

ПУТЕВКА

Орган Управления и Дорпрофсожа Свердловской жел. дороги

№ 96 (2570) Четверг, 10 августа 1944 г. Год издания 11-й Цена 15 коп.

Маршрутизация — мощное средство увеличения грузоперевозок

Победоносное наступление героической Красной Армии, дальнейший рост потребностей всех отраслей народного хозяйства требуют от железнодорожников непрерывного увеличения грузоперевозок.

Важнейшим средством подъема всей грузовой и поездной работы является маршрутизация. Подобранные в маршруты груженные вагоны следуют без переработки на участковых и сортировочных станциях и в несколько раз быстрее прибывают по назначению.

Инициатор ступенчатой маршрутизации Герой Социалистического Труда В. Т. Осипов в своей статье, опубликованной в газете «Правда» за 17 июля, приводит яркий пример производственного эффекта маршрутизации. «Товарный вагон, прошедший расстояние в 1000 километров, — указывает т. Осипов, — не подвергаясь при этом переработкам на сортировочных станциях, дает экономии 13 тыс. вагоночасов, или 44,7 тысячи рублей; локомотив экономит 11 тонн угля; груз доставляется на место в 6 раз быстрее, чем при обычном следовании одиночных вагонов».

Значение маршрутизации проверено на многолетней практике движущихся Егоршинского отделения. Здесь маршрутизацией, отправительской, и особенно ступенчатой — по методу т. Осипова, повседневно занимаются руководители отделения, диспетчеры, начальники станций, клиентура. За полгода егоршинцы маршрутизировали 60 проц. всей погрузки и сэкономили на этом 115453 вагоночаса.

Казалось бы, что с егоршинцев возьмут пример и другие отделения, особенно такие как Свердловское и Н.Тагильское, где всего больше имеется неорганизованного порожняка, а следовательно и больше возможностей для маршрутизации. Однако этот важней-

ший участок работы до сих пор является самым слабым местом на дороге.

Дело маршрутизации пущено на самотек. Командиры распорядительного отдела службы движения во главе с т. Дайнаковым не дают оперативных заданий отделениям, а командиры отделений, в свою очередь, не ведут совместно с клиентурой календарного планирования грузопотоков. В результате этого не организованные, одиночно следующие вагоны забивают участковые станции и решающие узлы Смычку и Свердловск-сортировочную, связывая маневренность дороги в работе с местным грузом и в пропуске транзитных поездов.

Движенцам и грузовым работникам пора понять, что от них требуется не механическая подача порожняка под погрузку, а организация клиентуры на планомерное отправление грузов с учетом наиболее быстрого их продвижения фронту и промышленности, с учетом наиболее эффективного использования вагонов.

В своих социалистических обязательствах в соревновании с южно-уральцами коллектив нашей дороги дал слово обеспечить охват внутридорожной маршрутизацией, как отправительской, так и ступенчатой не менее 70 проц. погрузки. Выполнение этого обязательства потребует от всех командиров служб грузовой и движения, отделений и станций настойчивой и кропотливой организаторской работы по реализации приказов наркома тов. Л. М. Кагановича № 900 и № 536. Зато велики и плодотворны будут результаты. Увеличение маршрутизации позволит коллективу дороги с высокой скоростью доставлять грузы уральской промышленности и скоростной доставкой вооружения, боеприпасов и снаряжения еще больше усилить свою помощь наступающей Красной Армии.

Социалистические обязательства железнодорожников Свердловской дороги в соревновании с коллективом Южно-Уральской дороги

Воодушевленные историческими победами нашей доблестной Красной Армии, одержанными под Верховным командованием Маршала Советского Союза товарища Сталина, мы железнодорожники Свердловской дороги вместе со всеми железнодорожниками Советского Союза в своем письме-рапорте товарищу Сталину дали клятву работать еще лучше, не покладая рук, не жалея сил, а если потребуется, то и жизни во имя Родины.

