

ПУТЕВКА

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

№ 44 (2037)

Пятница, 30 мая 1941 г.

Год издания 8-й

Выходит по вторникам и пятницам

Цена 15 коп.

Рейс машиниста тов. Фадеева

Образцово работает машинист Егоршинского депо тов. Фадеев А. — один из первых последователей метода знатного машиниста страны тов. Лунина. По-лунински ухаживая за своим локомотивом, он свел до минимума количество записей в книге ремонта.

Тов. Фадеев, систематически всядя тяжеловесные поезда, с каждым днем добивается новых успехов. В подарок к 1 Мая тов. Фадеев провел тяжеловесный поезд весом 2000 тонн при норме 1500.

28 мая на участке Богданович — Егоршино он провел тяжеловесный состав весом 2250 тонн. В этом году такого состава не водил ни один машинист Егоршинского депо.

Г. ГОРБУНОВ.

Упорядочить вопросы заработной платы

XVIII Всесоюзная партийная конференция поставила большие задачи в деле упорядочения организации труда и заработной платы в промышленности и на транспорте.

Существующее положение с заработной платой на нашей дороге говорит о том, что решения XVIII партийной конференции выполняются очень плохо. Есть факты гнилой практики уравниловки в заработной плате, сдельная и премиальная оплата труда еще не служит важнейшим рычагом в деле повышения производительности труда на дороге. Рост заработной платы опережает повышение производительности труда на 5,3 проц. Охват рабочих основного производства сдельной оплатой труда крайне низок. Кроме того, в системе сдельной оплаты труда имеется масса серьезных недостатков.

В ряде случаев маневровый машинист зарабатывает больше машиниста поездного паровоза. А иногда заработок поездных вагонных мастеров значительно превышает заработок машиниста, не говоря уже о главном кондукторе. Бригадир комплексной бригады в депо зарабатывает в два раза больше мастера цеха. Например, дежурный по парку станции Свердловск - сортировочная (более квалифицированный работник) получает 390—481 руб., а скрутки и стрелочники зарабатывают по 700—750 руб.

С техническим нормированием труда на дороге дело обстоит очень плохо. Большинство расчетных ставок и норм выработки не пересматривались с 1928—30 гг. Кроме того, существует большое количество «технических норм», установленных опытно-статистическим путем. Техническое нормирование подчас проводилось совершенно безграмотно. Нормировщик дорожных колесных мастерских тов. Сочугова установила «техническую норму» на токарный станок — 4 колесных пары, стоило ей только уйти, как токар стал за смену изготавливать 11 колесных пар. Совершенно не применяется метод аналитического расчета с паспортизацией оборудования. В этих недостатках прежде всего повинна группа труда и зарплаты на дороге (нач. тов. Чижицкий).

Упорядочение заработной платы тесно связано с выполнением программы 1941 года — четвертого года третьей сталинской пятилетки. Вопросам заработной платы должно быть уделено большое внимание. Надо выполнить решения XVIII партийной конференции и XI пленума ВЦСПС и так построить заработную плату, чтобы она действительно являлась важнейшим рычагом в деле повышения производительности труда и была направлена на выполнение и перевыполнение государственного плана.

24 и 25 мая состоялся V пленум дсрпрофсожа, который обсудил вопрос о ходе выполнения решений XVIII партконференции и XI пленума ВЦСПС об организации труда и заработной платы на дороге. На пленуме были вскрыты причины невыполнения этих решений и установлены факты слабой деятельности некоторых профсоюзных организаций. Так, например, Тагильский райком союза (председатель тов. Широков) в течение продолжительного периода совершенно не занимался вопросами организации труда и заработной платы.

Задача хозяйственных руководителей, профсоюзных и партийных организаций ликвидировать недостатки в организации труда и заработной платы, навести порядок в этом важнейшем деле и до конца выполнить решения XVIII партконференции и XI пленума ВЦСПС.

За слаженную работу железнодорожников с клиентурой

★ В БОРЬБЕ ЗА ПЛАН

Металлургический завод имени А. К. Серова долгое время изо дня в день задерживал вагоны под выгрузкой, не укладывался в заданные нормы простоя. План погрузки металла выполнялся с большими трудностями. Дальше так работать было нельзя. Поэтому коллективы рабочих транспортно-ремонтного цеха завода и станции Надеждинск решительно взялись за перестройку работы в начале января этого года.

Начали мы с того, что укомплектовали штат грузчиков, улучшили эстакадное хозяйство, поставили дополнительный кран для погрузки и выгрузки. Кроме того, мы стали помогать друг другу в работе. Если, например, на заводе нет паровоза, чтобы вывезти вагоны, то станция дает свой локомотив и наоборот. Но этим помочь не ограничиваются. Диспетчер завода тов. Боровинский отдал распоряжение подбирать по рожням по роду вагонов и формировать составы строго по Правилам технической эксплуатации.

Составитель станции Надеждинск тов. Курочкин, внедряя метод Ищенко, значительно улучшил работу на самой станции.

С 21 мая коллективы завода и станции перешли на работу по единому технологическому процессу. Таким образом мы добились значительных результатов. Особенно важно здесь отметить постепенное понижение простоя вагонов. В январе простой равнялся 5,5 часа при норме 6 часов, а в мае 5,1 часа.

Погрузка металла в тоннаже с 1 января по 24 мая выполнена на 120 процентов.

Есть у нас и недостатки. Надеждинское отделение в целом плохо еще выполняет план погрузки, в отдельные дни не выполняет норм простоя вагонов. Да и завод не всегда справляется с плановым заданием. Главное заключается в том, что мы еще не сумели добиться согласованности в работе между движением, паровозниками, вагонниками и путейцами. Такая же несогласованность имеется и между цехами и агрегатами завода.

Руководство отделения (начальник тов. Канделинский) и завода (начальник тов. Драчиков) должны на основе нашего, пусть пока небольшого, опыта построить работу так, чтобы обеспечить выполнение и перевыполнение государственного плана.

ЕЖОВ — начальник станции Надеждинск.

ГЕЛЬФАНД — начальник транспортно-ремонтного цеха завода имени А. К. Серова.



