

ПУТЕВКА

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

№ 8 (2001)

Пятница, 24 января 1941 г.

Год издания 8-й
Цена 10 коп.

Задача железнодорожников дороги имени Л. М. Кагановича — не только полностью ликвидировать отставание, но и добиться в 1941 году досрочного выполнения плана погрузки и выгрузки.

ЗА ПЕРВЕНСТВО В СОРЕВНОВАНИИ ТРЕХ ДОРОГ

Сообщение ЦК ВКП(б) о созыве XVIII Всесоюзной партийной конференции вызвало новый подъем политической и производственной активности трудящихся нашей родины.

С новой силой разворачивается социалистическое соревнование имени XVIII Всесоюзной партийной конференции. Принимая вызов коллективов Южно-Уральской и Пермской железных дорог на социалистическое соревнование за достойную встречу партийной конференции и образцовую работу в 1941 году, железнодорожники нашей дороги обязуются выполнить и перевыполнить государственный план перевозок при строгом соблюдении заданных породовой погрузки и выгрузки.

Железнодорожники нашей дороги — паровозники, движенцы, вагонники, путейцы — в публикуемом сегодня договоре на социалистическое соревнование между тремя дорогами обязуются встретить конференцию новыми производственными победами на своих участках. Социалистические обязательства железнодорожников направлены на преодоление зимних трудностей, на улучшение работы дороги.

Передовые люди, стахановцы нашей дороги, проявляя свою инициативу, уже имеют большие достижения в подеме производительности труда, в улучшении работы отдельных участков дороги.

Лучшие машинисты депо Свердловск-пассажирская — стахановцы тт. Смирнов и Голомолзин являются зачинателями внедрения лунинского метода на дороге. Они с честью выполняют свои обязательства, заканчивая 100-тысячные пробеги своих локомотивов. Их примеру последовали сотни лучших машинистов других депо.

Стахановскую инициативу проявляют осмотровики-автоматчики вагонного участка Свердловск-сортировочная тт. Бельтюков, Кривокрылов и другие. Они отправляют 60 процентов поездов с нулевой утечкой воздуха из тормозной магистрали при испытании в течение полутора-двух минут.

Составители станции Свердловск-сортировочная тт. Чистяков и Шалин, овладев передовым стахановским методом, выполняют норму по формированию поездов до 237,5 процента. Они работают одновременно на каждый в двух маневровых районах при двух маневровых паровозах. Их опыт работы достоин самого широкого распространения.

Токари Гороблагодатского вагонного участка братья Мезенины своей стахановской работой добились огромных достижений в подеме производительности труда.

Железнодорожники всех профессий выходят на соревнование трех дорог. Лучшие машинисты, диспетчеры и составители нашей, Южно-Уральской и Пермской дорог включились в индивидуальное соревнование на достижение новых, еще больших успехов в распространении стахановско-кривоносских методов работы.

Задача всей общественности нашей дороги сейчас заключается в том, чтобы как можно шире развить социалистическое соревнование трех дорог среди всех профессий транспорта. Партийные, профсоюзные, комсомольские организации и хозяйственные руководители обязаны возглавить это соревнование, мобилизовать силы коллектива всей дороги, каждого участка, каждого железнодорожника на выполнение обязательств, направленных на улучшение работы дороги, на завоевание первенства в соревновании трех дорог.

Навстречу XVIII Всесоюзной партийной конференции

Товарищи железнодорожники, вступайте в соревнование трех дорог

Челябинск, Южно-Уральской дороги — составителю поездов тов. Щелкунову

Дорогой тов. Щелкунов!

Два года назад наш сталинский нарком товарищ Л. М. Каганович в своей речи на XVIII партсъезде говорил о том, что на железнодорожном транспорте есть много неиспользованных еще возможностей для улучшения работы. Он указал, что такие возможности таятся и в формировании поездов.

Выполняя эти указания народного комиссара, многие составители нашего социалистического транспорта, да и нашей дороги добились большого ускорения маневровой работы и формирования поездов. Лично я, работая на станции Свердловск-сортировочная, боролся и борюсь за то, чтобы как можно быстрее формировать поезда, перевыполнять сменное задание, улучшать качество. В ночь на 31 декабря истекшего года я стал работать одновременно в двух составительских районах, обслуживать два паровоза. Это мероприятие дает нам возможность увеличивать количество формируемых за смену поездов. Машинисты маневровых паровозов тт. Опарин и Гаев, сцепщики тт. Косюлин и Савиных, находясь в двух разных районах — в первом и третьем, выполняя мою команду, быстро производят маневровую работу и каждый раз перевы-

полняют сменное задание. Таким образом мы добились того, что за каждую смену формируем на 7—8 поездов больше нормы и экономим к тому же расход на содержание одного составителя.

Сейчас разворачивается соревнование трех дорог.

Вызываю вас, товарищ Щелкунов, вашу составительскую бригаду на соревнование в честь XVIII партийной конференции. С своей стороны беру на себя обязательство: закрепить достигнутые результаты и добиваться дальнейшего ускорения формирования поездов; повысить качество; свети до минимума простой паровозов на маневровых путях; не оставлять сменщикам ни одного неготового состава на путях своих районов.

Соревнование поможет нам вскрыть новые возможности ускорения маневровой работы и улучшения качества формирования поездов на крупнейших станциях наших дорог. Будем соревноваться за честь нашей составительской марки, за ускорение оборота вагона. Жду вашего ответа.

ШАЛИН Петр Семенович — составитель поездов станции Свердловск-сортировочная дороги имени Л. М. Кагановича.

Диспетчеру Свердловского узла тов. Шарову

Дорогой тов. Шаров! Горячо приветствую ваш вызов. Указанные в договоре пункты одобряю и принимаю полностью. Обязуюсь: не допускать ни одной минуты разрыва единства транспортного конвейера: беспрепятственно принимать четные поезда и равномерно, по графику подводить все нечетные к станции Уктус; быстро развозить местный груз.

Дополняю договор следующим: до минимума снизить простой вагонов на станциях своего участка.