В выполнении священной клятвы вождю, в социалистическом соревновании с коллективом Южно-Уральской дороги мы считаем основными своими задачами успешное выполнение и перевыполнение плана грузоперевозок и образцовую подготовку всего хозяйства дороги к работе в зиму 1944—45 гг. Реализуя приказ наркома Путей Сообщения тов. Л. М. Кагановича № 532 об улучшении работы Свердловской дороги, коллектив дороги берет на себя следующие социалистические обязательства:

1. Выполнить годовой государственный план, погрузки на 102 проц., обеспечивая ежемесячную погрузку важнейших грузов: каменного угля, металла, руды, крепежа, спецлеса и зерна не ниже чем на 103 проц. и по воинским грузам — досрочно на два дня ежемесячно.
2. Оборот и среднесуточный пробег вагона довести до заданных норм.
3. План выгрузки ежемесячно выполнять не менее чем на 102 проц. и строго выполнять регулировочное задание НКПС по сдаче полувагонов на дороги угольных бассейнов.
4. Довести до установленной нормы рабочий парк вагонов к 1 сентября и держать его в норме до конца года.
5. Обеспечить охват внутридорожной маршрутизацией, как отправительской, так и ступенчатой не менее 70 проц. погрузки.
6. Безусловно выполнять государственные нормы приема и сдачи поездов, обеспечить отправление и проследование поездов строго по графику. Нормы участковой скорости выполнять на 102 проц. и технической — на 105 проц. Построить работу Свердловского и Н.Тагильского узлов по технологическому процессу, разработанному в соответствии с приказом НКПС № 532.
7. Не позднее 15 сентября подготовить к работе в зимних условиях все станционное хозяйство дороги — технические здания, пакгаузы, стрелочные будки, инвентарь, спецодежду и т. д.
8. Ежемесячно выпускать из подвального ремонта два паровоза сверх нормы и до 1 октября провести оздоровительный ремонт по котлам 12 паровозов и по элементам — 19 паровозов.
9. Довести до установленных норм оборот и среднесуточный пробег паровозов.
10. До 1 сентября привести в норму процент больных паровозов, а к 25 сентября снизить на 1 проц. против задания НКПС и за этот счет, а также путем сокращения рабочего парка в результате лучшего использования локомотивов, создать к 1 сентября запас паровозов в размере не менее чем 15 проц. от эксплуатируемого парка.

11. К 1 октября увеличить число лунинских паровозов до 50 проц. от рабочего парка.

12. Ежемесячно проводить по участкам дороги не менее 1300 тяжелых поездов, поездов с тем, чтобы за этот счет сократить в движении 450 поездов.

13. К 25 сентября полностью подготовить к зиме, деповское хозяйство, склады топлива, механизмы, пункты водоснабжения, электрохозяйство.

14. Дать экономии топлива на паровозах и стационарных установках не менее 5 проц. от норм НКПС, максимально используя местные виды топлива и суррогаты.

15. Ежемесячно выполнять план ремонта вагонов товарного парка: по капитальному ремонту на 103, среднему — 102 и годовому — 105 проц. По пассажирскому парку — среднего ремонта — на 110 и годового, — на 105 проц. Заводской ремонт колесных пар выполнять на 105 проц. Среднесуточный остаток неисправных вагонов держать на 5 проц. ниже нормы.

16. Пропустить к 15 сентября через усиленный оздоровительный ремонт два состава пассажирских поездов местного и дальнего следования.

17. Обеспечить высококачественный осмотр и безотцепочный ремонт вагонов без задержки поездов, добиваясь ликвидации отцепок по горению буре и выбоинам бандажей. Закончить подготовку вагонного хозяйства к зиме к 1 октября.

18. К 15 сентября закончить ремонт пассажирских зданий, платформ и других устройств для обслуживания пассажиров. К 10 октября завершить капитальный ремонт и культурное оборудование кассового зала станции Свердловск-пассажирская. К 15 августа закончить организацию образцовых поездов Свердловск-Москва. Организовать образцовые поезда Свердловск-Богословск.

19. Полностью ликвидировать на дороге постоянные предупредения по ограничению скоростей к 1 сентября и обеспечить хорошее содержание рельсовых цепей автоблокировки.

20. На 15 дней ранее срока выполнить план капитального и реднего ремонта пути, усиления кривых и постановку стрелок на щель.

21. Широко распространить методы Героя Социалистического Труда тов. Казанцева по кооперированному ремонту пути и путееобходчика Н.Тагильской дистанции т. Мухаметшина по текущему ремонту прикрепленного километра силами своей семьи. Обеспечить выполнение и перевыполнение задания по летне-оздоровительному ремонту и добиться средней оценки состояния пути по дороге не более, чем 30 баллов. Не-

допустить ни одной задержки и перебоев в движении поездов из-за снежных заносов.