Машинисты депо Надеждинск тт. ОРЛОВ Г. Я. (слева) и КИРЕЕВ А. М. по-лунински ухаживают за своими паровозами, добиваются большой экономии топлива. Фото В. Лежнина.

Досрочно выполним полугодовую программу

В результате соревнования между сменами, а также соревнования станционных работников с клиентурой, месячный план погрузки станции Ревда выполнялся по вагонам 26 мая; по тоннажу на это число выполнение составило 136 процентов.

Наш основной клиент Средьуралмедьзавод, обязавшись досрочно выполнить полугодовую программу, уже на 27 мая получил вагонов на 19 процентов больше, чем следовало ему получить по майскому плану. Таким образом, станция неплохо обеспечивает работу завода.

Установление деловых отношений с заводскими железнодорожниками, взаимопонимание и взаимопомощь, пожалуй, основное, что обеспечило успех. Думается, что эта производственная дружба будет крепнуть и дальше.

Прекрасно работали и передовые наши стахановцы. Систематически перевыполняется план погрузки сменами дежурных по станции тт. Никулина и Чукулова. Составители поездов тт. И. Козырин, В. Козырин, Мамонов, Горланов перевыполняют задания по формированию и расформированию поездов. Слаженно со своей сменной, недопуская брака, работает весовщик тов. Анисимова. Весовщик пакгауза тов. Мосунов добился, что в конце отчетных суток у него не остается ни одного вагона под сортировкой. Образцово работают на раскредитовании грузо-

вых документов товарные кассиры тт. Смирных и Корасева. Такси-ровщик тов. Китаева четко и быстро оформляет документы.

Не добились пока еще нормального простоя вагонов под грузовыми операциями. Простой завышен. Но в этом немалая доля вины диспетчеров Свердловского отделения. Многие из них, например, тов. Зонов, часами держат паровозы на станциях Подволошная и Капралово. Особенно возмутительно, когда задерживаются вагоны сборных поездов.

Учитывая, что предприятия черной и цветной металлургии, в том числе и Средьуралмедьзавод, по призыву дзержинцев, взялись досрочно выполнить полугодовой план, мы, железнодорожники, обязаны обеспечить сверхплановые перевозки и дать возможность клиентам справиться со своими обязанностями.

Хорошо работая в мае, не сдавая темпов в июне месяце, коллектив станции Ревда имеет все возможности ликвидировать недогруз, который имелся в первые 4 месяца года.

В налаживании работы по досрочному выполнению полугодового плана нам должны помочь руководители дороги и отделения, а также диспетчерский коллектив.

ШЕСТАКОВ — начальник станции Ревда.
ШИПУЛИН — зам. начальника по грузовой работе.

ПЕРЕДОВАЯ СМЕНА

Смена дежурного по станции Дружинино тов. Бартова 26 мая добилась высоких показателей: снизила парк вагонов, сдала на Казанскую дорогу один поезд сверх нормы.

По-стахановски работали стар-

шие и младшие стрелочники тт. Аверина, Завьялова, Шашмурина, Лубов, Болдырев и Малыгин, составители Кусков и Барабанов, выполнившие свое задание на 180 процентов.

А. ЧЕРЕДНИЧЕНКО.

★ ЧАСЫ И МИНУТЫ

Уже неоднократно указывалось, как на ценную инициативу, на почин тюменских машинистов — водить поезда без дополнительного набора воды на некоторых оставочных пунктах. Эта инициатива, дающая большой экономический эффект, открывает новые резервы в ускорении продвижения поездов.

На первый взгляд кажется, что сокращение десятиминутной стоянки в пунктах набора воды само по себе незначительно. Но это только на первый взгляд. На самом же деле минуты превращаются в часы и в итоге имеют большое значение.

Вот пример. 22 мая машинист Тюменского депо тов. Глазырин, следуя с поездом № 980 по участку Поклевская — Тюмень, отказался от 10-минутной стоянки для набора воды на станции Кармак. Таким образом он сэкономил отделению 768 вагоно-часов. Безостановочное следование поезда через станцию Кармак дало возможность диспетчеру привести его на конечный пункт ранее расписания на 2 час. 17 мин., а идущий вслед за ним поезд № 982 — на 1 час 05 мин.

Машинист тов. Белов, в этот же день также проследовавший мимо одного из пунктов набора воды, прибыл на станцию Тюмень на 1 час 10 минут ранее расписания.

Вот каким образом минуты, превращаясь в часы, играют большую роль в ускорении движения поездов.

А. АНДРЕЕВ — диспетчер-анализатор.

НАШЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВО

Развертывая социалистическое соревнование, коллектив литейного цеха Егоршинского депо показывает образцы в работе. Агрельский план по литью перевыполнен. План в мае выполнен досрочно.

Наши формовщики - стахановцы тт. Смирнягин А., Умнов Ф., Фадеев С., вагранщик Корепанов, обрубщик Потасуева и другие сменную норму выполняют от 300 до 400 проц.

Предложение металлургов передового завода имени Орджоникидзе вооруживает нас на борьбу за новые успехи. Мы включились в соревнование за досрочное выполнение полугодовой программы. Берем обязательство выполнить полугодовой план к 20 июня и полностью обеспечить паровозы запасными частями.

С. СОКОЛОВ — мастер цеха.

V ПЛЕНУМ ДОРПРОФСОЖА

24 — 25 мая проходил V пленум дорпрофсожа. Пленум обсудил вопросы: о ходе выполнения решений XVIII Всесоюзной партконференции и XI Пленума ВЦСПС об организации труда и зарплаты на дороге; об организации и руководстве соревнованием местными Тюменского депо и станции Свердловск-сортировочная; о выполнении профбюджета и бюджета соцстраха за 1940 г. и утверждении бюджета на 1941 г.

Пленум принял по всем этим вопросам соответствующие решения. Ниже печатаются выступления участников пленума.

Пленум принял по всем этим вопросам соответствующие решения. Ниже печатаются выступления участников пленума.

Всемерно развивать стахановское движение

(Из выступления председателя месткома депо Тюмень тов. КОЗЛОВА).

