

ПУТЕВКА

Орган Управления и Дорпрофсожа Свердловской жел. дороги

Выходит по вторникам, четвергам и субботам

№ 122 (2596)

Вторник, 10 октября 1944 г.

Год издания 11-й
Цена 15 коп.

Укрепить слаженность всех звеньев дороги, ускорить оборот вагонов

В приказе № 752 народного комиссара генерал-директора Путь Сообщения тов. Л. М. Кагановича сказано:

«Считать выполнение норм оборота вагона, наряду с выполнением государственного плана перевозок основным показателем работы железных дорог, отражающим качество работы не только службы движения, но и паровозной, грузовой, вагонной, пути и связи».

Как же выполняется на нашей дороге приказ № 752 народного комиссара, как справляется Уральская магистраль с заданием по обороту вагона? Этому вопросу было посвящено совещание командного состава дороги, проходившее 7—8 октября совместно с партийными и профсоюзными работниками.

В своем докладе начальник дороги генерал-директор тяги 2-го ранга тов. Филиппов подробно вскрыл причины плохого оборота вагонов.

Плохо используется вагон на нашей дороге. За истекшие 9 месяцев он оборачивался у нас на 36 процентов медленнее заданной нормы. На дороге завышен рабочий парк, а план погрузки систематически срывается. Неудовлетворительная работа нашей магистрали дорого обходится государству. За 9 месяцев этого года дорога недогрузила десятки тысяч вагонов угля, металла, руды, леса и других важнейших народнохозяйственных грузов. И это произошло в первую очередь из-за плохой организации всей поездающей работы, из-за низкого использования подвижного состава. Возьмем для примера сентябрь, месяц. Оборот вагона был замедлен на 18,2 часа. На 18 часов больше нормы стояли вагоны на промежуточных станциях и почти на 16 часов под грузовой операциями. Из-за столь плохого оборота дорога теряла ежедневно 1024 вагона, за счет которых имела возможность перевыполнять ежедневно план погрузки почти на 500 вагонов.

В чем же главные причины плохого оборота подвижного состава, причины таких больших потерь?

На дороге не выполняется участковая скорость. В сентябре, например, она была на 2,3 километра ниже заданной, а это ухудшило оборот вагона на 2,43 часа. Участковая же скорость не выполняется по причине нарушения графика движения поездов. В самом деле, что это за организация движения поездов, если в сентябре график был выполнен всего лишь на 50 процентов.

Только лишь по неприятию поездов техническими станциями в сентябре было выбито из расписания 1292 поезда, а простой их в ожидании приема составил свыше 3 тысяч часов, что привело к потере участковой скорости на 1 ки-

лометр. Эти потери произошли по вине одних только движущихся. Сюда еще нужно добавить потери в 1 километр за счет плохой работы паровозников. Если еще учесть снижение участковой скорости из-за наличия предупредительных по неисправностям пути, да задержки по вине вагонников и связистов то станет ясной причина столь плохого оборота вагонов.

Не в меньшей мере влияют на ухудшение оборота вагона излишние простои подвижного состава на технических станциях. В сентябре по этой причине вагоны на дороге оборачивались на 7,3 часа медленнее заданного, что привело к потере в погрузке 501 вагона в сутки.

Во много раз больше нормы простаивают вагоны под грузовыми операциями. По этой причине в сентябре дорога ежедневно теряла 336 вагонов. Работники станций и отделений движения не ведут борьбы с этими простоями, либерально относятся к нерадивой клиентуре. Правда, слишком долго передерживается подвижной состав на путях целого ряда предприятий, однако главными виновниками здесь являются сами железнодорожники, которые варварски передерживают вагоны в ожидании подачи на фронта погрузки и выгрузки и уборки их со станций. Так, например, на станции Свердловск-пассажирская вагоны под грузовыми операциями в сентябре простояли по вине работников станции 27 часов, а по вине клиентуры всего лишь 4 часа.

Особенно отрицательно сказываются на обороте вагонов нарушения ПТЭ, случаи брака, аварий. В сентябре, например, по этим причинам 150 часов перегоны использовались непроизводительно.

Выполнение норм по обороту вагона — важнейшая государственная задача для железнодорожников. И нужно мобилизовать все силы и средства, направить всю партийно-массовую работу на решение этой задачи. Сейчас перед вступлением в зиму необходимо полностью завершить подготовку всего хозяйства дороги к зиме и создать железнодорожникам все условия для выполнения государственного плана перевозок.