22. Максимально развить производство запасных частей для ремонта подвижного состава, используя внутренние ресурсы. Ежемесячно на 10 проц. перевыполнять план выпуска чугунного, медного литья и поковки.

23. Обеспечить безаварийную работу и отличное содержание устройств сигнализации и связи. Среднюю быстроту прохождения телеграмм по дороге довести до 50 минут.

24. В сентябре по всем хозяйствам провести общественные смотры готовности к зиме агрегатов, цехов, паровозов и в целом предприятий и смотры улучшения условий труда и техники безопасности. Коллективам бригад, цехов, паровозов и предприятий, своевременно подготовившим свои участки, выдать паспорта готовности к зиме.

25. Годовой план НКПС по подготовке кадров и повышению квалификации железнодорожников массовых профессий выполнить на 120 проц.

26. К 15 сентября привести в надлежащий порядок все общежития, полностью подготовив их к зиме, создать при каждом из них неснижаемый не менее чем 3-х месячный запас топлива.

27. Решительно улучшить работу столовых и магазинов ОРСов. В зимнее время наладить доставку горячей пищи, железнодорожникам непосредственно к местам работ.

28. Провести тщательный уход за посевами (прополка, поливка, подкормка) и добиться получения высоких урожаев. Обеспечить своевременную подготовку к уборочной кампании совхозов и подсобных хозяйств и к хранению полученной продукции (подготовка овощехранилищ, бочкотары, засолочного материала). Уборку урожая провести в сжатые сроки и без потерь.

29. Снизить себестоимость расходов по перевозкам на 1 проц.

30. Поднять производительность труда рабочих, занятых на ремонте подвижного состава, на 20 процентов.

Важнейшими условиями для выполнения взятых обязательств, мы считаем дальнейшее укрепление железной воинской дисциплины и развертывание массового социалистического соревнования по профессиям. Мы приложим все свои силы, энергию, знания и опыт к тому, чтобы с честью выполнить священную клятву великому вождю и полководцу товарищу Сталину и самоотверженным трудом, выполнением и перевыполнением плана грузоперевозок помочь нашей героической Красной Армии в полном и окончательном разгроме ненавистных немецко-фашистских захватчиков.

По поручению дорожного слета стахановцев и лунинцев Свердловской дороги обязательства подписал президиум слета: И. К. КУЛАГИН — генерал-директор тяги 2-го ранга начальник дороги, Л. А. КАРПОВ — директор-полковник движения зам. начальника дороги, А. П. ВОРОПАЙ — председатель Дорпрофсожа, М. Г. ШАНАУРИН — инженер-майор движения начальник Егоршинского отделения движения, А. К. ЧЕРЕПАНОВ — Герой Социалистического Труда, М. А. КАЗАНЦЕВ — Герой Социалистического Труда, А. СУСЛОПОВА — начальник станции Лобва, М. В. ЛОГИНОВ — машинист, Н. Г. ФЕТИСОВ — составитель, Ш. МУХАМЕТШИН — путеобходчик и другие.

От Советского Информбюро

Оперативная сводка за 9 августа

В течение 9 августа северо-западнее города РЕЗЕКНЕ (РЕЖИЦА) наши войска продолжали вести наступательные бои, в ходе которых заняли более 30 населенных пунктов и среди них ПОЛЬБАРКА, ГАРИЗ, МАУРИ, ПУРНАВИЭШИ, ЛЯУДОНА.

Северо-западнее города ДАУГАВПИЛС (ДВИНСК) наши войска, продолжая наступление, с боями заняли более 250 населенных пунктов, в том числе МЕНТЬЕ, ЗАДИНАКИ, ВАГАЛИ, КАЛНАРАЦЕНИ, УЖУВАЛЯ НЕРЕТА, АЛОТИНИ, ЦЕКУРИ, ОЗОЛИ и железнодорожные станции БЕРЗГАЛЕ, НЕРЕТА, РЕМПИ, ЛОНС.

