

ПУТЕВКА

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

№ 3 (1996) | Вторник, 7 января 1941 г. | Год издания 8-й | Цена 10 коп.

По-большевистски преодолевать зимние трудности

Дорога вступила в новый год своей работы. Тридцати и сорокаградусными морозами, буранами и метелями положил свое начало январь — первый месяц нового года.

Передовые люди дороги в эти дни, несмотря на трудные условия, мороз и стужу, показали пример высокой дисциплины и большевистской борьбы с зимними трудностями, борьбы за четкость и выполнение наркомовского графика движения поездов. О большевистских делах передовых людей рассказывается сегодня на страницах нашей газеты.

К сожалению, на многих участках дороги командиры и политработники не сумели использовать инициативу и трудовой подъем передовых людей и, наоборот, сами растерялись перед трудностями. В ночь на 4 января на разезде Кривоносский стояли 2 нечетных поезда, а на подходе еще 5 поездов. Причиной такого скопления явилась порча паровоза № 701-37, только что высланного из депо Тюмень. Созданное положение не было столь уж безвыходным. Можно и нужно было, взамен неисправного паровоза, взять паровоз от какого-либо поезда, стоявшего на разезде или на подходе, при его помощи вывести поезд с разезда на участок и таким образом дать возможность двигаться другим поездам. Так именно и предстояло решить эту простую задачу начальнику Тюменского отделения тов. Хухлову и начальнику паровозного отделения тов. Богданову, если бы они интересовались в эту ночь продвижением поездов и знали положение на участке Вагай—Тюмень.

Подобный же факт безответственного отношения к продвижению поездов имел место на другом участке дороги. 5 января дежурный по станции Шувалов Петр Петрович, едва успев принять из Сортировочной поезд № 1201, запросил путь поезду № 1036, не подумав о том, что электровоз для него он должен взять от только что пришедшего поезда. И пока отцепляли, затем прицепляли электровоз к другому составу, а поездная бригада принимала этот состав — перегон пустовал около 50 минут. Движение поездов на участке Свердловск-Сортировочная—Шувалов все это время было прервано.

Оба эти примера свидетельствуют не только о растерянности и безответственности отдельных командиров линии, но также и о том, что работники распорядительного отдела службы движения (нач. тов. Хмелевский) лишь фиксируют поездное положение вместо того, чтобы осуществлять должный контроль и руководство линией.

А что это именно так, доказывает расположение вагоно-потока по дороге. Известно, например, что за последние дни на участке

Вагай — Тюмень вагоно-поток с Омской значительно уменьшился, а количество паровозов, находящихся в работе на этом участке, наоборот, увеличилось. Это приводит к таким курьезам, как например, 3 января на станции Вагай при наличии всего лишь 84 вагонов находилось 3 паровоза и Тюменское отделение подогнало сюда резервом еще 5 паровозов.

Такое же ненормальное положение имеет место и на Тагильском отделении. Большинство электровозов застряло на подходах к станции Смычка, а в это время такая решающая станция, как Свердловск-Сортировочная лишается электровозов.

Не ясно ли из всего этого, что подобная практика руководства службой движения (нач. тов. Солонин) отнюдь не ведет к улучшению работы дороги.

Неподготовленными к борьбе за преодоление зимних трудностей показали себя в эти дни некоторые паровозники. Каждый день в январе, например, надеждинские паровозы опаздывают и даже останавливаются на перегонах по причинам неисправности, нехватки воды в тендере и т. д. Больше того, есть даже случаи отказа от поездки со стороны отдельных паровозников, как, например, Люденковского, Кашина, которые спасовали перед морозами и тем самым поступили как саботажники.

Все это неизбежно приводит, как к нарушению и дезорганизации графика движения поездов, так и к срыву государственного плана перевозок.

Обязанность командиров и политработников заключается сейчас в том, чтобы, ведя беспощадную борьбу с дезорганизаторами, сылотить передовых людей и на опыте их научить всех работников, как нужно в любых условиях обеспечивать нормальную работу дороги.

С высокими скоростями

Никакие зимние трудности не страшны паровозным бригадам, которые на деле, по боевому бою за выполнение приказов наркома тов. Л. М. Кагановича о работе дороги в зимних условиях. Невзирая на морозы, бураны и метели они с кривоносскими скоростями водят поезда не только нормального, но и гораздо большего веса.

Такой пример образцовой работы показал 4 января машинист паровоза депо Тюмень тов. Водозадов. Взяв тяжеловесный поезд, он в суровый мороз провел его по участку с перевыполнением нормы технической скорости на 4 километра в час.

Успешно вел поезд в первый день января машинист того же депо тов. Механшин. Он на 3,2 километра в час перевыполнил задание по технической скорости.

За четыре дня января передовые машинисты паровозов Тюменского депо провели 14 тяжелых поездов, перевезли около 1500 тонн грузов сверх нормы.

ВОДИТЕЛИ ТЯЖЕЛОВЕСНЫХ ПОЕЗДОВ

В Надеждинском депо развернулось социалистическое соревнование имени XVIII партконференции. Машинисты взяли обязательство — провести 75 тяжеловесных поездов к 15 февраля — и уже выполняют его.

Машинист тов. Трошев провел поезд весом 1520 тонн, машинист Корионов — 1505 тонн и сэкономил при этом 459 килограммов угля. Лично я за полмесяца провел 8 тяжеловесных поездов.

Машинист **Х. НУРДИНОВ.**

Соревнование на одну поездку

Тагильский диспетчер тов. Фурмавина заключила социалистический договор с машинистом тов. Мигайских и главным кондуктором тов. Панфиловым на проследование поезда № 830 от станции Верхотурье до станции Кушва. В результате соревнования

поезд был проведен раньше расписания на 2 часа 2 минуты. Коммерческая скорость выполнена на 220 процентов. Сэкономлено 102 вагоно-часа.