Нужно прежде всего оживить работу узлов, привести в движение скопившиеся здесь вагоны. Ведь шутка сказать, на одном только Свердловском узле простаивает до 3 тысяч вагонов избыточного парка.

Нужно, чтобы за состояние станций вместе с их начальниками отвечали и начальники депо, а за состояние отделений и продвижение поездов в равной степени с начальниками отделений движения отвечали бы и начальники паровозных отделений и начальники вагонных участков. От

Войска 1-го ПРИБАЛТИЙСКОГО фронта под командованием генерала армии БАГРАМЯНА при содействии войск 3-го БЕЛОРУССКОГО фронта, перейдя в наступление из района северо-западнее ШАУЛЯЙ (ШАВЛИ), прорвали сильно укрепленную оборону противника и за четыре дня наступательных боев продвинулись вперед до 100 километров, расши-

рив прорыв до 280 километров по фронту.

В ходе наступления войска фронта овладели важными опорными пунктами обороны немцев ТЕЛЬШАЙ, ПЛУНГЯНЫ, МАЖЕЙКИ, ТРИШНЯЙ, ТИРКЫЛЯЙ, СЕДА, ВОРНИ, КЕЛЬМЫ, а также с боями заняли более 2 тысяч других населенных пунктов.

В ознаменование одержанной

победы соединения и части, наиболее отличившиеся в боях, представлены к награждению орденами.

8 октября в 23 часа 30 минут столица нашей родины Москва от имени Родины салютовала доблестным войскам 1-го ПРИБАЛТИЙСКОГО фронта, прорвавшим оборону немцев, — двадцатью артиллерийскими залпами из 224 орудий.

От Советского Информбюро

Оперативная сводка за 9 октября

В течение 9 октября на острове САРЕМА (ЭЗЕЛЬ) наши войска с боями заняли более 50 населенных пунктов, в том числе УНДА, МЕТСА, КЫРУСЕ, КУРЕВЕРЕ, НИХЕЛЬКОННА, ВЕДРУКА, КАРАЛА, ЛЮМАНДА, ТОМАЛЫУКА, МЕТСАЛЫУКА, ТЕХУМАРДИ, УИДИБЕ.

На РИЖСКОМ направлении наши войска вели наступательные бои, в ходе которых заняли населенные пункты ЕСПАРС, ЯУНЗЕМНИЕКИ, ТЫЛТЫНИ, ГРИТЮКРОГО, РЕЙПАС, ЛАУНАГИ, РУЦЕНКО, КЛИДИ и железнодорожную станцию ВАНГАЖИ.

Западнее и юго-западнее города ШАУЛЯЙ (ШАВЛИ) наши войска, продолжая наступление, с боями заняли более 300 населенных пунктов, в том числе город ЮРБАРКАС (ЮРБУРГ), крупные населенные пункты КЕРВЯЙ, БАРСТИЧЧЕЙ, КАЛВАРИЯ, АЛСЕДЖЯЙ, ПЛАТЕЛЯЙ, КУЛИ, БЕЖАЙЦЕ (20 километров восточнее города МЕМЕЛЬ), БРОЖЕ, ВЕБИРИАНЫ, ЮДРАНЫ, ПОЮРЖЕ, ПОЕРЫ, БЫКОВЯНЬ, ШАКВИЦЕ, ГАБРЫ и железнодорожные станции ТАРВОЙНЕ, БАТАКЯЙ, ЮДПЕТРЯЙ.

На правом берегу реки НАРЕВ в районе южнее ПУЛТУСКА наши войска успешно отбили все атаки пехоты и танков противника. В боях за 8 октября на этом участке подбито и уничтожено 94 немецких танка.

В Северной Трансильвании западнее и юго-западнее города РЕГИН наши войска, действуя совместно с румынскими войсками, с боями заняли населенные пунк-

ты СЫНТУ, ФАРАГО, ЕРЧА, БАЛА, МОЙША, КЫМПЕНИЦА, МЕЗЗ ЧАВОШ, ХЕРГЕЛЯ, КУЕШД, ХАРЦО, ЦИПТЕЛНИК ПАНЕТ, БЕРГИ.

