

ПУТЕВКА

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

№ 33 (2026)

Вторник, 22 апреля 1941 г.

Год издания 8-й

Выходит по вторникам и пятницам

Цена 15 коп.

Повернуть внимание профорганизаций к вопросам производства

Решения XVIII Всесоюзной партийной конференции — программа борьбы партии и всего советского народа за дальнейший подъем промышленности и транспорта, укрепление экономической и оборонной мощи нашей родины. Эти решения требуют от профсоюзных организаций решительного поворота к насущным вопросам производства, мобилизации трудящихся на выполнение задач, стоящих перед страной, развития их творческой инициативы и конкретного руководства социалистическим соревнованием и стахановским движением.

Отдельные профсоюзные организации на нашей дороге сделали для себя выводы из решений XVIII партконференции, начинают глубже вникать в вопросы производства. Цеховой комитет механического цеха завода имени Воеводина (председатель тов. Валов) конкретно занимается вопросами соревнования, мобилизует коллектив на выполнение точного графика работы цеха. Цеховой комитет занимается обсуждением таких вопросов, как внедрение скоростного метода работы по обточке валиков, заслушивает доклады мастеров, контролирует выполнение решений производственных совещаний. В цехе организована доска показателей работы стахановцев. Гласность соревнования имеет большое значение в деле подтягивания отстающих к уровню передовиков.

Профорг кузнечного цеха Нижне-Тагильского путейского ремонтного завода тов. Шестаков на производстве показывает образец борьбы за высокую производительность труда. Он систематически выполняет нормы на 200—300 проц. Тов. Шестаков помогает устранять причины, мешающие выполнять нормы отдельным рабочим, организует проверку и перезаключение социалистических договоров.

Но многие профсоюзные организации нашей дороги крайне неудовлетворительно руководят социалистическим соревнованием. Профсоюзная организация Егоршинского отделения движения (председатель месткома тов. Шатунов) ничего не делает по распространению метода тов. Белякова среди диспетчеров. Здесь многие из диспетчеров совершенно не соревнуются за улучшение производственных показателей.

Решения XVIII партийной конференции требуют обеспечения равномерной работы каждого предприятия, неустанный повышения производительности труда. Свердловский райком союза (председатель тов. Ефименко) может привести цифры о росте стахановцев и ударников. Между тем на отделении имеются такие факты, когда отдельные рабочие не выполняют производственных норм. Среди комплексных бригад депо Свердловск - пассажирская количество рабочих, невыполняющих свои нормы, увеличилось с 12 до 22 человек. Производительность труда снизилась на 29 проц. Такое же положение и в

вагонном участке Свердловск-сортiroвочная. По группе поездных вагонных мастеров количество невыполняющих норму выработки возросло с 4 до 29 человек. Райком союза не анализирует эти причины, не проводит мероприятий по их ликвидации.

Нижне-Тагильский райком союза (председатель тов. Широков) в погоне за количественным охватом соревнующихся забывает о проверке выполнения взятых обязательств. Не так давно было присуждено переходящее красное знамя коллективу паровозного депо Кушва. Коллектив депо добился некоторых производственных успехов. Но в таких цехах, как механический, подъемный и заготовительный есть много недостатков, которые мешают поднятию производительности труда рабочих. В этих цехах простаивают станки из-за необеспеченности материалами. Ни профсоюзная организация депо, ни райком союза не вникают глубоко в вопросы производства, продолжают мириться с неполадками, с нарушением технологической дисциплины.

Некоторые райкомы союза, в частности, Егоршинский (председатель тов. Кислицин) формально занимается перестройкой профработы. Здесь создано шесть различных комиссий. А на деле получается, что такая комиссия, как по зарплате, председателем которой является т. Рассошных — начальник политотдела отделения, не обсудила ни одного важнейшего вопроса из производственной жизни.

Крупные недостатки в работе профсоюзных организаций нашей дороги — результат неудовлетворительного руководства со стороны Дорпрофсожа (председатель т. Воропай). Дорпрофсоюз мало занимается проверкой принятых решений, занимается констатацией недостатков работы отдельных райкомов союза, преобладает парадность и шумиха, а не практическое руководство в деле подлинного развертывания социалистического соревнования, организации труда, в вопросах заработной платы и культурного обслуживания трудящихся масс.

Решение, принятое XI пленумом ВЦСПС по докладу тов. Шверника о работе профсоюзных организаций по выполнению народнохозяйственного плана на 1941 год, вооружает профсоюзные организации программой борьбы за реализацию решений XVIII партийной конференции. Партийные организации нашей дороги должны оказать помощь профсоюзам в выполнении этого важнейшего решения. Основная задача профсоюзных организаций состоит в том, чтобы мобилизовать коллектив на четкую, ритмичную и безаварийную работу дороги, укрепление дисциплины, наведение чистоты и порядка на производстве, на дальнейшее развертывание подлинного социалистического соревнования в честь международного пролетарского праздника — 1 Мая.

ВЫСОКАЯ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ ТРУДА

Готовясь к встрече 1 Мая и соревнуясь друг с другом, слесари Гороблагодатского вагоноремонтного пункта по среднему годовому ремонту вагонов под руководством мастера тов. Пигалева и бригадира тов. Баженова дают стахановские нормы выработ

ботки. 16 апреля тов. Ширинкин добился производительности труда 362 проц., т. Малиновский — 357 проц., т. Сумелов — 344 проц., т. Батурич — 287 проц.

М. Г. ШКАБАРА — начальник Гороблагодатского вагоноремонтного пункта.

ШИРЕ РАЗВЕРНЕМ ПРЕДМАЙСКОЕ СОРЕВНОВАНИЕ КОЛЛЕКТИВОВ СТАНЦИЙ, ДЕПО И УЧАСТКОВ

★

Производительная работа

Вступив в предмайское социалистическое соревнование, стахановцы Гороблагодатского вагонного депо по-большевистски выполняют взятые на себя обязательства. Высокую производительность труда показывают рабочие сборочного цеха. Плотники тт. Коротких и Аксенов в марте выполнили программу на 132 процента, в апреле идут на уровне 258 проц. Три нормы за половину апреля дал слесарь тов. Аксенов. Более, чем полуторамесячную программу выполнил за 15 дней слесарь тов. Малиновский. У маляра тов. Самарина среднесуточная выработка — 500 процентов.

Производительны работают и рабочие механического цеха. Наибольшую производительность труда за половину апреля здесь показал Иван Мезенин — 439 процентов. Тт. В. Мезенин, Кумов, Чернышев, Потокин за этот период дали более, чем по 3 нормы каждый. В целом по механическому цеху производительность труда составляет 294 процента.