ШАНАУРИН — начальник Тагильского отделения. **ГЛУЩЕНКО** — начальник Тагильского политотдела.

1687 ПРОЦЕНТОВ ЗА СМЕНУ

Стахановец механического цеха Гороблагодатского вагонного участка токарь тов. Мезенин дал высокую производительность труда, выполнив 31 декабря задание на 1687 процентов.

Работая на двух станках по изготовлению буксовых вкладышей, тов. Мезенин применил свое собственное, очень простое по конструкции, приспособление, что дало возможность значительно повысить производительность труда.

КИРИЛЛОВ — начальник вагонного участка. **ЛУКЬЯНИЧ** — секретарь парткома узла.

Секретарь свердловского обкома ВКП(б) тов. Аристов послал токарю-стахановцу тов. Мезенину приветственную телеграмму, в которой говорится: «Ваш пример является образцом для всех железнодорожников дороги имени Л. М. Кагановича. Надеемся, что соревнуясь, вы и весь коллектив вагонников ко дню открытия XVIII партийной конференции придете с более высокими показателями работы».

Высокая производительность труда

Токарь-стахановец депо Н.-Тагил тов. Тараканов Иван Павлович 5 января, работая на 5-ти станках, выполнил норму на 1078,2 процента.

За смену выточил: 6 золотниковых колец, один поршневого б-

рабан, бочат для элементов Чусова 30 штук, вал наждачного точила. Его заработок за смену выросился 113 руб. 85 коп.

УСТЮЖАНИН — инструктор политотдела дороги.

Руководство дороги послало тов. Тараканову приветственную телеграмму, в которой, отмечая достигнутые им успехи в производитель-

сти труда, выразило уверенность, что в соревновании имени XVIII Всесоюзной конференции он добьется еще более высоких показателей.

Победители зимних трудностей

В ночь на 4 января, когда мороз превышал 30 градусов и пометка на угольной площадке станции Свердловск-Пассажирская крутила вихри снега и угольной пыли, на вахту вышла очередная бригада.

Ветер как иголками колол лицо, забираясь за воротник и рукава, стыли руки. Но о холоде некогда было думать, предстояла горячая работа. Дневная смена оставила 8 паровозов, назначенных к поездкам, подходят уже новые, и все они должны быть снабжены углем без задержки.

Оценивая положение, бригадир тов. Гурьев, машинист подъемного крана тов. Шумихин, податчики

угля тт. Бармин, Баторин, Булатов, Родин и Пьянков коротко посоветовались. План намечен. Силы расставлены.

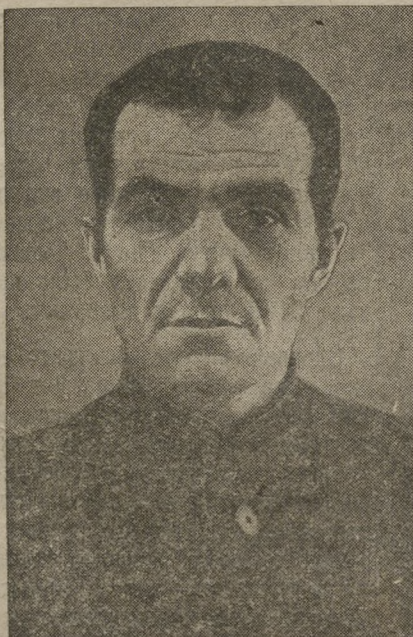
Приказано: ликвидировать отставание, обеспечить бесперебойную подачу угля на паровозы в течение всей смены.

— Есть обеспечить бесперебойную подачу угля!

Бригада дружно принялась за работу. Каждый проникся единой мыслью: точно выполнить приказ, выйти победителями. И, несмотря на трудности, была завоевана блестящая победа. С 22 до 24 часов были снабжены углем все стоявшие к этому времени на площадке паровозы, время простоя каждого из них под набором топлива снижено до 15 минут.

До 6 часов утра — до конца своей смены, бригада Гурьева выполнила норму на 175 процентов.

Сменяясь с вахты, бригада была горда сознанием того, что не только образцово выполнила приказ, но и свои обязательства по договору на соревнование с другими бригадами в честь XVIII партконференции.



Машинисты маневровых паровозов депо Свердловск-Сортировочная за безаварийную работу в 1940 году награждены наркомовской премией (слева направо): тт. КУРИЛОВ М. А., ПЕРИН Н. Н., СИЛЬНЯГИН Г. А. и ГРЕБЕНЧИКОВ М. С. Фото В. Лежнина.

НА ТЕМЫ ДНЯ

Быстро экипировать паровозы

В прошлую зиму наиболее слабым участком в паровозном хозяйстве оказалась экипировка локомотивов. В ряде мест, а особенно на станции Свердловск-сортировочная, из-за того, что паровозы несвоевременно снабжались углем и песком, сплошь и рядом срывалось отправление поездов по расписанию. Кроме того, что станция и так работала с большим напряжением, едва справляясь с формированием, — поздний подход паровозов под готовые составы еще больше затруднял работу.

Нужно отметить, что передовые люди угольного склада станции Свердловск-сортировочная, учтя ошибки прошлого года, нынче работают по-боевому. На угольном складе за последнее время выделяется машинист подъемного крана тов. Черепанов. Он систематически сокращает время, данное на экипировку паровозов.

При первых же морозах—25 декабря он снабжал паровоз за 23 минуты вместо 48 минут по норме. 26 декабря тов. Черепанов снабдил паровоз за 14 минут, 27 декабря за 16 минут. В последующие дни он укладывается в норму времени, установленную для экипировки паровозов.

