

ПУТЕВКА

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

№ 32 (2025)

Пятница, 18 апреля 1941 г.

Год издания 8-й

Выходит по вторникам и пятницам

Цена 15 коп.

Насущные задачи перестройки эксплуатационной работы

Подведены итоги работы дороги и отдельных ее звеньев за первый квартал текущего года. Итоги эти показывают, что дорога, имея некоторое улучшение в эксплуатационной работе по сравнению с первым кварталом прошлого года, все же не справляется с поставленными перед нею задачами.

В истекшем квартале не выполнен, и особенно по качеству, основной и главный измеритель — государственный план перевозок. Ярким показателем неудовлетворительного качества перевозок служит то обстоятельство, что фактическая себестоимость перевозок оказалась выше плановой на 6,3 процента.

Неудовлетворительная работа таких решающих станций, как Свердловское сортировочная, Смычка, Гороблагодатская, Богданович, а также крупнейших грузовых — Ревда, Богословск, Гора Высокая и др. влияла на продвижение груженых и порожних вагонов, на выгрузку и оборот вагона. Плохая организация развозки местного груза и выгрузки, большие простои вагонов в узлах и на промежуточных станциях, завышенный эксплуатационный оборот локомотива и вагона, привели как раз к невыполнению плана погрузки важнейших грузов и в целом государственного плана перевозок.

Мало улучшается дело и в начале второго квартала. В первой декаде апреля не выполнили государственный план погрузки Свердловское отделение (начальник тов. Македонов, начальник политотдела тов. Кузнецов), Надеждинское (врид. начальника т. Столбов, начальник политотдела т. Громов). Плохо еще производится выгрузка на таких отделениях, как Тагильское и Егоршинское.

На Свердловском отделении плохо еще используются локомотивы и вагоны, велики простои вагонов на станциях, не исправлена работа станции Свердловское сортировочная, которая решает работу всей дороги. На этой станции (начальник тов. Иванов) не улучшено качество формирования поездов, продолжают случаи срыва поездов с графика, главным образом, по неготовности формирования. За последние дни здесь частыми стали случаи срыва и отмены поездов по техническим неисправностям. 12 апреля на целый час опоздал отправлением поезд № 1001 только потому, что уже в парке отправления потребовалась замена стержневых гаек у одного из вагонов. В этот же день совсем отменили поезд № 823 после того, как несколько часов провозились в парке отправления с заменой букс. Происходит это потому, что руководство вагонного участка (начальник тов. Цикунов), не обеспечивая ремонт вагонов в парке формирования, разрешает пропускать неисправные вагоны в готовых составах в парк отправления, где всякого рода неисправности устраняются филиалом ва-

гоно-ремонтного пункта. Такая практика приводит к тому, что несколько поездов каждый день срываются с графика.

На Свердловском, Камышловском, Тюменском и других отделениях оборот локомотива и вагона значительно превышает установленную норму и не выполняется график движения поездов.

Итоги работы за первый квартал и первую декаду апреля свидетельствуют о том, что многие отделения дороги и в первую очередь такие, как Свердловское, Егоршинское, Тюменское, Надеждинское не перестроили еще свою работу в соответствии с решениями XVIII партконференции, не подняли темпы перевозок, не организовали равномерную работу строго по плану, не улучшили качества выполнения государственного плана погрузки и перевозок. Вместо повышения культуры эксплуатационной работы, на многих наших отделениях продолжается штурмовщина, слабо внедряются передовые методы эксплуатационной работы.

Сегодня «Путевка» публикует письмо начальника станции Сан-Донато тов. Лобок о графике грузовой работы станции. Это весьма важный вопрос. Если крупнейшие грузовые станции дороги будут работать по такому графику, то уже одно это поможет значительно поднять погрузку, ускорить оборот вагона, организовать равномерную, культурную работу по выполнению государственного плана перевозок.

Тюменские паровозники начали внедрять кольцевую езду на паровозах. Этот передовой метод поможет ускорить оборот локомотива, повысить культуру эксплуатационной работы.

На Егоршинском отделении имеется в прошлом такой прекрасный опыт культурной грузовой работы, как маршрутизация погрузки. Внедрение этого опыта, который, к сожалению, сейчас забыт на Егоршинском отделении, дает огромные возможности увеличивать погрузку, ускорять продвижение грузов, снижать простои вагонов, культурно использовать подвижной состав.

Имеется у нас на дороге также опыт борьбы за высокое качество формирования поездов — за честь станционной марки. Этот опыт применялся на станции Свердловское сортировочная, на Смычке, в Гороблагодатской и дал весьма положительные результаты. На этих станциях значительно повышалось выполнение графика отправления поездов, максимально снижался простои вагонов.

Задача состоит в том, чтобы повысить ответственность руководителей, политотделов и партийные организации на станциях организовали внедрение и широкое распространение этих передовых методов эксплуатационной работы, являющихся резервами для подема всей работы по равномерному выполнению государственного плана перевозок.

Высокие показатели

Смена дежурного по станции Нижняя Салда тов. Голубовой включилась в предмайское социалистическое соревнование. Особенно хорошо смена работала 12 апреля. Составитель тов. Трекин и сцепщик тов. Вохрин формиро-

вали и расформировывали поезда за 20—25 минут.

План погрузки был выполнен сменой на 150 проц., а выгрузки — на 120 проц.

ЛАРИОНОВ — председатель местного отделения станции Нижняя Салда.

Минуют пункты набора воды

Запевалями предмайского социалистического соревнования на Тюменском отделении явились машинисты-кривоносцы Еременко, Залесский, братья Жебутинские. Они первыми включились в соревнование, взяв на себя конкретные обязательства, направленные на ускоренное продвижение поездов. Их примеру последовали другие.

Машинист — кривоносец тов. Ситников, соревнуясь с диспетчером отделения тов. Исуповым, впервые на участке Вагай—Тюмень (расстояние 145 км.) провел поезд без набора воды на станциях Новая Займка, Ялуторовск и Винзили, перевыполнив на 8 километров в час задание по технической скорости. Участковая скорость была выполнена на 190 процентов к норме.

Почин тов. Ситникова подхватили братья Жебутинские, машинисты тт. Микрюков, Репьев, Нестеров и другие.

Машинисты тт. Репьев и Рыков провели 9 апреля по участку Тюмень — Поклевская сдвоенный угольный маршрут без набора воды на паровоз в Кармаке и Юшале, выполнив техническую скорость на 109 процентов и участковую — на 162 процента. Без остановок по этому участку ехал машинист тов. Выжигин.

10 апреля машинист тов. Казаков с высокой скоростью провел тяжеловесный поезд без набора воды на паровоз в Кармаке и Юшале. На станцию Поклевская этот поезд был доставлен на 2 часа 13 минут раньше расписания. За рейс сэкономлено 118 вагоно-часов.

Машинист тов. Жебутинский провел угольный маршрут без набора воды в Новой Займке, Ялуторовске и Винзилях. Машинист тов. Елифанов провел поезд весом на 1300 тонн больше нормы, не останавливаясь для набора воды на станции Юшала.

Опыт кривоносцевой езды машинистов без дополнительного набора воды дал резкое улучшение в продвижении всего вагонопотока на отделении. Если в третьей декаде марта участковая скорость была выполнена на 90 проц., то в первой декаде апреля она составляет уже 101 процент.