Стахановским трудом в депо обеспечивается планомерный ремонт вагонов. Полумесячная программа по среднему и капитальному ремонту выполнена, при чем не было ни одного нарушения графика ремонта.

Соревнование смен

Заключен договор на социалистическое соревнование между сменами тт. Королева и Лаврентьева в механическом цехе депо Егоршино. Выполняя свои обязательства, рабочие обеих смен дают высокую производительность труда.

Например, 16 апреля смена тов. Лаврентьева выполнила задание на 228 процентов, смена тов. Королева — на 225. 17 и 18 апреля производительность труда в сменах составляла 200—250 процентов.

Неплохо работают бригады промычного цеха. В апреле цех выпустил из ремонта 21 паровоз за одну смену. Высокие показатели труда имеют тт. Брылин, Ежовитин, сестры Танциревы и другие. Успехи их во многом зависят от производительной работы механического цеха.

ВПЕРЕДИ—СМЕНА МИХАИЛА ЖВАКИНА

Между коллективами смен станции Шарташ идет действенное предмайское соревнование за государственственный план погрузки, скоростное формирование составов и отправление поездов по графику.

Подлинно боевым, задорным, стало соревнование между коллективами, руководимыми тт. Жвакиным и Мишиным. Впереди — смена диспетчера станции Михаила Жвакина. Она добилась в апреле значительного перевыполнения суточного плана и снижения простой вагонов против нормы, повысила качество всей своей работы. За ней по своим производственным показателям идет смена диспетчера станции тов. Мишина.



Старший стрелочник станции Вагай тов. КУРКИН И. Х. стрелочное хозяйство содержит в образцовом порядке, обеспечивает безаварийную работу.

Фото В. Лежнина.

План погрузки перевыполнен

Социалистическое соревнование помогло коллективу станции Гороблагодатская (нач. тов. Орел) лучше организовать производственную работу. Выполнение плана погрузки за 18 дней апреля идет на уровне 110 процентов.

Образцы стахановского труда показывают составительские бригады тт. Никулина и Коваленко. Применяя метод т. Ищенко, они систематически перевыполняют свои задания по формированию поездов.

2453 тонны груза сверх плана

Машинистами - водителями тяжеловесных поездов депо Кузино за 17 дней апреля перевезено 2453 тонны груза сверх плана. Машинисты тт. Новоселов, Волыкин, Скоробогатов обеспечили среднюю техническую скорость движения тяжеловесных поездов на 110 проц. к норме.

17 апреля машинист тов. Кобяков провел в Кын тяжеловесный поезд № 962 с технической скоростью, превышающей на 3,7 часа установленную нормами.

★

Кто завоюет первенство

Перед 1 мая среди паровозников Тюмени и Камышлова снова разворачивается соревнование за перевыполнение весовых норм поездов и норм технических скоростей. В это соревнование вступают и те из машинистов, которые раньше мало водили тяжеловесные поезда.

Машинист паровоза депо Тюмень тов. Механюшин 18 апреля хорошо провел по участку поезд, вес которого на 500 тонн превышал установленную норму. Задание по технической скорости им было перевыполнено более чем на 2 километра в час.

За 18 дней апреля тюменцы (начальник депо т. Вальнер, начальник паровозного отделения М. И. Богданов), провели несколько тяжеловесных поездов, в которых перевезли около 18 тысяч тонн груза сверх плана. Они сэкономили этим несколько выданных паровозов из депо к поездам.

Камышловцы (нач. депо тов. Дедков, начальник паровозного отделения тов. Смердов) за это время перевезли сверх плана 7 тысяч тонн груза.

В борьбе за график

Соревнуясь с поездными и паровозными бригадами, передовые диспетчеры Камышловского отделения добиваются неплохих результатов в своей работе.

Диспетчер тов. Токманцев, например, за первую половину апреля сэкономил около полутора тысяч вагоно-часов; отправление поездов по графику за это время у него составило 83 процента.

Тов. Токманцев систематически обеспечивает нормальную работу по погрузке и выгрузке, а также по быстрейшему продвижению составов. Так, в его дежурство 17 апреля план погрузки на диспетчерском участке был выполнен на 160 процентов, развоз местного груза — на 125 проц., поезда двигались с участковой скоростью 114 процентов.

Неплохо работает и диспетчер тов. Меньшенин. За половину апреля у него сэкономлено до тысячи вагоно-часов, 82 процента поездов отправлялось по графику.

По-стахановски работали составительские бригады Ускова и Мышкина из смены диспетчера Мишина во второй половине суток.

В результате соревнования смен 18 апреля на 11 вагонов был перевыполнен суточный план погрузки; простой вагона под грузовыми операциями снижен на 3,5 часа, а транзитного вагона — на 1 час против нормы. Обе смены обеспечили 100-процентное отправление поездов со станции по графику.

Соревнование продолжается. Смена диспетчера Мишина стремится обогнать смену Жвакина.

К. КАПРАНОВ.

НА ТЕМЫ ДНЯ



О культуре в торговле

Зайдите в магазин № 1 Свердловского райтрансторгпита (зав. тов. Окрудко). Здесь безупречная чистота. Товары и продукты разложены со вкусом. Продавцы тт. Степанова, Зарицкая, Вагайская и другие быстро и вежливо обслуживают покупателя. На протяжении долгого времени магазин не имеет жалоб. Коллектив его систематически перевыполняет план товарооборота. Но к сожалению, в системе Трансторгпита дороги еще много таких магазинов, ларьков, столовых, где покупателя и клиента встречают, как непрошеного гостя. Взять к примеру магазин № 9 в Свердловске (зав. тов. Бурнейко). Здесь непролазная грязь, входные двери разбиты и с трудом открываются. За прилавками — залежи посторонних предметов и мусора. Отдельным продавцам этого магазина ничего не стоит обругать покупателя из-за недопеченной булочки, которую он не хочет взять, выдать неположенную норму продуктов, допустить недодачу, как во всем этом до последних дней изощрилась продавец Шахматова.

В самоснабжении недавно были уличены работники магазина на станции Шарташ—Гребнева и Шиловских. Припрятывание товаров практикует зав. магазином № 5 тов. Шаралова. Продавцы этого магазина работают медленно, искусственно создавая очереди. Грязь, антисанитария, небрежное хранение продуктов можно видеть в магазинах станций Кушва и Медная Шахта, в перронных ларьках Н.-Тагйла. С перебоями доставляются, особенно на полевые станции, такие продукты, как мука.