Заместитель народного комиссара путей сообщения тов. Филиппов в своей телеграмме объявил тов. Черепанову благодарность за стахановскую работу и приказал наградить месячным окладом.

Своих успехов тов. Черепанов добился потому, что по-пахавински ухаживает за порученным ему подъемным угольным краном, который не знает перебоев в работе.

Пример тов. Черепанова достоин того, чтобы о нем знали по всей дороге и в первую очередь на угольных складах Надеждинска, Камышлова. Здесь зачастую паровозы длительное время перепроставляют под экипировкой, тем самым срывая своевременность отправления поездов.

Сейчас, когда на дороге начались морозы и метели, угольные склады должны работать особенно четко.

Ни в коем случае нельзя допускать такого положения как в Тагиле, где маневровые паровозы, работающие на станции Смычка, стоят под набором угля почти целый час. Начальнику паровозного отделения тов. Покидько известно, в каком серьезном положении находится эта сортировочная станция, где каждая сэкономленная на экипировке паровозов минута даст возможность больше сформировать составов.

Прошлогодние уроки должны быть учтены. Быстро экипировать паровозы—такова задача коллективов угольных складов дороги.



Токарь-стахановец вагонного депо Свердловск-пассажирская тов. АК. СЕНОВ В. П. выполняет задание на 180 процентов.

Фото В. Лежнина.

Активистка оборонной работы

Общественный инспектор-активистка по оборонной работе на Тюменском узле тов. Хруцкая взяла обязательство в 1940 году подготовить 600 значкистов ПВХО 1-й ступени. При помощи женщин-активисток тт. Обуховой, Байновой, Глушковой она подготовила 630 значкистов.

В настоящее время тов. Хруцкая организовала 4 кружка, в которых обучается 70 человек. К дню открытия XVIII партконференции она взяла обязательство подготовить не менее 600 значкистов ПВХО.

Тов. Хруцкая, как депутат Тюменского городского совета депутатов трудящихся, помогает в предприятиях, школах, учреждениях навести надлежащий порядок.

Активистка тов. Хруцкая систематически повышает свой теоретический уровень, теперь она изучает IV главу «Краткого курса истории ВКП(б)».

— Я знаю,—говорит т. Хруцкая,—что, вооружая себя революционной теорией Ленина—Сталина, мы лучше будем выполнять свои обязательства по укреплению оборонной мощи нашей великой родины.

Наглядная агитация заброшена

Прошло больше десяти дней, как опубликовано сообщение ЦК ВКП(б) о созыве XVIII Всесоюзной партконференции. В этом сообщении указано, что парторганизации крупнейшего узла дороги — Свердловск-сортировочная дан мандат для делегата с решающим голосом.

Казалось бы, что парторганизация должна была принять все меры к тому, чтобы как можно шире оповестить об этом знаменательном событии весь коллектив работников.

Пройдитесь, однако, по путям станции, побывайте у диспетчера, на горке, в технической конторе и в других местах, и нигде нет лозунга или плаката, говорящих о конференции, призывающих развернуть социалистическое соревнование имени XVIII конференции ВКП(б).

Свидетельством того, насколько на станции заброшена наглядная агитация, является тот факт, что до последних дней здесь во многих местах еще висели лозунги, призывающие достойно встретить XXIII годовщину Октябрьской революции.

И только после длительных разговоров секретарь партбюро станции тов. Волков и председатель месткома тов. Бажутин договорились только 29 декабря,

что необходимо усилить наглядную агитацию, написать лозунги.

Секретарь партбюро оправдывается тем, что на станции нет людей, которые бы могли писать лозунги. На самом деле это не так. Руководитель парторганизации просто не привлек себе на помощь комсомольцев, молодежь, среди которых безусловно есть товарищи, способные не только писать лозунги, но и готовых оказать любую помощь парторганизации в проводимых ею мероприятиях. Это дело следует лишь организовать. Но секретарь партбюро, очевидно, не хочет этого сделать. Он много работы берет на себя.

На станции выпускается листовка-молния, но редколлегий нет. Как только готовится к выпуску очередной номер листовки, секретарь идет по всем комнатам конторы станции и предлагает то тому, то другому работнику станции помочь выпустить листовку.

У тов. Волкова нет организационного подхода при решении любого, пусть самого незначительного, вопроса.

Это и объясняет, почему на станции заброшена наглядная агитация.

В. ВАСИЛЬЕВ.

Высокая организованность избирателей

В это морозное зимнее утро жители полевой станции Решеты проснулись раньше обычного. В шесть часов утра на избирательном участке № 112 началось голосование.

Первым опускает бюллетень с именем кандидата в депутаты лучший бригадир дистанции пути Свердловск-сортировочная стахановец Александр Михайлович Телицин. За ним голосует передовой стрелочник станции старый кадровый железнодорожник, работающий на транспорте 30 лет—Григорий Григорьевич Водовозов, начальник станции тов. Комаров, 64-летняя избирательница Телицина и другие. У всех бодрое праздничное настроение.

В 9 часов утра проголосовали все 100 процентов избирателей.

Выборы на станции Решеты показали высокую сознательность и организованность избирателей-железнодорожников, показали нерушимость сталинского блока коммунистов и беспартийных.

Э. АГРАНАТ.

В ДЕНЬ ВЫБОРОВ

Ровно час до начала голосования Вестибюль избирательного участка № 12 при управлении дороги уже заполнен избирателями. Каждый из них думал проголосовать первым за кандидата блока коммунистов и беспартийных тов. И. Л. Митракова.

6 часов утра. Председатель участковой избирательной комиссии тов. Ческидов объявляет о начале выборов.