да ИЕЛГАВА (МИТАВА) наши войска с боями продвигались вперед и заняли более 200 населенных пунктов, в том числе АУСАТУ, ВЭНЕ, ВЕГЕРЯИ, МАНГАИЧАН, КРУОПЯИ и железнодорожные станции АВГУЛДЕ, ПЭНКУЛЕ, БЭНЕ.

Северо-западнее города МАРИАМПОЛЬ наши войска отбивали контратаки крупных сил пехоты и танков противника и нанесли ему большие потери в живой силе и технике.

Севернее и северо-западнее города СЕДЛЕЦ наши войска, возоб-

(Окончание на 2 стр.)

Западнее и юго-западнее горо-

Отправлять маршрутами не менее 70 процентов всей погрузки!

Больше маршрутной погрузки

Выступая на селекторном совещании 19 июня, народный комиссар генерал-директор Путьей Сообщения тов. Л. М. Каганович призвал всех командиров дорог добиться решительного увеличения маршрутизации перевозок, систематически, повседневно заниматься вопросами организации погрузки маршрутов.

На Свердловской дороге возможности маршрутизации имеются большие, чем на других дорогах сети. Будучи в командировке на вашей дороге, я лично убедился, что с участка Тавда—Туринск, например, можно отправлять все погруженные вагоны маршрутами.

Надеждинское отделение может стать настоящей фабрикой ступенчатых маршрутов. Организация погрузки в ступенчатые маршруты с промежуточных станций каждого участка на одну станцию назначения и организованный подвод этих групп к станции Надеждинский завод, которая без труда обеспечит соединение этих частей в маршрут, значительно освободила бы Надеждинский узел и попутные технические станции от излишней переработки поездов.

В бытность мою на дороге было доказано, что вагоны организованные в маршруты, продвигались со среднесуточной скоростью более 500 километров. При увеличении маршрутизации технические станции работали нормально, улучшился оборот вагона, стал выполняться и план погрузки.

Сейчас маршрутизация перевозок имеет исключительное значение. Я призываю командиров и всех железнодорожников Свердловской дороги добиться решающего перелома в маршрутизации перевозок и этим самым ускорить продвижение грузов для фронта и оборонных предприятий, усилить помощь нашей героической Красной Армии в борьбе за окончательную победу над немецкими захватчиками.

В. Т. ОСИПОВ—Герой Социалистического труда.

Против косности в вопросах маршрутизации

Скорость оборота вагона—важнейший измеритель железнодорожного транспорта. Чем быстрее обрабатывается вагон, чем меньше он простаивает и больше находится в движении, тем больше грузов может погрузить и перевезти транспорт для фронта и промышленных предприятий.

Могучим средством ускорения оборота вагонов является маршрутизация. Организованные в маршруты вагоны с грузом следуют к месту назначения без переработки на сортировочных и участковых станциях, чем значительно ускоряется их оборот, а следовательно, увеличиваются и погрузочные возможности железных дорог.

Вот почему народный комиссар Путьей Сообщения тов. Л. М. Каганович в приказах № 900 и 536, а также в своем выступлении на селекторном совещании 19 июня потребовал коренного перелома в маршрутизации погрузки.

Однако на Свердловской дороге все еще нет должного внимания к делу маршрутизации. В июле план отправительской маршрутизации выполнен на 88 и ступенчатой всего лишь на 26 процентов. Это и привело к большому невыполнению норм оборота и среднесуточного пробега вагонов.

Характерно, что отстают основные отделения дороги—Свердловское и Н-Тагильское. Руководители этих отделений не только не ведут календарного планирования грузопотоков по направлениям, но даже не занимаются их изучением, пустили дело на самотек. Только со станций Свердловск-сортировочная, Шарташ, Аппаратная и Уктус, Свердловское отделение в июле могло отправить не менее 15 ступенчатых маршрутов, а отправило всего два. Объясняется это тем, что начальник отделения т. Попов и его заместитель по грузовой работе тов. Новиков не хотят заниматься вопросами маршрутизации.

Такое же бескультурье и безответственное отношение к выпол-

нению важнейших приказов наркома чувствуется в работе начальника Н-Тагильского отделения тов. Тышкова и его заместителя т. Конылова. За месяц они не организовали ни одного ступенчатого маршрута на участке Смычка—Верхотурье. И это в то время, как основная станция отделения—Смычка буквально забита потоком разрозненных вагонов. Неужели эти командиры не понимают, что внедрение маршрутизации дало бы коренное улучшение всей поездной и грузовой работы. Ведь пропуск лишь одного маршрута дает экономию по Смычке в 1600 и по Свердловск-сортировочной—1070 вагоночасов.

