

ПУТЕВКА

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

№ 34 (2027)

Пятница, 25 апреля 1941 г.

Год издания 8-й

Выходит по вторникам и пятницам

Цена 15 коп.

Плановость в работе прежде всего

Анализ работы дороги за две декады апреля показал, что государственный план погрузки и выгрузки не выполнен. Это говорит о полном отсутствии подлинной борьбы за выполнение государственного плана, за ритмичную работу.

Дорога имеет все возможности выполнять государственный план погрузки и выгрузки. Сейчас ежедневно на дороге имеется в избытке до тысячи порожних вагонов и довольно большое, ежедневно возрастающее, количество местного груза. Но как правило, почти все отделения не выполняют норм оборота местного вагона и не выполняют передачу вагонов по регулировочному заданию.

Особенно плохие показатели по выполнению плана породовой погрузки. Сорван апрельский план погрузки леса, который наша дорога грузила в апреле хуже всех дорог на сети. Остается не выполненным план по руде, металлам, флюсам, огнеупорам и даже по муке и асбесту. Но если спросить руководителей служб грузовой и движения о причинах такой плохой работы, то в объяснениях слышится: «отсутствие порожних», «плохой оборот рудных вертушек», «необеспеченность платформенным порожняком» и т. д. С подобными «объяснениями» надо покончить и по-настоящему взяться за организацию графической и плановой работы дороги.

Разве терпимо такое положение, когда такие отделения, как Свердловское (начальник тов. Македонов) и Тагильское (начальник тов. Аристов), продолжают лимитировать работу крупных лесопогрузочных отделений Егоршинского и Надеждинского? Командиры этих отделений, не выполняя план регулировочного задания, тормозят погрузку леса по дороге.

Егоршинскому отделению на 22 апреля, при составлении суточного плана, был задан размер погрузки и запланирован подвод порожняка до 8 часов утра около 350 вагонов. На деле получилось так, что Тагильское отделение совершенно ничего не сдало, а Свердловское сдало 30 платформ (запаса НКПС) и то только в 20 часов 50 минут (!). Дорога же за эти сутки погрузила леса только 878 вагонов. Такие случаи сейчас у нас на дороге проходят безнака-

занно. Командиры планируют, проводят селекционные и диспетчерские совещания, констатируют и фиксируют срывы породовой погрузки, вступают в следующие сутки, виновники остаются не наказанными, а государственный план погрузки дорога в апреле выполнила только 10, 11 и 14 числа.

Хуже того, имеющийся порожняк, особенно платформенный, на дороге, как система, используется неправильно. Вагоны загружаются любым грузом, который ближе лежит. Если взять цифры использования платформ на дороге в целом за март, то получается, что под лесные грузы было использовано только около 52 процентов. Кроме этого, платформы используются и под такие грузы как металлолом, шлак и даже дрова. Поскольку на дороге не организовано никакой борьбы за правильность использования платформенного порожняка, то и в апреле получается та же история, что и в марте. Порожняк, особенно платформенный, просто разбазаривается.

22 апреля по дороге более 500 платформ было использовано под разные грузы, кроме лесных. Неправильное использование порожних платформ приводит к срыву государственного плана по погрузке крепежа.

Самыми недисциплинированными отделениями в этом отношении являются такие, как Свердловское и Тагильское. На этих отделениях только на 15 процентов используются платформы под лесные грузы.

Решения XVIII партконференции требуют четкой, равномерной и слаженной работы каждого предприятия. Необходимо четко планировать работу, лучше контролировать и руководить погрузкой, выгрузкой, развозом местного груза, выполнением регулировочного приказа и использованием подвижного состава на дороге. Нужно наказывать конкретных виновников за срыв плановой работы по отделениям.

Оставшиеся дни апреля требуют от коллектива всей дороги напряжения сил и внимания на улучшение работы. Дело чести работников служб движения и грузовой выполнить апрельское задание и встретить праздник 1 Мая улучшением работы всей дороги.

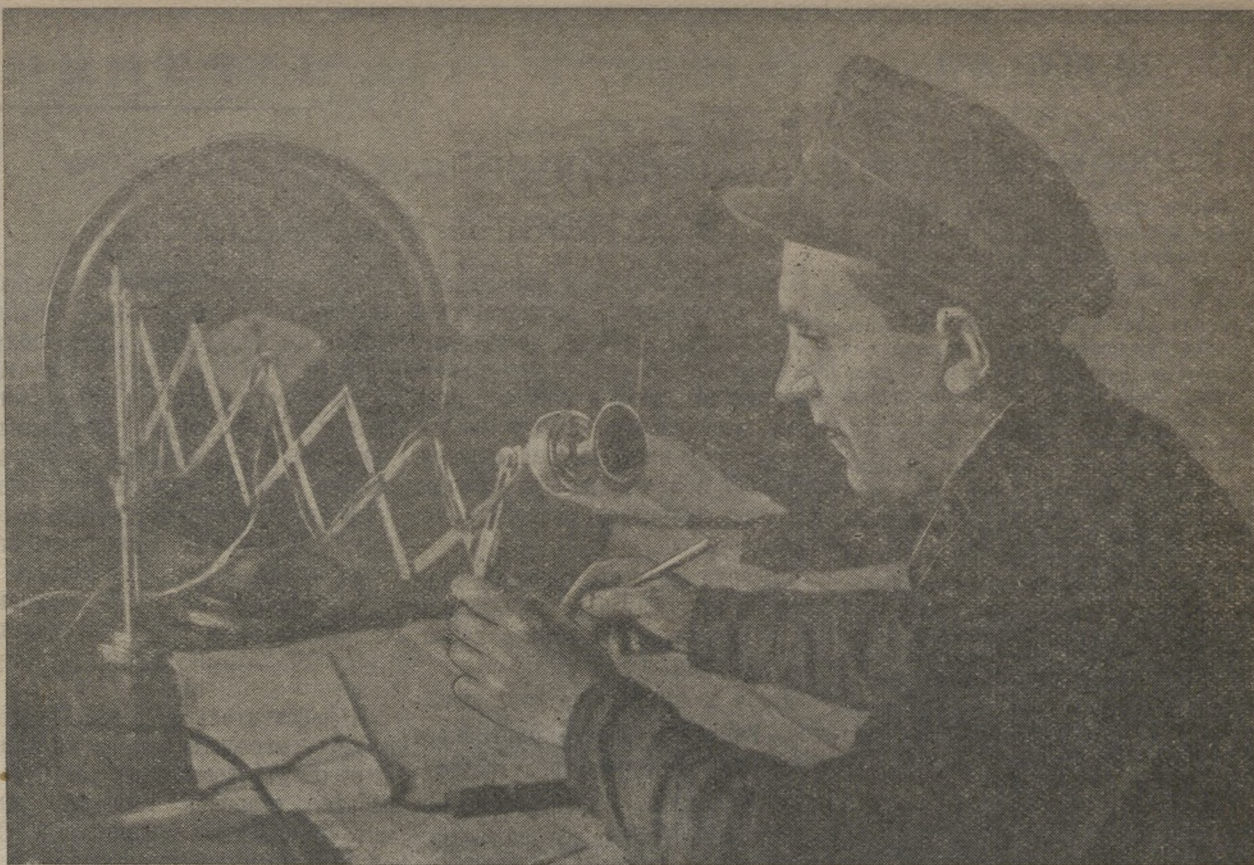
ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА САМОВОЛЬНЫЙ ПРОЕЗД В ТОВАРНЫХ ПОЕЗДАХ И ЗА САМОВОЛЬНУЮ БЕЗ НАДОБНОСТИ ОСТАНОВКУ ПОЕЗДА СТОП-КРАНОМ