Первой подошла избирательница Корешкова М. Ф. — мать старшего стрелочника станции Свердловск-пассажирская. За ней голосовали стахановец тов. Яговкин, начальник дороги тов. Лубенский.

К 7 часам вечера проголосовало 99 процентов избирателей. В 10 часов вечера проголосовал машинист-инструктор Павликов Александр Михайлович, который только что прибыл с поездом.

В. ТЮРИН.

Еще задолго до начала голосования на избирательный участок № 11 собралось около двухсот человек. Ровно в шесть часов председатель участковой комиссии Василий Афанасьевич Биданцев приглашает избирателей принять участие в голосовании.

Первым опускает бюллетень в избирательную урну 56-летний избиратель стахановец-плотник тов. Моисеев.

Трудящиеся идут непрерывным потоком. Вот группа избирателей в количестве 54 человек вместе с агитатором тов. Борисовым организованно прибыла на участок, чтобы выполнить свой гражданский долг.

Выборы проходили с большим подъемом. Многие избиратели опускали бюллетени со словами:

— За верного сына партии и народа Ивана Лукича Митракова отдаю свой голос.

К 10 часам вечера все избиратели проголосовали.

П. ЕГОРЫЧЕВ.

Пятое января. Утро. Октябрьский железнодорожный поселок встал рано. Часовая стрелка медленно приближалась к шести.

Когда председатель участковой избирательной комиссии № 13 тов. Гуревич объявила о начале голосования, в зале находилось 80 избирателей.

Первым проголосовал шофер-стахановец строительного участка тов. Потапов. Опустив бюллетень в урну, он сказал:

— За партию, за Сталина, за счастливую нашу жизнь.

Затем проголосовала семья Ивана Федоровича Петухова. В семье пять избирателей, все — стахановцы на производстве.

А. СТАРЦЕВ.

Один из достойных

В списке получающих наркомовскую премию 41 фамилия. 41 машинист удостоен похвалы наркома. Люди, проработавшие целый год отлично, без единой аварии, собрались в красном уголке. Начальник депо вызывает одного за другим.

— Товарищ Черных.

К столу подходит рослый, плечистый парень, в костюме из черного бостона, в дорогом пальто. Он принимает пакет. В нем 816 рублей,—это средний месячный заработок, без экономии на топливе и по хозрасчету.

В день награды приятно вспомнить минувшее. И если машинист паровоза Борис Черных перелистает в памяти книгу 1940 года, страницу за страницей—день за днем, он не найдет там ничего, порочащего его.

Год прожит в труде, честном и разумном, достойном советского

человека. В летнюю жару и зимнюю стужу, днем и ночью, с одинаковым спокойствием машинист шел на дежурство.

Прежде чем тронуться со станции, непременно убеждался: ладно ли сформирован поезд, хороша ли сцепка вагонов, исправны ли тормоза. Только после этого — в путь. Но в пути тем более требуется бдительность. Борису Черных известна поговорка: «Гляди в оба, зри в три». Если хорошо знаешь машину, чувствуешь ее сердцебиение, понимаешь ее шаг, «зришь в три» — все будет в порядке.

Так именно и работает Черных. Поэтому в приказе о его премировании и записано: «без всяких аварий»... Бориса никогда не преследует мысль, что вдруг может случиться... Зная отличную технику, любовно относясь к делу, он всегда уверенно смотрит вперед, когда едет с поездом.

Даже раз, когда попал в опасное положение, все обошлось без «вдрызгов»... Ехал со станции Свердловск-сортировочная в Северку. Зорко следил за работой паровоза, за стальным путем. Вечерело. Холодные звезды пробивались в синем осеннем небе. Впереди белой звездой показался огонек. Вот он все ближе и ярче. Ну, конечно, это прожектор паровоза, оставленного на путях. Без особых усилий и нервной спешки сбавил ход и остановился в трехстах метрах от неогражденного места недавнего происшествия.

Машинист всегда внимательно следит за новшествами и применяет их сам. В июне он одним из первых заключил хозрасчетный договор с депо. Его паровозная бригада стала еще лучше доглядывать за машиной. В результате в очередную промывку поставили ее всего с тремя пунктами в книге ремонта.

Еще не зная того метода, какой потом предложил Лукин, Борис Черных и его помощник тов. Семенов сами выполняли значительную часть ремонтных работ. Хорошо зная слесарное дело, они без комплексной бригады меняли колодки, ремонтировали крейскопфные вкладыши. Все это вело к лучшей сохранности паровоза. За какие-нибудь пять месяцев работы по хозрасчету было получено 3460 рублей экономии.

Страна требует быстрого продвижения грузов. Машинист Черных это воспринимает, как конкретное индивидуальное задание,—на высоких скоростях он систематически водит тяжеловесные поезда. Требуется жесткий режим экономии сырья, топлива и материалов,—тов. Черных из месяца в месяц добывается в среднем экономии 5 тысяч килограммов угля.

Недавно ему вручили новую машину и доверили водить пасса-

жирские поезда. С еще большей сосредоточенностью он принялся за работу. Быстро и безопасно перевозить людей—самый ценный капитал страны—машинист Черных счел почетной и ответственной обязанностью. Первый раз из Свердловска в Шалю с поездом № 41 он поехал с инструктором. Внимательно выслушивал его наставления: как искуснее тормозить, при каком расчете останавливаться у семафора... Ехал как бы учеником. Но вряд ли заметили пассажиры, что здесь, в Уральских горах, их вез машинист, который ранее имел дело лишь с товарными поездами.

Получая наркомовскую премию на собрании передовиков отличной и безаварийной работы депо Свердловск-пассажирская, Борис Черных дал обещание:

— Буду и нынче работать безаварийно.