На территории Венгрии юго-западнее города ДЕБРИЦЕН наши войска, продолжая наступление, овладели городами и крупными железнодорожными станциями НАДУДВАР, ЛЮШПЕК-ЛАДАНЬ, ДЕВАВАНЬЯ, ТЕРКЕВЕ, КАРЦАГ, ХАЙДУ-СОБОСЛО (18 километров юго-западнее города ДЕБРЕЦЕН), а также с боями заняли более 100 других населенных пунктов и среди них КАБА, БАРАНД, РАКОЦИ, ЕЧЕД и железнодорожные станции КАБА, ПУСТА ЭЧЕГ, ТЕНИЕ, КЕНДЬЕЛ, МАРТФЮ, ТИССА ФЕЛЬДВАР. На аэродромах в районах НАДУДВАР и РАКОЦИ наши войска захватили 140 немецких самолетов. За 8 октября наши войска взяли в плен 4220 немецких и венгерских солдат и офицеров.

В Югославии западнее города ВЕЛИКА КИКИНДА наши войска, форсировав реку ТИССА, овладели на западном берегу реки городом и железнодорожным узлом СЕНТА, городом и железнодорожным узлом СТАРИ БЕЧЕЙ, а также заняли крупные населенные пункты СТАРАЯ КАНИЖА, АДА, МОЛ.

На других участках фронта — поиски разведчиков и шли бои местного значения.

За 8 октября наши войска на всех фронтах подбили и уничтожили 202 немецких танка. В воздушных боях и огнем зенитной артиллерии сбито 26 самолетов.

Предоктябрьское соревнование железнодорожников

Передовики грузовой работы

С первых же дней сентября движущие и грузовые работники Егоршинского отделения стали выполнять план погрузки, и на протяжении всего месяца не сбавляли темпов. Заместитель начальника отделения по грузовой работе т. Кузовников, начальник станций установили повседневный контроль за использованием вагонов, укрепляя производственно-деловые связи с клиентурой.

Все это и обеспечило успех. Отделение выполнило месячный план погрузки на 101 процент и заняло первое место по дороге. Лучшими организаторами в борьбе за выполнение плана показали себя дежурный по отделению т. Перфильев, диспетчеры тт. Тарасов, Назаров и старший диспетчер тов. Фадеев.

С. ЖУРАВЛЕВ — начальник отдела породовой погрузки.

Инициатива командиров

Командиры станции Ивдель на днях организовали скоростной рейс поезда с важным грузом.

Главным кондуктором с этим поездом отправился заместитель начальника станции т. Бобрук, машинистом — начальник депо тов. Парчинский и поездным вагонным мастером — мастер пункта технического осмотра т. Пестриков.

На разезде Глухарном бригада выполнила маневровую работу

вдвое быстрее предусмотренного времени и привела состав на станцию Надеждинск-сортировочная ранее расписания. На обратном пути она выполнила большую маневровую работу по расстановке порожняка под погрузку на станциях Андриановичи, Марсята, Сама, на станцию Ивдель прибыла точно по графику.

И. ЛУПАН — дежурный по станции.

Встретить зиму устойчиво налаженной эксплуатационной работой и хорошо подготовленным хозяйством!

Готовим новые кадры

ЦИКУНОВ—начальник вагонного участка Свердловск-сортiroвочная директор-подполковник тяги

В вагонном участке Свердловск-сортiroвочная наиболее тревожно обстоит дело с укомплектованием кадрами основных профессий. Для трехменной работы нехватает около 200 человек. Чтобы преодолеть трудности мы стараемся использовать все внутренние резервы. Рабочие совмещают профессии и овладевают дополнительными специальностями.

За последнее время на участке без отрыва от производства подготовлено 152 рабочих, 58—сейчас заканчивают обучение. 17 человек обучались с отрывом от производства. Каждую среду проводятся занятия с командным составом, регулярно организуются технические лекции.

Немалое значение имеет материально-бытовое положение рабочих. Урожай картофеля и капусты на подсобном хозяйстве дает возможность полностью обеспечить этими продуктами весь коллектив. Мы заготовили для рабочих и членов их семей достаточное количество баленек, отремонтировали всю имеющуюся спецодежду. На участке хозяйственным способом заканчивается строительство новой столовой на 200 мест.

