нижний Тагил, директор тов. Агафонова), который закончил изучение «Краткого курса истории ВКП(б)» и приступил к изучению истории партии по первоисточникам.

Но наряду с лучшими, на дороге есть и такие школы и учителя, которые работают неудовлетворительно. К таким школам относятся:



Свердловщик механического цеха завода имени Воеводина тов. ШЕРБАКОВА В. И. выполняет задание на 225 проц.

Фото В. Лежнина.

40 лет работы на транспорте

Сорок лет тому назад Георгий Иванович Бакин пришел впервые на транспорт. Он стал работать учеником слесаря на Свердловском вагоно-ремонтном заводе (ныне — имени Воеводина).

В дальнейшем Георгий Иванович занимал ряд должностей по вагонной службе — был бригадиром, мастером цеха, инструктором и хорошо изучил вагонное дело.

В настоящее время тов. Бакин работает старшим инспектором Свердловского пассажирского отделения. Здесь его знают как дисциплинированного, честно относящегося к труду, работника. Свой богатый производственный опыт он передает молодежи.

За свою многолетнюю работу тов. Бакин имеет несколько поощрений, занесен на доску почета.

Руководство дороги вынесло тов. Бакину благодарность и выдало денежную премию.

Красный уголок

Обеденный перерыв. Красный уголок рабочих Свердловского вагонного депо. Секретарь партбюро тов. Распопин проводит беседу о предмайском социалистическом соревновании и о предстоящих партийных отчетно-выборных собраниях.

Здесь же в стороне работает передвижная библиотечка уголкового клуба и Дома техники. Идет обмен книг. Бригадир т. Ломовцев взял сегодня несколько книг — «В помощь изучающим историю ВКП(б)», «Сталин на восточном фронте», «Путешествие Миклухи Маклая». Слесарь тов. Мешеряков взял повесть А. Бондина «Ольга Ермолаева», маляр тов. Басалдин — книгу Горького «В людях». Многие берут техническую литературу.

За 20 минут до окончания обеденного перерыва работник библиотеки тов. Волохова приступает к продолжению коллективного чтения повести Н. Островского «Как закалялась сталь». Свыше 30 человек внимательно слушают рассказ о героических подвигах Павла Корчагина.

Гудок возвещает об окончании перерыва. Рабочие покидают красный уголок. Вот тут-то и замечаешь насколько грязно и неприглядно в этом уголке. Даже кружки для питья воды нет. Как здесь пользуются бачком с кипяченой водой — неизвестно.

Красный уголок помещается в кузове старого пассажирского вагона, давно уже накрепко вросшего в землю. Чтобы пробраться к нему, нужно преодолеть немало препятствий: перепрыгнуть через лужи грязи и кучи всевозможного хлама. На эту сторону дела руководители вагонного депо, в том числе и местный комитет, не обращают никакого внимания.

Н. ВОЛЬХИН.

По следам наших выступлений

«ПЕРЕСТРОЙКА ТОЛЬКО НА СЛОВАХ».

В статье под таким заголовком газета «Путевка» в № 23 критиковала стиль работы Егоршинского политотдела. 7 апреля совещание аппарата политотдела, обсудив статью, признало ее совершенно правильной. На совещании работники политотдела подвергли резкой критике недостатки руководства политотдела и отдельных работников. Они отметили, что политотдел перестраивается очень медленно. По устранению отмеченных в статье недостатков политотдел наметил ряд практических мероприятий.

школа № 13 (станция Дружинино, директор тов. Попов), школа № 43 (ст. Вяз, зав. тов. Брагина), школа № 41 (ст. Купча, директор тов. Суслонов) и некоторые другие. В этих школах руководители не обеспечивают четкого контроля за работой учителей, не оказывают им своевременной помощи, плохо организуют работу ученических организаций, не имеют достаточной связи с общественностью. В результате, в школах плохая дисциплина учащихся, низкая успеваемость. Не чувствуют достаточной ответственности за свою работу отдельные учителя. Низкую успеваемость дают педагоги тт. Прозоров (ст. Вагай), Цирульникова (школа № 7), Масленникова (школа № 11), Французова (школа № 5), Лопатина (школа № 11) и другие.

Привитию практических навыков учащимся в истекшей четверти уделялось немало внимания. Образцы в этом деле показывают преподаватель физики школы № 1 тов. Серебренников, химик школы № 2 т. Топоров, организовавший химический кружок, математик школы № 3 тов. Прахова, которая организовала изготовление наглядных пособий учащимися, биолог тов. Терентьев, который проводит опыты яровизации, и другие. Однако во многих школах практическим навыкам учащихся не уделяется еще достаточного внимания.

В результате третьей четверти мы имеем среднюю успеваемость по школам дороги 86,8 процента. Это лишь на 0,3 процента выше, чем во второй четверти. Неудачно учащиеся в школах все еще много — 2680 человек. Это обязывает педагогические коллективы работать упорней и энергичней.

В последнюю четверть перед школами дороги стоят задачи: глубже изучать решения XVIII партконференции, на основе их тщательно анализировать свою работу и добиваться повышения ее качества. Каждая школа должна образцово подготовиться к весенним испытаниям. Это значит — выполнить программу по всем предметам и классам, хорошо повторить весь материал, своевременно довести до сведения учащихся и родителей инструкцию по испытаниям, шире развернуть помощь отстающим.

Вся работа школ должна быть организована методом социалистического соревнования. Включившись во всеобщее соревнование железнодорожных школ за лучшую постановку воспитания и обучения учащихся, мы должны успешно завершить 1940-41 учебный год.

З. Г. НОВИКОВА — зам. начальника отдела школ дороги.

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