Все это происходит потому, что распорядительный отдел службы движения, возглавляемый тов. Дайнаковым, не ведет оперативного планирования и контроля за маршрутизацией погрузки на отделениях. Пренебрежение к маршрутизации сказывается на всем. Аппарат группы маршрутизации все еще не укомплектован, работники этой группы не имеют ни телефона, ни даже столов. Не лучшее положение инженеров по маршрутизации и на большинстве отделений.

Свердловская дорога имеет все возможности для резкого увеличения маршрутных перевозок. Ведь здесь же, на дороге, коллектив Егоршинского отделения замечательно освоил и широко применяет ступенчатую маршрутизацию по методу Героя Социалистического Труда т. Осипова. Маршрутизацией повседневно занимаются начальник отделения т. Шанаурин, заместитель старшего диспетчера, он же инженер по маршрутизации т. Злоказов, участковые диспетчеры, начальники станций.

Такого же перелома нужно добиться на остальных отделениях. Для этого нужно обеспечить повседневно планирование маршрутных перевозок и строгий контроль за выполнением заданий.

К. АЛМАЗЯН—ст. инженер особой группы НКПС по маршрутизации.

ИТОГИ РАБОТЫ ДОРОГИ В ИЮЛЕ

В июле по большинству показателей дорога работала значительно хуже, чем в июне. Несколько улучшились показатели по ремонту паровозов и вагонов, ухудшилась погрузка и выгрузка.

ПО СЛУЖБЕ ДВИЖЕНИЯ

Среди отделений движения первое место присуждено Тюменскому (начальник т. Харченко), которое выполнило план сдачи поездов, выгрузки и оборота рабочего вагона.

Из сортировочно-распорядительных станций на первое место отнесена Свердловск-пассажирская, перевыполнившая план погрузки и выгрузки, на второе—Свердловск-сортировочная. На последнем месте—Смычка.

По распорядительно-участковым станциям первое заняла Тюмень, последнее—Егоршино.

По грузовым станциям на первом месте Углежжение, перевыполнившая план погрузки, на втором—Богословск. Последние места заняли станции Красный Железник и Талый Ключ.

ПО ПАРОВОЗНОЙ СЛУЖБЕ

Среди паровозных отделений первое место присуждено Тюменскому (начальник т. Богданов), второе—Кузинскому. Последнее место заняло Егоршинское отделение.

Среди паровозных депо на первое место вышло депо Тюмень (начальник тов. Перминов). На второе место отнесено депо Свердловск-пассажирская, на последнее—Свердловск-сортировочная.

В целом по паровозной службе ухудшилось состояние трудовой дисциплины, неудовлетворительно

выполняется план подготовки кадров ведущих профессий.

ПО ВАГОННОЙ СЛУЖБЕ

Первенство присуждено вагонному участку Свердловск-пассажирская (начальник т. Косиков), выполнившему план ремонта пассажирских вагонов на 242 процента. На втором месте—Н-Тагильский участок, на последнем—Горо-благодатский.

ПО СЛУЖБЕ ПУТИ

Лучше других работал и занял первое место коллектив Камышловской дистанции (начальник т. Струпуль). На втором месте Тюменская дистанция, на последнем Н-Тагильская. Из дистанций второй группы первенство заняла Туринская (начальник т. Лобанок).

ПО СЛУЖБЕ СВЯЗИ

Первое место присуждено дистанции сигнализации и связи Свердловск-пассажирская (начальник т. Глаголев), выполнившей все производственные измерители. За вторым местом Камышловская дистанция, на последнем—Верхотурская.

ПО ПАССАЖИРСКОЙ СЛУЖБЕ

Лучшим на дороге признан вокзал станции Свердловск-пассажирская, ему и присуждено первое место.

Дорожные красные знамена оставлены за дистанцией связи Свердловск-пассажирская, вокзалом станции Свердловск-пассажирская, складом топлива Свердловск-пассажирская и Тюменской дистанцией пути. Дорожные знамена присуждены Тюменскому паровозному отделению, Тюменскому паровозному депо и вагонному участку Свердловск-пассажирская.