XVIII Всесоюзная партийная конференция особенно подчеркнула, что «необходимо всемерно развивать стахановское движение, направляя инициативу стахановцев на повышение производительности труда, на разрешение важнейших вопросов производства, на подтягивание отстающих участков производства». Выполняя решения XVIII партконференции и XI Пленума ВЦСПС, профсоюзная организация вопросы руководства соревнованием и развитии стахановского движения поставила в центр внимания. Местный комитет в своей практической работе опирается на многочисленный профсоюзный актив. Массовая работа профсоюзной организации подчинена основному — борьбе за повышение производительности труда, наведение чистоты и порядка в депо, за рентабельность предприятия.

Успех соревнования во многом зависит от его организации. Перед тем, как провести заключение новых групповых и индивидуальных договоров, местком регулярно собирает профгруппы, знакомит их с очередными задачами, подводит итоги выполнения взятых обязательств. Содержание социалистических обязательств стало более конкретным. Основное содержание договоров отражает стремление всего коллектива нашего депо неустанно бороться за повышение производительности труда, улучшение качества выпускаемой продукции, наведение чистоты и порядка в цехе, образцовое содержание инструмента, экономное использование смазочного и обтирочного материала и т. д.

Местный комитет широко применяет организацию сменного соревнования. Одна смена берет на себя конкретные обязательства и вызывает другую смену одного из цехов. Сразу же после работы подводятся результаты и заносятся на доску показателей. Гласность соревнования имеет большое значение в деле подтягивания отстающих до уровня передовиков.

Мы имеем десятки профсоюзных активистов, которые на своем личном примере показывают образцы в борьбе за высокую производительность труда. Взять к примеру тов. Курочкина — председателя цехкома заготовительного цеха. Он в отдельные дни выполняет задание на 1000

—1400 проц. Его примеру следует тов. Емельянов — председатель цехкома механического цеха. Работая на двух станках, он выполняет норму от 500 до 1000 проц. Профсоюзный организатор слесарь тов. Березин на изготовлении тисов и зубил для пневматических молотков выполняет сменное задание от 900—1200 проц. В феврале производственную программу он выполнил на 423 проц.

Проверка социалистических договоров имеет исключительное важное значение. Проверка помогает в подтягивании отстающих и в передаче опыта передовых рабочих. Недавно в механическом цехе по просьбе месткома стахановец тов. Воронов прочитал две лекции: «Как я добился 300—400 процентов выполнения нормы» и «Мой опыт работы на двух станках». Эти лекции способствовали тому, что в цехе выросли новые многостаночники тт. Емельянов, Кузминых, Ушаков и др.

В результате того, что партийная и профсоюзная организации стали более конкретно руководить соревнованием и развитием стахановского движения, в депо значительно выросло количество стахановцев и ударников. Мы имеем 29 паровозов, бригады которых работают по методу машиниста тов. Лунина. Благодаря лунинскому уходу за паровозами, значительно улучшилось их состояние. Ценную инициативу проявил машинист тов. Велижанин. Она заключается в том, что при постановке паровоза на промывку ремонт производится силами двух паровозных бригад. Машинист тов. Куликов, благодаря применению метода тов. Лунина, довел пробег паровоза до 73960 километров.

В депо мы имеем большой рост хозрасчетных паровозов. С января этого года бригады хозрасчетных паровозов добились значительной экономии средств. Только в апреле экономия составляет 15.804 рубля. Хорошие результаты имеют машинисты-хозрасчетники тт. Ваганов, Залесский, Епифанов и др.

Профсоюзная организация всемерно поддерживает инициативу передовых машинистов за внедрение лунинского метода, экономии топлива, вождение тяжеловесных составов с перевыполнением технических скоростей.

Конкретно руководить соревнованием

Социалистическое соревнование и стахановское движение играют огромную роль в выполнении производственной программы. В связи с этим вопрос о руководстве соревнованием приобретает исключительное важное значение. За последнее время наша профсоюзная организация этому вопросу уделяет большое внимание.

Когда мы стали глубже заниматься этим вопросом, то столкнулись с таким фактом. Мастер среднего и капитального ремонта тов. Баев не способствовал созданию условий для высокопроизводительной работы коллектива цеха. Местком добился снятия его с занимаемого поста. После того, как мастером стал тов. Шукин,

положение во многом изменилось. Профсоюзная организация помогла мастеру организовать подлинное соревнование. И вот результат — программа по среднему ремонту в апреле выполнена на 100,9 проц., по капитальному — на 104 проц., по оборудованию тормозов — на 104 проц.

Хорошо руководит соревнованием мастер колесного цеха тов. Корелин. Не случайно поэтому, что коллектив этого цеха добился досрочного выполнения апрельского плана.

Ликвидировать уравниловку в оплате труда

(Из выступления председателя месткома ст. Кунара тов. МАЛЫШЕВОЙ)

В решениях XVIII партийной конференции говорится о том, что необходимо ликвидировать гнидую практику уравниловки в области заработной платы. Большое внимание этому вопросу уделит и XI пленум ВЦСПС. Но надо сказать, что Егоршинский райком союза не сделал для себя вывода из решений XVIII партконференции, не перестроил свою работу в соответствии с указанием XI пленума ВЦСПС.

Райком союза вопросам заработной платы на линейных станциях уделяет очень мало внимания. Это можно показать на примере нашей станции. У нас составительские бригады получают одинаковую зарплату независимо от того, что одна бригада работает хорошо, а другая плохо. Руководители станции до сих пор не решили вопрос о переводе составителей на сдельную оплату труда, что будет безусловно являться стимулом в деле повышения производительности труда. Тут требуется конкретная помощь со стороны райкома союза, ибо начальник станции ничего не делает в разрешении этого вопроса.

Такое же положение и на околотке дистанции пути. Имеются нормы, которые были введены еще с 1935 года, но до сих пор остаются не пересмотренными. Есть несоответствия в оплате путевых обходчиков и ремонтных рабочих. Процветает уравниловка и в оплате труда счетных работников дистанции пути. Есть такие примеры, когда недавно принятый счетный работник получает столько же, сколько и тот, кто проработал десятки лет. Вообще же табельщикам и счетным работникам не уделяется должное внимание.