Руководители Трансторгпита и общественных организаций не организуют подлинной борьбы за культуру в торговле, такие нарушения принципов советской торговли, как самоснабжение и расхитительство, грязь и бескультурное обслуживание покупателя далее не могут быть терпимы.

Серьезную роль в налаживании культурной торговли должны сыграть группы рабочего контроля. Но многие ли наши магазины контролируются ими? Профорганизации недавно обновили состав групп, однако, контролеров не проинструктировали и, вообще, забыли о их существовании.

Наступает лето, пора начинать ремонт ларьков и магазинов. Но на большинстве отделений об этом не заботятся. Слабо также ведется подготовка к расширению торговой сети в связи с предстоящим началом путейско-ремонтных работ на дороге.

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

Безответственное отношение к важнейшему делу

Одной из важнейших задач отчетно-выборных собраний — обеспечить избрание в руководящие органы первичных парторганов настоящих большевиков, пользующихся авторитетом среди масс и способных мобилизовать трудящихся на выполнение решений XVIII партийной конференции. Не поняли, повидимому, этого некоторые работники Кузинского политотдела.

16 апреля в партийной организации Кузинского вагонного участка проводилось отчетно-выборное собрание. К выборам здесь отнеслись безответственно. В результате имело место нарушение основного указания партии о подборе кадров по политическим и деловым качествам.

Дело в том, что секретарем этой парторганизации был Шведов. За пьянку и непартийное отношение к партийному документу 10 апреля решением общего собрания партийной организации Шведов был снят с должности секретаря. О его непартийных

поступках знали все коммунисты организации и работники политотдела отделения. Об этом же знал и инструктор политотдела тов. Скорынин, который присутствовал на отчетно-выборном собрании. Однако на выборах была допущена грубейшая ошибка: заместителем секретаря парторганизации оказался избранным тот же самый пьяница Шведов. Инструктор политотдела тов. Скорынин не разъяснил коммунистам, что они допускают ошибку.

Политотдел отделения отменил выборы по парторганизации вагонного участка. 18 апреля снова состоялись выборы, собрание Шведова отвало и объявило ему выговор.

Этот факт показывает, что некоторые работники политотдела Кузинского отделения не отличаются умением точно выполнять указания партии о подборе кадров. Отмена выборов — это серьезный урок, прежде всего, для политотдела отделения.

Ш. ФЕДОРОВ.

Хроника выборов

На 19 апреля отчетно-выборные партийные собрания состоялись в 57 организациях. Собрания проходят организованно, на высоком идейно-политическом уровне. Посещаемость составляет более 87 процентов. В основном отсутствуют на собраниях только по уважительным причинам. Из 877 присутствовавших на собраниях выступило в прениях 543 человека. В 40 организациях работа признана удовлетворительной. Из 57 секретарей избрано впервые 27 человек.

Активно прошло отчетно-выборное собрание парторганизации Свердловской машинно-путевой станции. Коммунисты явились на собрание аккурратно.

По докладу секретаря парторганизации тов. Перова выступили тт. Елкин, Пестов, Красносельский и др. Они отмечали, что в ходе социалистического соревнования выросли новые люди, показывающие образцы высокой производительности труда. Стахановцы, ремонтные рабочие тт. Бударова, Рыкова, Носова, Хусанов (шлалопропитка) выполняют норму от 170 до 250 и более процентов. В машинно-путевой стан-

ции нет ни одного рабочего, не выполняющего норму. В результате план первого квартала выполнен на 200 процентов.

Собрание работу парторганизации признало удовлетворительной, секретарем избран тов. Красносельский.

Неорганизованно прошло отчетно-выборное собрание партийной группы механического цеха тюменского вагонного депо. Собрание началось с опозданием на один час. С опозданием явились на собрание начальник депо тов. Кочетков и мастер цеха тов. Глушков.

По отчетному докладу секретаря парторганизации тов. Чернецкой в прениях выступило 8 человек. Коммунисты отметили, что выполняя решения XVIII партийной конференции коллектив цеха добился некоторых успехов. Улучшился порядок в цехе, содержание станков и инструментов. Впервые цех добился экономии около 51 тысячи рублей за 1 квартал 1941 года. Но коммунисты критиковали руководство депо за то, что нет еще решительной борьбы за снижение себестоимости, налаживание технологического процесса.

Г. ЕРШОВ.



Машинист депо Тюмень тов. ЖЕБУТИНСКИЙ В. А. по-луински ухаживает за своим паровозом. За первый квартал сэкономил 82 тонны топлива.

Фото В. Лежнина.

ПРИМЕРЫ БДИТЕЛЬНОСТИ

После прохода поезда № 905 младший стрелочник станции Ревда тов. Дрокина стала проверять состояние стрелок и обнаружила в одном из рельсов вылом куска длиной 270 мм. Зная о том, что по этому пути должен скоро пройти следующий поезд, тов. Дрокина немедленно доложила дежурному по станции об изломе рельса. Таким образом возможная авария была предотвращена.

ШЕСТАКОВ — начальник станции Ревда.

Дежурный по станции Свердловск-пассажирская тов. Яковлев дал рас-

поряжение приготовить маршрут для приема поезда № 1124. Старший сигналист выполнил это распоряжение. Младший сигналист тов. Сиволобов решил проверить правильность маршрута и заметил, что одна из стрелок показывает неправильно. В результате обнаружилось, что стрелка эта была неисправна, и могла произойти авария.

Руководители станции объявили тов. Сиволобову благодарность. Готовясь к встрече великого праздника трудящихся — 1 Мая, тов. Сиволобов сдал испытания на старшего сигналиста.

Л. СЛЕСАРЕНКО.

Готовятся к Первомайскому празднику

Коллектив работников раз'езда Бойцы готовится к встрече Первомайского праздника. Служебные помещения раз'езда приведены в порядок, пассажирский зал выбелен, стрелочные посты выглядят также чисто.

Стрелочник 2-го поста стажовка Александра Кочева сама побелила стрелочную будку, навела в ней полную чистоту.

Стрелки на посту у тов. Кочевой всегда в исправности, да и весь инвентарь находится в порядке. Она бережно обращается с сигналами, четко и быстро выполняет свои обязанности.

Также хорошо работают и другие стрелочники раз'езда — тт. Савулиц, Ватолин и Е. Кочева.

П. ЯРИН — заместитель начальника раз'езда.

УЛУЧШИЛИ СВОЮ РАБОТУ

Коллектив раз'езда Винзили в этом году значительно улучшил свою работу. Во время выполнения приказ начальника дороги о вывозе груза с затопляемых мест. Квартальный план по погрузке перевыполнен.