Контролировать выполнение приказов

РУБИН—начальник контрольно-инспекторской группы

Оборот вагонов во многом зависит от дисциплины железнодорожников, от проверки выполнения приказов. У нас же довольно часты случаи их невыполнения.

По приказу наркома № 532 создано управление Свердловского узла, которое возглавил директор-подполковник Минюхин. Задача управления координировать работу всех служб и участков узла, оперативно руководить ими, внедрять специально разработанный технологический процесс. Минюхин же превратился в рядового диспетчера и приказ не выполняет.

Другим приказом нарком обязал создать на Смычке неснижаемый запас вагонов для Коксохимзавода. В первый день запас вагонов создали, но доставили его на подездные пути завода и затормозили маневровую работу транспортного цеха. Затем эти вагоны стали использовать не по назначению.

Необходимо, чтобы каждый командир требовал безусловного выполнения приказов своими подчиненными и проверял их выполнение.

7—8 октября в управлении дороги проходило дорожное совещание командного состава с участием руководителей партийных и профсоюзных организаций. Доклад о ходе выполнения на Свердловской дороге постановления Государственного Комитета Обороны об ускорении оборота вагонов сделал начальник дороги генерал-директор тяги 2-го ранга тов. Филиппов.

На совещании с содокладами и в прениях выступило более 15 чел. в том числе секретарь Обкома ВКП(б) тов. Панин, зам. наркома черной металлургии тов. Меркулов, зам. начальника дороги тов. Елагин, начальник Свердловского отделения движения директор-полковник движения тов. Попов, начальник станции Смычка инженер-капитан тов. Майоров, начальник Алапаевской дистанции пути инженер-майор пути и строительства тов. Жуков и другие. Ниже мы публикуем сокращенные выступления отдельных участников совещания.



Создать на заводах запасы сырья и топлива

МЕРКУЛОВ—зам. наркома черной металлургии

За годы войны промышленность Урала колоссально возросла и требует тысячи тонн угля, руды, кокса и других видов сырья и топлива.

Плохо справляется с перевозками этих грузов коллектив Свердловской дороги. На заводах Урала в этом году почти не создано никаких запасов. По вине транспорта с 1 по 5 октября из-за недостатка угля две доменные печи Нижне-Салдинского и Старо-Уткинского заводов работали на тихом ходу.

Целый месяц наркомат черной металлургии бьет тревогу о немедленном вывозе марганцевой руды с Марсятинского рудника, но все безрезультатно. Даже Кушвинскому заводу, находящемуся так близко от Марсят, дорога не может завезти необходимого запаса этой руды.

Несмотря на категорическое запрещение наркома Путей Сообщения тов. Л. М. Кагановича расформировывать без его ведома кольцовки, организованные

для перевозки грузов заводам черной металлургии, — таких случаев сколько угодно.

Из месяца в месяц дорогой не выполняется план перевозок руды и других материалов. В июле план по руде был выполнен на 86 процентов, в августе — на 72 и в сентябре — на 82 процента. В первые дни октября план также не выполняется.

Белорецкому заводу были нужны огнеупоры для ликвидации аварии. Для этого требовалось отгрузить всего 10 вагонов этого материала с Богдановичского завода, но до сих пор они не отгружены.

Почти все промышленные предприятия, включившись в предоктябрьское соревнование, дают массу сверхплановой продукции для фронта. Не дело транспорта являться тормозом в этом большом деле. В октябре коллективу Свердловской железной дороги нужно приложить все силы для выполнения приказа наркома о перевозке сырья и топлива для заводов черной металлургии.

СДЕЛАТЬ ДОРОГУ БЕЗАВАРИЙНОЙ

ТАРЯННИКОВ—дорожный ревизор НКПС по безопасности движения директор-полковник тяги

Длительное время наша дорога находится в числе наиболее аварийных по сети. В нынешнем году число крушений, аварий и брака значительно возросло. Объясняется это прежде всего отсутствием или недостатком контроля за работой агентов станций и поездных бригад.

Особенно много нарушений на Камышловском отделении. Начальник станции Богданович Коленко не контролирует работу дежурных по станции, стрелочников и развалил сигнальное хозяйство.