За 13 дней апреля по участку Тюмень—Вагай проследовало 169 поездов без дополнительного набора воды на остановочных пунктах, а по участку Тюмень—Поклевская — 154 поезда.

Только за первую декаду апреля машинисты депо Тюмень сэкономили 34434 вагоно-часа.

А. АНДРЕЕВ—диспетчер-анализатор Тюменского отделения движения.

Увеличили срок службы тандем-насоса

Бригады паровоза ЭУ № 681-54 депо Тюмень поставили перед собой задачу: освоить и углубить опыт работы знатного машиниста-стахановца тов. Напавина по уходу за паровоздушными насосами. Осуществлять эту задачу мы начали в прошлом году.

Одиннадцать с лишним месяцев назад—7 мая, — после того, как паровоз наш вышел из подмотного ремонта, мы заключили с бригадой автоматного цеха договор, по которому обязались обеспечить работу паровоза без ремонта насоса до следующей обточки. Автоматная бригада, в свою очередь, обязалась качественно отремонтировать насос.

Когда паровоз уже имел пробег в 35000 километров, насос был осмотрен бригадиром автобригады т. Маркеевым. Оказалось, что части и детали насоса находятся в прекрасном состоянии. Улучшив уход за машиной, мы продолжали работать дальше и довели пробег паровоза до 63000 километров без ремонта насоса.

Каким образом мы добились таких результатов?

С целью предохранения паровой части насоса от износа деталей, мы своевременно смазывали ее; следили за исправной работой паровой масленки, не допускали увеличения отверстия для прохода смазки свыше чем 0,4 м/м, не допускали, кроме того и бросания воды, памятуя, что вода, попадая в паровую часть насоса, снимает смазку.

Предохраняя воздушную часть насоса от износа деталей, бригады нашего паровоза применяли только специальное компрессорное масло марки «Л», моторное масло «М», или цилиндровое № 2. Иная смазка вызывает нагар в клапанах, уменьшая их сечение, а это ведет к нагреванию насоса.

Практика работы показала нам, что в зимнее время, при длительных стоянках, необходимо регулировать выпуск пара в паровую часть насоса таким образом, чтобы давление воздуха в главном резервуаре не превышало пяти атмосфер. Если давление воздуха

из главного резервуара увеличивается, то насос работает тяжело и сильно нагревается. Нагрев же деталей ведет к их износу.

При экипировке паровоза нужно закрывать насос, иначе во



время чистки топки может попасть в его детали изгарь, которая будет способствовать быстрому износу этих деталей.

Наблюдая за работой насоса, мы видим, что вначале он увеличивает свою производительность за счет приработки деталей, а затем уменьшает. Так, например, при приемке паровоза из ремонта производительность насоса держалась на уровне 2 м. 25 секунд, а после того, как паровоз совершил пробег в 12000 километров, мы имели 2 м. 15 секунд. После же пробега в 63000 км. производительность насоса была доведена до 2 м. 40 сек., вместо 3 мин. по норме.

Из этого следует, что при хорошем уходе, насос с гарантией может работать без ремонта до тех пор, пока паровоз совершит пробег в 30000 километров и больше, а не 12000, как это установлено по норме.

А. ЕФИАНОВ — машинист паровоза № 681-52 депо Тюмень.

В ГОСТЯХ У тов. ЛУНИНА

Бригада лучших машинистов нашей дороги побывала недавно в Новосибирском депо и познакомилась с методом работы тов. Лунина.

Паровоз тов. Лунина стоял на промывке — в чистом и светлом цехе. Перед этой промывкой паровоз совершил 6500 километров пробега. В книге записи ремонта указано: один пункт для комплексной бригады и три для паровозной. Локомотив простоял на промывке 16 часов вместо 20 по плану.

Пробег паровоза тов. Лунина между промывками достигает от 5287 до 7070 километров. Техническая скорость вместо заданной 38 километров в час составляла по месяцам: в июне—48, в июле—45, в августе—48, в сентябре и октябре—50, в ноябре и декабре—40.

Экономия на ремонте паровоза за период с июня по декабрь 1940 г. составила 20492 рубля.

Цифры эти интересны и значительны. В чем же успех работы тов. Лунина?

— Во время поездки, — рассказывает тов. Лунин, — мы тщательно следим за состоянием

паровоза и тендера, за работой каждой части нашей машины и на ходу, даже во время самых кратковременных остановок, производим исправления — подбиваем клинья, подвешиваем гайки. Мы своевременно занимаемся профилактической работой.

Мы изучили поведение каждой детали паровоза и в соответствии с этим так ухаживаем и следим за ними, чтобы они работали как можно лучше. Для характеристики приведу несколько примеров. Мы все время следим за котлом, оберегаем его от загрязнения и образования накипи на стенках, постоянно продуваем котел и строго следим за вводом антинакипина в тендер. Установленную дозу антинакипина мы распределяем на несколько порций в зависимости от количества набранной воды. Соответственно с набором воды вливаем антинакипин, тщательно перемешав его перед этим.

Продувку котла ведем следующим образом. В основном депо (при давлении пара в 6—7 атмосфер) мы выдуваем полное стекло. За время поездки вперед и обратно продуваем 7—8 раз. На перевалочном профиле пути продувку делаем чаще по очереди

всеми кранами. В оборотном депо выдуваем полное стекло. Верхней продувкой пользуемся перед подемами, чтобы очистить поверхность воды в котле от пены и предотвратить унос воды во время работы паровоза с большими отсечками.

Далее тов. Лунин рассказал о том, как он пользуется песочницами.

— Все члены бригад нашего паровоза знают слесарное дело. Бригады считают для себя законным активное участие в текущем ремонте. Тщательный, качественный ремонт и уход за локомотивом, согласно приказа № 78-Ц, расширение объема ремонта паровозными бригадами — вот основа нашей работы.

Бригады тов. Лунина уже сейчас частично ремонтируют то, что по приказу № 78-Ц должны ремонтировать комплексные бригады, а именно: арматуру, золотники, поршни.

Теперь Новосибирское депо имеет уже 37 паровозных бригад, которые работают по методу тов. Лунина.

Инженер СИТНИКОВ.

НА ТЕМЫ ДНЯ

Женщины-активистки
—на помощь путевцам

Наступает страдная пора для путевцев. Им предстоит организованно пропустить весенние воды, не допуская разрушений на линии железной дороги, хорошо подготовиться и своевременно завершить летние путевые работы. Нет надобности доказывать, что эти ответственные мероприятия потребуют значительно напряжения сил, использования всех имеющихся резервов.

Огромным резервом рабочей силы для путевцев могут явиться коллективы женщин-домохозяек. Женщины-активистки уже не раз показывали свое умение помочь мужьям-железнодорожникам в производственной работе. В путевых работах прошлого года у нас на дороге принимало участие более 500 домохозяек. Они не только выполняли второстепенные работы, но активно участвовали в среднем и капитальном ремонте пути.

