

ПУТЕВКА

Орган Управления и Дорпрофсожа Свердловской жел. дороги
Выходит по вторникам, четвергам и субботам

№ 32 (2662)

Суббота, 17 марта 1945 г.

Год издания 12-й
Цена 15 коп.

Шире внедряйте передовые методы в работу движенцев

Инициатива и опыт передовиков, методы новаторов производства—Лунина, Коробкова, Катаева, Краснова, Кожухаря, Казанцева и других—являются на транспорте неоценимым резервом в деле подема работы железных дорог, резервом выполнения заданий военного времени, основой укрепления железнодорожного хозяйства.

Применение опыта знатных железнодорожников дало немалую пользу и в деле улучшения работы Свердловской магистрали. Освоение машинистами метода Коробкова положительно сказалось на экономии угля, на повышении технических скоростей. Казанцевские бригады в путевом хозяйстве явились огромным подспорьем на дистанциях в деле выполнения плана ремонтных работ.

Особенно большое значение для выполнения плана перевозок и ускорения продвижения поездов имеют передовые методы среди движенцев. Формирование поездов по методу Катаева, Краснова, Кожухаря, продвижение их приемами Кутафина, Остафеевского и т. д. все это коренным образом улучшает поездную работу, позволяет не только выполнять, но и перевыполнять государственный план погрузки, выгрузки, ускорять оборот вагонов.

Немало среди движенцев нашей дороги мастеров своего дела, инициаторов скоростного формирования и продвижения поездов. И если дорога в феврале и первой декаде марта добилась улучшения производственных измерителей, то в этом немалая заслуга передовых движенцев Остафеевского, Тарасова, Сенкевича, Свалова, Хрунова, Коромылова и других.

Однако нужно прямо сказать, что распространение стахановских методов труда, внедрение передовой инициативы хуже всего поставлено в службе движения. Много можно привести примеров, когда инициатива передовиков не получает широкого распространения и поддержки со стороны руководителей службы и отделений движения.

Взять к примеру метод Остафеевского. Всем известно, какой эффект имеет применение опыта знатного

диспетчера дороги, однако руководители Тагильского отделения (начальник Аргюшин) глушат передовую инициативу, они до сих пор не провели в жизнь самых элементарных мероприятий, предложенных Остафеевским для увеличения пропускной способности Алапаевского участка. Не помогли в этом Остафеевскому и руководители службы движения и в частности технического отдела, возглавляемого т. Тиркельтауб.

Широкое распространение на сети дорог получил метод составителя Катаева. Инициатива этого новатора дала возможность в любые морозы и метели не только выполнять, но и перевыполнять нормы формирования поездов, повышать качество составительской работы. Казалось бы, кому, как не руководителям-движенцам воспользоваться методом Катаева, обучить приемам его работы широкие массы составителей и добиться коренного улучшения качества и количества формируемых поездов? Этого не произошло. Руководители службы остались в стороне от столь важного дела, не поддержали их ни в какой степени.

За слабое руководство соревнованием, плохое распространение передовых методов труда служба движения была подвергнута резкой критике на общем партийном собрании управления дороги. Коммунисты—руководители этой службы—должны сделать для себя серьезные выводы.

Сейчас нужно принять все меры к тому, чтобы закрепить те небольшие успехи, которых дорога добилась в первой декаде марта. Нужно всемерно поддерживать инициативу диспетчеров Свердловского отделения, которые по-настоящему взялись за ускорение продвижения кольцевых маршрутов, за снижение простоя вагонов на станциях и уже добились в этом деле известных успехов.

Внедрение передовых методов труда, распространение стахановской инициативы—является повседневной задачей и главной обязанностью командиров-железнодорожников. В этом есть основа дальнейшего роста производительности труда, основа выполнения государственного плана перевозок.

В Управлении дороги

Заместитель начальника дороги директор — полковник движения т. Оборотов и дорожный ревизор НКПС по безопасности движения директор-полковник тяги т. Таряников издали приказ о проведении экзаменов по Правилам технической эксплуатации в 1945 году.

Сроки экзаменов установлены с 1 мая по 1 августа. Испытаниям по ПТЭ подвергаются все работники дороги, как связанные, так и не связанные с движением поездов. Председателем дорожной комиссии по проведению экзаменов утвержден зам. дорожного ревизора по безо-

пасности т. Козелло и членами комиссии тт. Тарасов, Македонов, Уткин, Зотов, Хахаев, Мостовой, и Величко.