Райком союза должен оказывать конкретную помощь в наведении порядка в оплате труда и ликвидации уравниловки.



Экзамен в школе медицинских сестер доркома РОКК. На переднем плане: СЮТКИНА Л. М. (студентка строительного техникума НКПС); слева — председатель комиссии тов. ФЕДОРОВ Г. П.; справа — тов. БРИЛЬ У. В. (студент строительного техникума НКПС) и хирург железнодорожной больницы тов. ДЕМИДОВИЧ И. П. Фото В. Лежнина.

ВЕСЕННИЕ ИСПЫТАНИЯ В ШКОЛАХ

В ШКОЛЕ № 3

Хорошо подготовленным пришел на испытание десятый класс железнодорожной школы № 3. Первое же испытание дало блестящий результат. Уверенно, четко, живо отвечали ребята на вопросы по литературе. Давали подробные, исчерпывающие ответы, умело иллюстрируя их цитатами из художественных произведений классиков и советских писателей.

Особенно хорошо ответили Федосина Шура, Гончаров Дима и Барняков. Шура Федосина — дочь путеобходчика, с 5-го класса она учится в этой школе. Все шесть лет она считается одной из лучших учениц школы — комсомол

ка, хорошая общественница, настоящий товарищ. И в классе, и в школе она пользуется большим авторитетом и любовью всех ребят. Во время подготовки к испытаниям она много работала, тщательно готовилась и помогала своим товарищам.

Десятый класс хорошо занимался весь год. Результатом этой серьезной плодотворной работы являются замечательные показатели, которые класс дал на испытаниях.

На устном зачете по литературе класс не получил ни одной плохой оценки: 8 «отлично», 11 «хорошо» и 6 «посредственно».

Е. НЕЧАЕВА.

ХОРОШАЯ ПОДГОТОВКА

С начала экзаменов в Свердловской школе № 5 прошло шесть письменных и восемь устных испытаний. Они показали хорошую подготовку учащихся. 20 учеников 5-го класса «а» выполнили письменную работу по арифметике на «отлично». На устных испытаниях по этому же предмету отличные оценки получили 17 учащихся. В 6-м классе «б» хорошо прошли испытания по биологии.

Седьмые классы школы № 5 тоже неплохо держат экзамены.

Всего за эти дни выставлено 422 оценки, из них 69 проц. — высших.

ПРОСТОКИШИНА — учительница школы № 5.

НЕ СНИЖАТЬ ПОКАЗАТЕЛИ

Успешно начались экзамены в средней школе № 61 станции Богданович. В первый день отличные знания по литературе показали учащиеся 10 класса. Хорошо прошли испытания по географии и математике в 6 «д» и 5 «в» классах.

Третий день испытаний прошел менее успешно. В отдельных классах было много плохих оценок. Педагогический коллектив обсудил итоги этого дня и принял все меры к тому, чтобы в оставшиеся дни повысить общие показатели по школе.

МИНАЕВ — работник школы № 61.

ПОВЫШЕННЫЕ ОЦЕНКИ

В четвертом классе школы № 4 (Свердловск) сегодня последний день испытаний. Учащиеся сдают географию. К карте выходит ученик Коля Шлыков. Он очень подробно, ясно рассказывает о добыче каменного угля в Донбассе, о значении Ферганского канала. Затем он показывает на карте места основных разработок глауберовой соли в СССР. На все дополнительные вопросы ученик ответил без затруднений и заслуженно получил отличную оценку.

На «отлично» сдали испытания по географии учащиеся Черепанова, Столбов, Шорохов и другие.

Из 36 человек, державших экзамены по географии, 10 получили «отлично», 12 — «хорошо» и

остальные «посредственно». Плохих оценок нет.

Экзамены в школе № 2 (Свердловск) проходят организованно, по-деловому. Учащиеся глубоко изучили пройденный материал. В десятом классе испытания по литературе и алгебре (устные и письменные) прошли без одной плохой отметки. Особенно хорошо написали сочинения учащиеся Шахматов и Ефремов; отличные ответы давали Семечкина, Бойкова, Бахтияров.

В 5-м классе «а» из 18 учащихся, сдававших экзамены по русскому языку, 13 получили отличные оценки.

ПАРОВОЗНОЕ ХОЗЯЙСТВО

Организация ремонта паровозов

Долгое время в депо Надеждинск процент больных паровозов значительно превышал норму. Еще в январе, да и в феврале каждый паровоз простоял в большой промывке в среднем 30—37 часов вместо 24, а в малой 16—18 часов при норме 14. Затем простой паровозов в промывках стал сокращаться и особенно заметно — в апреле. При большой промывке он был доведен до 21 часа, а при малой до 12 часов. Судя по всему, в мае положение должно еще более улучшиться.

Сокращения простоев паровозов в депо добились в результате строгого соблюдения технологического процесса и улучшения организации труда. Особое внимание в данном случае обращается на выполнение указания наркома по вопросу о взаимозаменяемости деталей.

Большую роль сыграло и составление плана работы и графика постановки паровозов на ремонт. Так, например, в конце апреля заместитель начальника депо тов. Волков составил на май, помимо графика, план ремонта, он определил объем этого ремонта, учел сколько и каких деталей нужно изготовить в запас и затем ознакомил с этим планом каждый цех депо.

Кроме того, ежедневно перед постановкой паровоза в ремонт за полчаса до начала работы, а иногда и накануне этого дня тов. Волков проводит планерки с мастерами и бригадами при участии рабочих. На планерках устанавливается срок выхода паровоза из ремонта, объем работы, дается определенное количество часов на ремонт каждого объекта, налаживается полная согласованность в работе комплексников с токарями, автоматчиками.

Имея месячный график, в депо заранее готовятся к постановке на ремонт того или иного локомотива и заготавливают необходимые детали. Если раньше при постановке паровоза на канаву мастера не знали с чего начинать и только после расхоложивания машины выясняли, что нужно делать, то теперь все ясно заранее, ни одна минута рабочего времени не пропадает. Все подчиняется плану.