Надеюсь, что своей слаженной работой и четким командованием мы с вами ко дню открытия XVIII Всесоюзной партийной конференции сумеем показать образцы в работе, положив в основу нашего соревнования оправдавший себя на деле метод ртищевского диспетчера Пензенской дороги тов. Белякова.

ОСТРОУМОВ — диспетчер 7-го отделения Южно-Уральской дороги.

Уфалей (по телеграфу).

ДЕЖУРНОМУ ПО УФАЛЕЙСКОМУ ОТДЕЛЕНИЮ ЮЖНО-УРАЛЬСКОЙ ДОРОГИ ТОВ. БОЛОТОВУ

Ваш вызов на соревнование двух отделений принимаю. Согласен полностью со всеми пунктами социалистического договора, предложенного Вами и опубликованного в газете «Путевка» 21 января. Обязуюсь драться за них. Обещаю также ускорить оборот паровозов и бригад Уфалейского отделения на Свердловском узле;

внедрить в своей смене стахановско-кривоносские методы работы.

Надеюсь, что наше соревнование поможет вывести наши отделения к XVIII партийной конференции в число передовых на дороге.

Н. ПАЛКИН — дежурный по Свердловскому отделению движения дороги имени Л. М. Кагановича.

МОСКВА, КРЕМЛЬ—

Иосифу Виссарионовичу СТАЛИНУ

Мы — стахановцы, командиры и политработники, собравшиеся для подписания договора на социалистическое соревнование трех дорог — имени Л. М. Кагановича, Пермской и Южно-Уральской — шлем Вам — вождю и учителю, гению человечества свой пламенный большевистский привет!

Заключая договор на социалистическое соревнование, мы отмечаем, что наша дорога в 1940 году не справилась с выполнением государственного плана перевозок. Однако последние два месяца работы в условиях суровых морозов и снежных буранов показали, что при хорошо организованном процессе труда, при слаженности и дружбе железнодорожников с работниками фабрик, заводов и колхозниками можно добиться выполнения и перевыполнения плана погрузки и выгрузки, а также бесперебойного продвижения поездов в любое время года.

Помня Ваше указание, что победа не приходит сама, что она дается в суровой борьбе с трудностями, мы заверяем Вас, товарищ Сталин, что будем работать с удесятеренной энергией. Будем укреплять подлинную социалистическую дисциплину труда, улучшать организацию технологического процесса производства, воспитывать весь коллектив работников транспорта в духе беззаветной преданности делу партии Ленина — Сталина. Под Вашим мудрым руководством, на основе социалистического соревнования мы добьемся лучших успехов в работе трех дорог; встретим XVIII Всесоюзную конференцию нашей большевистской партии лучшими показателями в выполнении государственного плана перевозок и сделаем 1941 год — четвертый год третьей сталинской пятилетки — годом решительного преодоления отставания нашей дороги.

Да здравствует партия Ленина — Сталина — организатор побед социализма в СССР!

Да здравствует гений человечества — вождь и учитель великий Сталин!

ПРЕЗИДИУМ СОБРАНИЯ.

МОСКВА, НКПС—

Лазарю Моисеевичу КАГАНОВИЧУ

Мы, железнодорожники — стахановцы, командиры, политработники — представители Южно-Уральской, Пермской и дороги имени Л. М. Кагановича, собравшиеся для заключения договора на социалистическое соревнование, шлем Вам, Лазарь Моисеевич, горячий большевистский привет.

Вступая в соревнование накануне предстоящей XVIII Всесоюзной партконференции, мы отлично сознаем огромную ответственность, которая возлагается на нас, железнодорожников трех дорог важнейшей уральской магистрали.

Истекший хозяйственный год третьей сталинской пятилетки был годом замечательных побед на всех фронтах социалистического строительства, достигнутых под руководством большевистской партии и великого вождя трудящихся товарища Сталина. Вместе со всеми трудящимися Советского Союза многомиллионная армия железнодорожников, сплоченная под Вашим руководством, настойчиво боролась за слаженный и четко работающий железнодорожный транспорт.

В этой борьбе среди железнодорожников дороги имени Л. М. Кагановича выросло немало замечательных стахановцев, таких как машинисты-лунинцы тт. Голомолзин, Смирнов, составители тт. Чистяков, Шалин, машинисты углеподъемочных кранов тт. Черепанов, Коновалов, токари-многостаночники братья Мезенины и целый ряд других передовых работников.

Но вместе с этим наша дорога, носящая Ваше имя, в 1940 году не выполнила государственного плана погрузки-выгрузки и пока все еще является отстающей дорогой на сети.

На основе деловой производственной дружбы и взаимной помощи коллективов наших дорог добьемся того, чтобы успешно провести зимних перевозок, мобилизуем коллектив дороги на преодоление зимних трудностей и на основе развертывания массового социалистического соревнования еще шире распространим опыт передовиков и умножим ряды стахановцев-кривоносцев.

Под руководством большевистской партии железнодорожники дороги имени Л. М. Кагановича сделают все для того, чтобы в соревновании с коллективами Пермской и Южно-Уральской дорог полностью выполнить свои обязательства.

Да здравствует наш сталинский нарком — Лазарь Моисеевич Каганович!

Да здравствует любимый вождь, учитель и друг железнодорожников — товарищ Сталин!

ПРЕЗИДИУМ СОБРАНИЯ.

ДОГОВОР

коллектива дороги имени Л. М. Кагановича на социалистическое соревнование с коллективами Южно-Уральской и Пермской жел. дор.

Закончившийся 1940 год ознаменован крупными успехами социалистического строительства в СССР. Под руководством великой партии Ленина—Сталина, трудящиеся Советского Союза приступили к выполнению плана 4 года третьей сталинской пятилетки. С новой силой разгорается социалистическое соревнование имени XVIII партконференции. Советские люди охвачены горячим стремлением работать лучше и производительнее. В широких массах изо дня в день крепнет социалистическое сознательное отношение к труду, нетерпимость к разгильдяйству, лени и неорганизованности.