Президиум Верховного Совета СССР 9 апреля 1941 года издал Указ об уголовной ответственности за самовольный проезд в товарных поездах и за самовольную без надобности остановку поезда стоп-краном.

Самовольный проезд в товарных поездах карается по приговору суда

тюремным заключением сроком на один год.

Самовольная без надобности остановка поезда стоп-краном карается по приговору суда тюремным заключением сроком от одного до трех лет, если это действие по своему характеру не блещет за собой по закону более тяжкого наказания.



Диспетчер станции Тюмень тов. ШЕПЕЛЕВ П. Е. Его смена держит переходящее красное знамя станций. Фото В. Лежнина.

Предмайское социалистическое соревнование

Поезда отправлены по графику

Смена маневрового диспетчера тов. Веселкова и дежурного по станции Тюмень тов. Кошель, включившись в предмайское соревнование, брала на себя обязательство: работать по-стахановски, без брака, и все товарные поезда пропускать точно по расписанию. Это обязательство смена выполняет.

В ночь на 17 апреля коллектив смены отправил все поезда точно по графику. Хорошо работал старший стрелочник тов. Пермиков, стрелки у него содержались в образцовой чистоте. Четко работала бригада технической конторщины тов. Ждановой.

ПОПОВ — коммерческий конторщик бюро розыска грузов ст. Тюмень.

БЫСТРО И КАЧЕСТВЕННО ФОРМИРУЮТ ПОЕЗДА

Высокими показателями встречают день 1 Мая составители станции Свердловск - пассажирская.

Составитель тов. Кокин систематически выполняет производственное задание на 150 проц. и выше. Такие же показатели и у составителей тт. Макарова и Скутина. Хорошо также работает составитель тов. Черепанов, выполняющий заданные измерители на 130—140 проц.

Все эти товарищи быстро и качественно формируют поезда, четко обеспечивая маневровую работу.

СОРЕВНОВАНИЕ ДВУХ БРИГАД

В Уральской мостовой конторе (станция Шарташ) бригады клепальщиков тт. Щетникова и Мыльникова, соревнуясь друг с другом, добиваются высокой производительности труда. 18 апреля бригада тов. Щетникова выполнила норму на 165 проц., а бригада тов. Мыльникова — на 140 проц. 19 апреля первая бригада дала еще лучшие показатели. Производственное задание было выполнено на 202 проц. Работа произведена высококачественно.

НЕСТЕРОВ — зам. начальника мостовой конторы по полноте части.

Выполнен месячный план погрузки

Месячный план погрузки выполнила на 20 апреля станция Егоршино (начальник тов. Турышев). Этот успех — результат социалистического соревнования, развернувшегося в станционном коллективе.

Образцы стахановского труда на станции показывают составители поездов тт. Пономарев, С. Свалов, Л. Свалов и другие. Они быстро и качественно обрабатывают составы в любых условиях. Хорошо работают стрелочники тт. Малых, Кокшарова, Федоровская, весовщик тов. Неймушева. Они ежедневно перевыполняют свои задания.

В последнее время налаживаются деловые отношения работников станции с клиентурой, в частности, с трестом Егоршинуголь, что также помогло досрочно выполнить план.

Стахановская работа

191 процент производительности труда дали за первую декаду апреля рабочие Егоршинской путевой ремонтной мастерской. Двойную норму выработал коллектив мастерской и во второй декаде. Теперь здесь нет ни одного рабочего, который бы выполнял задание ниже 130 процентов.

Замечательно работает токарь тов. Б. Черемных, столяр тов. М. Черемных, кузнец тов. Альтюльманов и другие. Слесари тт. Зотов и Месилов, а также их помощники по ремонту тт. П. Зо-

тов и Пономарев дали обещание отремонтировать до 1 Мая две путеизмерительные тележки системы Долгова. Одна тележка готова, другая будет закончена ремонтом в ближайшие дни. Стахановцы ежедневно дают от 250 до 400 процентов производительности труда.

Ремонтируя путевой инструмент, крестовины, накладки, Егоршинская мастерская обеспечивает своевременное начало ремонтно-путевых работ на дистанции.

Л. ОГНЕВ.

ВЫПОЛНЯЮТ ВЗЯТЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА

Включившись в предмайское социалистическое соревнование, рабочие жилищно-ремонтной конторы станции Тюмень выполняют взятые обязательства, дают высокую производительность труда.

Бригада плотников (бригадир тов. Тарасов) выполняет производственные нормы на капитальном ремонте домов на 133 проц. Печники братья Коротаевы выполняют задание на 129 проц., шту-

катуры, где бригадиром тов. Грушин — на 109 проц.

Хорошие показатели имеют и подобные рабочие. Чернорабочие тт. Деева и Патрушева выполняют нормы на 120 проц.

Коллектив жилищно-ремонтной конторы стремится встретить 1 Мая высокими производственными показателями.

ЗЫРЯНОВ — нормировщик.

ПЕРЕДОВАЯ СМЕНА

В социалистическом соревновании в честь 1 Мая смена дежурного по станции Кузино тов. Шестакова идет впереди.

Если в марте отправление поездов по расписанию не превышало 80 проц., то в апреле смена отправляет поезда по графику от 90 до 100 проц.

Образцы работы в смене тов.