Молодой машинист скуп на слова. Но он щедр на дело.

Л. ОГНЕВ.

Подхватить почин автоматчиков

Передовые автоматчики нашего вагонного участка тт. Бельтюков, Никулин, Михайлов, Мартынов, Кривокорытов и Кузьмин; слесари тт. Ольков, Агалаков, Завалин, Гридин, Товпеко и Хвастунов взяли на себя обязательство от правлять со станции Свердловск-Сортировочная поезда с нулевой утечкой воздуха из магистрали.

Выполняя это обязательство, осмотрщик-автоматчик тов. Бельтюков 28 ноября отправил два поезда с нулевой утечкой воздуха из поездной магистрали в течение 2 минут. Эту нулевую утечку подтвердил машинист локомотива.

Пример тов. Бельтюкова подхватили другие автоматчики. И в декабре 60 процентов всех поездов были отправлены со станции с нулевой утечкой воздуха из магистрали в полторы-две минуты.

Коллектив автоматчиков поставил своей задачей полностью ликвидировать брак в работе, не допускать ни одного случая заклинивания колесных пар.

Включаясь в социалистическое соревнование имени XVIII партконференции, автоматчики взяли на себя новые обязательства: от правлять 70 процентов всех поездов с нулевой утечкой воздуха из магистрали за одну минуту, а остальные 30 процентов — с нулевой утечкой в две минуты. Одновременно работники автоконтрольного пункта вызвали всех автоматчиков дороги на социалистическое соревнование за высококачественную обработку поездов.

Если осмотрщики-автоматчики пунктов осмотра дороги добьются такого положения, что хотя бы половина всех поездов будет от правляться со станций с нулевой утечкой воздуха, то это позволит намного ускорить движение поездов. Тем самым будет решена одна из основных задач в улучшении работы дороги.

М. БУХТИЯРОВ — начальник автоконтрольного пункта, **ТАРАСОВ** — мастер пункта, **СИТНИКОВ** — мастер пункта, **КОПЫРИН** — ревизор по авторемонтам, **ПИМАНОВ** — осмотрщик — автоматчик, **МАРТЬЯНОВ** — осмотрщик-автоматчик и другие.

БОРЬБА ЗА ЭКОНОМИЮ УГЛЯ

Старший машинист водокачки станции Туринск тов. Ростовщиков готовится достойно встретить день открытия XVIII партийной конференции. Он взял обязательство добиться большой экономии угля и перевел отопление котла водокачки на опил.

Если раньше на 50 кубометров воды приходилось расходовать 90 килограммов угля, а на заправку котла 70 килограммов, то сейчас тов. Ростовщиков расходует только 100 килограммов угля на заправку котла, а на подачу воды использует исключительно опил. В результате этого за каждые сутки машинист экономит не менее 900—1000 килограммов угля.

По предварительным подсчетам месячная экономия топлива на водокачке выразится не менее 30 тонн.

ПРОТАСОВ — начальник Егоршинского паровозного отделения.

По примеру составителя Чистякова

Составитель станции Свердловск-Сортировочная тов. Чистяков, включаясь в социалистическое соревнование имени XVIII Всесоюзной партконференции, выдвинул предложение — работать силами одной бригады в двух маневровых районах.

Первый практически осуществил это предложение составитель южного парка формирования тов. Шалин в ночь на 31 декабря. В эту смену он работал в двух районах на двух паровозах со сцепщиками тт. Косулиным и Савиных. Списчица тов. Бабаева также одна обслуживала два района и отлично справилась с разметкой вагонов.

Несмотря на мороз и сильный ветер, составительская бригада тов. Шалина успешно справилась с заданием по формированию поездов.

На другой день по примеру тов. Шалина в двух районах работала составительская бригада тов. Елисеева.

Так реализуется на станции предложение передовика социалистического соревнования имени XVIII партконференции тов. Чистякова.

Передовая бригада

Инициатор социалистического соревнования в честь XVIII Всесоюзной партийной конференции составитель станции Свердловск-Сортировочная, кандидат ВКП(б) тов. Чистяков продолжает держать первенство среди других составителей станции.

Его бригада систематически перевыполняет план формирования поездов. 31 декабря бригада сформировала все поезда без брака. В ночь на 4 января тов. Чистяков со сцепщиком тов. Калачевым и машинистом маневрового паровоза тов. Зыряновым значительно перевыполнили норму формирования поездов.

Переходящая красная звезда, врученная руководством станции этой бригаде за рекордное количество сформированных поездов, до сих пор остается в ее руках.

Как мы экономим материалы

Свердловский вагоноремонтный завод им. Воеводина, изыскивая способы экономии и использования старогодных деталей, добился в этом отношении некоторых положительных результатов.

Начав с гвоздей и шурупов, мы расширили борьбу за экономию, установив плату за сохранность и использование старых материалов, бывших в употреблении, например: пола, обшивы и т. д. Такая система не только оправдала себя и дала возможность экономить материалы, но и помогла избежать ряда излишних работ, которые ранее производились.

Если раньше нужно было, например, заменить оконную стойку пассажирского вагона и для этого произвести отборку старой обшивы и раскосов, убрать ме-



Старший стрелочник-стахановец станции Свердловск-Сортировочная тов. ОМЕЛЬКОВА Л. М. обеспечивает четкую и безаварийную работу. Фото В. Лежнина.

ПРОИЗВОДСТВЕННЫЙ ПОДЪЕМ У ПУТЕЙЦЕВ

Коллектив Свердловской дистанции пути, воодушевленный постановлением ЦК ВКП(б), горит желанием достойно, новыми производственными подарками встретить день открытия XVIII партийной конференции.