На Баженовской дистанции пути особенно отличались жены мастеров, бригадиров, ремонтных рабочих. И когда был объявлен скоростной ремонт пути, 180 женщин вышли на работу. В Кузино жены путевцев работали и на ремонте, зорко следили за состоянием пути. В дни генерального осмотра путевого и стрелочного хозяйства они осматривали путь на протяжении 119 километров, выявили немало дефектных рельсов, лопнувших накладок, большое количество ослабших болтов и недобитых костылей. Выявили и помогли устранить эти недостатки.

Огромную помощь оказали домохозяйки путевцам в зимнее время, на снегоборьбе. Активно включаются они и в водоборьбу. Например, жены путевцев дистанции пути Свердловск-пассажирская тт. Ширяева, Фетисова, Дулиманова и другие по несколько дней вскрывали юветы. Теперь женщины заняты очисткой путей от вытаявшего хлама и мусора, проверяют путевой инвентарь, наводят порядок в общежитиях путевцев. На отдельных дистанциях пути женщины-активистки уже заключили договор с хозяйственными комитетами на активное участие в летних путевых работах, обязавшись вместе с мужьями бороться за здоровый и безопасный путь.

Задача партийных и хозяйственных организаций службы пути заключается в том, чтобы поддержать инициативу передовых женщин, привлечь к работе по общественному смотру, по текущему содержанию и ремонту железнодорожного пути и, опираясь на их помощь, привести в порядок все путевое хозяйство.

В партийные органы—лучших людей

Отчетно-выборные собрания первичных партийных организаций и узлового комитета станции Верхотурье пройдут в конце апреля и начале мая. Сейчас идет деятельная подготовка к выборам: секретари парторганизаций, коммунисты-агитаторы разъясняют коммунистам-инструкцию ЦК ВКП(б) о выборах, готовятся выпуск стенных газет, часть коммунистов участвует в подготовке отчетного доклада секретарей первичных организаций и т. д.

Основным вопросом в подготовке к выборам мы ставим: проверить как выполняются на наших предприятиях решения XVIII Всесоюзной партийной конференции, как партийные организации перестроились в свете указаний конференции.

В борьбе за реализацию решений XVIII конференции ВКП(б) партийная организация узла имеет значительные успехи. Разъяснение материалов XVIII конференции среди рабочих дало возможность вести организованное наступление против грязи и захламенности, за наведение порядка на наших предприятиях и улучшение выполнения производственных показателей. Разъясняя доклад тов. Маленкова, начальник депо тов. Ренев, секретари парторганизаций тт. Кирпиков и Рагозин принимали меры к быстрой ликвидации отмеченных недостатков. Действенная агитация способствовала тому, что многие паровозы, станки, стрелочные механизмы, рабочие места стали содержаться в чистом состоянии.

Машинисты братья Рычины, Зубарев, Половинкин, Лопатников и др. содержат свои паровозы в хорошем состоянии. По-лунински ухаживают за своими паровозами, нормы технической скорости выполняют на 2—3 километра выше нормы. Стахановцы-лунинцы за март перевезли сверх плана 3390 тонн груза.

Мастер депо, кандидат партии тов. Морозов, ведя борьбу за дисциплину технологического процесса, добился того, что в марте простой отдельных паровозов на промысловом ремонте был ниже установленной нормы. Слесарь-автоматчик тов. Скрыбин привел свой цех полностью в культурный вид и обеспечивает бесперебойную работу тандем-насосов на паровозах.

На станции организована тех-

ническая учеба. Начальник станции, кандидат ВКП(б) т. Назаров регулярно проводит занятия по изучению техники железнодорожного транспорта. Неплохо занимаются техническим обучением железнодорожников мастера дистанции пути тт. Лопатников и Руколев. В результате в марте на станции нет ни одного нарушения Правил технической эксплуатации. Простой вагонов местного груза сокращен до 9 часов вместо 10 по норме. Лучшее стали работать составители тт. Коротков, Кошкин. Они норму формирования поездов сократили на 10 минут.

На узле, однако, еще много недостатков. На станции, в депо и ряде участков все еще имеется грязь, захламенность. Есть факты грубого обращения с пассажирами.

Не на должной высоте находится авангардная роль коммунистов на производстве. Машинист тов. Жуков плохо содержит свой паровоз и вследствие отказа работы инжекторов в марте потушил паровоз. Это позор для коммуниста.

Не наведен порядок на складе топлива. Начальник склада Николаевич вместо практических дел занимается разговорами, обещаниями.

Слаба трудовая дисциплина на узле. Среди нарушителей дисциплины есть и коммунисты. Прогуляли дежурный по депо Кожин, бригадир 10 дистанции пути, бывший кандидат партии Цепелев. Это результат того, что слабо у нас ведется борьба за укрепление трудовой дисциплины, прогульщики не разоблачаются. На некоторых участках агитационно-массовая работа не носит наступательного характера.

Одна из важнейших задач состоит в том, чтобы развернуть критику и самокритику недостатков в партийной и хозяйственной работе. Все наши силы должны быть направлены на полное выполнение решений XVIII партийной конференции. В руководящие органы первичных парторганизаций и узлового комитета надо выдвигать людей достойных, преданных делу социализма, способных бороться за выполнение директив партии.

П. Д. УРВАНЦЕВ—секретарь Верхотурского узлового парткома.

Больше внимания
работе аппарата

Ровно в назначенное время открылось собрание парторганизации Н. Тагильского отделения движения. Доклад о работе за отчетный период сделал секретарь партбюро тов. Яблоков.

Парторганизация главное внимание должна была уделять работе аппарата отделения и диспетчерского коллектива, — заявил докладчик. Но партбюро допускало распыление внимания к важнейшим вопросам работы, взывая на себя несвойственные функции парторганизации учрежденческого типа, давало директивы командам отделения об устранении недостатков на линии. На эту ошибку указал нам сталинский райком ВКП(б).

Однако, как показал доклад и прения, партбюро не перестроило работу в соответствии с требованиями. Устава ВКП(б), мало уделяло внимания деятельности аппарата отделения тов. Степанов по 5 дней и больше не титает письма и жалобы, поступающие с линии. Приказы и распоряжения месяцами лежат в папке секретаря и машинистки в ожидании посылки их на места. Так, приказ от 13 марта начальника отделения о борьбе с браком и авариями пролежал в столе секретаря отделения до 13 апреля. Такова судьба многих распоряжений, поступающих из управления дороги и НКПС. В отделении совершенно отсутствует учет жалоб и писем трудящихся.

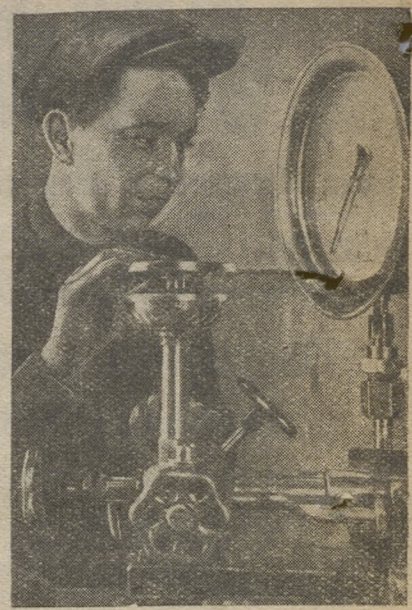
Выступающие в прениях резко критиковали зам. начальника отделения тов. Степанова, указывали на его бюрократическое отношение к делу и грубое обращение с подчиненными. Об этом говорили тт. Черепанов, Прохоров, Малышенко и другие.