Шестакова показывает составитель-стахановец тов. Чигринский. Применяя метод знатного составителя тов. Ищенко в условиях станции Кузино, он систематически перевыполняет производственное задание. 22 апреля, работая в двух районах, он сформировал быстро и качественно сверх нормы 3 поезда.

НА ТЕМЫ ДНЯ

Изломы рельсов

Перед нами апрельская сводка о браке и авариях. Сводка эта пестрит фактами изломов рельсов.

Вот линия Перегон — Решоты. Здесь 6 апреля утром лопнул рельс. Меняли этот рельс более 2 часов. Линия, конечно, была закрыта для приема и пропуска поездов.

А вот 21 апреля лопнул рельс на главном пути раз'езда Перегон. Только через 3 часа путейцы приступили к замене неисправного рельса.

На участке от станции Свердловск-сортировочная до станции Дружинино изломы рельсов уже несколько месяцев происходят все на одних и тех же околотках.

Изломы рельсов приносят огромный вред дороге. Они дезорганизуют движение поездов, мешают нормальной работе участков, срывают подчас выполнение плана перевозок.

Происходят изломы рельсов в большинстве случаев из-за небрежного содержания пути, нерадивого отношения отдельных рабочих и командиров путевого хозяйства к порученному делу.

Начальник дистанции Свердловск-сортировочная тов. Яковлев не первый год пытается объяснить изломы рельсов всякого рода «объективными» причинами, как, например, качеством металла и т. п.

Лопание рельсов часто бывает и на других дистанциях, например, на 3-ей, 4-ой. Всего только за 21 день апреля на дороге было несколько десятков случаев лопания рельсов.

Нельзя терпеть больше такого положения. Руководители службы пути обязаны более тщательно проверять работу дистанций по текущему содержанию пути и привлекать к ответственности тех командиров, которые не обеспечивают качество путевого хозяйства и нормальное движение поездов по своим участкам.

Партбюро плохо вникало в вопросы производства

Секретарь партбюро паровозного депо Свердловск-сортировочная тов. Райков, нервно постукивал карандашом по столу, пристально смотрит на двери и ожидает прихода коммунистов на отчетно-выборное собрание.

Наконец последним вошел член партии тов. Титов с опозданием на 10 минут, и партийное собрание открыли.

Долго и пространно докладывал тов. Райков о работе партийного бюро. Его отчет пестрел громоздкими цифрами. Торопливо и невнятно тов. Райков говорил о недостатках в работе партийного бюро.

— Партийное бюро и я, как секретарь, мало занимались вопросами производства, совсем не уделяли внимания экономике, плохо развешивали лунинское движение.

Отдаленным эхом прозвучали слова тов. Райкова о том, что депо допустило пережог 15 тысяч тонн угля в 1940 году. Он не расшифровал, во что это обошлось государству, стараясь обойти довольно «неприятный» вопрос.

Так, обходя острые углы, закончил свой доклад тов. Райков.

Обсуждение отчета развернулось довольно широко. Большинство из выступавших подвергли жесткой критике работу партийного бюро и его секретаря тов. Райкова. Они указывали, что лунинское движение, дающее большую экономию средств, — по существу в депо сведено на нет.

— Был у меня недавно такой случай, — говорит член партии машинист-орденоносец тов. Вер-

тяхин, — потребовалось сменить на паровозе водомерное стекло. Для этого необходимо было получить несколько граммов крингилита. Обратился я по этому вопросу к заместителю начальника депо тов. Гоголеву. Тов. Гоголев заявил, что этот ремонт нужно записать в книгу, тогда только он выдаст требуемый крингилит.

И действительно, тов. Гоголев плохо относится к лунинским бригадам, не создает им условий в работе, стараясь всячески ущемить инициативу машинистов. Об этом в своих выступлениях говорили машинисты-коммунисты тт. Елисеев и Уваров.

Подробный анализ финансового состояния депо дал тов. Широков. Он говорил, что причиной перерасхода средств является нежелание заниматься вопросами экономики со стороны партбюро и его секретаря тов. Райкова.

— Следует только подумать, что из 14 машинистов-коммунистов имеют экономию топлива только 3 человека, — говорит тов. Широков, — и станет ясным, что коммунисты не в авангарде по экономии топлива, а значит также являются виновниками перерасхода государственных средств.

Собрание признало работу партийного бюро неудовлетворительной. Оно предложило новому составу партбюро перестроить свою работу, повернуться лицом к производству, заняться вплотную вопросами экономики.

В новый состав партбюро собрания избрало тт. Партина, Черепанова, Вертячих, Чупис, Шитова, Бондарь и Кожина. Секретарем избран тов. Партин.

П. В. НЕСТЕРОВ — отв. секретарь газеты «За образцовую сортировку».

Как тов. Гушин превратился в киномеханика

Коммунист-бригадир пути на ст. Дидино тов. Балабашев как то спросил у заместителя начальника дистанции пути Свердловск-сортировочная тов. Сентябова:

— Где находится заместитель начальника дистанции пути по политической части тов. Гушин? Почему он никогда не приезжает побеседовать с рабочими?

Тов. Сентябов, чтоб не подорвать авторитета тов. Гушина, ничего не ответил на этот вопрос. Он не стал рассказывать о том, что тов. Гушин не вылезает из своего кабинета, что он боится идти к рабочим, что для него командировка на линию — большая неприятность.

В конце января тов. Гушин задумал объявить борьбу за очистку путей от снега. Он взял с собой технику, нормировщика, счетовода и путеобходчика и выехал с этой свитой на станцию Дружинино. Но через четыре дня вызвали в контору техника и счетовода и Гушин был «вынужден» вернуться, не проделав ни полновинны работы.

— Не к лицу заместителю начальника дистанции пути по политической части ездить по линии одному. Это не авторитетно, да и вдруг какой-нибудь вопрос зададут, — так думает тов. Гушин.

Участники похода за очистку путей от снега рассказывают, что за 4 дня тов. Гушин не провел ни од-

ной беседы с рабочими. Его роль заключалась в том, чтобы, как он выражается, «расставить силы», а сам отправлялся в общежитие и спал.

На околотках дистанции проходит техническая учеба. В план занятий было включено изучение решений XVIII партийной конференции. Занятия по этому вопросу должен был проводить тов. Гушин, но за месяц он ни разу не занимался.

Гушин держит себя, как чиновник, на работу является всегда с опозданием на один час, как правило, уходит с работы раньше времени. «Что я вам буду бирку вешать, как ремонтный рабочий», — заявляет он на замечания рабочих и начальника дистанции. Обо всем этом недавно говорили на партийном собрании, но Гушин не хочет признавать своих недостатков.