Заботливые шефы

Мы, раненные офицеры Красной Армии, находимся на излечении в одном из Свердловских госпиталей. Мы прошли сквозь жестокие битвы с немецко-фашистскими захватчиками, грудью отстаивая любимую Родину, и многие из нас удостоены высоких правительственных наград.

В госпитале нас окружили заботой и вниманием. Хочется особенно отметить наших шефов—представителей месткома управления дороги. Старшая группы Елена Яковлевна Проскуракова, девушка—Нина Кривоногова и Маруся Шабалина, ежедневно посеща-

ют наше отделение, приносят с собой и читают раненым свежие газеты и сводки Советского Информбюро. Ласковым словом, приветливым взглядом они придают нам бодрости и душевной радости. Накануне Сталинского дня железнодорожника они навели чистоту и порядок в наших палатах: помыли окна, стены, полы, выстирали штормы, салфетки, платки, приобрели посуду, принесли цветов. А в День железнодорожника 30 июля они принесли нам праздничные подарки.

Горячо, от всей души благодарим наших шефов и их чутких и внимательных представителей тт. Проскуракову, Кривоногову и Шабалину.

Раненные офицеры — ПОЛЯРУШ, КУБЛЕЙ, КОШКИН, ЕГОРОВ.

БДИТЕЛЬНОСТЬ

Проходя по путям станции Вагай 23 июля, рабочий 13 околота Егор Иванович Попов заметил трещину на головке рамного рельса. Он быстро сообщил об этом дежурному по станции и бригадиру пути. При осмотре оказалось, что в куске рельса длиной в один метр было три больших трещины. Рельс был сменен.

И. ХОХРИН—дорожный мастер.

Ответственный редактор **П. А. МАРКОВ.**

От Советского Информбюро

(Окончание. Начало на 1 стр.)

новив наступление, овладели городами **СОКОЛУВ - ПОДЛЯСКИ, ВЕНГРОВ**, а также с боями заняли более 150 других населенных пунктов, среди которых крупные населенные пункты **БЯЛОБЖЕГИ, СЕРОЧИН, ГИЛЯРУВ, ВУЛЬКА МЕНДЗИНЬСКА, ХМЕЛУВ, РУХНА, КРЫПЫ, СОБОНЬ, ЯНУВЕК, ЯБОРЕК** и железнодорожные станции **КОСТКИ, СОКОЛУВ-ПОДЛЯСКИ**.

Западнее города **САНДОМИР** наши войска, преодолевая сопротивление и контратаки против-

ника, продолжали вести бои по расширению плацдарма на левом берегу реки **ВИСЛА** и заняли несколько населенных пунктов.

К западу и югу от города **ДРОГОБЫЧ** наши войска, продолжая наступление, овладели районными центрами Дрогобычской области городом **СТАРЫЙ САМБОР**, городом **СКОЛЕ**, а также с боями заняли более 80 других населенных пунктов, в том числе крупные населенные пункты **СТАРЬЯВА, ГОРНЫЙ** и **ДОЛЬНЫЙ**

БИЛИЧ, ТЕРШУВО, ЗВУР, ОПАКА, СХОДНИЦА, СТАРЫЙ и **НОВЫЙ КРОПИВНИК, РЫБНИК, БЖАЗА** и железнодорожные станции **КОНЮХУВ, ЛОБЕНЬЦЕ, СКОЛЕ**.

На других участках фронта без существенных изменений.

За 8 августа наши войска на всех фронтах подбили и уничтожили 120 немецких танков. В воздушных боях и огнем зенитной артиллерии сбито 38 самолетов противника.

Северо-западнее города Резевпе (Резица) противник сосредоточил много артиллерии и оказывает

упорное сопротивление. Наши войска, подавляя огневые средства немцев, продолжали с боями продвигаться вперед. Части Н-ского соединения уничтожили батальон немецкой пехоты, 2 танка, 7 орудий и 15 пулеметов. Захвачены два склада боеприпасов. На одном участке противник производил замену своих потрепанных частей свежими полками. Ночью в тот момент, когда происходила смена вражеских частей, наши бойцы предприняли стремительную атаку. Немцы были выбиты из выгодных позиций. На поле боя осталось до 400 вражеских трупов.