Значительное внимание уделялось политическому росту диспетчеров. Партбюро не сумело организовать соревнования диспетчеров за экономию вагоно-часов, по-большевистски внедрить опыт т. Белякова.

Наряду с недостатками коммунисты отмечали, что партбюро провело значительную работу по пропаганде марксизма-ленинизма и росту партийных рядов. За отчетный период принято в члены и кандидаты ВКП(б) 13 человек передовых людей аппарата.

В принятой резолюции отмечены успехи и недостатки в работе парторганизации и намечены задачи по улучшению деятельности аппарата отделения.

Н. БАГЛЮКОВ.



Слесарь по ремонту манометров депо Свердловск-пассажирская тов. ЧУРОВ В. С. выполняет задание на 160—200 проц. Фото В. Лежнина.

НЕ РУКОВОДЯТ СОРЕВНОВАНИЕМ

На нашей дороге развертывается социалистическое соревнование навстречу Первомайскому празднику. Стахановцы и ударники дороги дают высокую производительность труда. Не так давно токарь вагонного участка Гороблагодатская тов. Мезенин выполнил дневную норму на 2600 проц., установив новый рекорд. Хорошо работает литейный цех депо Кушва. Квартальный план выполнен им на 110,8 процента. Зато рядом находящийся механический цех этого же депо работает плохо, коллектив его все еще не включился в предмайское соревнование.

Соревнованием здесь не занимаются ни мастер цеха тов. Гребенкин, ни бригадир тов. Шипицын. В цехе очень часто простаивают токарные станки. Так, например, 3 апреля токари тт. Мальцев П. В. и Нетунаев не работали более полутора часов.

Дело в том, что токари не обеспечиваются своевременно материалами и вынуждены сами разыскивать его, затрачивая на это драгоценные рабочие часы. Когда мастеру Гребенкину задают вопрос, почему он не обеспечивает рабочих материалами, он не может ответить ничего существенного.

Такое же положение и в других цехах депо — под'емном, промысловом и заготовительном.

И. Ф. МАЛЫЦЕВ—токарь паровозного депо Кушва.

Мы за график грузовой работы

Грузовой план первого квартала станции Сан-Донато и рудника имени III Интернационала выполнили на 140 процентов. В феврале, когда в сменах рудника и станции развернулось широкое соревнование в честь XVIII партконференции, мы дали 146 процентов государственного плана погрузки. Перевыполнена была и мартовская программа.

Успех был достигнут главным образом в результате того, что передовые коллективы смен станции и транспортного цеха рудника работали слаженно, по-боевому боролись за ускорение грузовых операций и отправлений маршрутов.

Как известно, наша станция производит исключительно маршрутную погрузку. Грузовые операции почти полностью механизированы на фронте погрузки. Все это дает возможность значительно перевыполнять суточный план, работать четко.

В феврале мы создали единые смены с клиентурой. Люди изучили друг друга, соревнуются в своей работе, борются за лучшие показатели по производительности труда. Эти единые смены и помогли нам значительно перевыполнить план погрузки первого квартала.

Надо сказать, что успех дается нелегко и не каждый день мы добиваемся выполнения плана. Дело в том, что Тагильское отделение несвоевременно и не полностью обеспечивает нас порожняком. Порожние вагоны поступают на станцию

без всякого плана, а когда это окажется лишь возможным для отделения. Достаточно привести в этом отношении пример хотя бы за первую декаду апреля. За этот период станция недополучила ровно 50 процентов полагающихся порожних вагонов под нагрузку. Поэтому, за эти 10 дней станция не выполнила план маршрутной погрузки.

Каждый раз с превеликим трудом приходится выправлять у отделения вагоны. Большой частью даже то, что дают и то поступает на станцию с большим опозданием. Несмотря на это командиры единых смен, как например, дежурный по станции тов. Артеменко, диспетчеры транспортного цеха рудника тт. Дерендяев, Шатунов и другие добиваются своевременной загрузки и отправления маршрутов со станции.

Несвоевременное поступление порожняка толкает нас на аврал, на неравномерную работу. Бывает и так, что в начале месяца отделение недодает нам вагоны, а в середине, или даже к концу месяца требует сгущения погрузки. Такое явление наблюдается и сейчас, в апреле.

Изучив материалы и решения XVIII партконференции, мы разработали с начальником транспортного цеха тов. Дмитриевым, при участии стахановцев станции и рудника, единый технологический процесс маршрутной погрузки, назвав его графиком грузовой работы станции. График этот является точным рас-

писанием подачи порожних вагонов, производства грузовых операций, формирования маршрута, вывозки и отправления его со станции. За выполнение графика грузовой работы развернулась борьба между едиными сменами. Но эта борьба порой не достигает цели лишь потому, что график нарушается несвоевременной подачей порожняка и локомотивов для готовых маршрутов.

К сожалению, вошло в систему, что отделение несвоевременно подгоняет электровагоны для отправления грузных маршрутов, которые долгое время простаивают на станции. Вот несколько примеров. 20 марта грузный маршрут простоял 14 часов в ожидании электровагона. На другой день, по той же причине, маршрут простоял на станции 15 часов. 7 апреля отделение с часу на час сузило электровагоны, а в результате маршрут удалось отправить лишь через 18 часов после того, как он был загружен и выставлен на станцию.

В силу этого создается искусственный простой вагонов на станции. В январе простой составлял 30 часов; в феврале—22 часа; в марте 13 часов. За 10 дней апреля простой вагонов на станции Сан-Донато составил в среднем 17 часов, при норме 11 часов.

Дело доходит до курьезов. В ночь с 7 на 8 апреля на станцию прибыл электровагон. Его прицепили уже к маршруту, как вдруг последовал приказ диспетчера участка Медведевой: отцепить электровагон и отправить в Смычку резервом. По-

чему? — Добиться ответа так и не удалось.

Таким образом получается, что единая смена на станции добивается ускорения грузовых операций, а отправлять ей готовые маршруты и снижать время простоя вагона удается далеко не всегда. 10 апреля смена дежурного по станции тов. Артеменко обеспечила выполнение плана погрузки на 150 процентов, а маршруты своевременно не были отправлены со станции. Редкий случай выпал 11 апреля. В этот день лишь благодаря настойчивым требованиям к руководителям отделения удалось получить не только полностью, но и значительно больше порожних вагонов, а также добиться своевременной выдачи электровагонов. В результате план погрузки был выполнен на 200 проц. и на 4 часа против нормы.

ОТ РЕДАКЦИИ:

В своей статье тов. Лобок поднимает весьма важный вопрос. Речь идет в принципе о том самом графике грузовой работы станции, который в свое время успешно применялся на крупнейшей грузовой станции Губаха, Пермской дороги. График Артюшина, как тогда его называли, дал возможность в короткое время увеличить среднесуточную погрузку угля и кокса в Губахе на 100—110 процентов к плану, в 2—3 раза ускорить оборот вагона и значительно поднять выполнение графика движения поездов на целом участке.

мы снижен простой вагонов на станции.