Однако критика все же подействовала. В начале апреля Гушин решил культурно обслужить путевых рабочих на линии. Три дня он ездил в город для того, чтобы получить узкоплечный аппарат и киноленту. Правда, в эти три дня он больше ходил по городу от нечего делать, но в конце-концов, аппарат был получен и 7 апреля он выехал на линию.

На раз'езде Флюс он распродал билеты, пропустив кинокартину, и с этим уехал на следующий раз'езд. Так он проездил 4 дня, исполняя обязанности киномеханика. Рабочие-путейцы были в недоумении: «Что, тов. Гушин стал киномехаником?» спрашивали они. Тов. Гушин не беседовал ни с кем и уехал дальше.

Боясь критики, Гушин чуждается рабочих, оторвался и потерял связь с массами.

ЗА ЧТО КРИТИКОВАЛИ КОММУНИСТЫ

Активно прошло отчетно-выборное собрание в парторганизации Надеждинского ремонтно-строительного участка.

Выступавшие в прениях коммунисты тт. Нанов, Стариков, Шинкин подвергли резкой критике секретаря парторганизации тов. Воронкова за слабое руководство социалистическим соревнованием, агитационно-пропагандистской работой, за неудовлетворительное осуществление права партийного контроля над деятельностью администрации.

Участок работает неудовлетворительно. Программа 1940 года выполнена только на 83,9 проц. За 1 квартал 1941 года — на

44,8 проц. За прошлый год участок перерасходовал 585.000 рублей государственных средств.

Тт. Шинкин, Сердюк, Казанцев в своих выступлениях отметили, что на участке слабо используются ценнейшие механизмы. В 1940 году экскаваторы №№ 124 и 5 использованы только на 30 проц. Такое положение не вызвало тревоги у парторганизации. Сейчас экскаваторы из-за отсутствия прокопьевского угля простаивают.

Собрание работу парторганизации признало неудовлетворительной. Секретарем парторганизации избран тов. Шулаков.

Г. МЕРКУРЬЕВ — инструктор политотдела дороги.

ОБЗОР ПЕЧАТИ

ОРГАНИЗАТОР СОРЕВНОВАНИЯ

(«Сталинский путь» — орган Камышловского политотдела отделения)

Приближается 1 Мая — международный праздник трудящихся всего мира. Традицией всех трудящихся страны социализма стало встречать революционные праздники новым производственным подъемом, новыми успехами в производительности труда, выполнением и перевыполнением государственных планов.

На нашей дороге, как и во всей стране, сейчас развернулось массовое социалистическое соревнование навстречу пролетарскому празднику. Железнодорожники всех профессий в предмайском соревновании берут социалистические обязательства и добиваются новых производственных успехов, реализуя решения XVIII Всесоюзной партийной конференции.

Просматривая газету политотдела Камышловского отделения «Сталинский путь», мы видим развитие социалистического соревнования на отделении. Начиная от обсуждения материалов XVIII партконференции, газета ставит вопросы о закреплении успехов в соревновании и дальнейшей борьбе за слаженность в

работе всех служб, за графическую и ритмичную работу, до организации широкого предмайского соревнования на всем отделении.

Газета подняла и показала перед лицом общественности в социалистическом соревновании целую плеяду передовых людей различных профессий: паровозников, движенцев, вагонников и т. д.

В № 31 от 16 апреля показывается работа коллектива Камышловского отделения движения, который в течение всего 1941 года является обладателем переходящего красного знамени Свердловского обкома ВКП(б) и облизполкома. Коллектив Камышловского вагонного участка вторично оставил за собой переходящее дорожное красное знамя. Не сдает своих позиций в дорожном соревновании и Камышловская дистанция пути. За коллективом этой дистанции оставлено дорожное переходящее красное знамя среди дистанций дороги. Получил дорожное переходящее красное знамя и коллектив работников станции Богдансит.

На отделении много передовых и полнокровных коллективов, живущих жизнью всей дороги и всей сети. В борьбе за реализацию решений XVIII партконференции выросли новые люди, стачановцы, вожаки в своих профессиях.

На страницах газеты «Сталинский путь» часто помещаются корреспонденции о работе диспетчеров по методу тов. Белякова, о их соревновании с поездными и паровозными бригадами. Через показ социалистического соревнования газета организует весь диспетчерский коллектив на улучшение работы отделения. В № 30 от 12 апреля газета сообщает читателям: «11 апреля в смену дежурного по отделению тов. Шихалева и диспетчера тов. Колупаева грузовая работа отделения значительно улучшилась. Почти все станции перевыполнили свои задания по государственной погрузке. Особенно хорошо справился с заданием коллектив станции Поклевская, которая держит переходящее красное знамя отделения».

Газета постоянно показывает образцы стахановской работы таких диспетчеров, как тт. Токманцева, Меньшенина, Мокеева, Сазонтова и др. дежурных по станции тт. Борноволокна (ст. Пок-

левская) и Моисеева (ст. Камышлов), путевых дорожных мастеров пятой дистанции тов. Новоселова (шестой околоток), тов. Перцева (девятый околоток) и тов. Машьянова (одиннадцатый околоток) в их борьбе за качественное содержание путевого хозяйства, в подготовке к летним путевым работам и обеспечении бесперебойного продвижения поездов.

Газета периодически отводит большое место на своих страницах для широкого показа опыта стахановской работы. В № 18 за 1 марта мы находим статью стахановца-диспетчера тов. Н. Токманцева «Как я добиваюсь хороших измерителей». Здесь рассказывается об опыте работы тов. Токманцева за селектором, его приемы и методы в борьбе за организованное продвижение по отделению всего потока поездов по наркомовскому графику.

Редакция газеты «Сталинский путь» организует вокруг себя широкий авторский актив. Часто выступают с корреспонденциями и статьями на страницах своей газеты железнодорожники Камышловского отделения тт. Шихалев — диспетчер-анализатор, Вяткина — помощник начальника политотдела отделения по комсомолу, Карташов — заместитель начальника дистанции пути по политической домохозяйке Носова — жена

приемщика вагонов НКПС ст. Камышлов, пенсионер Чеботарев и др. Эти товарищи помогают газете освещать вопросы производственной жизни железнодорожников отделения, помогают организовывать людей на примерах стахановского труда, помогают в развертывании социалистического соревнования.