Это желание подкрепляется практическими делами. Взяв на себя обязательство досрочно закончить укладку рельсов на перегоне Шарташ-Путевка протяжением 3 километра, бригада путейцев под руководством дорожного мастера тов. Севастьянова с честью выполняет это обязательство. Лучшие люди бригады тт. Латыпов, Николаев, Безденежных Иван, Ударова, Носова и другие, невзирая на морозы, работают высокопроизводительно, выполняют по 110—120 процентов нормы за смену.

Замечательные результаты соревнования за достойную встречу XVIII Всесоюзной партийной конференции показывает коллектив 7-го околотка. Этот коллектив взял на себя обязательство, помимо текущего ремонта пути, уложить два стрелочных перевода. Бригада под руководством тов. Дурманова с честью выполнила уже свое обязательство и уложила сверх этого 80 метров рельсов.

Дорожный мастер тов. Брусицын развешивает агитационно-массовую работу у себя на околотке, организовал регулярную читку газет, проводит беседы.

Путевые обходчики тт. Васев, Никитина брали на себя обязательство: привести в образцовое состояние обслуживаемые ими километры, очистить путь от снега. Они перевыполнили свое обязательство.

Большую работу в общежитии женщин развернула член партии тов. Каргополова. Она проводит с женщинами беседы по вопросам международного положения и на антирелигиозные темы.

Коллектив 9-го околотка, где дорожным мастером тов. Топорков, уже в течение трех месяцев держит переходящее красное знамя дистанции за высокое качество труда и перевыполнение заданий.

Сейчас по результатам работы в декабре коллектив этого околотка снова удержал у себя знамя.

Готовясь к XVIII партийной конференции, коллектив свердловских путейцев стремится вывести свою дистанцию в число передовых на дороге.

МАРАКУЛИН — зам. нач. дистанции пути по политчасти.

Премии за безаварийную работу

Приказом народного комиссара тов. Л. М. Кагановича с 1935 года установлен порядок выплаты единовременной награды в размере месячного заработка машинистам, главным и старшим кондукторам, старшим стрелочникам, башмачникам, составителям, дежурным по станциям, путям и горкам за отличную работу без единой аварии в течение года.

31 декабря начальник дороги тов. Лубенский издал приказ о награждении за безаварийную работу в течение 1940 года 1379 работников нашей дороги на сумму 652.355 рублей. Премии получили 272 машиниста, 1091 работник службы движения и 16 работников службы электрификации.

Одновременно всем награжденным за отличную безаварийную работу объявлены благодарности с занесением в трудовую книжку.

Награждая лучших людей, честно и преданно работающих весь год без единой аварии, руководство дороги выразило уверенность в новом подъеме стахановско-кривоносского движения за безаварийную работу всего коллектива дороги в 1941 году.

ЗА БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ ПЕЗДОВ

Коллектив работников станции Тюмень борется за безопасность движения поездов. Лучшие люди коллектива проявляют высокую бдительность.

Лопнувшие рельсы на станционных путях обнаружили в разное время в конце декабря стрелочники тт. Задорин, Быков, Карманова и дежурный по парку тов. Кузнецов.

Эти товарищи являют пример честного отношения к труду, о чем широко известно в коллективе.

КОНЕВ — начальник станции Тюмень.

ОТЛИЧНЫЕ ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

Коллектив рабочих механического цеха паровозного депо Свердловск-Пассажирская в результате социалистического соревнования за достойную встречу нового года и XVIII Всесоюзной партийной конференции добился хороших показателей в своей работе.

Неуклонно выполняя Указ Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня, производительно используя 480 минут рабочего времени, цех выполнил декабрьское производственное задание на 195 процентов.

Особенно высокую производительность труда дали в декабре фрезеровщики тов. Исаев, выполнивший план на 290 процентов, тов. Ланских — на 337 процентов, тов. Кунгурцев — на 295 процентов. Токарь тов. Чеклов выработал в декабре свыше двух норм.

В XVIII Всесоюзной партийной конференции коллектив механического цеха обязуется добиться еще лучших результатов.

Маленький фельетон.

Случай с машинистом

Машинист Семен Иванович Недолюбливал зиму... С неохотой, глядя на ночь, Он натягивал пижамы, Одевал трех овечьих, Выходил, гремя дверьми: — Не слезать бы нынче с печи, Экий ветер, чорт возьми! И пошел, махнув рукою, Пару крепких отпустив... А под крышей депоовского Ждал его локомотив. Паровозная бригада Энергична и быстра — Все в порядке, все—как надо, На контрольную пора. Подошел как раз механик Весь в сосульках и снегу, Повернул какой-то краник, Буркнул: «Ехать не могу!» — Погляди, механик, лучше, Слесарей не обижай, Подверни на всякий случай, Чортов краник и езжай. Пощипал конец бородки: «Ехать—совесть не велит: Подтираются колодки, Пресс-масленка не маслит, И песчинку заело — Будешь мучиться с песком. И к тому ж, такое дело, Нет кисета с табаком. Запропастился куда-то, Право слово, говорю. Вы же знаете, ребята, Я чужого не курю».

Быть может, скажет кто-нибудь поэту: — Оно, конечно, сочинил стишок И поместил для юмора в газету, А правды в нем, пожалуй, на вершок! Постой, читатель. В виде краткой сноски

Я вам скажу, что все это не зря... Вы слышали: механик

Люденевский В Надеждинске второго января Вот так же отказался от поездки, Как наш герой... О смазке, о песке, О том, о сем—причин немало веских,

Осталось лишь сказать о табаке, Да, говорят, не курит

Люденевский, А то бы он сослался на табак... ..Стишок стишком, а в смысле краткой сноски

Я вам скажу, что это было так. К. МУРЗИДИ.