В первом квартале из месяца в месяц резко сократился простой

вагонов. Сейчас он ниже нормы, как на станции, так и под грузовыми операциями. Работники раз'езда тт. Мусанев, Савчук, Волков, Первухин получили поощрения за сокращение простоя вагонов.

ШУШКАНОВ — начальник раз'езда Винзили.

Извлечь уроки из критики на отчетно-выборном собрании

Два дня продолжалось отчетно-выборное собрание партийной организации Свердловской дистанции пути, где был секретарем бюро. Тщательно обсудив работу парторганизации и каждого коммуниста в отдельности, выступавшие товарищи главное внимание сосредоточили на ликвидации имеющихся недостатков, на точном выполнении решения XVIII партийной конференции ВКП(б).

Партийная организация за отчетный период добилась немалых успехов. В частности, в ходе социалистического соревнования и стахановского движения повысилась авангардная роль коммунистов. Ранее незаметные рабочие выскочили до уровня передовых. Кузнец член ВКП(б) тов. И. Антропов на исправлении инструментов добился выполнения нормы до 243 процентов. Печник член партии И. Фомин, комсомолец тов. Грязных П. на перевивке пути норму выполняют от 150 до 200 процентов. Путевой обходчик 1 околотка И. А. Васев привел свои километры в отличное состояние.

Партийная организация боль-

шое внимание уделяла политическому воспитанию рабочих. Лучшие люди подали заявления и приняты в партию. За отчетный период в члены и кандидаты ВКП(б) принято 9 человек. Эти товарищи с честью оправдывают доверие партии. Большинство из них хорошо работает на своих участках и активно участвует в жизни парторганизации. Ремонтный рабочий кандидат ВКП(б) тов. С. Скрыбин на перевивке пути производитственную программу выполняет более чем на 150 процентов. Кандидат партии счетовод тов. Ланских является примером не только на производстве, но и в проведении массово-политической работы. Она является лучшим агитатором, регулярно проводит беседы среди рабочих, разъясняет материалы XVIII партийной конференции. Околоток, где агитатором тов. Ланских и дорожным мастером тов. Топорков, недавно принятый в члены ВКП(б), является передовым на всей дистанции. Здесь крепка трудовая дисциплина. Околоток держит переходящее красное знамя дистанции.

Тов. Топорков активно борется за реализацию решения XVIII партконференции. Инструменты приведены в порядок. Все они закреплены за рабочими и тем самым ликвидирована обезличка в сохранении и использовании инструментов. Общежитие имеет культурный вид. За хорошую работу нарком в 1941 году наградили тов. Топоркова значком «Ударник сталинского призыва».

Однако, наряду с успехами у нас имеются серьезные недостатки. Выступавшие в прениях по отчетному докладу коммунисты совершенно справедливо критиковали бюро парторганизации за слабую работу. Главный недостаток, как показало собрание, состоит в том, что партийная организация слабо осуществляла контроль над деятельностью администрации, не вникала в суть производства. Характерно было выступление члена партии тов. Лихачева.

— Снегоуборочная машина системы «Гавриченко», говорил он, — в прошлом году на дистанции совершенно игнорировалась. Поэтому за целую зиму 1940 года на ней было вывезено всего лишь 8 составов со снегом. Все считали, что машина невыгодная и она находилась в заброшенном состоянии. Когда вплотную заня-

лись выяснять причины «невыгодности» использования этой машины на дистанции, то оказалось, что машина вполне исправная, при полном использовании она может «гору повернуть». И на самом-то деле, на этой же машине в зиму 1940—1941 года сумели вывезти 285 составов снега. Погрузка и выгрузка снега с кубометра обошлась по 31 копейке, что дало экономии около 8 тысяч рублей.

Слабо велась борьба за укрепление трудовой дисциплины. Она у нас до сих пор находится не на должной высоте. Недавно прогулял кандидат партии Малых, которого партийная организация исключила из кандидатов ВКП(б).

Совершенно правильно было выступление тов. Корякина, который критиковал бюро за слабое руководство партийной пропагандой. К концу 1940 года многие коммунисты подходили к изучению 7—8 главы «Краткого курса истории ВКП(б)». Однако вот уже прошло почти 4 месяца текущего года, но ни один коммунист не продвинулся вперед. А тов. Гордилов, кандидат ВКП(б) с 1933 года, два года «изучает» 3 главу. Кандидат партии тов. Калина совсем не повышает своего теоретического уровня. Эти факты имеют место потому, как правильно указали на собрании, что партбюро не контролировало учебы коммунистов. Последнее время перестали проводить теоретические собеседования.

Критика и самокритика на отчетно-выборном собрании показала, что в работе партийной организации имеются большие недостатки. Поверхностное отношение к вопросам производства привело к тому, что дистанция считается одной из отстающих на дороге. Партийная организация руководила «вообще», не конкретно, не замечала и своевременно неправляла серьезные недостатки в работе. До сих пор нет равномерной работы на дистанции, к концу месяца начинается штурмовщина.

Перед партийной организацией стоят большие задачи. Они записаны в решениях отчетно-выборного собрания. Коллектив дистанции должен быть мобилизован на полное выполнение плана летних путевых работ и подготовки к зиме 1941—1942 года. Коммунисты должны извлечь урок из критики работы партийной организации на отчетно-выборном собрании и занять авангардную роль на производстве.

В. ПРИВАЛОВ — секретарь бюро парторганизации Свердловской дистанции пути.

Одна из причин нарушения графика

В Свердловском отделении движения и в политеделе долгое время очень много говорили о необходимости соблюдения строгого технологического процесса в работе станции Свердловск-сорттировочная, о безусловном отпращивании всех поездов строго по наркомовскому графику.

Однако прошел март, половина апреля, а станции Свердловск-сорттировочная продолжает работать крайне неудовлетворительно, ежедневно срывает наркомовский график.

Если проанализировать работу станции, то видно, что те причины, которые приводили к срыву отпращивания поездов по расписанию в январе, остались неизжитыми в феврале, марте и апреле. В самом деле—все эти месяцы на работе станции болезненно отражалось большое количество вагонов с коммерческим браком и технической неисправностью.

Уже в марте большое количество вагонов с технической неисправностью, попадающих в парк формирования и особенно отпращивания, серьезно лимитировали работу станции. Так, за месяц по этой причине было сорвано отпращивание 27 поездов по расписанию и 8 поездов были совершенно отменены. Ясно, что такое положение в марте должно было заставить руководителей Свердловского отделения обратить самое серьезное внимание на технический брак. Однако этого не произошло.