Газета «Сталинский путь» стоит на правильной позиции, верно направляет свою организующую силу на развертывание массового социалистического соревнования, активно борется за выполнение решений XVIII партконференции на отделении. Необходимо отметить один большой недостаток. Газета еще недостаточно уделяет внимания развертыванию лунинского движения среди машинистов депо Камышлов. Имеющееся количество лунинцев в депо не растет. Хозяйственное, партийное и профсоюзное руководство депо еще слабо занимается этим вопросом. Газета «Сталинский путь» сейчас должна сделать упор на подъем работы камышловских паровозников, помочь им в массовом распространении лунинского метода работы и оказать организационную помощь коллективу депо Камышлов выйти на первое место в соревновании с коллективом депо Тюмень.

ПУТЕВОЕ ХОЗЯЙСТВО



Организованно пропустить весенние воды

По сообщению гидрометеорологического управления весна нынче должна быть многоводной. Так, например, на Тюменском направлении подъем воды будет близким к горизонту вод 1914 года; на Тавдинском направлении — немного ниже горизонта воды 1927 года.

Этот связывает работников, связанных с движением поездов, отнестись к пропуску весенних вод более серьезно, нежели в прошлые годы. Особая ответственность возлагается на путейцев.

Произведенная проверка подготовки дистанций к водоборьбе показала, что многие путейцы впервые в своей практике сталкиваются с пропуском высокой весенней воды, а некоторые вообще не знают: как и где применять материалы, завезенные для водоборьбы. Нужно немедленно устранить этот недостаток.

В случае подмыва устоев и быков, русла реки, регулиционных сооружений, конусов, откосов, насыпей, надлежит производить заброску размываемых мест камнем, доменным шлаком, или кулями, набитыми галой глиной, землей, или другими подходящими материалами. При спуске камней в промоину следует вначале спускать наиболее крупные и тяжелые куски, возможно большими партиями одновременно.

Если камень и кули приходится спускать с большой высоты или на значительную глубину при больших скоростях течения воды, то следует устраивать для этого специальные деревянные жолоба и лотки. Надо иметь в виду, что материал, спущенный без жолобов и лотков, часто не достигает цели, его сносит течением и он не попадает в промоину.

В местах широких размывов — в поймах рек, где при ветре возможны разрушения от прибойной волны, рекомендуется:

1) Устраивать волноломные приспособления — бревна, шпалы, снеговые щиты, которые привязываются веревками к кольям, забитым в бровку насыпи;

2) Обладывать откосы слоем мешков или кулей, наполненных землей или глиной примерно на две трети — три четверти вместимости, с таким расчетом, чтобы при их укладке получилось плотное прилегание одного мешка или кули к другому;

3) Откосы насыпей покрывать снеговыми щитами, так, чтобы щиты были опущены в воду на одну треть их длины и расположить их в два ряда в нахлестку. Делать это нужно с таким расчетом, чтобы просветы одного ряда закрывались планками второго ряда. Чтобы щиты не всплывали, их прикрепить к откосам деревянными кольями (шпильками).

В тех случаях, когда подъем воды настолько велик, что начинается затоплять бровку полотна, необходимо поднять бровку путем устройства земляных валов, выкладкой стенок из кулей или мешков, набитых глиной, заложив между ними утрамбованную землю.

При затоплении бровки, вдоль последней также устраиваются долевые плотины из кулей в 1 и 2 ряда, а пространство между

ними и путевыми рельсами засыпается землей, глиной и другими подходящими материалами.

Опасны заторы льда. Необходимо не допускать их, обращая внимание не только на заторы у самого сооружения, но также и выше и ниже по течению.

Нужно сейчас же взять под особое наблюдение трубы и мосты, если вода в них начинает протекать со значительным превышением нормальных горизонтов прежних лет. В русле этих сооружений необходимо делать непрерывные промеры, чтобы своевременно обнаружить начавшийся промыв русла и конусов и принять меры.

Если состояние пути служит препятствием для немедленного пропуска поезда, то дорожный мастер обязан принять меры к укреплению пути и устройству временных приспособлений. Если состояние пути служит препятствием для немедленного пропуска поезда, то дорожный мастер обязан принять меры к укреплению пути и устройству временных приспособлений. Применяются разные. В случае разжижения балласта, например, следует поднять путь на щебень или шлак; обложить балластные откосы камнем, кулями, шпалами.

В случаях, когда подпор воды происходит с одной стороны, необходимо устроить перепускной лоток в шпальном ящике из досок или шпал.

При первой же возможности временные мероприятия должны быть ликвидированы и полотно восстановлено в нормальное положение.

Борьба с водой — дело не только одних путейцев. Движенцы, например, обязаны быстро продвигать материалы для водоборьбы и организованно предоставлять перегон для ликвидации последствий.

Есть уже факты, когда ценный для водоборьбы груз 15 дистанции простоял в Шарташе 7 дней. Подобных фактов допускать нельзя.

Необходимо помнить, что работы по пропуску весенних вод являются первоочередными и организация их должна быть такова, чтобы не допускать перерыва в движении поездов.

Инж. А. КЛОЧКОВ.



Телеграфист станции Вагай тов. ИВАНОВА П. С. за четкую работу имеет ряд благодарностей.

Фото В. Лежнина.

Улучшили свои показатели

Коллектив работников товарной конторы станции Шарташ заметно улучшил свои производственные показатели. Ликвидирована запущенность в своевременном раскредитовании документов по вине клиентуры, снижен процент неправильности по таксировке провозных плат с 5,3 до 3 проц. Ликвидирована и задолженность по выправкам по недобору по тарифам. Отличные показатели в работе имеют таксировщики тт. Камини и Саламатова, конторщик тов. Крутикова и другие.

Коллектив весовщиков также улучшил свои показатели. В 1940 году было составлено 82 коммерческих акта на неправильную погрузку. Выполняя обязательства в предмайском соревновании, весовщики тт. Сарапулова, Танатина и многие другие обеспечивают четкую работу, по их вине нет ни одного случая брака.

ДЬЯЧКОВ — ревизор грузовой службы.

ВЫПОЛНИТЬ В СРОК ПЛАН ПУТЕВЫХ РАБОТ

Приказ № 212-а является развернутой программой действий для руководителей службы и дистанции пути по обеспечению всех путевых работ на 1941 г. В приказе говорится не только о количестве километров пути, подлежащих капитальному и среднему ремонту, но и даются полные указания о проведении на дороге соответствующих организационных и технических мероприятий, которые бы позволили путейцам построить свою работу на строгом планировании — не допускать штурмовщины, обеспечить качественный ремонт пути.