Немало помогают комплексникам в снижении простоев локомотивов на промывках и паровозные бригады. Например, в апреле и мае более 50 бригад применяли в своей работе лунинский метод и активно участвовали в ремонте паровозов.

В депо было проведено техническое совещание командного состава с участием стахановцев, на котором обсудили вопрос о выполнении графика ремонта и организации технологического процесса, внесли несколько новых предложений, направленных на снижение простоев паровозов на промывках.

Улучшая технологический процесс, укрепляя организацию труда, учитывая все то положительное, что уже достигнуто, коллектив депо Надеждинск организует техническое соревнование за встречу Всесоюзного железнодорожника.

ИЗМАЙЛОВ — секретарь депо Надеждинск.

За пробег в сорок тысяч километров

Как известно, тот или иной пробег паровоза зависит от состояния проката бандажей. Этим определяется и постановка его в подемочный ремонт.

В депо Свердловск-сортировочная многие паровозы имеют пробег до 25 тысяч, а некоторые даже до 15 тысяч километров. Норма в 35 тысяч километров не выдерживается.

Низкий пробег паровозного парка отрицательно сказывается на работе депо. Преждевременный износ бандажей вызывает частые простои паровозов и большие затраты на ремонт. Только за один первый квартал текущего года на подемочный ремонт было израсходовано 109 тысяч рублей сверх плана.

Почему это происходит?

До последнего времени в депо мало уделяли внимания поискам и устранению причин, пацками отставляя в ремонт паровозы с большим прокатом.

Основной причиной быстрой изнашиваемости бандажей, как оказалось, является неудовлетворительный уход за паровозом. Качество ремонта, состояние пути, твердость бандажей и ряд др. в некоторой мере влияют, конечно, на увеличение проката, но главное, что повлияло на преждевременный износ бандажей у паровозов депо Свердловск-сортировочная, это все же допущение паровозными бригадами буксования и подкальзывания. Вот в чем кроется главная причина.

В последние дни среди паровозных бригад депо развигывается соревнование за увеличение пробега до 40 тысяч километров между подемками. Одним из инициаторов этого соревнования является машинист тов. Наймушин со

своим напарником тов. Носовым. Образцово ухаживая за паровозом, тов. Наймушин довел уже пробег его до 24 тысяч километров при прокате в 3 мм. Широко используя в своей работе лунинский метод, он применяет на паровозе профильные тормозные колодки, наваренные чугуном. Колодки эти, стирая бандаж равномерно по всему кругу катания, уменьшают глубину проката.

Примеру тов. Наймушина последовали машинисты тт. Уваров, Симаков, Лобанов и др.

Машинист Лобанов предложил врезать в тормозные колодки обломки наждачных кругов. Это даст возможность еще больше снизить прокат бандажей и увеличить таким образом пробег паровоза.

Но мало лишь приветствовать инициативу и соревнование сорокатысячников, надо им практически помочь и создать условия для достижения цели. К сожалению, приходится сталкиваться с таким фактом, что в депо нет профильных колодок, нет электродов для наварки их. Это очень серьезное препятствие сорокатысячникам. Необходимо сейчас же создать переходящий запас профильных колодок на каждом паровозе. Кроме того, нужно реализовать ценное предложение машиниста паровоза депо Красный Лиган тов. Шумилова, касающееся изменения конструкции песочницы. Песочница на паровозе тов. Шумилова имеет значительное преимущество перед существующими и немало способствует увеличению пробега.

Н. СИМЧЕНКО — инженер по ремонту паровозов депо Свердловск-сортировочная.

ИДУТ С ПЕРЕВЫПОЛНЕНИЕМ

Депо Кушва (нач. тов. Хивицкий), как передовое, уже несколько месяцев подряд держит переходящее красное знамя дороги. Не плохо работает депо и в мае. План подемочного ремонта кол-

лективов депо за 2 декады месяца выполнен на три четверти.

Рабочие подемочного цеха сумели досрочно выполнить майский план и тем обеспечить лучшую поездную работу.

В политотделе дороги

Больше внимания строительству

26 мая политотдел дороги провел совещание заместителей начальников по политчасти строительных участков Уралстройпути и строительных дистанций Дорогостроя по вопросу о ходе выполнения строительной программы и состоянии политической работы среди строителей.

Из докладов линейных работников и выступлений на совещании, были вскрыты серьезные недостатки в ходе строительства на дороге. Трест Уралстройпуть (начальник тов. Гоценко, его заместитель по политчасти тов. Ковач) сейчас имеет выполнение программы лишь на 23,5 проц. 800 рабочих не выполняют производственных норм. Только в апреле по тресту имелось 114 прогульщиков и нарушителей трудовой дисциплины. Еще не создано нормальных бытовых и производственных условий рабочим. Исключительно плохо организовано снабжение рабочих (начальник стройторгпита тов. Белов). В столовых почти на всех строительных участках кормят плохо и плохо, нет парикмахерских, мало торговых точек и недостаточен ассортимент продуктов и товаров широкого потребления. Большой

недостаток в постельных принадлежностях в общежитиях, нет культурного инвентаря, не наведены чистота и порядок. На многих строительных участках вплоть до второй половины мая была большая задержка выплаты заработной платы. Главный бухгалтер пятого строительного участка тов. Сажин исключительно запутал бухгалтерскую отчетность, не обеспечивает своевременной выдачи зарплаты, а руководство участка тт. Петрицев и Коровин и руководство треста по сей день не побеспокоились сделать из этого соответствующие выводы.

Совещание показало, что заместители по политчасти начальников строительных участков и дистанций совершенно недостаточно ведут политико-массовую работу среди строителей, не руководят социалистическим соревнованием, слабо борются за выполнение плана, не имеют тесного контакта с территориальными парторганизациями, не организуют борьбы за выполнение решений XVIII Всесоюзной партийной конференции.

На многих строительных участках еще сильны антимеханиза-



Токарь депо Надеждинск тов. ПОПОВ Г. И. выполняет задание на 270 проц.

Фото В. Ложина.