Лучшие коллективы и передовые люди нашей дороги, следуя примеру новаторов производства советской страны, добиваются новых показателей высокой производительности труда. Гороблагодатский, Тюменский, Надеждинский вагонные участки, подъемные цехи паровозных депо Тагил, Егоршино досрочно выполнили годовые планы ремонта паровозов и вагонов. Лучшие машинисты-стахановцы на дороге тт. Смирнов, Голомозин заканчивают 100-тысячные пробеги паровозов между подъемками. Осмотрщики-автоматчики вагонного участка станции Свердловск-сортировочная тт. Белтюков, Кривокрытов и другие отправляют 60 проц. поездов с нулевой утечкой воздуха из магистрали при испытании в полторы-две минуты. Составитель станции Сортировочная т. Чистяков овладевает передовыми методами стахановско-кривоносковского труда. Следуя его примеру, составитель тов. Шалин формирует поезда в 2-х районах на 2-х паровозах. Стахановцы ремонтных и подъемных цехов изо дня в день увеличивают производительность труда. Токарь депо Кушва тов. Мальцев увеличил выработку с 350 до 871 проц., токарь вагонного депо ст. Гороблагодатская тов. Мезенин достиг производительности труда 2075 проц. Токарь паровозного депо Тагил тов. Тараханов, работая на пяти станках, достиг производительности труда 1078 проц. и т. д.

Начало нового подъема социалистического соревнования налицо. Однако в целом дорога им. Л. М. Кагановича работает плохо, не выполняет государственного плана грузоперевозок. Железнодорожники дороги имени Л. М. Кагановича не могут мириться дальше с таким положением и ставят своей задачей не только полностью ликвидировать отставание, но и добиться в 1941 году досрочного выполнения плана погрузки и выгрузки.

Принимая вызов коллектива Южно-Уральской и Пермской железных дорог на социалистическое соревнование за достойную встречу XVIII партийной конференции и образцовую работу в 1941 году, коллектив работников ж. д. имени Л. М. Кагановича будет бороться за перевыполнение государственного плана перевозок, строгое соблюдение заданий породовой погрузки, за решительное сокращение простоя вагонов на станциях и подъездных путях клиентуры.

Коллектив обязуется обеспечить четкое продвижение поездов в зимних условиях, строго соблюдать график, не допускать ни одного случая задержек поездов у входных семафоров, образцово выполнять регулировочное задание НКПС по сдаче порожняка. Мы ставим своей задачей полностью ликвидировать аварии и брак в работе.

Соревнуясь с коллективами Южно-Уральской и Пермской железных дорог, будем внедрять культуру и плановость в работу, обеспечим строгое соблюдение технологической дисциплины, рентабельности каждой хозяйственной единицы, лучшего содержания и использования основных средств производства. Будем повседневно и настойчиво укреплять трудовую дисциплину во всех звеньях нашей работы, неуклонно выполнять Указы Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня и 10 июля 1940 года, всемерно распространять опыт стахановско-кривоносковского труда, воспитывать новых стахановцев железнодорожного транспорта. Всемерно укрепляя связь железнодорожников с территориальными партийными и советскими организациями, мы общими усилиями полностью выполним взятые обязательства.

ПО ГРУЗОВОЙ СЛУЖБЕ

Обеспечить выполнение государственного плана погрузки и выгрузки к 15 февраля на 102 процента, а план 1941 года ко дню Сталинской Конституции 5 декабря 1941 года. Обеспечить 100-процентное выполнение плана отправительской маршрутизации и организовать систематическое отправление ступенчатых маршрутов. Обеспечить круглосуточную работу по погрузке и выгрузке, дав выполнение грузовой работы за первую половину суток не менее 50 процентов суточного плана. Добиться полной ликвидации несохранных перевозок в 1941 году.

ПО СЛУЖБЕ ДВИЖЕНИЯ

Рабочий парк вагонов к XVIII партийной конференции довести до 98 процентов к плану и обеспечить его наличие в остальные месяцы года ниже нормы. Снизить простой вагонов по транзиту к 15 февраля 1941 года на 10 процентов от фактически выполненного на 1 января 1941 года. Внедрить метод диспетчера тов. Белякова среди диспетчеров отделений дороги. Обеспечить своевременный развоз местного груза на фронта выгрузки и порожних на фронта погрузки из расчета подачи за ночь с полными сроками не менее 50 процентов от суточной работы. Обеспечить бесперебойный прием поездов по обменным пунктам с соседними дорогами.

ПО ПАРОВОЗНОЙ СЛУЖБЕ

Довести среднесуточный пробег паровоза до 250 километров. Снизить процент больных паровозов в депоовском ремонте. По подъемному ремонту дать сверх плана к открытию XVIII партконференции — 3 паровоза и за 1941 год обеспечить полностью выполнение программы. Обеспечить перевыполнение технической скорости по

дороге на два километра. Снизить расход топлива на паровозах в 1941 году не менее, чем на 5 процентов и охватить хозрасчетом не менее 30 процентов паровозов. Повысить качество ремонта и внедрить передовые методы работы тт. Папавина, Лунина, увеличить межпромысловый пробег паровозов не менее чем на 3000 километров, ликвидировать полностью межпоездной ремонт. Своевременно и качественно подготовить паровозное хозяйство к зиме 1941-42 г., освоить амортизационные средства к 1 сентября, обеспечить 100-процентное выполнение плана по капитало-вложениям не позднее 1 октября 1941 года.

ПО ВАГОННОЙ СЛУЖБЕ

Максимально снизить отценки по грению бункс. Сверх установленного плана ремонта вагонов дать: а) капитального — 110 проц., б) среднего — 125 проц., в) оборудования автосцепкой — 110 проц., г) годового — 110 проц., д) держать остаток текущего ремонта на отчетные сутки не более 50 вагонов. Не допускать задержек поездов по утечке воздуха из магистрали, добиться отправления 85 процентов поездов с нулевой утечкой. Внедрить опыт вагонников Сортировочной по отправлению поездов с нулевой утечкой при испытании в полторы-две минуты. Не допускать пропуска вагонов с выбоинами на перегоны. Организовать на 2-х автоконтрольных пунктах Свердловск-пассажирская и Сортировочная выпуск распределителей из ремонта с гарантией 18 месяцев вместо 12 месяцев к 1 октября 1941 года. Снизить себестоимость ремонта вагонов на 10 проц. и не допускать перерасхода фонда зарплаты. Всемерно развивать стахановское движение среди поездных вагонных мастеров за 50-тысячный пробег без брака, отправляя поезда с гарантийными путевками.