С момента выхода приказа прошло немногим меньше месяца. Срок безусловно достаточный для полной реализации указаний НКПС. Однако руководству служб пути (начальник тов. Зотов, его заместитель тов. Немировский) не обеспечили полностью выполнение этого ответственного приказа.

Служба пути на основании приказа разработала и утвердила декадные планы путевых работ для каждой дистанции, МПС, ремонтной конторы, но проектами по ремонту станционных путей обеспечила всего только на 15 процентов. Например, не имеют проектов станции участков Тюмень — Свердловск, Шаля — Свердловск и другие.

Неблагополучно обстоит дело с укомплектованием штатов, хотя по приказу НКПС еще к 15 апреля все путевые работы должны были быть полностью обеспечены рабочей силой. Нехватает дорожных мастеров на Кузинской, Свердловск-сортировочной, Баженовской, Камышловской и Тюменской дистанциях. На Туринской дистанции до сих пор не утвержден начальник колонны. Всего на дороге не хватает 377 путевых рабочих.

О МЕТОДЕ тов. БЕЛЯКОВА НА ТЮМЕНСКОМ ОТДЕЛЕНИИ

На Тюменском отделении движения много было разговоров и совещаний о внедрении опыта диспетчера Ртищевского отделения Пензенской дороги тов. Белякова. Отдельные диспетчеры, как например, тов. Маловицкий на деле стали применять этот замечательный метод.

Однако с течением времени, шум, поднятый руководителями отделения по этому поводу, стал стихать, диспетчерский коллектив, не получая от руководства отделения конкретного направления, ослабил борьбу за экономию вагоночасов. Руководители же отделения постарались лишь заготовить бланки для договоров, считая, что дело пойдет само по себе.

Из взятых на выдержку за март 28 договоров, заключенных диспетчерами с поездными бригадами, оказалось, что 7 машинистов и 14 главных кондукторов не знали о соревновании на поездку, хотя фамилии их и были указаны на бланке договора.

Факты опошления социалистического соревнования выявлены у диспетчеров Паутова и Цикаревой. В одном из договоров на поездку диспетчер Паутов показал машиниста Бердникова и главного кондуктора Сизикова, а диспетчер Цикарева — главного кондуктора Печерина и машиниста Валудева, которые не знали об этом и в соревновании не участвовали.

К сожалению, такое опошление соревнования не встретило отпора как со стороны коллектива диспетчеров, так и со стороны руководства отделения.

Успехов в экономии вагоночасов тов. Беляков добился: «благодаря ускорению продвижения поездов и сокращения простоя вагонов на линейных станциях, в комплексном соревновании с машинистами, главными кондукторами, поездными вагоными мастерами...» («Гудок» от 29/XI—40 г.).

Ничего похожего нет на Тюменском отделении. Диспетчеры здесь «заключают договора» уже по прибытии поезда на распорядительную станцию, или где-то на полпути, а перед бригадой не ставится никакая-то определенная задача по соревнованию.

После того, как вся поездная

бригада в комплексе готова к отправлению, тов. Беляков подготавливает линию к безостановочному пропуску поезда.

А как делается на Тюменском отделении? Вместо благополучного пропуска поезда, диспетчеры и дежурные по станции задерживают их у закрытых семафоров. Так, диспетчер Паутов, отправляя нечетные поезда один за другим в раз'езд Винзили, не рассчитал интервал для пропуска их. Вследствие этого поезд № 959 был задержан у закрытого семафора, а машинисту Лазареву создано затруднение при взятии этого поезда в месте.

На отделении укоренилась система отправления поездов «по согласованию». Поезд отправляется на перегон по разрешению диспетчера лишь после доклада дежурного по станции о подходе этого поезда к семафору. Такое «согласование» привело к тому, что однажды на раз'езде Чупино машинист Алехин проехал предельный столбик, так как раз'езд вначале был подготовлен к пропуску поезда без задержки, но после согласования с диспетчером поезд подлежал задержке на раз'езде, о чем стрелочники не знали и принимали его вместо желтого огня на белый.

Из всего этого, конечно, нельзя делать вывод, что в диспетчерском коллективе Тюменского отделения нет способных командиров. Диспетчеры Маловицкий, Шаумов, Денисова, соревнуясь с поездными бригадами, добиваются пропуска поездов без набора воды на станциях Новая Займка, Ялуторовск, Кармак. Такие дежурные по отделению, как тов. Кабанов, соревнуясь с работниками грузовых станций и диспетчерами своей смены, добиваются перевыполнения сменного плана.

Последователем метода тов. Белякова было бы куда больше, если бы руководители отделения тт. Хухлов, Парашутин не на словах, а на деле внедряли метод знатного диспетчера у себя на отделении.

И. МАЗИН — помощник участкового ревизора по безопасности движения на Тюменском участке.

Значительно хуже положение обстоит с обеспечением путевых работ по капитальному и среднему ремонту противоугонами и балластом. В настоящее время не хватает более 65 тысяч противоугонов, при чем из имеющихся завезено на места только около 50 проц. По приказу НКПС № 62-Ц дорога обязана была завести к началу путевых работ 25 проц. балласта на места, на самом же деле завезено только 12,3 проц. Такое положение явно ставит под угрозу с самого начала разворот работ.

Руководителям службы пути и дороги необходимо ускорить открытие других балластных карьеров. Единственно работающий сейчас асбестовский карьер в большой степени используется сейчас для нужд Дорстроя и других организаций, чем для службы пути. Так, по указанию НКПС в апреле службе пути необходимо было отгрузить 1901 вагон, отгру-

жено только 573, а другим организациям — 945 вагонов.

Если к этому прибавить, что служба не закончила переаттестацию 18 человек командного состава, составила график предоставления окон для производства путевых работ, но не добились его утверждения, не произвела проверку километров, подлежащих ремонту и ряд других недостатков, то становится очевидной серьезность положения.

В настоящее время еще ни одна дистанция не приступила к ремонту пути. Медлительность в подготовке к летним работам может привести к невыполнению указаний НКПС. Руководителям службы пути необходимо ликвидировать как можно скорее все недостатки, организовать жесткий контроль за выполнением приказа № 212-а и обеспечить безоговорочное выполнение плана путевых работ по капитальному и среднему ремонту, направленных на улучшение работы дороги.

Д. БОРИСОВ.