За крепкий X здоровый путь

Согласно приказу начальника дороги с 23 мая 10 бригад заняты проверкой состояния пути на 3-й дистанции. Бригадами руководят инженерно-технические работники и ревизоры. К участию в работе бригад привлечены активные общественники, женщины - домохозяйки.

Задача бригад — вскрыть действительное состояние пути на дистанции, проверить кривые, промерять зазоры и т. д. В течение двух дней при внимательном осмотре бригады вскрыли большие недостатки. В частности, подмечены большие отступления от шаблона и уровня на 5-м околотке дистанции, где дорожным мастером тов. Фомин.

Подмечая те или иные недостатки, участники проверки составляют мероприятия по устранению ненормальностей, указывают сроки их устранения и назначают конкретных исполнителей.

МАРАКУЛИН — заместитель начальника дистанции по политчасти.

Повысить качество ремонта вагонов

Согласно Правил технической эксплуатации вагонный мастер обязан следить за исправностью подвижного состава и своевременно производить ремонт в определенных пределах, а в случае необходимости сообщать о ремонте на пункты осмотра. Этот параграф Правил повседневно нарушается как вагонными мастерами, так и работниками пункта технического осмотра. Особенно не обращают внимания в данном случае на предупредительный ремонт. Приведу несколько примеров.

15 мая из-под разгрузки на заводе имени Серова кольцевой маршрут № 9071 был выведен на станцию Надеждинск. Осмотрев весь состав еще на заводе, я обнаружил несколько неисправностей и заявил об этом старшему осмотрику вагонов станции Надеждинск. До отправления маршрута оставалось полтора часа. За это время можно было произвести некоторый ремонт. В частности, требовалось приделать две петли у люков вагона № 1129477, а также заменить буферный стакан, у которого было сломано одно ухо.

Вагонный мастер ответил:

— Электроприварку мы сделать не можем, стакан заменять не будем. По инструкции буфер может следовать дальше.

Тогда я предложил приделать верхние застезки у обонх лобовых дверей вагона № 1549247.

— Нет застезек, — сказал вагонный мастер. — Ремонтировать не будем...

Подобным образом он отказался от ремонта и некоторых других вагонов. Такое бесхозяйственное отношение к подвижному составу способствует преждевременному выходу вагонов из строя. Тем более, что это не единичный случай; такие факты имели место и на других станциях нашей дороги.

В связи с этим возникает и еще один вопрос. Речь идет о бережном отношении к подвижному составу в пути его следования под выгрузкой и погрузкой. Очень часто после того, как выгрузка закончена, вагоны не очищаются окончательно. Между тем засоренность их приводит к преждевременному износу ходовых частей.

А. В. СОБОЛЕВ — начальник кольцевого маршрута.

торские настроения. На строительном участке, где начальник тов. Ворожев и заместитель по политчасти тов. Лагуненко, совершенно не используются механизмы. А на участке, где начальник тов. Воронков и заместитель по политчасти тов. Стариков, производственная мощность экскаваторов используется лишь на 55 проц. Нет должной борьбы за внедрение и использование механизмов на производстве и со стороны треста.

Трест Уралстройпуть соревнуется с Сибирским строительномонтажным трестом. Однако на совещании очень мало говорили о ходе этого соревнования и разрывании социалистического соревнования между коллективами строительных участков, дистанций и строительных поездов.

На дороге есть много стахановцев-строителей, применяющих передовые методы на производстве и показывающих высокие образцы производительности труда. Комсомольская бригада землекопача тов. Медякина на 3 строительном участке на разгрузке шлака работает по-стахановски и постоянно перевыполняет производственные нормы. Хорошие показатели имеет и бригада плотников тов. Копысова. Показывает образцы в работе и бригада тов. Царькова (стройпоезд № 14).

Однако должно массового разворота социалистического соревнования среди строителей нет. Большая доля вины за это лежит и на профсоюзных организациях, о работе которых почти совершенно не шло речи на совещании.

Масштабы строительных работ на дороге требуют немедленного исправления всех этих недостатков. Руководство дороги и политотделы оказывают большую помощь строителям. На строительные участки сейчас послано более 30 человек хозяйственно-политических работников дороги и отделений по оказанию практической помощи на месте. Долг и обязанность строителей нашей дороги мобилизовать все силы на выполнение и перевыполнение строительной программы.

Совещание в политотделе дороги вскрыло все причины плохой работы строительных организаций, подняло на принципиальную высоту необходимость борьбы за план, за выполнение решений XVIII партконференции. Совещание указало на ошибки и недостатки хозяйственных и политических руководителей производственных участков и наметило ряд конкретных практических мероприятий, направленных на подъем производительности и политической активности среди строителей.

Обзор иностранных телеграмм

ВОЙНА В ЕВРОПЕ, АФРИКЕ И АЗИИ

Действия германской авиации над Англией и английской над Германией носили ограниченный характер. Агентство Рейтер указывает, что Лондон не подвергался бомбардировкам уже 16 ночей подряд. В сводке германского командования сообщается, что в ночь на 28 мая германская авиация предприняла налеты на портовые сооружения юго-западного и южного побережья Англии. В эту же ночь, передает агентство Рейтер, английские военно-воздушные силы предприняли налет на промышленные объекты в Кельне, а также на доки в Булони и германский аэродром вблизи Кана (Франция).

Военные действия в бассейне Средиземного моря, в которых участвуют сухопутные, воздушные и морские силы воюющих сторон, принимают все более широкий размах. Вот уже 9 дней длится ожесточенная борьба на острове Крит. По германским сведениям, германские горные части после упорных сражений заняли город Кания (западная часть острова). В настоящее время бои идут к востоку от Кании, южнее бухты Суды.

Английский флот, сообщает агентство Юнайтед Пресс, уничтожает почти каждое судно, пытающееся высадить на Крите германские подкрепления. После наступления темноты английские корабли обстреливают германские воздушные десанты, прибывающие на остров.

За последнее время начали принимать участие в военных операциях, развертывающихся в Средиземном море, английские подводные лодки, которые, по сообщению агентства Рейтер, потопили несколько итальянских судов, перебрасывавших в Ливию войска и боеприпасы.