ПО СЛУЖБЕ ЭЛЕКТРИФИКАЦИИ

Среднесуточный пробег электроваза в товарном движении выполнить 365 километров. Добиться снижения расхода электроэнергии на 0,5 ватт-часа на тонно-км брутто. Не допускать ни одного случая пережога контактного провода по причине гололеда. Снизить процент больных электровазов.

ПО СЛУЖБЕ ПУТИ

План капитального ремонта пути и искусственных сооружений выполнить к 1 октября 1941 года с оценкой на «хорошо». К 1 мая развезти балласт на фронты капитальных работ не менее 30 процентов от потребности. До 1 апреля 1941 года полностью подготовиться к пропуску весенних вод на дороге. К 1 октября 1941 года провести планово-предупредительный ремонт с оценкой не ниже как на «хорошо». К 1 апреля 1941 года закончить все переходящие работы по гражданским сооружениям.

ПО СЛУЖБЕ СВЯЗИ И СИГНАЛИЗАЦИИ

На основе социалистического соревнования и внедрения метода лучшего стахановца тов. Моренко,

добиться отличного содержания устройств связи, полностью ликвидировать брак и повреждения. Добиться быстроты прохождения телеграмм и скорости обслуживания местного абонента и междугородной связи. Обеспечить ремонт устройств связи к 1 сентября 1941 года на «хорошо». Ко дню открытия XVIII Всесоюзной партконференции сдать в эксплуатацию телеграфную сеть на аппаратах Бодо-Душлеке управления дороги с Тагильским и Надеждинским отделениями. Подготовить к пуску в эксплуатацию телеграфную связь Бодо-Симплексе Свердловск—Егоршино.

ПО ПАССАЖИРСКОЙ СЛУЖБЕ

Обеспечить 100-процентное следование по расписанию пригородных, курьерских и пассажирских поездов. Привести составы пассажирских и пригородных поездов в отличное состояние. Радиофицировать все составы поездов № 45/46. Подготовить пассажирский парк вагонов к летним перевозкам не позднее 1 апреля 1941 года. Привести в отличное состояние семь вокзалов: Свердловск, Камышлов, Богданович, Тюмень, Егоршино, Н.-Тагил, Гороблагодатская и в хорошее состояние — Алапаевск, Надеждинский завод, Асбест, Кузино. Всемерно развивать аладинский метод обслуживания пассажирских поездов, доведя его до 40 процентов охвата пассажирского потока дальних и местных поездов.

ПО ЖИЛИЩНОМУ ОТДЕЛУ

Жилищное строительство по программе 1941 года закончить к 15 октября 1941 года. Капитальный ремонт жилого фонда закончить к 1 октября 1941 года с оценкой не ниже чем на «хорошо».

Ко дню XVIII партийной конференции закончить 8-квартирный дом на станции Дружинино к 1 февраля, на станции Сортировочная к 15 января, баню на станции Смычка к 6 января, овощехранилище на станции Свердловск к 10 января 1941 года.

ПО ДОРСТРОЮ И ПРОЕКТНОЙ КОНТОРЕ

Годовую программу строительства 1941 года закончить не позднее 1 декабря 1941 года. Выполнить качественные и количественные измерители по всем видам строительства с учетом выполнения заданных НКПС планов снижения себестоимости, мобилизации внутренних ресурсов, доходов и накоплений на основе всемерного укрепления хозрасчета и плано-финансовой дисциплины.

ПО ОТДЕЛУ СНАБЖЕНИЯ

План снабжения выполнить на 100 процентов, всемерно изыскивать местные ресурсы, в особенности обеспечить местными материалами. Организовать ремонт спецодежды, обеспечить бережное отношение к спецодежде и прозодежде.

ПО ТРЕСТУ ТРАНСТОРГПИТ

Выполнить годовой план оборота торговли ко дню Сталинской Конституции — 5 декабря 1941 года. Ко дню открытия XVIII партийной конференции квартальный план торговли выполнить на 65 процентов. Перевыполнить план

самозакупа товаров на 10 процентов. Полностью подготовиться к заготовке овощей и картофеля в 1941 году, обеспечив свою потребность заливной бочкотарой к 15 августа 1941 года. Заготовить и заложить на зимнее хранение не менее 6 тысяч тонн картофеля и 1480 тонн овощей. Обеспечить в зиму 1941 года бесперебойное снабжение горячим питанием железнодорожников, связанных с движением поездов.

ПО ФИНАНСОВОМУ ОТДЕЛУ

Выполнить годовой план доходов на 101 процент. Снизить фактическую себестоимость по перевозкам на 0,5 процента и выполнить план прибылей от перевозок за счет подсобных предприятий с превышением на 3 миллиона рублей. Обеспечить высококачественное составление отчетов и балансов по дороге, выполнение плана ревизий станций и хозяйниц дороги в установленные сроки.

ПО ПОДГОТОВКЕ КАДРОВ

Провести укомплектование кадрами массовых профессий во всех службах. План подготовки кадров по всем видам обучения за 1941 год выполнить на 105 процентов. Добиться максимального охвата обучением в стахановских школах, достигнув при этом поднятия производительности труда обучающихся в школах не менее 30 процентов.

Всемерно укрепляя трудовую и государственную дисциплину, решительно борясь против лодырей, рвачей и дезорганизаторов производства, всемерно повышая бдительность, умело сочетая хозяйственную и политическую работу, обеспечивая оперативность и деловитость хозяйственного руководства, правильную расстановку и подбор кадров, а также проверку исполнения, усиливая политико-воспитательную работу, развивая большевистскую критику и самокритику, социалистическое соревнование и стахановское движение, организуя показ передовых людей железнодорожного транспорта и нашей дороги, всемерно развивая изобретательство и рационализаторскую деятельность, по-большевистски выполняя боевые приказы сталинского наркома Л. М. Кагановича, — ознаменуем день открытия XVIII партийной конференции новым производственным и политическим подъемом на дороге, ликвидируем ее отставание, сделаем передовой дорогой, работающей без аварий и крушений и будем носить с честью славное имя соратника великого Сталина — любимого наркома Л. М. Кагановича.