Обзор иностранных телеграмм

ВОЙНА В ЕВРОПЕ И АФРИКЕ

На англо-германском фронте действовали, главным образом, военно-воздушные силы воюющих сторон. Как сообщается в сводке германского командования, крупные соединения германских бомбардировщиков, в ночь на 23 апреля вновь совершили налет на Плимут. Бомбардировке подверглись верфи и базы снабжения английского военно-морского флота. Германские бомбардировщики атаковали порт Портсмут и портовые сооружения на юго-восточном и юго-западном побережье Англии, а также на восточном побережье Шотландии. В германской сводке сообщается о потоплении нескольких английских торговых пароходов. В ту же ночь английские самолеты атаковали Брест (Франция).

На греческом фронте продолжается отступление английских и греческих войск. В сводке итальянского командования говорится, что греческие Эпирская и Македонская армии сдались. Основные бои развертываются вокруг Фермопильского ущелья (южнее Ламии). В сводке греческого командования отмечается, что отход греческих войск на новые тыловые позиции совершен без серьезных помех со стороны противника. Специальный корреспондент агентства Трансоцеан, находящийся в германской армии в Греции, сообщает об упорных боях, происходивших между германскими войсками и новозеландскими частями во время продвижения германской армии к Лариссе. Новозеландские войска, пишет корреспондент, заняли хорошо укрепленные и прекрасно замаскированные горные позиции, которые было весьма трудно обнаружить в гористой местности. Только после ожесточенного боя этот горный проход был взят, и противник был вынужден отступить. Отмечается также активная деятельность авиации в Средней и Южной Греции. Согласно сообщению греческого министерства государственной безопасности, германские самолеты несколько раз бомбардировали районы Пирея, Элевсина, Мегары и Аттики.

По сообщению английской печати греческий король Георг перенес столицу из Афин на остров Крит и обратился с воззванием к греческому народу о продолжении войны с германскими и итальянскими войсками. Сейчас греческое правительство уже переехало на остров Крит.

В Северной Африке военные действия происходили в Киренаике. Согласно итальянской сводке, английские части снова возобновили вылазки из Тобрука, но были отбиты итало-германскими войсками. Английская авиация совершила налеты на опорные пункты итало-германских войск в Киренаике. Агентство Рейтер утверждает, что в ночь на 20 апреля небольшой отряд английских войск высадился в Бардии. Отрядом разрушен важный мост и подожжены склады с военным снаряжением. Значительной части десанта удалось вернуться обратно.

В Восточной Африке бои между английскими и итальянскими войсками происходят на подступах к городу Десса (Абиссиния). Итальянцы оказывают упорное сопротивление.

Отвечая на вопросы представителей печати о положении в Европе, Рузвельт предостерег корреспондентов от поспешных выводов из недавних событий на Балканах и в Средиземном море. Одним морским сражением, заявил Рузвельт, еще не выигрывают войны. Точно также и отступление англичан в Греции или в восточной части Средиземного моря не означает еще, что война проиграна. Рузвельт выразил уверенность в том, что оборона Англии будет продолжаться и что США не уменьшат поставок военных материалов в Англию.

ПРИМЕРЫ БДИТЕЛЬНОСТИ

14 апреля помощник шофера мотовоза дистанции пути Свердловск-сортiroвочная тов. Шилин С. С. обнаружил на перегоне 1598 километра лопнувший рельс. Отвалился кусок рельса длиной 20 сантиметров. Со станции Емельно шел поезд № 739. Благодаря исключительной бдительности тов. Шилина возможная авария была предотвращена.

КУРЕННЫХ — председатель месткома станции Дидино.

Стрелочница ст. В.-Салда тов. Лаптева, проходя по путям, обнаружил лопнувший рельс. Трещина прошла по первому болтовому отверстию, что явно угрожало безопасности движения поездов. Рельс был своевременно заменен новым.

УСТЮГОВА — техник 13 дистанции пути.

Главный кондуктор резерва Свердловск-сортiroвочная тов. В. И. Кабанов систематически проявляет бдительность при сопровождении поездов.

13 февраля, следуя с поездом № 1028 на перегоне Мурзинка—Таватуй тов. Кабанов предотвратил могущую быть аварию от излома шейки оси вагона. 10 марта, следуя с поездом 1022, при подходе на раз'езд Аяга, тов. Кабанов заметил отпавший от вагона тормозной триангель. Были приняты меры безопасности.

За неоднократные предупреждения аварий руководство дороги объявило тов. Кабанову благодарность с выдачей денежного вознаграждения.

ПОМОЩЬ ДОМОХОЗЯЕК

Активистки-домохозяйки, живущие в подуказарме 957 километра пятого околотка Важенской дистанции пути, оказывают большую помощь в приведении путевого хозяйства в отличное состояние.

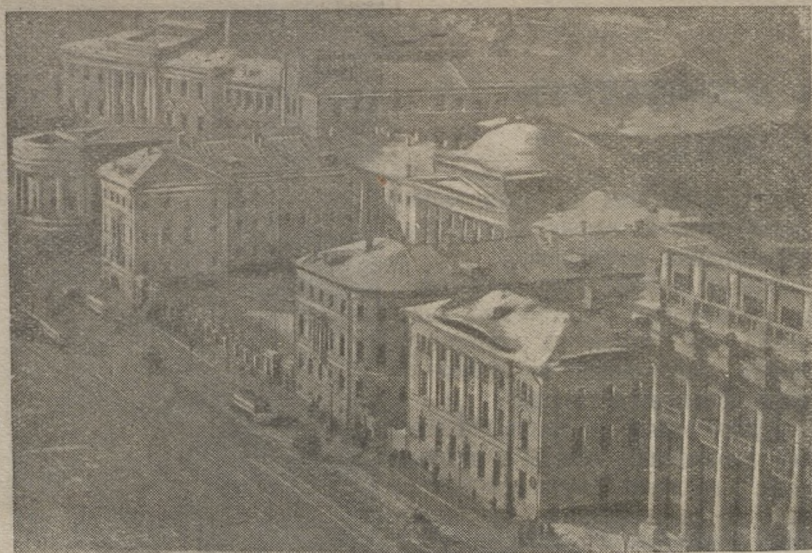
Домохозяйки тт. Измоденова, Осинцева, Рязкина, работая на прочистке кюветов, от снега, выполнили задание на 300 проц. Бригадир четвертого отделения тов. Осинцев умело организовал помощь домохозяек. Это дало ему возможность не отрывать рабочих от производства текущего содержания пути.

НОЧИЛОВ — председатель месткома.