В Северной Африке в районе Соллума германско-итальянские части снова пересекли египетскую границу и продвинулись на несколько миль в восточном направлении. Агентство Рейтер сообщает, что англичане задержали наступающие германско-итальянские части южнее Соллума. Бой в настоящее время происходит на фронте протяжением 60 километров. Германская атака, продолжает агентство, повидимому, не носит характера общего наступления на Египет. Своим наступлением немцы, очевидно, хотят отбить у англичан выгодные позиции у горного перехода, представляющие удобный исходный рубеж для систематических вылазок.

В Абиссинии в районе озер английские части завершают операции по очистке местности от итальянских войск. В других секторах абиссинского фронта сильные дожди временно препятствуют развитию военных действий. В сводке итальянского командования сообщается, что в области Амхара итальянский гарнизон, осадженный в течение долгого времени, отклонил предложение о сдаче.

В Ираке военные действия развертываются попрежнему в районе Басры и между Рутбой и Рамади. Иракские войска, говорится в сводке иракского командования, атаковали в районе Басры английский воинский лагерь. В районе между Рутбой и Рамади произошло столкновение между английскими войсками и иракскими бронечастями. В районе Хаббани военные действия затруднены из-за наводнения. По сообщению агентства Гавас-Офи, уровень воды в реке Евфрат продолжает подниматься. Аэродром в Хаббани окружен водой и находится в опасности. Английская авиация бомбардировала аэродром в Мосуле. Кроме того, бомбардировке подвергся ряд иракских районов, особенно на севере страны, а также лагерь Рашид. Иракская авиация совершила налет на Хаббани и Синельдебан.

СОРЕВНОВАНИЕ ШКОЛ ФЗО

На днях 325 учащихся и мастеров школы ФЗО № 29 (станция Свердловск-сортировочная) обратились ко всем учащимся, мастерам и руководителям школ ФЗО железнодорожного строительства с призывом организовать социалистическое соревнование на лучшую школу.

Свердловцы добились известных успехов в производственном обучении. Учащиеся тт. Калугин, Носов, Сибирцев, Колпаков, Шелковкин, Кондратьев и другие отлично овладевают производственной квалификацией, стахановскими методами труда. Ученики - каменщики производят сложную кладку здания, выполняя работу каменщиков 5-го разряда. Ученики-плотники работают по 4-5-му разряду.

В своем обращении учащиеся школы № 29 предложили следующие условия соревнования: учиться на «хорошо» и «отлично», работать по стахановски, полностью выполнять план производственного обучения; бережно относиться к инструменту и оборудованию; экономно расходовать материалы; соблюдать образцовую чистоту и порядок на рабочем месте; быть аккуратными, опрятными, вежливыми, уважать труд мастеров и обслуживающего персонала.

Мастера и руководящий персонал школы обязались образцово вести производственное и теоретическое обучение, помогать отстающим ученикам.

Весь коллектив школы дал обязательство отлично организовать военно-физкультурную подготовку. Каждый учащийся должен сдать нормы на оборонные значки ГТО, ПВХО и ГСО.

НКПС одобрил инициативу коллектива школы ФЗО № 29. Для руководства социалистическим соревнованием школ ФЗО железнодорожного строительства создано жюри. Установлены три переходящих красных знамени НКПС, которые будут присуждаться лучшим школам.

Первый выпуск

26 мая в клубе имени А. А. Андреева состоялся вечер выпускников школы ФЗО № 27. Впервые школа выпустила группу молодых рабочих — составителей поездов.

Выпускников приветствовал директор школы тов. Лебедев. С докладом об итогах учебного периода выступил старший мастер тов. Мураховский.

— В результате экзаменов, — сказал он, — мы имеем 85 отличников; 50 человек сдали испытания на «хорошо» и 10 — на «посредственно». Руководители школ надеются, что учащиеся сумеют умело применить на практике полученные знания.

Учащиеся единодушно приняли приветственные телеграммы товарищу И. В. Сталину и наркому тов. Л. М. Кагановичу. Они обещают работать только по-стахановски, применяя метод лучших составителей поездов тт. Ищенко и Краснова.

В своем выступлении ученик Горюцкий говорил:

— Приехав сюда, многие из нас впервые увидели железную дорогу. А вот теперь через четыре месяца мы не только получили ясное представление о транспорте, но и сами будем участвовать в его работе.

Из близлежащих деревень на вечер приехали многие родители учеников. Все они благодарны за заботу о их сыновьях. Родитель тов. Калугин сказал немногословно, но выразительно:

— Я благодарю партию и правительство за то, что моему сыну дали знания и квалификацию.

Директор школы тов. Лебедев зачитал приказ начальника дороги тов. Лубенского о премировании лучших учеников и преподавателей. Затем началась выдача похвальных грамот за отличные успехи в учебе.

Похвальные грамоты выданы семидесяти учащимся. Все выпускники горят желанием скорее приступить к работе на транспорте.

К. СЕДОВА.



Гастроль Московского центрального театра транспорта. Артистка ПОТОЦКАЯ И. А. в роли Машеньки из одноименной пьесы А. Афиногенова.

НАВЕСТИ ЧИСТОТУ И ПОРЯДОК В ПРИГОРОДНЫХ ПОЕЗДАХ

В пригородных поездах, курсирующих из Свердловска в Ревду и Кузино, нет надеждающей чистоты и порядка.

В вагонах этих поездов спущены зимние рамы, но наружные как следует не чистятся, не промываются. В вагонах пассажиры курят. Проводники и кондукторы не принимают против курильщиков действенных мер.

В Кузинском поезде ездит немало рабочих. В грязной спецовке они вваливаются в вагон, цапают сидения и костюмы пассажиров-соседей. Раньше для рабочих был специальный вагон, теперь почему-то его нет. А следовало бы иметь.

Вагон матери и ребенка кузинского поезда не имеет воды. В вагоне нет никакой посуды. Это крайне неудобно для едущих.

Свердловское пассажирское отделение и его начальник тов. Фадеев должны, наконец, навести чистоту и порядок в пригородных поездах.

Н. И. МЕДВЕДЕВ.