В апреле положение еще ухудшилось и технический брак, как и коммерческий, превратился в «хроническую» болезнь станции Свердловск-сорттировочная. За первую декаду апреля 17 поездов не были отпращиваны по расписанию, 4 поезда совершенно отменены.

7 апреля поезда №№ 929 и 801 отменены из-за того, что в парке отпращивания не произвели вовремя постановку стержневых гаек. В этот же день поезд № 905 отпращивался в 10 часов 30 минут вместо 9 ч. 17 мин. по графику. Причина — смена стержневых гаек. Кроме того, по этой же причине не были отпращиваны по расписанию и еще два поезда и столько же совершенно отменены.

Аналогичные факты происходят ежедневно. 8 и 9 апреля отменены 4 поезда из-за смены стержневых гаек. 10 апреля из-за смены букс поезда № 909 отпращивали со станции только в 15 часов 15 минут вместо 10 час. 56 мин. по графику. 12 апреля поезд № 1001 был отпращиван с опозданием на 1 час, вследствие смены стержневых гаек, а другой поезд из-за смены букс был совершенно отменен.

Характерно, что на станции Свердловск-сорттировочная вагоны проходят трехкратный технический осмотр в парках прибытия, формирования и отпращивания. Кажется, что при такой системе осмотра срывы поездов из расписания должны быть совершенно изжиты. На деле получается обратное. Дело в том, что в парке прибытия имеется недостаточное количество осмотрщиков, они не справляются с работой, и десятки вагонов вместо того, чтобы их отклонить на специальный путь для исправления, прощаются в парк формирования, где вносятся дезорганизация, лимитируют производство маневров.

В парке формирования также не обеспечивается качественный осмотр, неисправные вагоны поступают в парк отпращивания и только там начинается, наконец, более детальный осмотр, потому что здесь находится подсобная мастерская вагонников и целый штат осмотрщиков. В парке отпращивания, как говорят работники станции, «вагонники облепят каждый состав, как мухи». Но за 30—40 минут до отпращивания поезда даже 15—20 человек часто не в состоянии ликвидировать техническую неисправность.

В своем докладе на производственно-хозяйственном активе НКПС, проходившем в апреле, нарком товарищ Л. М. Каганович резко критиковал работу многих вагонников, которые совершенно не уделяют внимания безотпочному ремонту, передовым станхановским методам в работе и не борются за график. Это целиком и полностью относится к начальнику вагонного участка Свердловск-сорттировочная тов. Цикунову, его заместителю тов. Боровских.

В самом деле, разве нельзя было свердловским вагонникам организовать тщательный осмотр вагонов в парке формирования и устранение технических неисправностей? Конечно, можно. Это мероприятие резко бы повысило отпращивание поездов по расписанию. Именно в этом вопросе большую помощь мог оказать политедел отделения, руководимый тов. Кузнецовым, если бы он по-большевистски вникал в вопросы производства, как этого требуют решения XVIII Всесоюзной партийной конференции.

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



Лучший машинист компрессора Надеждинского вагонного депо комсомолка Тоня КОЖЕВНИКОВА. Рабочее место она содержит в безукоризненной чистоте. Фото В. Коковихина. (Облфотокроника).

Хорошая работа

Включившись в предмайское соревнование, отдельные работники вагонного депо и станции Смычка показывают высокие образцы труда.

11 апреля составитель горючего парка станции тов. Андрищенко выполнил производственное задание на 178 процентов. В этот день маневровый диспетчер тов. Шатунов обеспечил отпращивание поездов по графику на 84 процента, а план роспуска вагонов с горки выполнил на 163 процента.

В ночь на 12 апреля составитель тов. Сыроедин, работая по методу тов. Шалина, выполнил задание по формированию поездов на 218 процентов. Оперативно и четко исполнили свои обязанности сцепщики тт. Шапов и Абрамов.

Составитель поездов т. Трясцын задание по формированию поездов выполнил на 133 процента. Хорошо справились со своей работой списки вагонов тт. Васильев и Хохлов, стрелочница тов. Валюгина.

М. БУЧЕЛЬНИКОВ.

Еще раз о единых сменах

На днях происходило совещание работников Свердловского узла и отделения движения по вопросам работы единых смен. Докладчиком на этом совещании был дежурный по отделению тов. Палкин.

— График единых смен, который составлен был на апрель и утвержден управлением дороги, не отвечает своему назначению, — говорил докладчик. — Сегодня я работаю с одним диспетчером, а завтра — с другим. Разобщены также смены отделения от станционных. По станции Свердловск-сорттировочная, например, в моей смене были диспетчер четной горки тов. Копысов и четной — тов. Овсянников, но потом, на месте Копысова оказался тов. Куклин и т. д. Такое же положение и по станции Свердловск-пассажирская, если не хуже. В смене у меня числится тов. Чагаев, но весь март и в апреле со мной работал другой диспетчер станции — Меркулов. Только последние два дежурства, каким-то образом, совпали у нас с Чагаевым...

После докладчика выступил диспетчер станции Свердловск-пассажирская тов. Чагаев.

— Здесь собралась единая смена тов. Палкина, но я в этой смене дежурил всего лишь два раза и работы ее хорошо не знаю, — заявил он.

Об организационной стороне дела говорил и следующий участник совещания тов. Халтурин.

— По-моему, у нас единой смены нет. Единой смена должна быть снизу доверху, а этого-то как раз нельзя сказать о смене тов. Палкина.

К этому сводились выступления и других участников совещания, которые не признавали тов. Палкина за руководителя своей смены. Оказалось, что подавляющее большинство собравшихся на совещание работало на разных сменах, и нет ничего удивительного в том, что многие из них говорили каждый о своем. Под конец разгорелись сугубо личные споры. Рассказывая о неудачах в своей работе, люди валили вину на других.

Удивительно то, что руководители отделения, присутствующие здесь, ничего этого как-бы не замечали. Они продолжали тешить себя тем, что, якобы, и в самом деле присутствуют на совещании единой смены.

С большой речью выступил в конце совещания начальник политотдела тов. Кузнецов. О чем он говорил?

— Я должен сказать, что единая смена является основой ритмичной работы, основой выполнения и перевыполнения государственного плана. Поэтому единая смена должна быть настолько передовой, чтобы по-боевому решать поставленные перед ней задачи... Смена же тов. Палкина не является передовой...