Начальникам служб, отделов, групп и секторов управления дороги и начальникам хозяйств предложено усилить работу по изучению железнодорожниками ПТЭ, должностных руководств и инструкций, организовать плановую консультацию, обеспечить высокую подготовку кадров дороги, провести успешно экзамены и этим создать условия для четкой и безаварийной работы дороги.

С высокой скоростью доставлять фронту боевую продукцию уральской промышленности!

РАНЬШЕ ГРАФИКА

Замечательными успехами отмечают дни фронтового декадника движенья Н-Тагильского отделения.

В ночное дежурство 16 марта передовой диспетчер отделения т. Остафеевский организовал на участке Алапаевск—Смычка продвижение двух эстафетных поездов без набора воды.

Машинисты тт. Шульде и Свириденко отправились с поездом из Алапаевска на час позже графика и прибыли в Смычку строго по расписанию. На 1 час 30 минут ранее установленного срока привели поезд машинисты тт. Баранов и Кодрыкинский.

Умело организовав соревнование с машинистами и главными кондукторами, т. Остафеевский обеспечил продвижение эстафетных поездов с превышением норм технической скорости на 5,4 километра в час и перевыполнил задание по развозу местного груза.

П. МАКЕЕВ — инженер-лейтенант движения ст. помощник начальника распорядительного отдела.

Соревнование с машинистами

Вступив в ночное дежурство 15 марта, я вызвал к селектору на станции Хромовская машиниста депо Свердловск-пассажирская тов. Тихомирова.

— Обеспечиваю вам «зеленую улицу» по всему участку. Как проедете?

— Проведу поезд отлично, товарищ диспетчер! — ответил он.

И действительно поезд был приведен на Свердловский узел на 2 часа 25 минут раньше расписания.

Замечательно провел в этот день поезд машинист т. Чечулин. Выехав резервом из Свердловска в Колоткино за внутридорожной вертушкой, он заявил, что сделает без смены два рейса.

Поезд № 856, объявленный эстафетным, т. Чечулин прывел по маршруту с превышением среднесуточной скорости на 430 км. и норму технической скорости выполнил на 140 проц. Из Синарской бригада т. Чечулина взяла тяжеловесный состав № 921 и привела его к месту назначения строго по графику.

А. ГРОБАЛОВ — инженер-лейтенант движения диспетчер Свердловского отделения.

200 процентов к заданию

Диспетчер Надеждинского отделения т. Денисов обеспечил в свое дежурство 13 марта выполнение задания по развозу местного груза на 200 процентов и передал через Верхотурье на Тагильское отделение 4 поезда сверх задания.

В этот день отличились дежурный по станции Верхотурье т. Коротков, дежурный по депо т. Сафронов, организовавший, несмотря на порчу крана на углеподаче, своевременный выпуск паровозов. Машинист маневрового паровоза т. Шкурский, составитель т. Широков, осмотрщик вагонов тов. Манилов и сцепщик т. Волоцкий.

М. МИРОНОВ—старший помощник начальника распорядительного отдела.

От Советского Информбюро

Оперативная сводка за 16 марта

В течение 16 марта юго-западнее Кенигсберга наши войска, продолжая наступление, заняли населенные пункты ПОКАРБЕН, ТЕНГЕН, ПОНШЕН, ВЕСДЕЛЕН, КРАНЦБЕРГ, ШТОБЕКЕН, ФУКСБЕРГ, ИАРФТАЛЬ, ФРОЙДЕНТАЛЬ, ЛАУТЕРБАХ, ФРЕНЗЕЛЬСВАЛЬДЕ, ГЕРЦОГСВАЛЬДЕ. За 15 марта в этом районе взяты в плен более 600 немецких солдат и офицеров.

Западнее и северо-западнее Данцига наши войска, в результате наступательных боев, заняли населенные пункты ЖУКОВО (ФУКАУ), ПЕМПАУ, БАНИН, РАМКАУ, ЗСПЕНКРУГ. За 15 марта, в этом районе наши войска взяли в плен более 700 немецких солдат и офицеров. На ШТЕТТИНСКОМ направлении

наши войска вели бои по ликвидации плацдарма немцев на восточном берегу ОДЕРА, заняв при этом город ГРАЙФЕНХАГЕН и населенные пункты РОЗЕНГАРТЕН, БРЮНКЕН, НОЙБРЮНКЕН, ВИНТЕРСФЕЛЬДЕ.

В Венгрии, северо-восточнее озера БАЛАТОН атаки танковых частей немцев, понесших в предыдущих

боях большие потери, значительно ослабели.

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

За 15 марта на всех фронтах подбито и уничтожено 63 немецких танка и самоходных орудия. В воздушных боях и огнем зенитной артиллерии сбито 33 самолета противника.