ШКОЛЬНЫЕ КАНИКУЛЫ

Интересно и весело проводят свои каникулы учащиеся школ нашей дороги.

В Доме культуры имени А. А. Андреева для школьников Свердловского узла ежедневно проводятся вечера с елками. 2 января здесь отдыхали учащиеся школы № 16. На вечере присутствовало 800 человек. 5 января состоялся бал учащихся 8—10 классов железнодорожных школ Свердловска.

Оживленно прошел утренник учащихся начальных классов железнодорожной школы № 51 (Тюмень). Ребята восторженно встретили постановку «Козлик». На утреннике выступили участники шумового ансамбля Тюменского клуба.

В дни каникул школьники 51-й школы ежедневно устраивают вылазки на коньках и лыжах.

На новогоднем вечере в детском интернате № 1 (Свердловск) старшеклассники железнодорожной школы № 3 поставили отрывки из оперы «Черевички» Чайковского. Выступал музыкальный ансамбль. С успехом была слета учащимися песенка «До свиданья, друзья».

Художественную часть вечера хорошо подготовила воспитательница тов. Колмогорова.

Так же интересно прошел новогодний вечер в интернате № 2. На вечерах в обоих интернатах присутствовали родители учащихся, приехавшие с линии.

Ни одного дня не пустует здание школы № 63 (Кузино). Учащиеся старших классов здесь под руководством военрука тов. Королева готовятся к проведению военной игры.

Интересный вечер учащихся и их родителей состоялся в железнодорожной неполной средней школе № 6. Ребята показали постановку «Красная шапочка».

На вечере учащимся были розданы новогодние подарки.



Памятник Герою Советского Союза Виктору Степановичу Хользунову в г. Сталинграде. Фото А. Маклецова. (Фото ТАСС).

53 лыжных команды

Деятельно готовится к лыжному кроссу молодежь узла Тюмень. По инициативе комсомола, райсовета общества «Локомотив» и лично тов. Деева, инструктора по физкультуре, к участию в кроссе привлечено 315 человек, созданы 53 лыжных команды.

Лыжники проводят ежедневные тренировки.

ЛЫЖНИКИ ЭЛЕКТРОТЕХНИКУМА

Горячо откликнулись на призыв комсомольцев Карело-Финской ССР о массовом участии в заочных лыжных соревнованиях студенты Свердловского электротехнического техникума.

Лыжным спортом здесь занимаются 175 человек. Группами по 50 человек они каждый день тренируются в ходьбе на лыжах.

На лучшую лыжную подготовку физкультурники электротехникума вызвали на соревнование молодежный коллектив управления дороги.

5-летие общества «Локомотив»

12 января исполнится 5 лет со дня создания спортивного общества «Локомотив».

В Доме культуры имени А. А. Андреева в этот день состоится юбилейный вечер физкультурников Свердловского узла.

На вечере будут подведены итоги пятилетней работы. С показом своих достижений выступят гимнасты, борцы, боксеры, фехтовальщики. Гимнастическая секция (руководитель тов. Азов) приступила к тренировке.

Лучшие спортсмены в день пятилетия «Локомотива» будут премированы.

Дорожное совещание учителей

Вчера в Доме культуры имени А. А. Андреева открылось совещание учителей и директоров начальных и средних школ дороги.

На повестке дня совещания доклады о мероприятиях по укреплению дисциплины в школе и о привитии учащимся практических навыков в связи с прохождением программного материала. После пленарной части—консультации, семинары, практикум.

По первому вопросу повестки дня заслушан доклад начальника отдела дорожных школ тов. Бушмановой и доклады учителей-практиков.

НЕ СНАБЖАЮТ КЕРОСИНОМ

Свердловский райком союза и политотдел неоднократно обещали принять меры, чтобы работников станции Измоденово снабжали керосином, так как на месте достать его негде. Но керосином нас не снабжают до сих пор,—сидим в темноте.

ПИСЦОВ—председатель месткома.

Новинки технической литературы

ОБЩЕСТВЕННЫЕ РЕВИЗОРЫ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ

Трансжелдориздат 1940 г. 77 стр., цена 1 руб.

На железнодорожном транспорте зародилась замечательная инициатива, направленная на успешную борьбу за безопасность движения поездов—создан институт общественных (внештатных) ревизоров по безопасности. Эта армия боевых организаторов безаварийной работы насчитывает в своих рядах 17 тысяч человек.

В этой небольшой брошюре обобщен накопленный на местах опыт лучших общественных ревизоров по безопасности движения поездов, чья инициатива и энергия направлены на борьбу за четкую и слаженную работу железнодорожного конвейера. В брошюре уделено большое внимание показу опыта машиниста депо Москва 1-я А. Ф. Куренкова—инициатора движения общественных ревизоров на дороге имени Ф. Э. Дзержинского.

Брошюра рассчитана на широкий круг железнодорожников, написана живо и читается с интересом.

В. Ф. РЕПНО-ГОЛОВКОВ.—УХОД ЗА АВТОТОРМОЗАМИ ЗИМОЙ

Трансжелдориздат 1940 г. 127 стр., цена 1 руб. 25 коп.

Зимой автотормозному оборудованию приходится работать в более тяжелых условиях; уход за тормозами также усложняется, поэтому успешно справиться со всеми трудностями, которые при этом возникают, может только тот, кто хорошо изучил устройство, действие и технику ухода за автотормозами в зимних условиях.

В настоящей брошюре автор собрал в виде отдельных памяток по уходу за автотормозами зимой основные сведения, которые необходимы машинисту, его помощнику, бригадам автоматчиков, составителей, поездных вагонных мастеров, кондукторов и проводников вагонов.