Далее тов. Кузнецов поучал, что нужно бороться за 100-процентное отпращивание поездов, вернуть соцсоревнование, политико-массовую работу и т. д. и т. п.

Последним выступал начальник отделения тов. Македонов. Он также не касался организационной стороны дела.

— Товарищи, наша смена работает плохо, — говорил он. — Есть смены, которые идут с более лучшими показателями и работают более слаженно между собой. Поэтому сейчас очень важно разобрать причины, почему эта смена плетется в хвосте...

По всему видно, что и это совещание ничему не научило руководителей Свердловского отделения. Они не дали ответа на прямо поставленный вопрос, как обошли молчанием и выступления печати о единых сменах, предпочитая бесплодные разговоры живому делу — организации единых смен, укреплению в них постоянного состава. Конечно, разговаривать куда легче, нежели делать.

Нас интересует: сколько еще руководители Свердловского отделения намерены провести подобных совещаний и скоро ли будет положен конец состязаниям в красноречии в ущерб делу?

Опыт работы по сопровождению сборных поездов

Зная о том, когда мне предстоит ехать и с каким именно поездом, я заблаговременно являюсь к дежурному нарядчику кондукторских бригад, получаю наряд, проверяю готовность старшего кондуктора, исправность своих и его сигналов. Убедившись в том, что все в порядке, мы отправляемся на станцию для приемки поезда.

Принимая состав и проверяя станционную разметку, я обращаю особое внимание на то, чтобы вагоны были правильно поставлены по группам. Слежу и за тем, чтобы расхождение между центрами буферных тарелок не превышало 100 миллиметров. Если обнаруживаю брак в формировании поезда, то предлагаю составителю и дежурному по парку немедленно устранить этот брак. Тщательно проверяю правильность скрутки вагонов, памятуя, что каждая растяжка в поезде грозит обрывом в пути следования. Проверяю, чтобы груз не выходил из габарита, чтобы

груженые вагоны были хорошо запломбированы. Не допускаю и одностороннего перегруза вагона.

Когда поезд принят, я иду в контору за документами. Из них вижу: куда идет вагон, какой в нем груз, какого веса. После этого вызываю диспетчера и сообщаю ему о предстоящей работе на линии, указываю сколько и где отцепляется вагонов. В это же время получаю приказ у диспетчера о том, на какой станции будет прицепка груженых вагонов и порожняка, куда эти вагоны следуют.

Усвоив предстоящую работу на участке, я составляю план работы и знакомя с этим планом поездную бригаду — машиниста, старшего кондуктора и поездного вагонного мастера.

Для того, чтобы быстро производить маневры в остановочных пунктах, нужно хорошо знать расположение путей каждой станции своего участка. Это очень важно. И я хорошо изучил участок.

Прибыв, например, на станцию Ялуторовск, я связываюсь по телефону с дежурным по станции Заводоуковская и проверяю, что имеется на станции для прицепки, где стоят вагоны и куда требуется поставить те из них, которые будут отцеплены от поезда. Заранее зная на какой путь будет принят наш поезд, советую машинисту, где и как выгоднее ему остановиться, чтобы не осаживать состав и не дергать его лишний раз.

Некоторые главные кондуктора иногда жалуются, что машинист в своей работе со сборным поездом ленится, не спешит делать маневры, не спешит быстро экипировать машину и т. д. Были подобные случаи и в моей работе, но лишь тогда, когда машинист не знал плана работы и время, положенное ему на производство маневров.

На некоторых станциях иногда неизбежно приходится спорить с дежурными по станции. Прибываешь с поездом, а вагоны, подлежащие отцепке, не подготовлены. В этих случаях вызываю по селектору линейного диспетчера, которому докладываю о положе-

нии дела. Диспетчер решает вопрос: ждать окончания погрузки, или отправлять поезд дальше.

О всех ненормальностях в работе на линейных станциях, о всех непроизводительных простоях поезда я докладываю диспетчеру и сам принимаю меры к скорейшему продвижению поезда. Настойчиво и решительно вступаю против расхлябанности, там, где она есть, и сам требую устранить недостатки.

За время своей работы я обучил десятки старших кондукторов. Некоторые из них, как, например, тт. Анисимов, Остапенко и др. уже работают главными кондукторами.

Недавно мне поручили руководить стахановской школой кон-

ОТ РЕДАКЦИИ: Опыт, которым делится здесь тов. Зыков, имеет большое практическое значение. На многих отделениях нашей дороги сборные поезда сопровождают каждый раз разные кондукторские бригады, которые плохо знают участок. Отсюда, как следствие, сборные поезда продвигаются по участку со скоростью черепахи, простаивая излишнее время на остановочных пунктах, пока бригада раз-

дукторов. Я провел уже 12 бесед, рассказал товарищам, что должно решать успех работы.

В практике своей работы я стремлюсь:

1. Быть бдительным, работать без аварий и крушений, прекрасно знать и безукоризненно выполнять Правила технической эксплуатации.

2. Проверять, чтобы поезд был правильно сформирован, по-большевистски драться за каждую секунду полезной работы поезда, быстро делать маневры на промежуточных станциях, добиваться увеличения коммерческой скорости каждого поезда на участке.

ЗЫКОВ — главный кондуктор Тюменского резерва.

бирает документы и выясняет количество отцепок и прицепок вагонов. Порой для сопровождения сборных поездов выделяются не лучшие бригады, а худшие.

Желательно, чтобы по вопросам, затронутым в письме тов. Зыкова, высказались на страницах «Путевки» главные кондукторы, дежурные по станции и диспетчеры отделений, рассказали бы как лучше организовать работу и продвижение сборного поезда на участке.

Обзор иностранных телеграмм

ВОЙНА В ЕВРОПЕ И АФРИКЕ

Как уже сообщалось в печати, югославская армия сдалась и военные действия прекратились в 12 часов 18 апреля. Английские газеты, сообщая о положении в Югославии, указывают, что в некоторых районах страны югославские войска все еще продолжают оказывать сопротивление, хотя они уже не находятся под каким либо единым командованием.

На греческом фронте происходят ожесточенные бои в районе горы Олимп. Германские части заняты гору Олимп, а также железнодорожный узел Лариса. В сводке верховного командования германской армии говорится, что германские войска в Фессалийской равнине преследуют греческие и английские части, вытесненные со своих позиций. Агентство Рейтер, сообщая об ожесточенном сражении на всем протяжении греческого участка фронта, отмечает, что английские войска, защищающие горный проход Сарандопорон, отразили атаку крупных сил германской пехоты и танковых частей. В этом районе сражение носит весьма кровопролитный характер.