Налет нашей авиации на железнодорожный узел ВЕСПРЕМ в ВЕНГРИИ

В ночь на 16 марта наши тяжелые бомбардировщики вновь нанесли удар по железнодорожному узлу

Веспрем в Венгрии. В результате бомбардировки на железнодорожном узле возникли пожары, сопровождавшиеся взрывами.



Петр Назрович ПОНОМАРЕВ — передовой дежурный по Н-Тагильскому отделению движения. Фото Ф. Соболева.

По „зеленой улице“

Движенцы Свердловского отделения во второй декаде марта не снижают темпов своей работы. Каждый день они отмечают новыми производственными успехами.

15 марта диспетчер т. Ломкина, организовала продвижение эстафетного поезда № 1224, обеспечила сдачу порожняка на Казанскую дорогу на 2 часа раньше графика.

Замечательно организовал работу на своем участке лучший диспетчер отделения Николай Бельтюков. Соревновался с ним, машинисты тт. Георгиев и Печеркин успешно проследовали с двойным угольным маршрутом по «зеленой улице» и, перевыполнив норму технической скорости на 9 километров в час и среднесуточной—на 462 километра, прибыли к месту назначения на 2 часа 30 минут раньше расписания.

В это же дежурство отлично поработал в честь фронтового декадника диспетчер т. Брусничин, обеспечивший скоростное продвижение наливного маршрута. Машинист Мазурин, перевыполнив среднесуточную скорость на 652 километра, досрочно сдал поезд на Казанскую дорогу.

М. ШАРОВ — инженер-капитан движения ст. помощник начальника распорядительного отдела.

ПОДНЯТЬ РОЛЬ НАЧАЛЬНИКА КОЛЬЦЕВОГО МАРШРУТА

Если оборот внутридорожных кольцевых решает успех грузоперевозок на нашей дороге, то их обращение, использование, в свою очередь, во многом зависит от деловых и политических качеств начальников маршрутов.

Совершенно правильно говорили об этом многие из участников совещания начальников кольцевых маршрутов, созданном на днях службой движения. Начальник угольно-рудного отдела службы т. Тышков в своем выступлении привел ряд ярких примеров, как настойчиво и энергично борются передовые начальники кольцевых за ускорение оборота маршрутов.

Отправляясь в рейс, начальники маршрутов тт. Потапов, Коротяев, Кошечев, Пономарева, обязательно поговорят с машинистом и с главным кондуктором, вызовут их на соревнование за ускоренное проследование. Но прибытию на станцию, они не будут беспечно сидеть в теплушке, а пойдут к дежурному по станции, вызовут по селектору диспетчера и добьются, чтобы поезд был отправлен по графику. На заводе, куда прибывает маршрут с грузом, они не дадут покоя работникам транспортного цеха до тех пор, пока не увидят, что они приняли все меры для быстрой разгрузки.

Резервы ускорения оборота внутридорожных кольцевых огромны. Это наглядно показал недавний пример сопровождения маршрутов инженером угольно-рудного отдела т. Журавлевым в честь 8 марта. Из Свердловска в Вагай порожний маршрут был приведен на 10 часов раньше графика, а в обратный рейс груженный углем маршрут прибыл в Свердловск на 8 часов раньше. Жаль только, что работники отдела практикуют такое сопровождение по праздникам. Неплохо бы ввести его в систему.

Но пока нормы оборота своих маршрутов выполняют всего лишь 16 начальников. Беда в том, что роль этих командиров на дороге чрезвычайно приуменьшена.

— По 10—15 дней стоят теп-

лушки расформированных маршрутов на станции Верхотурье, — говорит т. Долгих. — Наши протесты против этого безобразия ни к чему не ведут. Дошло до того, что дежурные по этой станции не пускают нас к селектору.

Часто подолгу простаивают кольцевые маршруты в Богословске. Дежурные по станции не только игнорируют требования начальников кольцевых, но не подчиняются даже приказам кольцевых диспетчеров.

Справедливо жаловались начальники маршрутов на неудовлетворительное культурно-бытовое обслуживание. Многие теплушки неисправны и не оборудованы. На станциях Верхотурье, Кушва, Камышлов невозможно получить по талонам наркомовские пайки.

Для ускорения оборота кольцевых маршрутов сейчас введен большой дополнительный штат командиров. На крупных станциях введена специальная должность заместителя начальника станции по кольцевым маршрутам, есть специальные инспекторы и линейные командиры НКПС. Но начальники маршрутов в один голос заявляют, что эти командиры ни в чем не проявляют деятельности, не видно их на станциях и тем более возле кольцевых маршрутов.