Внезапные ночные проверки показывают неблагополучное состояние трудовой и государственной дисциплины. Старший кондуктор Валов, следовавший с поездом № 728, спал на тормозной площадке. При проверке у него не оказалось ручного сигнального фонаря. Поезд № 727 при следовании по разъезду Картогуз не имел освещения хвостовых сигналов, а главный кондуктор Озорина спала на тормозной площадке. Та-

ких фактов много выявлено и на других отделениях.

Часты случаи аварий и брака по вине паровозников, и особенно по депо Надеждинск. Начальник депо Волков и начальник паровозного отделения Усатых не ведут никакой борьбы с нарушителями Правил технической эксплуатации, за последние три месяца ни разу не собирали паровозников по вопросам безопасности движения поездов.

Наиболее тяжелыми и чаще повторяющимися являются крушения и аварии по вине путейцев. Состояние пути, особенно на направлениях Тагильском, Алапаевском и Надеждинском остается неудовлетворительным. Начальник службы т. Зотов и начальники дистанций ссылаются на затруднения с рабочей силой и с материалами, а на деле они проваливают ремонт пути вследствие плохой организации работ и плохого использования местных ресурсов.

Полнее используем резервы

ПУДРИН—секретарь узлового парткома станции Смычка

Партийная организация узла Смычка провела не мало мероприятий для того, чтобы довести до понимания каждого железнодорожника приказ наркома об ускорении оборота вагонов. Активно прошли собрания первичных партийных организаций, общее собрание коммунистов узлов Смычка и Тагил, партийно-техническая конференция и рабочие собрания. Специально созданные комиссии выя-

вили на узле немало резервов, использование которых значительно улучшит оборот вагонов.

За последнее время мы имеем немало образцов высокой производительности труда. Десятки станхановцев узла выполняют производственное задание не ниже чем на 200—300 процентов. Составитель тов. Перевозов обрабатывает за смену по 7—8 составов.

Лучше организовать труд

ВОРОПАЙ—председатель Дорпрофсожа

До сих пор на отдельных участках дороги плохо организован труд рабочих и служащих. Недавно Дорпрофсож проверял кондукторские резервы. Оказалось, что количество сверхурочной работы растет с каждым месяцем. В отдельных резервах кондукторы работают в месяц до 500—600 часов. Не редко после 3-4 часового отдыха кондукторы вновь вызываются на работу. Конечно, трудно требовать от человека, который не отдохнул после 18-20 часовой работы, бдительности. Бывают случаи, когда кондукторы засыпают на тормозной площадке.

Среди диспетчеров и кондукто-

ров крайне слабо организовано социалистическое соревнование. Председатель Тагильского райкома союза т. Широков совершенно не занимается соревнованием, и в этом одна из причин ухудшившейся работы отделения.

Социалистическое соревнование—мощный рычаг повышения производительности труда, использования резервов и улучшения качества работы. Партийные и профсоюзные организации дороги должны поднять железнодорожников на новые трудовые подвиги и в предоктябрьском социалистическом соревновании добиться коренного перелома в работе.

Поднять качество осмотра вагонов

ВАСИЛЬЕВ—ревизор НКПС по безопасности движения Свердловского участка директор-подполковник тяги

Со станции Свердловск-сортiroвочная ежедневно уходит много не осмотренных или плохо проверенных поездов. Наблюдаются случаи пропуска вагонов с задиром шейки, трещинами швеллерных

брусьев, перекосом кузова, с плохо укрепленными буферными стаканами, буксовыми лапами и т.д.

Недавно по вине сменного мастера Соболева из-за смены сломанного стержня был задержан поезд. 28 сентября осматривавший Кротенко пропустил вагоны с задиром шеек, которые пришлось отцеплять.

Все это говорит о безобразной работе пункта технического осмотра на станции Свердловск-сортiroвочная.

Кроме того, есть много случаев, когда поездные вагонные мастера отправляются в поездку без инструментов и сигналов. 29 сентября мастер Кузьмин выехал без инструментального ящика и, несмотря на это, был допущен бригадиром Колясниковым во второй рейс, опять без инструментов и сигналов. То же самое происходило с мастерами Макеев, Агапатов, Князев, и Шайхутдинов.

Все эти безобразия могут привести к серьезным авариям в пути следования и длительным задержкам поездов. Начальник участка т. Цикуну необходимо немедленно установить строгий контроль за ремонтом вагонов и положить конец безответственному отношению работников к своим обязанностям.

Ответственный редактор П. А. МАРКОВ.