Арбитром просим быть: начальника Политуправления НКПС тов. Олонова, редакцию газеты «Гудок» и президиум ЦБ союза дорог Востока и Дальнего Востока.

Проверку договора произвести: 15 февраля 1941 года, 30 июля 1941 года, 1 ноября 1941 года и 5 января 1942 года.

Договор подписали: командиры, стахановцы и политработники управления дороги, Свердловского узла и линии. Всего 150 подписей.

Быстрое продвижение поездов

Выполняя свои обязательства по договорам на соревнование за достойную встречу XVIII партийной конференции, лучшие люди Тюменского отделения добиваются новых производственных успехов.

Диспетчеры тт. Данилов и Наумов организовали 20 января на участке Тюмень—Вагай скоростную обработку и быстрое продвижение вагоно-потока. Так поезд № 5713 простоял на станции Вагай всего лишь 37 минут; поезд № 5729—только 30 минут и т. д. Время простоя было снижено и у других поездов.

Один из угольных маршрутов был соединен с другим таким же маршрутом и сдан на соседнее отделение ранее времени, установленного расписанием, на 5 часов 31 минуту. Средне-суточная скорость соединенных маршрутов составила 540 километров.

В итоге работы смены диспетчер тов. Наумов обеспечил выполнение участковой скорости в среднем по всем поездам на 113 процентов к норме, сэкономил на участке 240 вагоно-часов. Диспетчер тов. Данилов сэкономил 640 вагоно-часов и среднее выполнение участковой скорости поездов довел до 119 процентов к норме.

Закрепить достигнутые успехи

Смена дежурного по станции тов. Ветошкина взяла обязательство встретить XVIII партийную конференцию производственными подарками.

16 января тов. Ветошкин, составитель поездов Наумов, сцещик Чечулин, технический конторщик Наумова, стрелочники Кабакова А. В., Кабакова А. Д. и Кривоногова, осмотрщик вагонов Пехтерев, маневровый машинист Северюхин показали образцы станционной работы. Сменный план погрузки они выполнили на 275 процентов, план выгрузки на 100 проц., все поезда отправили строго по расписанию.

Коллектив смены, обсуждая итоги работы, твердо решил закрепить достигнутые успехи.

В. РЫХЛОВ—секретарь парткома узла Алапаевск.

Скоростная смена колесных пар

16 января на станцию Вагай прибыл поезд № 1102 в сопровождении поездного вагонного мастера Тюменского участка Шилкова. В поезде была обнаружена платформа с выбоинами на бандажах. Вагонный мастер Шилков отнесся к своей работе беспечно, требовалась смена колесных пар.

Включившаяся в социалистическое соревнование смена осмотрщика вагонов тов. Мезенина организовала скоростную замену этих двух колесных пар без отценки платформы за 40 минут вместо четырех часов по норме.

В смене колесных пар принимали участие слесари-осмотрщики тт. Иванов, Лизунов, Феоктистов, Матвеев, Демидов, Степанченко.

ПАВЛИНСКИЙ — начальник станции Вагай.



Бригада автоматчиков вагонного участка Свердловск-сортировочная (слева направо): старший осмотрщик-автоматчик Ф. МАРТЬЯНОВ; слесари-автоматчики тт. М. КУЗЬМИН, М. СУЛТАНОВ, А. ХОХРЯКОВ, В. КУЗЬМИН. Фото В. Лежнина.

За нулевую утечку воздуха из поездной магистрали

Однажды я услышал от осмотрщика-автоматчика тов. Мартянова, что он добился нулевой утечки воздуха из поездной магистрали в течение полутора минут.

На следующий день, придя на дежурство, я рассказал об этом слесарям, и мы решили, что результаты, полученные тов. Мартяновым, можно улучшить. Мы тщательно ко всему подготовились и действительно добились лучших результатов: осмотренные нами составы имели нулевую утечку воздуха из поездной магистрали в течение двух минут.

Было это в конце ноября 1940 года. Постепенно мы совершенствовались свой первый опыт, отправляя все большее количество поездов с нулевой утечкой. Вскоре нашему примеру последовали другие осмотрщики-автоматчики автоконтрольного пункта.

Коллектив автоконтрольного пункта взял обязательство в течение всей зимы отправлять со станции Свердловск-сортировочная 70 процентов поездов с нулевой утечкой в полторы минуты, а 30 процентов — в две. Кроме того, мы обязались не допускать заклинивания колесных пар, полностью ликвидировать брак.

Эти обязательства нами выполняются. Как в декабре, так и в январе большинство поездов уходит со станции с нулевой утечкой воздуха из магистрали.

Достигнутые нами успехи—не

случайное явление, мы готовились к этому тщательно и кропотливо.

Одним из основных условий в нашей работе является полное наличие и исправность инструмента. Зимой, как известно, работа осмотрщика-автоматчика становится более сложной. Необходим комплект ключей, вполне исправных, хорошо подобранных, молоток, зубило, наличие мелких запасных частей. Только в таком случае, собственно, и можно начать проверку поезда. При этом мы придерживаемся определенного порядка работы.

В первую очередь начинаем соединять рукава магистралей, при чем состав находится в растянутом положении. При соединении рукавов тщательно осматриваем резиновые прокладки. При этом инструмент не нужен, но при проверке плотности соединений морозов бояться не следует. Я, например, прощупываю рукой все до одной муфты, и только убедившись в том, что соединение их сделано плотно, начинаю пробовать магистраль на утечку воздуха. Воздух поступает в магистраль, и два слесаря идут—один в голову, а другой в хвост поезда, — делают продувку. После этого магистраль заряжается воздухом с силой давления до пяти атмосфер и краном машиниста проверяется утечка. Одновременно два автоматчика с разных концов поезда идут вдоль состава, проверяют, где

имеется утечка воздуха и в каком положении находятся режимные упорки тормозов.