По инициативе диспетчеров Свердловского отделения на дороге развивается соревнование за ускорение оборота внутридорожных кольцевых. Есть уже определенные результаты. Рабочий парк полувагонов намного сокращен, растет погрузка кокса, угля. В отдельные дни, например, 14 марта, кольцевки оборачиваются быстрее установленной нормы.

Возможности для улучшения оборота и использования кольцевых маршрутов на дороге велики. И для того, чтобы их полнее реализовать, нужно поднять роль начальников кольцевых маршрутов: повысить требования к ним, усилить контроль за их работой и в то же время по деловому решить вопрос об их бытовом и культурном обслуживании.

Г. ЮРИН.

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

Партбюро не борется с расточительством

Вопрос о том, что же сделано в Н-Тагильском вагонном депо по снижению себестоимости выпускаемой продукции, по экономии средств и материалов, застал секретаря партбюро т. Панова врасплох. Ему ничего было сказать.

Вагонники в большом долгу перед государством. Тысячи рублей перерасходовали они в прошлом году на запасных частях, материалах, топливе, электроэнергии. Однако это не встревожило руководителей депо. Бесстрастным наблюдателем оказался и секретарь партбюро т. Панов.

В январе расход смазки, баббита и других материалов, по сравнению с декабрем прошлого года, увеличился в депо почти в полтора раза. Базалось бы партийное бюро должно

было сразу заинтересоваться этим, выяснить причины перерасхода, помочь хозяйственникам. Но вопросы экономии и снижения себестоимости выпали из поля зрения партийной организации. Партийное бюро ни разу не поставило вопрос о снижении себестоимости на широкое обсуждение.

Действенным орудием в борьбе за экономию материалов, топлива, электроэнергии является наглядная агитация. Но и этот участок работы партийное бюро и его секретарь т. Панов предоставили самотеку. Стенные газеты, листовки, выходящие в депо, не выступают в роли агитаторов, застрельщиков за строгую экономию материалов и средств. В цехах нет лозунгов, плакатов,



Матрена Федоровна ПОНОМАРЕВА — формовщица литейного цеха паровозного депо Егоршино — систематически выполняет нормы на 500—600 процентов.

Фото Ф. Соболева.

Последователи Коробкова

Передовые машинисты паровозного депо Н-Тагил успешно овладевают методом Дмитрия Коробкова, с высокой скоростью водят тяжеловесные поезда на местном богословском угле.

9 марта машинисты ж. Третьяков и Комаров привели из Алапаевска тяжеловесный поезд с местным грузом на 2 часа раньше графика и сэкономили за поездку более 300 килограммов богословского угля. В этот же день молодой машинист Константин Захаров провел от Смычки до Алапаевска тяжеловесный поезд точно по графику, перевыполнив норму технической скорости на 3 километра в час и дал за рейс 250 килограммов экономии топлива.

И. КОРОВКИН — зам. начальника депо.

Бдительность стрелочницы

Стрелочница ст. Богданович тов. Сметанина не раз предупреждала возможные аварии. В феврале она обнаружила на станции два лопнувших рельса. 10 марта, готовя маршрут для приема поезда 1432, т. Сметанина заметила, что сердечник крестовины лопнул. Бдительная стрелочница тут же приняла меры и предотвратила возможную аварию.

призывающих к бережливости. Здесь не учат людей по-хозяйски относиться к расходованию сырья, инструментов, электроэнергии, не борются с разгильдяями, растрачивающими дорогостоящие, дефицитные материалы.

В цехах очень часто можно видеть, когда моторы гоняют вхолостую, а электричество горит и тогда, когда никто не работает и надобности в нем нет. На территории депо повсюду валяются совершенно новые буферные стержни, исправные станки, ценные запасные части. Много везде разбросано инструмента. Но этого никто не замечает.

Все эти факты бесхозяйственности, нерадивости отдельных людей не стали темой горячего обсуждения на заседаниях партийного бюро, на партийных и профсоюзных собраниях.

А. ШАДРИН.

Дорожное совещание работников ОРС'ов и подсобных хозяйств

15 марта закончило свою работу дорожное совещание работников ОРС'ов и подсобных хозяйств.

Совещание заслушало доклад зам. начальника дороги по рабочему снабжению директора-полковника административной службы т. Жарова об итогах работы системы ДОРУРС'а в 1944 году и очередных задачах на 1945 год.

Осветив подробно деятельность торговых организаций, т. Жаров подверг резкой критике работу отдельных ОРС'ов. Он отметил, что на нашей дороге до сих пор еще плохо организовано рабочее снабжение. Руководители ОРС'ов не уделяют должного внимания созданию собственной продовольственной базы и потому не могут удовлетворить растущих потребностей железнодорожников в продуктах питания. Докладчик указал, что ряд ведущих ОРС'ов дороги мало занимаются вопросами снижения себестоимости продукции, работают нерентабельно, с большими убытками.