Графиком грузовой работы станции предусматривается первая подача порожних вагонов к 22 часам, вторая — к 9 часам и т. д. В соответствии с этим должны быть обеспечены отделением и подгонка электровагонов на станцию.

График дает большие возможности для четкой, культурной работы по выполнению государственного плана. Если руководители отделения перестроят работу на участке так, чтобы график этот не нарушался, то мы сможем значительно перевыполнять среднесуточный план погрузки, максимально ускорить оборот вагона, работать равномерно. Пока этого нет. И коллективы станции и транспортного цеха рудника продолжают работать рычками.

С. ЛОБОК—начальник станции Сан-Донато.

График грузовой работы, разработанный на станции Сан-Донато, является практическим ответом на решения XVIII партконференции о ритмичности в работе, о равномерном выполнении плана каждый день. Редакция «Путевки» ждет от начальника грузовой службы тов. Николаева и начальника службы движения тов. Хведенича принятия соответствующих мер для обеспечения работы станции Сан-Донато по разработанному графику и распространения этого опыта на другие грузовые станции дороги.

СЕБЕСТОИМОСТЬ — ОСНОВНОЙ ПОКАЗАТЕЛЬ РАБОТЫ ПРЕДПРИЯТИЯ

Сами ремонтируем оборудование

Исправный инструмент и станок дают возможность стахановцам работать качественно и высокопроизводительно. У нас же на заводе станки старые, требуют капитального ремонта. Из-за поломки неисправных станков рабочие нередко простаивают часами.

Поэтому мы занялись ремонтом оборудования. Специально созданная бригада в текущем квартале отремонтировала продольно-строгольный, сверлильный и два токарных станка. На эту работу (по заработной плате) израсходовано немногим более 1000 рублей, в то время, как ремонтный завод взял бы за работу не менее 4 тысяч рублей. Значит, ремонт оборудования своими силами обходится значительно дешевле и создает значительную экономию средств.

Н. ФРАНЦЕВ — мастер по ремонту оборудования станков.

РАВНОМЕРНАЯ РАБОТА

Электросварщики путеysко-ремонтного завода успешно справились с программой первого квартала. Этому способствовало хорошее планирование, когда каждый рабочий знал, что ему делать на завтра, сколько он может заработать.

Решения XVIII партконференции обязывают коллектив каждого предприятия работать организованно, по графику. Равномерно, не отступая от плана работали мы — электросварщики.

Все это помогло не только выполнять план, но и экономить государственные средства, снижать себестоимость продукции. По заводу в целом себестоимость у нас на 8 процентов ниже запланированной.

Большую работу предстоит еще нам проделать по наведению чистоты и порядка в цехах, отчего несомненно зависит успех работы.

А. ЗЫКОВ — электросварщик-стахановец.

БОЛЬШЕ ВНИМАНИЯ РАЦИОНАЛИЗАЦИИ

По нормам за одну смену полагается сделать 6 пар шпательных клещей. Вместе с молотобойцем тов. Кабановым я рационализировал эту работу. Вместо четырех варов стали делать всего два. Кроме того, приспособились работать над молотом. В результате выпуск клещей поднялся до 15 пар в смену. Это дало немалую экономию средств заводу.

Но рационализации и рабочим предложениям у нас подчас не уделяют должного внимания. Возьмем даже молочный факт: чтобы не было простаивания у кузнечков, требуется заблаговременная растопка печей. Но этого не делается. Кузнец приходит на работу и час-полтора возится с печкой.

Предложениям, направленным на рационализацию производства, на лучшую организацию труда, следует уделять больше внимания.

Е. ШЕСТАКОВ — кузнец-стахановец.

Перестраивая свою работу на основе решений XVIII Всесоюзной партийной конференции, коллектив Н.Тагильского путеysко-ремонтного завода успешно закончил первый квартал 1941 года. Производственная программа выполнена на 119 процентов, сэкономлено средств 72573 рублей, себестоимость выпускаемой продукции снижена на 8,61 проц.

О борьбе за экономное расходование средств, за дешевизну продукции ниже печатаем письма работников путеysко-ремонтного завода.

ПУТИ ЭКОНОМИИ

Начиная с нового года, коллектив нашего завода повел упорную борьбу за ликвидацию брака в работе, повышение норм выработки и снижение себестоимости продукции. Особенно большим стимулом в разрешении этих задач явились решения XVIII партийной конференции.

В механическом цехе завода перестройка началась с самого элементарного — с приведения в порядок рабочих мест. Мы произвели очистку цеха от грязи и мусора. Теперь регулярно протираются окна. В инструментальной и других местах через день моется пол. Старая теория о том, что в заводе нельзя мыть пол — отпала.

Одновременно стали контролировать использование отбросов материала. Например, остатки от резки пластин к противобуогам раньше сдавались, как лом, по 4,5 копейки за килограмм. Сейчас эти остатки используются, как полноценный материал. На каждом килограмме его экономится до 30 копеек. Из отходов мы сами делаем гайки, которые обходятся на 2 копейки дешевле и по качеству не уступают полученным со склада.

Пришлось проверить нашу инструментальную. Там мы обнаружили несколько пластин победита. Используя его, отдельные наши токари, например, тов. Палкина повышают производительность труда в 3 раза: вместо 4 вкладышей для крестовин за смену выстругивают 12. Но, вообще, этого качественного инструмента у нас не хватает. Служба пути не обращает на это достаточного внимания.

Провели проверку всех электропотребителей завода, осмотрели лампочки и моторы. Оказалось, что на фрикционном прессе № 2, например, стоял мотор силой 16,5 киловатт. Надобности же в таком не было. Теперь он заменен мотором в 6,8 киловатт, что дает не малую экономию электроэнергии. Отметим, что воздушная линия от подстанции к заводу, про-

тяжением 350 метров малого сечения, из-за этого происходит падение напряжения на 50 вольт, что губительно отражается на моторах.

В борьбе за снижение себестоимости продукции большую роль играет рабочее изобретательство. Изобретатели у нас есть. Наш слесарь тов. Щеголев сделал приспособление для насечки рабочих путеysко-ремонтных шаблонов. Если раньше, насекая каждый миллиметр в отдельности, мы тратили 32 минуты, то теперь тратим 4,5 минуты. Или другой факт: на накатку делений на шаблоне инж. Иконникова тратили примерно 1,5 рабочего дня, т. е. 723 минуты, сейчас операция занимает 15 минут.

Велико значение и точного планирования. Сейчас мы практикуем вручение нарядов на следующие дни. Это дает большой толчок к повышению производительности труда. Но планы нередко срываются. Чехарду устраивает служба пути. Она то и дело врывается со своими «подпланами», предлагая «вне всякой очереди» какой-либо заказ; через пару дней плет второй заказ, потом третий, десятый и все «вне очереди».

Однако квартал мы закончили успешно. Эти успехи могли быть большими, если бы внимательной прислушивалась к нашим требованиям служба пути.

Со своей стороны мы должны провести ряд дополнительных мероприятий: отремонтировать оборудование, переставить рельсо-резный станок, так расставить токарные станки, чтобы можно было работать одному токарю на двух станках. Крайне необходимо пустить в ход болторезный станок, который сейчас стоит из-за пустяка — нет плашек для нарезки болтов. На токарных же станках изготовление болтов обходится в пять раз дороже. Все это — резервы дальнейшего снижения себестоимости продукции завода.