ГОСЦИРК
СЕГОДНЯ И ЕЖЕДНЕВНО БОЛЬШОЕ ПРЕДСТАВЛЕНИЕ
в 3 отделениях.
Начало в 8 часов 30 мин. веч.

ЛЕОПАРДЫ

Засл. артист РСФСР орлепосолец **А. И. АЛЕКСАНДРОВ** (ФЕДОТОВ)

Дом культуры имени А. А. Андреева

„МАШЕНЬКА“

Московский центральный театр транспорта дал свой новый спектакль на сцене Свердловского Дома культуры железнодорожников — пьесу А. Афиногенова «Машенька».

Тема пьесы — чуткое внимательное воспитание подрастающего поколения.

...Профессор Окаемов, зарывшись в ученые труды, незаметно для себя забыл о воспитании своих детей, «потерял» семью и почувствовал это очень поздно, оставшись одиноким человеком.

Врач Павел Туманский, поставивший себя с сыном на «товарищескую» ногу, воспитывает на деле лодыря и пошляка. Сын знает об ухаживаниях отца, о назначаемых свиданиях и умело использует это. «Они тридцатку, старик! Видала?...» — обращается он к Машеньке.

Витя Туманский воспитан так, что чистое товарищеское письмо, полное дружбы, полученное от одноклассницы Машеньки он разглашает среди школьных товарищей, хватаясь им, как очередной «победой».

Хорошо в пьесе показано и раскрыто театром первое увлечение девочки, начинающей чувствовать себя взрослой. Такова любовь Машеньки к геологу Леониду Борисовичу (артист Хохряков). Умело показан в спектакле образ советского педагога — воспитателя в лице Нины Александровны (артистка Студнева). И, наконец, замечательно то, что коллектив учащихся — комсомольцы Леля, Сеня, Галя (артисты Зусман, Степанов, Скороходова) не стоят в стороне от жизни школьника. Этим показана большая возмужающая сила товарищества, сотрудничества школьников. Эта сила составляет профессора Окаевова переосмыслить расписание своего рабочего дня и найти время для проведения бесед и чтения лекций для школьников.

Необходимо совершенно особо остановиться на создании этого об-

раза артистом театра М. П. Малининым, который сумел жизненно, правдиво передать тончайшие моменты и переживания профессора Окаевова. В начале это черствый, сухой ученый, привыкший к тишине, боящийся детского крика, детектого тона, старик. Но вот пробуждается интерес: «А что разве у вас в классе любят Диккенса?» «И постепенно в кабинет ученого вливается солнечная, теплая, радостная действительность».

Сильно, правдиво переживает Окаевова «потерю» внучки, ушедшей к матери, тревожно прислушивается он к каждому звонку в надежде на возвращение Машки. И Машки вернулась так же неожиданно, как и ушла.

Артистка Потоцкая А. И. очень хорошо поняла и раскрыла в своем творчестве психологию подростка Машеньки, нарисовав своеобразными мзками запоминающееся, простое и вместе с тем правдивое лицо школьницы, со всеми нехитрыми интересами, жаждой жизни, желанием скорее вырасти большой.

Заслуженная артистка РСФСР Минаева создала в тонах фольклорной теплоты образ няни и домработницы Моти. Искренне провела роль матери Машки артистка Т. А. Дуровская, несмотря на то, что у автора эта роль драматургически несколько недоразвита.

Театр, серьезно поработав, поставил нужный впечатляющий спектакль. Неудивительно, что после этого в зрительном зале можно было слышать: «этот спектакль нужно всем родителям посмотреть, пусть увидят, в чем наши недостатки».

Заслуженный деятель искусств Н. В. Петров и художник М. П. Малинин разрешили спектакль целиком и подлинно реалистически.

Д. А. АЛЕКСАНДРОВ — художественный руководитель Дома культуры.

Радио в поезде

Работники Свердловского пассажирского отделения освоили массовый выпуск новых поездных радиоузлов, разработанных по предложению тов. В. Сычева.

Новая конструкция узла позволяет сократить время постройки радиоузла и освобождает от применения дорогостоящих дефицитных материалов (аккумуляторных батарей, анода, накала, зарядного и разрядного устройств). Экономический эффект при постройке каждого радиоузла составляет 5—6 тыс. рублей.

Смонтированный и пущенный в пробную эксплуатацию радио-узел показал прекрасные качества. К 5 июня бригада в составе тт.

Дяденко, Яровикова, Ананыина, Мартынова заканчивает установку второго такого радио-узла на одном из поездов.

Пассажиры поезда Свердловск — Москва будут постоянно находиться в курсе событий страны и за рубежом, ознакомятся с маршрутом, по которому они едут, будут слушать концерты и другие радио-передачи.

К концу этого года подвижной состав поезда № 45—46 будет полностью радиофицирован.

Т. АНИСИМОВА.

Ответственный редактор В. К. ХАПУГИН.

Центральный парк культуры и отдыха имени Маяковского

ОТКРЫТИЕ СЕЗОНА 31 мая в 8 ч. веч. ОТКРЫТИЕ СЕЗОНА В парке: Цирк МЮЗИК-ХОЛЛ

В программе: выступление **МОСКОВСКОГО АКРОБАТИЧЕСКОГО АНСАМБЛЯ ЦДКЖ**

♦♦ в составе 60 человек ♦♦
Начало в 9 час. вечера. Цена билетов от 2 до 6 руб.

В ЭСТРАДНОМ ТЕАТРЕ
Концерт театрализованного джаза под руководством и при участии **МАКСА ЮЖНОГО**
Вход в театр бесплатный.

В парке новые аттракционы. ♦♦♦ Первый раз в Свердловске.

Мотогонки по вертикальной стене
Веломототрикс в воздухе
Велосипед и самолет в воздухе
и другие аттракционы.

Принимаются коллективные заявки. Билеты продаются.

В воскресенье, 1 июня, в цирке Мюзик-холл два представления Московского акробатического ансамбля. Нач. в 1 час дня и в 9 час. вечера. Цена билетов на дневные представления от 1 до 4 руб. Справки по телефону Д1-32-89.