В Албании 19 апреля итальянские части достигли греко-албанской границы на всем ее протяжении. Согласно сведениям, полученным агентством Рейтер из Афин, греческие войска отступили на новые позиции. Отступление было предпринято в связи с проникновением в Западную Македонию из Южной Югославии германских войск.

В ночь на 20 апреля многочисленные эскадрильи германских самолетов снова подвергли ожесточенной бомбардировке Лондон. Налет продолжался в течение всей ночи. На город было сброшено огромное количество фугасных и зажигательных бомб. В английских сообщениях указывается, что бомбардировка причинила серьезные повреждения и повидимому вызвала весьма большие человеческие жертвы. Одновременно в эту ночь атакам подверглись и другие районы Англии, главным образом в Восточной и Юго-восточной частях. Английские самолеты, по германским сообщениям 19, ни в ночь на 20 апреля над территорией Германии не появлялись.

В Северной Африке военные действия попрежнему развертываются на ливийско-египетской границе в районе Соллума и в районе ливийского порта Тобрука, который все еще удерживают англичане. Передовые части англичан предприняли несколько атак против германско-итальянских войск.

В Восточной Африке, в Абиссинии продолжают бои. Возрастающая активность абиссинских партизан содействует преследованию англичанами итальянских частей.

По сообщению агентства Ассошиэтед Пресс, английский посол в США Галифакс заявил представителям печати, что по его мнению события в Африке имеют большее значение, чем события на Балканах, но решающим театром войны продолжает оставаться Атлантический океан. Военноморской обозреватель агентства Рейтер пишет, что с наступлением весны борьба за атлантические торговые пути начинает принимать все более ожесточенный характер. За последние несколько недель немцы стали использовать шире свой военно-морской флот. Не приходится сомневаться, продолжает обозреватель, что немцы приложат все усилия, чтобы помешать увеличивающемуся потоку военных материалов из Америки в Англию. Обозреватель высказывает предположение, что в ближайшее время английский флот поведет более успешную, чем до сих пор, борьбу с противником в Атлантике. После ударов, нанесенных итальянскому флоту, освободится часть кораблей из средиземно-морской эскадры. Кроме того, число кораблей, выпускаемых английскими судостроителями, постоянно увеличивается.

Маленький фельетон.

Беспокойные соседи

В прошлом году коллектив Тагильской дистанции связи вызвал на социалистическое соревнование работников Свердловской дистанции. Вызов был принят. В начале февраля этого года тагильчане решили послать в Свердловск бригаду для проверки договора. «Нет, мы придем к вам свою» — ответили им, но не прислали. В апреле снова вспомнили о проверке. Свердловчане ответили, что приедут 14 апреля. Не приехали. 15 тоже не приехали, хотя обещали. Вместо бригады пришла телеграмма за подписью заместителя начальника Свердловской дистанции связи тов. Таланкина: «Приедем 17-го». И все-таки не приехали. (Из письма в редакцию).

— Какой беспокойный Народ в Тагиле,—

Буркнул начальник,

Хлопнув дверьми.

Ну, вызвали нас,

Ну, мы заключили,

Чего-ж еще надо,

Дьявол возьми!

Так вот оказалось,

Проверить надо.

Бригаду пошлю?

Постой, погоди.

Пускай лучше выедет

Наша бригада—

С такими соседями

В оба гляди,

Пошлю телеграмму:

Сами приедем.

Нас не поймаешь.

Нам не впервой.

Дешу послал

Беспокойным соседям,

Мирно уселся

За столик свой.

Так и сидел-бы,

Не замечая

Таянья снега,

Шума дождей.

Вдруг объявились

Опять тагильчане:

«Где же бригада?

Шлите людей!»

Вот наваждение...

Ну, посудите,

Спокойно подумать

И то не дадут.

И тут же ответил:

Приедем, ждите.

А сам усмехнулся:

Пусть подождут.

Друзья тагильчане!

Не ждите лучше.

Они не приедут,

Проверки боясь.

А шлют телеграммы

На всякий случай:

Держат с соседями

Тесную связь.

К. МУРЗИДИ.



Старший стрелочник-стахановка первого поста станции Тюмень тов. НАГИБИНА К. Н. работает без брака, стрелочное хозяйство содержит в образцовом состоянии. Фото В. Лежнина.

Перед летним спортивным сезоном

Значительные успехи в спортивной работе на нашей дороге были достигнуты нынешней зимой. В проводимых лыжных кроссах приняло участие большое количество молодежи, сотни железнодорожников сдали лыжные нормы на значок ГТО.

Однако, общее состояние физической работы все еще отстает от предъявляемых требований. Райсоветы общества «Локомотив Востока», районные и местные комитеты профсоюзов неудовлетворительно работают по вовлечению в физкультурное движение широких масс железнодорожников, не уделяют достаточного внимания спорту комсомольские организации.

Эти недостатки следует учесть теперь, когда проходят отчеты и выборы низовых звеньев спортивного общества, когда мы стоим накануне весенне-летнего спортивного сезона.

Весенне-летний сезон открывается в мае. С этого времени вся физкультурная работа будет сосредотачиваться на открытом воздухе: на стадионах, площадках, водных станциях и т. д. Весна и лето—наиболее благоприятное время для массовой физкультурной работы. За летний сезон на нашей дороге должно быть подготовлено 900 значков ГТО I ступени, 25—II ступени и более

100 человек разрядников по различным видам спорта.

Чтобы успешно справиться с этими заданиями, спортивные организации должны улучшить свою работу. Необходимо уже сейчас готовить базу для летней спортивной работы: приводить в порядок площадки и стадионы, приступить к строительству новых, запастись инвентарем.

В отдельных же райсоветах (Н.Тагил, Камышлов, Тюмень) вопрос подготовки к спортивному лету даже не обсуждался на физкультурном активе. Не утверждены планы спортивно-массовых мероприятий на лето. Большую роль в развертывании работы должны сыграть общественные инструктора. Однако подбору их и подготовке не уделяется должного внимания. Пока что на дороге подготовлено всего 9 инструкторов и 10 человек учится, тогда как план 1941 года предусматривает подготовку 235 человек. Райсоветы общества даже не используют денежные средства, отпущенные на подготовку инструкторского состава.

Предстоящий весенне-летний сезон должен принести новые успехи в развертывании физкультурного движения.

В. ТОРОПОВ — председатель дорсовета ДСО «Локомотив Востока».