Сам я иду также вдоль состава, осматриваю рукава, флянцы, стоп-краны, подводные трубки, муфты. В случае обнаруженных неисправностей делаю на вагоне меловую пометку. Слесари устраняют неисправности. Когда эта работа сделана, магистраль вторично пробуются на утечку воздуха.

После всего этого мы приступаем к торможению. Воздушный насос паровоза наполняет поездную магистраль до полного давления, тормоза пробуются на быструю нажатия колодок и на плавный отпуск. В это же время идет проверка тормозных тяг и проверяется степень нажатия колодок на бандажи колес.

Вместе с машинистом убеждаемся есть ли в составе утечка. Если машинист видит, что в течение полутора или двух минут утечки воздуха не было, я ему выдаю об этом справку, в которой он отмечает результаты испытания тормозов, а значит и всей воздушной магистрали поезда.

Нулевая утечка воздуха из тормозной магистрали дает большую гарантию безотказной работы тормозов, устраняет возможность заклинивания колесных пар, обеспечивает более безопасное движение поезда по участку. **БЕЛТЮКОВ** — осмотрщик-автоматчик станции Свердловск-сортировочная.

Лунинское движение в депо Надеждинск

Лунинцы паровозного депо Надеждинск добились отличного состояния своих машин, резкого сокращения объема промычного ремонта и стоимости его как по рабочей силе, так и по материалам.

Один из инициаторов лунинского движения старший машинист тов. Курмиц, вместе со своими напарниками-машинистами тт. Крючковым и Машковцевым, помощниками тт. Гребенщиковым, Габдрахмановым и Третьяковым, добился отличного ухода за локомотивом и только за декабрь сэкономил на промычном ремонте около 1 тысячи рублей. Примерно такую же экономию на рабочей силе и материалах при промычном ремонте дали бригады па-

ровозов, где старшими машинистами являются тт. Стариков, Воронин.

Даже в самые суровые декабрьские и январские морозы лунинцы депо Надеждинск безаварийно водили поезда, работали без межпоездного ремонта и добивались экономии расходов средств, материалов и топлива.

Замечательные результаты в работе имеют бригады паровоза № 33, которым водят угольные составы. Раньше этот паровоз был чуть ли не самым плохим в депо. Его часто можно было видеть в случайном ремонте. Но после того, как паровозом стали управлять и по-хозяйски за ним ухаживать машинисты тт. Постников, Егоров, Колухин и Рохин, состояние его резко изменилось. Приве-

дя свою машину в культурный, исправный вид, эти товарищи сократили запись промычного ремонта до 3—4 пунктов и почти весь ремонт производят своими силами, без помощи комплексных бригад слесарей. Они сберегли уже на ремонте после того, как стали работать по-лунински, около 700 рублей.

Однако в нашем депо еще слишком мало лунинцев. Их должно быть больше. Растить лунинцев, множить их ряды, — является одной из важных очередных задач хозяйственного руководства и нашей партийной организации в период подготовки к XVIII конференции ВКП(б).

Х. НУРДИНОВ — парторг паровозников депо Надеждинск.

Достижение смены тов. Зонова

Коллектив смены станционного диспетчера Свердловск-пассажирская тов. Зонова добился 19 января снижения парка на 43 вагона и простоя вагонов по первому и второму разделу, ускорения оборота передаточных паровозов, перевыполнения плана погрузки и выгрузки. Хорошо обеспечивались передачи поездов на станцию Свердловск-сортировочная.

Образцы четкой слаженной работы показали дежурный по станции тов. Сыроматникова, дежурный по северному посту тов. Травин, дежурный по северному парку тов. Михайлов, дежурный по западному посту тов. Семенов, старшие стрелочники тт. Агеева и Боровых, сигналист централизованного поста тов. Иванов, составители поездов тт. Комин и Черепанов, старший осмотрщик вагонов тов. Соловьев.

Отмечая первые успехи смены тов. Зонова в соревновании имени XVIII Всесоюзной партконференции, руководители дороги послали коллективу смены приветственную телеграмму.

Ширится опыт тов. Мезенина

По примеру токаря Гороблагодатского вагонного участка тов. Мезенина Ивана стал работать его брат Владимир. Последний 7 января выполнил производственное задание более, чем на 700 процентов, а 13 января—на 1170 процентов, т. е. выполнил работу за одиннадцать человек.

Свой опыт братья Мезенины передают другим рабочим вагонного участка, среди которых с каждым днем ширится производственный подъем и развертывается социалистическое соревнование в честь XVIII конференции ВКП(б).

Так, слесаря тт. Малиновский, Татауров, каждый день дают по четыре с лишним нормы. Маляр тов. Самарин выполняет производственные задания на 750 процентов. Товарищи Кушнов, Чернышев за смену дают по 4—5 норм.

Коллектив вагонного участка поставил перед собой задачу передать опыт тов. Мезенина рабочим всех цехов, чтобы ко дню открытия XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б) прийти с перевыполнением производственной программы.

КИРИЛЛОВ — начальник вагонного участка станции Гороблагодатская.

По примеру тов. Шалина

20 января смена дежурного по станции Гороблагодатская т. Берсенева, соревнуясь на лучшие производственные подарки XVIII партийной конференции, обеспечила отправление поездов по графику, снизила рабочий парк вагонов, простой транзитного вагона довел до 0,3 часа ниже нормы.

В это дежурство составитель тов. Анашкин и сцещик тов. Демидов работали по примеру тов. Шалина на двух маневровых паровозах. Это имело большое значение для выполнения сменного задания.

В ПОЛИТОТДЕЛЕ ДОРОГИ

Политотдел дороги на оргсовещании заслушал доклад секретаря партбюро станции Свердловск-Сортировочная тов. Волкова о внедрении метода лучших составителей тт. Чистякова и Шалина. На совещании присутствовали стахановцы, командиры и политработники управления дороги, Свердловского отделения, узла и станции Свердловск-Сортировочная.

Стахановцы - составители тт. Чистяков и Шалин подробно рассказали о приемах своей работы в двух маневровых районах. Выступившие на оргсовещании стахановцы дежурные по паркам, технические конторщики и списочки вскрыли много недостатков в хозяйственном, партийном и профсоюзном руководстве станции.