Г. МЕЛНИХ — мастер механического цеха.

Использовать все резервы

Из многочисленных путей экономии средств на заводе, я могу указать на следующие. В первую очередь, большое значение имеет точное планирование. Планы мы имеем годовой, месячный и декадный. Рабочие кузнечного цеха знают, сколько материала, времени и средств надо затратить на изготовление каждой детали, и борются за снижение себестоимости продукции. В конце каждой декады мы подводим итоги работы, выявляя имеющиеся недостатки.

Нельзя недооценивать и обмена опытом в работе. Это помогает добиваться высокой производительности труда. Наш передовой кузнец тов. Шестаков, например, не раз делился своим опытом с кузнецом тов. Шадринным. Овладев методом труда т. Шестакова, тов. Шадрин теперь стал штамповать за смену до 470 клиньев для противобуогнов, тогда как раньше не давал более 200. В целом по кузнечному цеху производительность труда составляет 200—220 процентов. Это — значительный источник сбережения государственных средств.

Лучше используются в последнее время в кузнечном цехе материалы. Используется то, что раньше шло в отходы. Например, гайки размером семь восьмых и три четверти мы делали два месяца назад из сортового железа, теперь делаем из отходов.

Но велики еще резервы снижения себестоимости продукции. В частности, непланово снабжают нас материалом. То, что требуется для изготовления заказов, иногда не дается совсем. Раньше служба пути надеялась, что завод доставит этот материал «своими» путями. Но на что же надеются в службе теперь?

Лимитируется нормальная работа завода и небесперебойной подачей энергии. Бывает, что без всякого предупреждения подстанция выключает ток и не дает его в течение нескольких часов. Цеха же тем временем простаивают.

А. БЕРЕЗИН — мастер кузнечного цеха.

ИТОГИ ПЕРВОГО КВАРТАЛА

Путеysко-ремонтный завод в Н.Тагиле является хозрасчетным предприятием с законченным балансом. Производственный план за 1941 год заводу установлен на 12 процентов больше плана предыдущего года. Получен он был своевременно. Это давало возможность точнее провести внутреннее планирование, вплоть до определения затрат на каждую единицу изделий.

На основе решений XVIII партийной конференции, мы наметили конкретные мероприятия, направленные на перестройку работы завода: на точное выполнение графика работы завода, на улучшение качества выпускаемой продукции и снижение ее себестоимости. В первую очередь занялись приведением в порядок станочного оборудования: наметили график ремонта и профилактического осмотра всех станков, создали специальную ремонтную бригаду. За 1 квартал 1941 года бригада отремонтировала 4 станка, что дало возможность повысить производительность труда, изжить простои рабочих. И несмотря на то, что служба пути на ремонт оборудования нам отпустила всего 4,5 тысяч рублей, своими силами мы сможем сделать немало.

В то же время мы поставили перед собой задачу экономить государственные средства. С этой целью среди мастеров и рабочих проводились беседы о бережном расходовании фондов зарплат, материалов, электроэнергии. В месячных планах, спускаемых в цеха, стали указывать затраты по всем элементам работы. Это обстоятельство дало возможность мастерам не допускать перерасходов. И если в январе мы имели перерасход по зарплате 2106 рублей, по электроэнергии — 2781 киловатт-часов, по топливу — 846 рублей, то в феврале и марте по фонду зарплат уже было сэкономлено 4526 рублей, а по электроэнергии — 8257 киловатт-часов.

В результате перестройки работы в соответствии с решениями XVIII партконференции, мы выполнили за 1-й квартал производственный план на 119 процентов, получили экономии 72573 рубля, снизили себестоимость выпускаемой продукции на 8,61 процента.

Но для того, чтобы завод работал еще лучше, нам требуется помощь со стороны службы пути. Чтобы навести порядок в хранении материалов, необходимо расширить террито-

рию заводского двора, построить специальный склад для материалов и готовой продукции.

Для улучшения условий труда электросварщиков, а также и для обеспечения работы электросварочного цеха на полную мощность, необходимо произвести перестройку в цехах. Кроме того надо произвести замену проводов для включения сварочных агрегатов. На все это требуются определенные затраты. Но служба пути пока ограничивается обещаниями, не принимая никаких конкретных мер.

Из года в год перед службой пути ставится вопрос о замене пришедшего в негодность кузнечного молота и о выделении нам фрезерного станка. Однако все безрезультатно. Много раз мы требовали планомерной заброски на завод материалов, но и теперь материалы поступают большими партиями и, как правило, к концу месяца.

При соответствующей помощи со стороны службы, путеysко-ремонтный завод сможет работать значительно лучше, неуклонно экономить государственные средства.

Н. ПОМАЗОВ — начальник путеysко-ремонтного завода.



Электросварщик депо Кузнецов тов. СЕЛЯНИН И. И. дает высокую производительность труда.

Фото В. Лежнина.

Ремонт паровозов организован плохо

За последнее время в депо Егоршино резко ухудшилась организация ремонта паровозов. Начальник депо тов. Мурахтанов и начальник паровозного отделения тов. Протасов неправильно поняли существо метода тов. Лунина. Они решили, что теперь, дескать, паровозные бригады будут все делать сами и что им, руководителям, можно не беспокоиться. Крайне ошибочное представление. Наоборот, именно сейчас особенно необходимо личное участие начальника депо и в определении объема ремонта перед постановкой паровоза на канаву и в приемке отремонтированной машины.

Если в феврале в депо было 18 паровозов, бригады которых работали по-лунински, то теперь их только 6. Это говорит о том, что руководители депо не заботятся о внедрении лунинского метода, а вместе с тем не интересуются ни сроками, ни качеством ремонта. Поэтому паровозы стали простаивать в промывочном ремонте в 4—5 раз выше нормы и качество ремонта при этом резко снизилось. Увеличилось число случаев захода паровозов на межпоездной ремонт. Например, паровоз № 1374 вот уже дважды заходит в депо из-за неисправности регуляторного золотника.

Увеличивается также и количество брака в работе паровозных бригад. Не так давно машинист Старцев и помощник машиниста Смолина выдавали тупик и свалили с рельсов несколько вагонов и паровоз. 9 апреля машинист Рязанцев проехал закрытый семафор станции Худяково. Машинист Лежнин П. вместе с инструктором Брыкиным уехали со станции Копалуха без жезла.

Эти факты не были переданы гласности. Бракоделы не получили по заслугам. Руководители депо не знают людей, не испытывают и не проверяют их, нарушая таким образом приказ № 62-П.

Своевременному выпуску паровозов под поезда мешает плохое состояние тракционных путей и поворотного круга. Здесь часты случаи схода паровозов с рельсов. Так, например, 3 января зарегистрировано 5 таких случаев. Были они и в апреле.

П. Р.

Обзор иностранной телеграмм

ВОЙНА В ЕВРОПЕ И АФРИКЕ

На англо-германском фронте отмечается активность германской авиации. Как сообщается в сводке германского командования, в ночь на 16 апреля крупные соединения германских бомбардировщиков совершили налет на порт Бельфаст (Северная Ирландия). Другие соединения германских бомбардировщиков бомбардировали некоторые военные объекты на восточном и южном побережье Англии.