23 тысячи рублей убытка дал ОРС Свердловск-сортировочной (начальник т. Секачев), 73 тысячи — ОРС Кузнецкого отделения. Одной из основных причин убытков является невыполнение плана по товарообороту и слабое привлечение в оборот товаров не централизованного планирования.

Особое внимание было уделено на совещании организации рабочего снабжения. Всего на дороге имеется 180 торговых единиц. Но далеко не все они должным образом обслуживают железнодорожников. Вместо того, чтобы своевременно выбирать полагающиеся фонды и довести их до потребителя, к концу года ОРС'ы не освоили их полностью. Товары зачастую раздаются на сторону, имеют место хищение и разбазаривание фондов.

В 1944 году было расхищено большое количество продуктов. Особенно поражены растратами ОРС'ы Свердловского, Егоршинского и Н-Та-

гильского отделений, на которые падает большая часть всех растрат.

В ряде выступлений участники совещания отмечали слабый контроль за работой торговой сети и складов ОРС'ов со стороны профсоюзных организаций, в частности райпрофсоюзей.

Самым отстающим участком ДОРУРС'а является работа производственных предприятий, которые, выполнив всего лишь 32 процента установленного плана, пришли к концу года с огромными убытками.

Следует отметить, что эти коренные недостатки не вызвали большой тревоги у участников совещания. Это показали прения, в которых не была подвергнута резкой критике работа отдельных руководителей ОРС'ов, совещание не вскрыло причин убыточности ряда предприятий.

С докладом о подготовке и проведении весеннего сева в совхозах, подсобных хозяйствах и на индивидуальных огородах выступил зам. начальника ДОРУРС'а т. Аникин.

— Совхозы и подсобные хозяйства, — заявил т. Аникин, — справившись с выполнением основных количественных заданий НКПС, не закрепили их качественными показателями: урожайность и продуктивность животноводства еще низки и не удовлетворяют потребностей железнодорожников.

Низкий уровень агротехники, слабая удобряемость, неупорядоченность землепользованием и отсутствие надлежащего контроля за работой подсобных хозяйств со стороны начальников ОРС'ов и хозяйств являются основными причинами плохой урожайности.

Совещание указало, что вступая в четвертый военный сев, центральной задачей работников подсобных хозяйств должно явиться повышение урожайности всех культур и в первую очередь картофеля и овощей.

А. ЗУСИНА.

Бережь государственное имущество от огня

Пожарно-профилактическая работа в условиях военного времени приобретает особое значение. Каждый командир, каждый железнодорожник обязаны строго выполнять правила противопожарной безопасности, как зеницу ока беречь железнодорожное имущество.

Между тем имеются факты, когда некоторые руководители не чувствуют ответственности за сохранение вверенных им объектов. Нет должного противопожарного порядка на путеремонтном заводе, где начальником т. Кубчик. Не требователен к своим подчиненным и начальник паровозного депо Свердловск-пассажирская тов. Борцов.

На многих паровозах неисправны искроуловители, что приводит к большому количеству загораний в лесах, а также и подвижного состава. На станции Морозки из-за неисправности искроуловителя на паровозе искрой подожгло груз. Аналогичный случай имел место на станции Исток. 15 февраля на станции

Морозки вследствие перекала печи в пассажирском вагоне поезда № 114 возник пожар. Диспетчер Свердловского отделения Капина, которой было сообщено об этом, безответственно отнеслась к этому и предложила вести поезд дальше.

Нужно усилить пожарно-профилактическую работу на предприятиях нашей дороги. Командиры обязаны обеспечить жесткий противопожарный режим, круглосуточное дежурство в цехах, не допускать содержания средств тушения пожаров и связи в неисправном состоянии, а также захламленности цехов. Ни в коем случае нельзя выпускать паровозы под поезд с неисправными искроуловителями, гасительными приборами и противопожарным инвентарем.

М. ПЕЧЕНКИН — командир Свердловского отряда военизированной охраны.

Ответственный редактор

П. А. МАРКОВ.

АДРЕС РЕДАКЦИИ И ИЗДАТЕЛЬСТВА: гор. Свердловск, ул. Челюскинцев, Управление дороги, 3-й этаж, комнаты 353 и 359

ТЕЛЕФОНЫ: ответственный редактор — 1-61, секретариат — 0-6, издательство и отдел подписки — 7-36, типография — 6-20 и 4-07.