В брошюре даны основные указания ухода за автотормозами зимой, указаны особенности ремонта тормозов, обслуживания их и управления. Дан перечень неисправностей паровоздушных насосов, рычажной передачи паровозов и вагонов, регуляторов, кранов машиниста, вож. духораспределителей, способы исправления и устранения их в пути следования.

Практические советы профгруппе

Х пленум ВЦСПС, вскрыв существенные недостатки в работе профсоюзных органов, записал в своем решении:

«Пленум ВЦСПС считает, что улучшение работы профсоюзов по организации и воспитанию широких масс в духе коммунизма, в духе социалистического отношения к труду, по дальнейшему развертыванию социалистического соревнования и стахановского движения, по организации масс на борьбу за повышение производительности труда, улучшение качества продукции, укрепление трудовой дисциплины, дальнейшее улучшение охраны труда и техники безопасности, более полное удовлетворение культурно-бытовых запросов членов профсоюза может быть осуществлено лишь при условии широкого вовлечения в профсоюзную работу профсоюзного актива».

После разукрупнения профсоюзных групп в соответствии с решением X пленума ВЦСПС и выборов низовых профсоюзных органов к руководству профсоюзной работой на железнодорожном транспорте пришло немало новых профгрупп, которым нужно оказывать повседневную практическую помощь.

Профгруппа принимает в члены профсоюза новых работников, организует социалистическое соревнование, следит за выполнением производственной программы, борется за укрепление трудовой дисциплины. Профгруппа помогает отстающим товарищам поднимать их квалификацию, следит за выполнением норм выработки и правильностью расчетов по заработной плате, через производственные совещания участвует в управлении предприятием.

Во главе группы стоит профгрупп, избираемый общим собранием членов профсоюза бригады, смены, разезда и т. д. Профгруппом преимущественно избирается лучший производственный стахановец или ударник из числа наиболее грамотных и развитых членов профсоюза, пользующийся авторитетом и уважением всех рабочих.

Профгруппа работает под руководством цехкома или месткома. Он должен повседневно поддерживать связь либо с председателем цехкома (месткома), либо с прикрепленным к профгруппе членом месткома. Он тесно увязывает свою работу с партгруппом, помогает ему организовать производственно-политическую активность среди рабочих.

Профгруппа оказывает помощь и хозяйственному руководителю в укреплении трудовой дисциплины на основе Указа Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня 1940 года, в организации людей на выполнение производственного плана, не подменяя собой администратора. Профгруппа обязана повседневно заботиться и об улучшении материально-бытовых нужд рабочих своей профгруппы.

Профгруппа несет полную ответственность за правильную и своевременную уплату членских взносов.

С чего должен начать свою работу профгруппа? В центре его внимания—рабочие и служащие, их нужды и запросы. Заботясь о людях, он добивается улучшения их работы на производстве.

Профгруппе необходимо завести тетрадь и записать в нее следующие учетные данные о каждом рабочем и служащем: производственный стаж, образование, партийность, профсоюзный стаж, возраст, квалификация, выполнение норм, семейное положение, получаемая зарплата и уплата членских взносов.

После этого профгруппе следует побывать на квартире у каждого рабочего и служащего своей профгруппы, побеседовать с его семьей.

После посещения квартир рабочих тетрадь заполняется новыми записями.

Вот несколько записей из тетради одного профгруппы:

«У тов. А. серьезно болен член семьи, амбулатория не может помочь, необходимо послать на операцию к специалисту».

Товарищ К. говорит о низких нормах. Поставить вопрос на производственном совещании профгруппы и обсудить».

Тов. Н. доказал, что на нашем производстве можно применять новый метод работы. Продвинуть предложение через производственное совещание и руководителя предприятия».

У тов. Л. развалилась печь. Необходимо отремонтировать дом, перестилать полы. Он не может достать материалы, волнуется, и это отрицательно сказывается на его работе».

Тов. Р. до сих пор не получил пособие при рождении ребенка. Необходимо также позаботиться о приданом».

Трудовая дисциплина в социалистическом государстве основана на высокой сознательности трудящихся. Поэтому профгруппа обязана рассказать каждому работнику, особенно недавно поступившему на транспорт, об Указах Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня и 10 июля 1940 года, о правилах внутреннего распорядка предприятия или учреждения».

Зная индивидуальные способности

и наклонности каждого рабочего, его квалификацию, бытовое положение и отношение к работе, профгруппа может быстрее и лучше организовать индивидуальное социалистическое соревнование на выполнение и перевыполнение производственных заданий в бригаде, смене, артели, помочь заключить договор с другой бригадой и сменой.

После заключения социалистических договоров, бригадных и индивидуальных, нужно добиться, чтобы ход выполнения взятых обязательств освещался в стенной газете, многотиражке и на доске социалистического соревнования.

Особенное внимание профгруппа должна уделить индивидуальному социалистическому соревнованию на одно дежурство.

В соревновании не должно быть казенщины, шаблонных договоров. Социалистический договор является документом, свидетельствующим о стремлении трудящихся выполнить и перевыполнить производственное задание. Социалистическое обязательство нужно изложить просто и коротко, вложив в него конкретное содержание.

Ответственный редактор В. К. ХАПУГИН.

АДРЕС РЕДАКЦИИ: Свердловск, ул. Челюскинцев, Управление ж. д. 3-й этаж, комнаты №№ 351—355. ТЕЛЕФОНЫ: АТС № ДП-16-31, через коммутатор Управления дороги: секретариат редакции—0-6, ответственный редактор—1-61, зам. отв. редактора—1-47, ответственный секретарь—4-25, инструктора—2-53, нач. издательства—7-36, бухгалтерия издания—7-36, цена отдельного номера 10 коп.