Каждому путеобходчику—плодовый сад

Выполняя постановление Свердловского обкома ВКП(б) и облисполкома о развитии плодового сада на Урале, работники службы пути в прошлом году высадили около 5 тысяч плодовых деревьев и кустарников, в том числе 700 штук яблонь среднерусских и мичуринских сортов. В этом году службой пути намечено провести посадку 1600 привитых яблонь, 2000 кустов смородины и 500 кустов крыжовника. Плодовые и ягодные кустарники впервые будут включены в схему снегозащитных лесных полос. По этой схеме будет высажено 50.000 сеянцев сибирской яблони и 20.000 отпрысков малины.

Условия к развитию плодового сада у нас на дороге прекрасные, особенно у работников пути, которые, используя полосу отвода, могут заложить целую сеть садов и ягодников.

Успех садоводства зависит от умелого подбора сортов растений и умения правильно ухаживать за ними. Садики дорожников мастера станции Синарская существует уже третий год, деревья хорошо развиваются. Садики, созданные в прошлом году на 49 километре Синарской линии, на ст. Баженово, на ст. Аксариха и во многих других служат ярким доказательством возможности широкого развития садоводства на нашей дороге.

На создание предусадебного плодового сада больших

средств не требуется, посадочный материал службой пути дается бесплатно. Посадка яблонь производится как весной, до начала набухания почек, так и осенью, после прекращения роста и опадения листьев. Лучшим временем посадки следует считать все же весну, так как при осенней посадке нередко наблюдается выжимание саженцев и подмерзание корней.

Подготовка почвы для плодового сада должна быть проведена путем сплошного взрыхления поверхности на глубину 20—25 см. Посадку следует производить в ямки глубиной 50—60 см, и шириной в 100—120 см. Для весенних посадок почва готовится осенью, а для осенних—весной.

Перед посадкой саженцы тщательно осматриваются, недобркачественные выбрасываются, загнившие корни обрезаются поперечными срезами до здорового места, а все ранее сделанные срезы на корнях обновляются. При посадке дерево ставится к заранее подготовленному в центре ямки колышку с северной стороны. Корни саженца расправляются по насыпанному в центре ямки земляному бугорку и засыпаются землей с надлежащим уплотнением последней. При посадке особенно тщательно нужно следить за тем, чтобы не было изгибания корней, а также обрыва мелких (мочковатых) корешков. Глубина заделки саженца обуславливается наличием корневой шейки

(местом, где начинается корневая система и ствол).

Для создания благоприятных условий произрастания и плодоношения при неплодородной почве рекомендуется произвести замену выжтой земли плодородным, хорошо разложившимся перегноем, смешанным со слоем почвы. Чистым перегноем заполнять ямку нельзя, так как большое количество питательных веществ около корней вызовет слабое развитие корневой системы и усиленный, продолжительный рост надземной части дерева. После посадки дерево следует полить, привязать к колышку и лунку засыпать тонким слоем сухого перегноя.

Для уменьшения испарения влаги листьями в первом году развития саженца не следует добиваться большого ветвления кроны. Для этого производят подрезку побегов с тем, чтобы крона дерева приняла шарообразную форму.

Создавать крону слишком высоко в наших условиях не следует. Лучшей ее формой у нас считается полукустарниковая и даже кустарниковая, нагибающаяся непосредственно к земле. Чтобы избежать вымерзания особо ценных сортов яблонь в условиях Урала и Сибири, применяется посадка с наклоном ствола на юг под углом примерно 45—60 градусов. Ствол яблони осторожно пригибается к земле и пришпиливается в двух—трех местах к земле деревянными колышками с обертыванием стволика в местах пришпиливания мягкой материей.

В школах взрослых

В деле повышения общеобразовательного уровня железнодорожников большую роль призваны сыграть средние школы взрослых. На нашей дороге таких школ 15, с общим контингентом учащихся 1288 человек.

Однако работают школы взрослых явно неудовлетворительно. Достоинство сказать, что в течение учебного года из них отселилось 884 человека. В среднем на каждую школу теперь приходится всего 86 учащихся. В школе взрослых узла Камышлов из 186 учащихся осталось только 93, в школе станции Смычка было 96 учащихся, осталось 32, а Гороблаготская средняя школа работает при наличии всего 19 учащихся.

Плюс в школах и с посещаемостью. За первую четверть она составляла 74,4 проц., за вторую—72,7, за третью—77,7 процента, в школе станции Шарташ на уроки приходит лишь половина учащихся.

Причина столь неутешительных явлений в том, что общественные организации, в частности, партийные и профсоюзные, не уделяют должного внимания школам взрослых. Не руководит по-серьезному ими и дорожный отдел школ.

Сейчас средние школы взрослых вступают в ответственный период своей работы—период подготовки и проведения испытаний. Прямой обязанностью хозяйственных и партийных руководителей является создание всех необходимых условий товарищам, заканчивающим учебный год. Нельзя допустить, чтобы и дальше продолжался отсев учащихся, чтобы они не закончили свою учебу.

Н. ВОЛЬХИН.

Реабилитация

В газете «Путевка» от 11 сентября 1940 года, в статье тов. Галкина, были предъявлены обвинения начальнику конторы Райтранспортил Свердловск-пассажирская тов. Ширинкину и его помощнику по кадрам тов. Ведерникову.

Железнодорожная коллегия Верховного Суда СССР определила: приговор линейного суда ж. д. им. Л. М. Кагановича в отношении Ширинкина Н. Я. и Ведерникова И. В. отменить, а дело производством прекратить.

Редакция тем самым реабилитирует тт. Ширинкина и Ведерникова.

Опытами известного садовода И. В. Мичурина доказано, что на поверхности земли (до 1 метра) температура воздуха, как зимой, так и летом бывает на 4—6 градусов выше. Поэтому посаженные сланцевым способом деревья, не так сильно подвергаются зимним заморозкам, летом лучше развиваются и быстрее плодоносят, а образовавшиеся их плоды успевают созреть даже в короткий летний период.

Уход за садом заключается в охране саженцев от механических повреждений, рыхлении поверхности почвы (4—5 раз за лето), в удобрении почвы, побелке стволов, в предупреждении растений от заболваемости, в прореживании кроны.

Успешное развитие плодового сада даже при соблюдении всех агротехнических правил, но без ограживания, немисливо. Поэтому до посадки или одновременно с посадкой территорию сада следует обязательно обнести забором.

К созданию садов и сохранению создаваемых насаждений должна быть привлечена вся общественность железной дороги. Специалистам-растениеводам железной дороги надо повседневно вести разъяснительную работу среди железнодорожников и их семей.

В. РУЯТКИН — начальник сектора живой защиты службы пути.

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