На югославском участке фронта германская моторехота генерала Клейста, продвигавшаяся после занятия 8 апреля Ниша в северо-западном направлении к Белграду, 13 апреля заняла столицу Югославии. В тот же день и другая колонна германских войск, наступавшая из Румынии со стороны Вршаца, достигла Белграда. Согласно сводке германского командования, германские войска заняли город Сараево. Германская авиация бомбардировала опорные базы в Южной Герцеговине и военно-морскую базу на побережье Адриатического моря. Моторизованные колонны итальянской армии, как сообщается в итальянской сводке, заняли Сплит (югославский порт на побережье Адриатического моря).

На греческом участке фронта, согласно коммюнике Верховного командования греческой армии, закончено продвижение греческих войск на новые позиции в Западной Македонии. Германские моторизованные части ведут бой с английскими и греческими войсками в районе горы Олимп и к западу от нее. Германские самолеты вновь подвергли бомбардировке порт Пирей, город Ларису, Трикала и аэродром Элевсин (западнее Афин). Итальянская авиация бомбардировала аэродромы Подгорицы, Янины, Пирамиды и греческие базы на острове Корфу.

Германское командование сосредоточило против Югославии и Греции крупные силы войск, танков и авиации. Как указывает иностранная печать, против северо-западной части Югославии в Южной Австрии была развернута германская армейская группа в составе 11-13 дивизий, под командованием генерала Вейхса. Примерно такого же состава германские армии были развернуты со стороны Венгрии и Румынии. Но особенно сильную армейскую группу под командованием генерал-фельдмаршала Листа немцы развернули на территории Болгарии у восточных границ Югославии и против северной части Греции.

В Северной Африке военные действия развертываются в районе Соллума, на ливийско-египетской границе и у Тобрука, который удерживается английскими войсками. Английские части, находящиеся в Тобруке, оказывают ожесточенное сопротивление при поддержке кораблей. Атака германско-итальянских войск на Тобрук была отбита. Агентство Рейтер подчеркивает, что общее положение на ливийском фронте стабилизируется, хотя бои все еще продолжаются. Значительные английские силы укрепились на выгодных позициях и готовы дать бой германско-итальянским частям.

В Восточной Африке основные операции происходят в Абиссинии, где, согласно английской сводке, возобновилось наступление английских войск по направлению к Дессе (южн. часть Абиссинии английские части продолжают преследовать отступающие отряды итальянцев).

Как сообщается в коммюнике командования английских воздушных сил на Ближнем Востоке, английская авиация совершила налеты на аэродромы, скопления германско-итальянских войск и моторехоты в Киренаике. Во время налета на Эль-Эдем, Дэрну и Гамбат отмечены прямые попадания бомб в военные сооружения. Интенсивной бомбардировке английской авиации подвергся в ночь на 15 апреля Триполи.

Вопреки правилам и инструкциям

У нас в Кушве организовалась группа внештатных ревизоров по безопасности движения поездов, которая работает под общим руководством начальника восстановительного поезда тов. Скворцова. Здесь, почти на каждом шагу, нам приходится встречаться с такими явлениями, когда люди пренебрегают Правилами и инструкциями, не выполняют их. Взять хотя бы паровозное депо. На траекторных путях грязь, содержатся они плохо. Недавно, на этих путях мы выявили излом рельса и уширение пути, а бригадир Копкин, которому доверено ухаживать за путями, не замечал этого.

В том же паровозном депо попирают инструкцию по сигнализации. Отдельные машинисты, например, не считают своей обязанностью ограждать паровоз сигналами, когда едут в Гороблагодатскую к поезду. Замечено это за машинистами Спиридоновым, Мукайским и др.

Не соблюдают требования Правил технической эксплуатации и инструкции по сигнализации также некоторые из кондукторов Кушвинского резерва. 28 марта старший кондуктор Женихов не счел нужным повесить в поезде № 890 хвостовой сигнал. Точно также поступил и старший кондуктор Солодянкин, который сопровождал 31 марта поезд № 990. Оба старших кондуктора, надо сказать, уже не первый раз позволяют себе такие нарушения.

Нельзя терпеть дальше подобных явлений. Нужно, наконец, строго взыскивать с тех, кто действует вопреки Правилам и должностным инструкциям.

В. СЛОБОДЧИКОВ — внештатный ревизор, работник восстановительного поезда ст. Кушва.

ПРОЕЗД ЗАКРЫТЫХ СИГНАЛОВ — ПРЕСТУПЛЕНИЕ

Неуважение к путевым сигналам, лихачество, недостаточная бдительность некоторых машинистов — вот что является основной причиной проезда закрытых сигналов. Такие машинисты, не чувствуя настороженности, не проявляют тревоги за безопасность движения поездов, не принимают своевременно мер к сокращению скорости, надеясь сделать это в последний момент. Но это им не удается: тормозной путь оказывается слишком коротким.

Так, например, случилось с машинистом Соколкиным и его помощником Солодиным, которые 15 марта проехали закрытый семафор станции Смычка. Точно также, преступно-халатно отнесясь к своим обязанностям, машинист Красильников и помощник машиниста Ткачев проехали 18 марта предельный столбик на станции Кунара.

Эти явления неслучайны. Анализ показывает, что наиболее часто проезд закрытых семафоров происходит у тех машинистов, которые содержат свои локомотивы в плохом состоянии. Состояние это характеризуется парением салынков, загрязнением стекол передних окон будки машиниста.

Бдительный, хорошо относящийся к своему локомотиву машинист никогда не допустит проезда закрытого семафора. В нашем депо есть такие машинисты — т. Микрюков, Рябов, Фадеев, Комаровский, Волков, Мальшаков, Кротов, Нятин и другие. Они не знают брака в своей работе.

Машинисты — лунинцы никогда не допустят проезда сигналов. Ибо они сознают всю важность своей работы, строго соблюдая общегосударственные интересы. Они знают, что транспорт должен работать, как часовой механизм. Бдительная, безаварийная работа для них — святой долг.

ШАПОЧКИН — машинист-инструктор депо Егоршино.



Телеграфистка станции Вагай комсомолка тов. ЯБРОВА Т. И. успешно овладевает техникой своего дела. Фото В. Лежнина.

КЛУБНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

10 апреля в Доме культуры имени Андреева состоялась вторая клубная конференция, на которой стояли два вопроса: отчет о работе правления Дома культуры и выборы нового состава правления. На конференции присутствовало свыше 100 делегатов от профорганизаций и актива художественной самодеятельности.

Исполняющий обязанности председателя правления тов. Вол в своем докладе привел ряд цифр о росте художественной самодеятельности. В кружках Дома культуры насчитывается 668 активистов. С ноября по апрель проведено 731 массовое мероприятие. Но непосредственно на производстве, в красных уголках и общежитиях было дано только 64 концерта.

Делегаты конференции в своих выступлениях, отмечая некоторое улучшение, резко критиковали работу правления клуба и, в частности, тов. Вол.