Оргсовещание установило, что на станции нет глубокой разьянительной работы о значении

замечательного опыта составителя тов. Шалина. Начальник станции тов. Иванов недооценил политического значения начинания тов. Шалина. Техническое бюро станции не оказало соответствующей помощи стахановцам-составителям.

Оргсовещание в своем решении одобрило инициативу тт. Шалина и Чистякова и предложило секретарю партбюро станции тов. Волкову и председателю месткома тов. Бажугину оказать всемерную помощь и содействие в распространении стахановского метода среди составителей станции. В решении также предложено всем политотделам отделений и партийным организациям обсудить почин тов. Шалина и обеспечить распространение его на всех крупных станциях дороги.

Остановки егоршинских паровозов на перегонах

Успех работы зимой, как известно, зависит от слаженности всех звеньев, от дисциплины. Между тем, на Егоршинском отделении как раз этого нет. Однако это мало беспокоит руководителей отделения и командиров отдельных его производственных единиц.

На таком тяжелом участке, как Алапаевск — Егоршино не работает водогон, который имеется на станции Самоцвет. И вот, из-за того, что порой нехватает воды в тендере, некоторые машинисты бросают составы. То же самое происходит и на участке Егоршино — Богданович. Но руководители отделения не обращают внимания на эти участки и в морозные дни не позаботились даже выделить соответствующую часть командного состава для сопровождения поездов.

Некоторые машинисты по 5 часов занимали перегон Самоцвет — Егоршино. У машиниста Щукина нехватило воды и он потушил па-

ровоз. Машинисты Сотников и Францев не раз уже останавливались на перегонах и выводили поезд по частям. Машинист Основин из-за нехватки воды на станции Самоцвет бросил состав. Перечень подобных фактов можно было бы продолжить.

Все эти явления позорной работы паровозников в большинстве своем происходят на участке Алапаевск — Богданович.

Казалось-бы, что начальник депо Мурахтанов и начальник паровозного отделения Протасов должны были проверить эти факты, наказать виновных, исправить водогон на станциях Самоцвет и Алтынай, предупредить дальнейшее возникновение позорных случаев остановки и бросания поездов в пути. Ничуть не бывало. Они продолжают лишь бесстрастно фиксировать положение. Брак же не только не уменьшается, а еще больше растет.

ПАРОВОЗНИК.

Минуты пункты набора воды

Соревнуясь за достойную встречу XVIII партийной конференции, машинисты депо Камышлов показывают пример большевистского преодоления зимних трудностей.

Машинист тов. Романов только что получил паровоз «ФД». Осваивая его, тов. Романов провел 21 января поезд весом на 1215 тонн больше установленной нормы и на 8 километров в час перевыполнил

задание по технической скорости, доставив груз к месту назначения на 46 минут раньше времени, установленного по графику.

В этот же день машинист тов. Овчинников провел от Поклевской до Камышлова поезд, минуя пункт набора воды, и прибыл на 26 минут раньше времени, предусмотренного расписанием, на 4 километра в час перевыполнив задание по технической скорости.

ВНИМАНИЮ

хозяйственных, партийных и профсоюзных руководителей, стахановцев, рабочих и служащих дороги.

На 1941 год открыта подписка на журналы по железнодорожному транспорту:

Наименование журналов	Период в год	Подписная плата		
		3 мес.	6 мес.	12 мес.
«Жел.-дор. техн. в новой литературе»	12	15	30	60
«Железнодорожный транспорт»	12	10-50	21	42
«Паровозное и вагонное хозяйство»	12	9	18	36
«Строительство ж. д. и путевое хоз-во»	12	9	18	36
«Эксплуатация железных дорог»	12	9	18	36

Прием подписки повсюду местными уполномоченными узлов, станций и издательством газеты «Путевка».

Срок сдачи заказов на первые номера — 1 февраля 1941 г.

Издательство газеты «ПУТЕВКА».

Успехи молодых машинистов

Включившись в социалистическое соревнование имени XVIII Всесоюзной партийной конференции, машинисты-комсомольцы депо Свердловск-Сортировочная поразывают образцы стахановской работы.

Машинисты Кинев, Петренев, Горошко, Любимов, Гладилин, Савин имеют значительную экономию топлива в декабре.

Еще больших результатов добились комсомольцы в первой декаде января. Машинист Горошко имеет 9.895 кгр. экономии топлива; машинист Печеркин с помощником тов. Ташкиным — 12.991 кгр.; машинист тов. Гладилин — 10.068 кгр.

Общая экономия у машинистов комсомольцев за декаду составляет 58.637 кгр. топлива. Комсомольцы практическими делами обеспечивают выполнение взятых на себя обязательств.

В. НИЧКОВ — помощник начальника политотдела по комсомолу Свердловского отделения.

Готовьтесь к смотру художественной самодеятельности

По примеру прошлых лет, нынче на дороге вновь будет проведена олимпиада художественной самодеятельности. Цель ее — выявить степень развития творчества железнодорожников и членов их семей, организовать отчеты самодеятельных кружков и кружковцев перед рабочим зрителем, выявить новые творческие силы и привлечь их к работе в клубах.

Олимпиада начнется со смотров на полевых станциях и узлах. После этого — в период с 15 февраля



В Советской Литве. На снимке: работницы и рабочие г. Каунаса, уезжающие в дома отдыха на Кавказ.

Фото Д. Чернова. (Фото ТАСС).

по 1 марта — будут проведены отделенческие олимпиады. Далее — в марте месяце — состоится дорожный заключительный концерт, в котором примут участие лучшие, отобранные в отделенческих олимпиадах певцы, танцоры, декламаторы — мастера всех жанров художественной самодеятельности.

Для проведения олимпиады создан дорожный организационный комитет, который уже приступил к работе.

ЛЫЖНЫЙ КРОСС

В кроссе профсоюзов на нашей дороге принимают участие 2279 человек. 978 человек уже сдали лыжные нормы на значок ГТО.

Впереди других идет Свердловское отделение, где кроссом охвачено 752 человека, а нормы на значок ГТО сдали 285 человек. На Тагильском отделении в кроссе участвуют 457 человек, нормы на значок ГТО сдали 162 человека.