Усилить контроль за расходом запчастей

В первом квартале текущего года руководители некоторых вагонных участков жаловались на то, что их плохо снабжают такими запасными частями, как например, буксами для 50-тонных вагонов, фрикционными аппаратами автоцепки и т. п. Между тем, по окончании квартала, по получении отчетных данных, оказалось, что в этих именно вагонных участках допускался сверхплановый перерасход запасных частей.

Надеждинскому вагонному участку (начальник т. Змачинский) по нормам полагалось расходовать букс для 50-тонных вагонов лишь 42 штуки, а руководители участка дали заявку на 59 штук. Фактически, в течение квартала израсходовано было 86 штук — в два раза больше! Из этого числа букс участок затребовал и получил багажом в аварийном порядке



Здание Московского государственного университета им. Ломоносова (Манежная площадь). Фото Н. Кубеева. (Фото ТАСС).

Гимнастические соревнования комсомольцев

Более тысячи комсомольцев и внесоюзной молодежи Свердловского отделения участвовали в гимнастических соревнованиях, проходивших с 6 по 20 апреля.

В соревнованиях хорошие результаты показали комсомольцы медицинской школы. Секретарь комитета ВЛКСМ тов. Нестерова так же, как и в проведении лыжного кросса, руководила всеми тренировочными занятиями, лично способствовала успеху гимнастических соревнований. 60 комсомольцев и 20 человек внесоюзной молодежи успешно сдали нормы ГТО I ступени. В выступлениях комсомольцев на соревнованиях чувствовалась упорная тренировка, было видно, что они серьезно занимаются спортом.

Организовано проходили гимнастические соревнования в узловой комсомольской организации станции Свердловск-сортiroвочная (секретарь комитета ВЛКСМ тов. Логинов). В комсомольской организации паровозного депо 79 комсомольцев приняло участие в соревнованиях. Отличную оценку получили машинист тов. Любимов, помощник машиниста тов. Трегубенко, кочегар тов. Савельев.

ГИМНАСТИКА В ШКОЛЕ

Прежде, чем начать гимнастические соревнования, комсомольская организация школы № 38 (Н.Тагил) провела большую организационную работу. Учащиеся прослушали беседы о значении гимнастики. Затем были скомплектованы команды по 10 человек в каждой. В самих соревнованиях приняло

участие 100 процентов состава комсомольской организации и 50 человек несоюзной молодежи. Все участники соревнований сдали нормы на значок ГТО по гимнастическому комплексу.

По решению ЦК ВЛКСМ в мае-июне проводится массовый комсомольский кросс, посвященный Дню большевистской печати. Обеспечить широкое участие в этом кроссе комсомольцев и внесоюзной молодежи — такова задача комсомольских организаций Свердловского отделения.

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

А. НАДЕИН — физрук школы № 38.

Бесплавно и бесконтрольно приводили к тому, что некоторые вагонные участки, безучетно расходующие запасные части, порой отправляли вполне годные части в числе всякого лома на заводы для переплавки. Подобные факты обнаружены на Тюменском вагонном участке (начальник тов. Войтик) и Свердловск-сортiroвочная (начальник тов. Цикунов). Работники вагонного участка Свердловск-пассажирская сдали, например, в магазин ЦОЗ, как лом, вполне годные для заплавки подшипники 50-тонных вагонов. Подобных случаев можно было бы привести еще несколько.

Не пора ли положить конец бесплавному, бесконтрольному расходованию запасных частей и материалов в вагонной службе.

А. МИНИН — инженер отделения ЦОЗ на дороге имени Л. М. Кагановича.

Камышловское отделение сдерживает нечетный поток

На протяжении уже нескольких суток Камышловское отделение заметно сдерживает нечетный поток с Тюмени. 20 апреля на подходах к станции Поклевская задержаны поезда на 33 часа 35 минут, а на следующие сутки простоя выражается уже в 64 час. 39 минут. Некоторые поезда по неприятию с соседнего отделения простаивают длительное время. Так, например, в ночь с 21 на 22 апреля поезд № 9555 (маршрут с углем) ожидал приема 7 часов 10 минут, поезд № 953—3 часа 33 мин., поезд № 957—3 часа 32 минуты.

Основной причиной плохого приема нечетного потока является, прежде всего, то, что на Камышловском отделении плохо организована уборка нечетных составов со станции Поклевская. В ожидании посылки паровозов поезда здесь стоят больше суток. Поезд № 1111, прибывший в 4 часа 47 минут 19 апреля, отправлен только на следующий день в 12 часов, простояв 31 час. Это не единичные случаи. Поезд № 1113, прибывший в 13 часов 20 минут 19 апреля, утром 22 апреля все еще не убрал.

Создавшееся положение заставляет бить тревогу. Резкое ухудшение оборота паровозов на Поклевском плече безусловно может отразиться на своевременной уборке поездов к Вагаю. Необходимо срочно принять меры к ликвидации затруднений.

АНДРЕЕВ — диспетчер-анализатор Тюменского отделения.

ГОТОВЯТСЯ КО ДНЮ 1 МАЯ

Самодельные кружки Егоршинского вагонного участка готовятся к достойной встрече Первомайского праздника. Хоровой и драматический кружки готовят разнообразную программу.

12 апреля силами хорового и драматического кружков был дан концерт для рабочих и служащих вагонного участка. На концерте присутствовало 120 человек. 18 апреля самодельный кружок выезжал в подшефный колхоз. Программа концерта состояла из двух постановок и выступления хора. Кроме того, кружковцы провели беседу на антирелигиозную тему. Концертом и беседами обслужено 260 человек.

Сейчас кружки готовят новые номера по обслуживанию пассажиров на вокзале станции Егоршино. Участники кружка самодельности принимают активное участие в оборонной работе.

И. ОЛЬКОВ — начальник отдела приема и увольнения.

БЛАГОДАРНОСТЬ МАШИНИСТУ ТОВ. МАМКИНУ

При интернате школы № 58 ст. Камышлов организован транспортный кружок. Занятия в кружке начались с 2 апреля. Руководит кружком машинист Камышловского депо тов. Мамкин. Он преподает нам материал очень живо и интересно.

Мы, кружковцы, выражаем тов. Мамкину благодарность за внимательное к нам отношение и передачу знаний по железнодорожной технике. По поручению кружка—К. БЛЯСНИКОВ Н., МОЛОКОВА Н., КУЗНЕЦОВА Н., БУБЕНЩИКОВА А.

Ответственный редактор В. К. ХАПУГИН.