Председатель месткома вагонного участка Свердловск-сортiroвочная тов. Семенов предъявил законные требования работникам Дома культуры, указав на крайне плохую организацию культур-

ного обслуживания рабочих станции Свердловск-сортiroвочная и на полное отсутствие помощи местным кружкам художественной самодеятельности.

Делегаты тт. Гурьянов и Борисов критиковали докладчика за то, что он как директор Дома культуры, не связан с профорганизациями узла, не бывает на предприятиях, а отсиживается в кабинете. О плохой связи руководителей Дома культуры и со своими кружками художественной самодеятельности говорили тт. Бельтюшов и Сомова.

В ходе прений выяснилось, насколько плохо обстоит дело с производственно-технической и политической наглядной агитацией и насколько медленно Дом культуры популяризирует и выполняет решения XVIII партконференции.

Конференция избрала новый состав правления в количестве 15 человек. Председателем правления избран тов. Вол, секретарем тов. Мальцева. На первом заседании правления кроме того утверждены руководители комиссий, согласно решения X пленума ВЦСПС.

Н. ВОЛЬХИН.

Бескультуре в Доме культуры

(Заметки зрителя)

Нет слов, здание Дома культуры железнодорожников выглядит красиво, художественно-закончено. В нем приятно бывать. Однако в таком красном на вид здании подлинной культуры и порядка еще нет. Вот несколько фактов.

...23 марта. Концерт симфонического оркестра Свердловской филармонии: в программе — Чайковский и Штраус. Имена этих прославленных композиторов широко известны, концерт общедоступен, но об организации его плохо информировали, и слушателей собралось очень мало.

Унылым голосом конференсье объявляет о том, что будет исполнена 5-я симфония Чайковского. И вот вслед за аплодисментами в зале раздалось чье-то пьяное бормотание: — Что, пятуго? Мне все равно... Давайте хоть десятую.

Симфония была начата только после удаления этого, с позволения сказать, «любителя». А во время ее исполнения пришлось вывести из зала еще одного, подобного первому, «слушателя».

...2 апреля. Вечер встречи с писателем А. Серафимовичем.

До начала вечера дружно собравшуюся публику упорно не пускали в зал. До такой степени ее выдерживали в фойе у закрытых дверей, что потом, когда их открыли, началась давка.

На открытой сцене стоял длинный стол, покрытый кумачом, и освещенный двумя большими юпитерами, трибуна и два репродуктора, которые загадочно шумели.

Председатель дорпрофсожа тов. Воробей, путаясь и запинаясь, объявил, как он выразился, повестку дня и затем утвердил ее. Одним

словом, все формальности были соблюдены, как это бывает на заседаниях, и вечер начался. Но как?! Едва критик тов. Нерадов вошел на трибуну и произнес первые слова, зал был потрясен грохотом ржавого металла, вырвавшегося из репродукторов. Но если критика была слышна и без радио, то писателю трудно было услышать. Пришлось устроить перерыв. Тов. Воробей обещал к началу второго отделения «освоить радиотехнику», но из этого ничего не вышло.

— Переходим к третьему пункту утвержденной нами повестки дня, объявил один из членов президиума.

После этого выступил тов. Воробей, который поздравил писателя от имени Свердловских железнодорожников, как лауреата сталинской стипендии (?!). Во-первых, не стипендия, а премия, а во-вторых, как известно, тов. Серафимович не является сталинским лауреатом.

Слушая все это, думалось: неужели наш профсоюзный руководитель ничего кроме приказов и инструкций, резолюций и отношений не читал и не читает?

...11 апреля. Лекция профессора Северицкого «Лондон». Собравшиеся внимательно слушают лектора. Окончив выступление, он перешел к иллюстрации диапозитивов. Лектор нажимает кнопку, но изображение на экране не появляется. Все усилия тщетны. На устранение технической «неполадки» ушло немало времени.

Все это как будто бы мелочи, но они ярко иллюстрируют уровень культуры в клубе свердловских железнодорожников.

А. БУРЦЕВ — инженер Дорпроекта.

Новинки технической литературы

СТРОИТЕЛЬНОЕ ПРОИЗВОДСТВО НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Под общей ред. доктора технических наук проф. Д. Д. Бизюкова. Т. 2, изд. 2-е.

Трансжелдориздат 1941 г. 644 стр. Цена 15 р.

В книге описываются процессы производства и организация мелких видов строительных работ: транспортных, земляных, бурозрывных, деревянных, каменных, бетонных, железобетонных и отделочных, применительно к условиям железнодорожного строительства.

Значительное место отведено описанию механизированных процессов и строительных машин, приведены характеристики их.

Книга утверждена Комитетом по делам высшей школы при СНК СССР в качестве учебника для вузов железнодорожного транспорта.

ТЕПЛОВОЙ ПРОЦЕСС ПАРОВОЗА

С. П. Сыромятников — проф., доктор технических наук.

Трансжелдориздат 1940 г. 428 стр. Цена 13 р. 25 к.

В книге подробно изложен тепловой процесс работы паровозов на основе стахановского опыта и научно-эксплуатационных испытаний. Коренным образом переработан ряд разделов: дана новая научная методика исследования тепловой работы газового потока в дымогарных и жаровых трубах; заново разработана методика исследования тепловой работы огневой коробки с разграничением теплопередачи конвекцией и радиацией и даны поправки на радиацию пирометров; приведена новая теория и метод расчета воздухоподогревателей и др.

Книга утверждена комитетом по делам высшей школы при СНК СССР в качестве учебного пособия для студентов вузов железнодорожного транспорта.

ПОСТАНОВКИ В КЛУБЕ

Силами драмколлективов узла Кузино за последнее время поставлено в клубе пять спектаклей: «Пограничники» Билль-Белоцерковского, «Ульяна» — Петрушкевича, «Ольга Ивановна» — Ялунер и другие.

Особенно удачно прошла постановка «Ольга Ивановна» Ялунера, подготовленная В. Истоминым. Хорошо играли в спектакле тт. В. Истомин, И. Вахмянина, Г. Гришин и другие.

СКОРНЯКОВ — инструктор политотдела отделения.

ГИМНАСТИЧЕСКИЕ СОРЕВНОВАНИЯ

Гимнастические соревнования начались на узле Егоршино. В течение первых дней в соревнованиях участвовало свыше 140 человек. 15 гимнастов стали инструкторами.

В паровозном депо Егоршино молодые железнодорожники с увлечением занимаются гимнастикой в обеденные перерывы.

Н. ПУПЦЕВ — инструктор политотдела дороги.

ДОРОЖНЫЙ СМОТР ХУДОЖНИКОВ-САМОУЧЕК

Оргкомитет постановки проводит с 1 по 10 мая дорожный смотр художников-самоучек. Выставка работ художников будет организована в Доме культуры имени Андреева.

В смотре примут участие художники Тюменского, Камышловского, Егоршинского, Тагильского и Свердловского отделений — всего около 30 человек. Ими будет представлено свыше 100 картин и зарисовок.

Ответственный редактор **В. Н. ХАПУГИН.**

АДРЕС РЕДАКЦИИ: Свердловск, ул. Челюскинцев, Управление ж. д. 3-й этаж, комнаты №№ 351—355. ТЕЛЕФОНЫ: АТС № Д1-16-31, 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: 1 р. 15 к. в месяц; цена отдельного номера 15 коп.