Попрежнему отстают Кузинское и Надеждинское отделения. В Кузине лыжами занимаются всего 100 человек. В Надеждинске даже в выходной день 19 января на лыжную базу явилось всего 10 человек.

Трудящиеся нашей страны готовятся достойно встретить XVIII партийную конференцию, готовя ей свои производственные подарки. Лучшим нашим подарком конференции будет привлечение всей железнодорожной молодежи к лыжному спорту, сдача норм ГТО по лыжам каждым комсомольцем, допризывником, молодым стахановцем.

В. УЛЬЯНОВ.

АКТИВНОСТЬ ЖЕНЩИН

Только в ноябре и декабре на нашей дороге участвовало в снегоборьбе 2112 женщины — домохозяйки. Ими выработано 15 тысяч человеко-дней.

В разноске горячей пищи за то же время приняли участие 450 женщин. Рабочим — железнодорожникам они доставили более 100 тысяч обедов и завтраков.

КУЛЬТПОХОД АКТИВИСТОВ

Недавно женсоветом станции Заводоуковская был организован поход по участку Заводоуковская — Криволуцкий. Кроме осмотра пути, домохозяйки провели три беседы в путевых будках и казармах, две читки газет, организовали 4 выступления художественной самодеятельности.

ГОРЯЧУЮ ПИЩУ НА ПРОИЗВОДСТВО

Женщины-активистки депо Кузине тт. Шаронова и Орлова — инициаторы выпечки пирожков и организации развоза пищи на производство — в последнее время стали приготавливать пельмени и в горячем виде доставлять их рабочим-железнодорожникам. Примеру инициаторов последовали активистки тт. Ягуткина, Сухова, Ефтина.

СТАХАНОВЦЫ ЭЛЕКТРИФИКАЦИИ

С 11 по 18 января коллектив 5-й дистанции контактной сети при 30-градусном морозе электрифицировал в исключительно короткий срок один из участков станции Смычка. Коллектив дистанции под руководством начальника тов. Шаронина показал подлинно социалистическое отношение к труду.

Начальник дороги в специальном приказе за отличное выполнение задания по электрификации участка станции Смычка объявил благодарность с выдачей денежных вознаграждений начальнику дистанции тов. Шаронину, работавшему в качестве бригадира, инженеру техбюро участка тов. Абрамюк, тт. Вакилову, Ковардакову и другим всего — 14 человекам.

Новинки технической литературы

«БОРЬБА С УТЕЧКОЙ ВОЗДУХА ИЗ ПОЕЗДНОЙ МАГИСТРАЛИ»

Трансжелдориздат, 1940 г., 55 стр., цена 30 коп.

Утечка воздуха из поездной магистрали нередко приводит к заклиниванию колесных пар, к образованию «ползунов» и излому рельсов. Неправильно и вредно было бы думать, что утечки воздуха нельзя устранить. Стахановцы-автоматчики доказали полную возможность устранения утечек воздуха из поездной магистрали.

Массовое движение автоматчиков за ликвидацию утечек воздуха из поездной магистрали возглавил старший осмотрщик — автоматчик станции имени Л. М. Кагановича Северо-Донецкой дороги — комсомолец Павел Гайдабука. Он разработал и успешно применил свой особый метод осмотра и ремонта авто- тормозов, обеспечивающий полное устранение утечек воздуха из поездной магистрали.

Метод тов. Гайдабука нашел широкое применение среди автоматчиков Северо-Донецкой дороги. На всех участках имеются бригады, отправляющие поезда с нулевыми утечками воздуха. В данной брошюре помещены статьи знатных людей транспорта, передовиков нового замечательного движения. Особенную ценность имеет статья тов. Гайдабука, где рассказывается, как нужно устранять утечки воздуха из поездной магистрали.

Брошюра может служить пособием для осмотрщиков-автоматчиков, поездных вагонных мастеров, слесарей по ремонту автотормозов и командиров вагонных участков, депо и вагоноремонтных пунктов.

К. М. ДОБРОСЕЛЬСКИЙ и **Е. И. ЛЕВАНДОВСКИЙ** — «ПОДГОТОВКА И ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ СТАНЦИИ ЗИМОЙ»

Трансжелдориздат, 1940 г., 126 стр., цена 1 р. 75 коп.

В зимнюю страдную пору действующая армия железнодорожников, все честные работники транспорта, которым близки и дороги интересы советского государства и народа, ведут отважную борьбу за бесперебойное движение поездов, за неразрывность и единство великого железнодорожного конвейера.

Опыт большевистских зим, проведенных транспортом под руководством сталинского наркома товарища Л. М. Кагановича, показал, что никакие трудности зимы не страшны, когда железнодорожники встречают зиму подготовленными, когда наряду с людьми подготовлено и все оборудование.

В этой брошюре даны практические советы по работе станции зимой и описаны мероприятия по уборке снега с территории станции. В третьем разделе — «Работа станции по переработке поездов в зимних условиях» — рассказывается о скоростной обработке поездов, переработке их в больших узлах, о работе комплексных и сквозных бригад и о выполнении технологического процесса и графика движения поездов.

Большую ценность имеет четвертый раздел брошюры. Здесь даются практические указания, как должна быть организована работа станционного диспетчера, дежурного и оператора горки, башмачников, составительской бригады и работников технической конторы. В пятом разделе — даны общие мероприятия по безопасности личного состава на станции, по содержанию рабочего места при маневрах, нахождении на станционных путях и при работе составительских бригад.

Данная брошюра может служить пособием для работников участковых и сортировочных станций.

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

АДРЕС РЕДАКЦИИ: Свердловск, ул. Челюскинцев, Управление ж. д. 3-й этаж, комнаты №№ 351—355. ТЕЛЕФОНЫ: АТС № Д1-16-31, через коммутатор Управления дороги: секретариат редакции—0-6, ответственный редактор—1-61, зам. отв. редактора—1-47, ответственный секретарь—4-25, инструктора—2-53, нач. издательства — 7-36, бухгалтерия издательства и отдел подписки — 1-82. Подписная плата: 90 коп. в месяц; цена отдельного номера 10 коп.