

# ПУТЕВКА

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

№ 35 (2665)

Суббота, 24 марта 1945 г.

Год издания 12-й  
Цена 15 коп.

## По-деловому провести общественный смотр организации труда

Планомерно улучшая свою работу в условиях зимы, коллектив нашей дороги добился в первой половине марта перевыполнения задания НКПС по обороту вагона и заслужил благодарность наркома Путей Сообщения генерал-лейтенанта товарища Н. В. Ковалева.

Успех этот достигнут в результате широкого внедрения передовых методов труда и улучшения организации грузоперевозок, особенно на отделениях Свердловском и Тюменском. Немало энергии и инициативы внесли в дело подема работы дороги диспетчеры и дежурные по Свердловскому отделению движения тт. Смирнов, Палкин, Милославин, Репьев и Грабалов, тагильский диспетчер т. Осташевский, камышловские машинисты тт. Давыдов, Кунцевич и сотни других стахановцев.

Передовые коллективы дороги показывают пример организованности в борьбе за выполнение священной клятвы товарищу Сталину, за усиление помощи фронту. Во второй декаде марта Свердловское отделение на 20 проц. увеличило проследование поездов по графику. Только за счет ускорения оборота внутриотделенческих кольцевых среднесуточная погрузка на отделении возросла на 79 вагонов.

Много и упорно работает над усовершенствованием производства, повышением производительности труда и снижением себестоимости коллектив дорожно-колесных мастерских Свердловск-сортировочная, где начальником т. Симонов. За счет повышения квалификации рабочих, внедрения малой механизации, использования старогонимых деталей это предприятие ежемесячно дает десятки тысяч рублей экономии.

Но много еще на дороге предприятий, цехов, бригад, а также отделений и служб, давно уже не выполняющих производственные планы, немало руководителей, которые свыклись с устаревшими приемами работы, с расточительством труда, материалов, электроэнергии и государственных средств.

Взять потери в паровозном хозяйстве. В прошлом году паровозная служба перерасходовала почти на 9 миллионов рублей топлива. И в нынешнем году за январь и февраль уже перерасходовано более 7 тысяч тонн угля. Из-за невыполнения норм оборота паровозов только паровозным бригадам за непро-

изводительные простои переплачено свыше 100 тысяч рублей.

Перестали считаться с расходами руководители паровозного депо Свердловск-сортировочная. Вследствие неправильной организации труда здесь содержатся около 200 излишних рабочих. С легкой руки зам. начальника депо т. Драгуна в депо введена аккордная оплата труда, в 5—6 раз превышающая оплату по расценкам.

Не борются с расточительством начальник Н-Тагильского вагонного участка т. Кириллов и секретарь партбюро т. Панов. Десятки тысяч рублей и много дефицитных материалов расходуется здесь сверх плановых наметок. Необходимо положить конец бесхозяйственности, добиться безусловного выполнения государственных заданий каждым предприятием, цехом, бригадой и снижением себестоимости продукции.

По предложению передовых коллективов на дороге с 15 марта по 15 апреля проводится общественный смотр организации труда. Цель смотра — вскрыть по каждой службе, на каждом предприятии неиспользованные резервы увеличения производительности труда, улучшения поездной и грузовой работы, ускорения оборота паровозов и вагонов, улучшения ремонта и содержания пути и подвижного состава, экономии сырья, топлива, электроэнергии.

Общественный смотр организации труда — мощное средство улучшения работы предприятий. Командиры, партийные и профсоюзные организации должны вовлечь в проведение смотра всех железнодорожников, критически просмотреть работу каждой бригады, каждого участка, по-деловому реализовать ценные рационализаторские предложения, шире распространить испытанные стахановские методы бригадира Агаркова, составителя Катаева, машинистов Коробкова, Алексева и многих других.

Вместе со всеми уральцами коллектив нашей дороги дал клятву товарищу Сталину перевыполнить план грузоперевозок 1945 года и снизить себестоимость их не ниже, чем на 10 процентов. Выполним с честью священную клятву вождю, новым подъемом работы нашей дороги поможем Красной Армии довершить дело разгрома немецко-фашистских захватчиков!

## В Управлении дороги

В соответствии с приказом № 75-Ц, зам. начальника дороги директор-полковник движения тов. Оборотов издал приказ о премировании 34-х машинистов-инструкторов за безаварийную работу в 1944 году в размере 50 проц. премий, выплаченных машинистам закрепленного за ними паровозного парка.

Премированы тт. Р. С. Пашуто — депо Н-Тагил 10.242 руб.,

И. П. Смирнов — депо Свердловск-пассажирская 9.564 руб., Ф. Натия — депо Егоршино 6.262 руб., Р. С. Шевчук — электродепо Свердловск-сортировочная 5.527 рублей и Н. Г. Грошук — паровозное депо Свердловск-сортировочная 4.550 руб.

Премии от 3 до 5 тысяч рублей выдаются также тт. Дубинину, Борисову, Вотинову, Коровякову, Медведеву, Конколовичу, Кирьянову, Шукину, Шапочкину и другим.

# Шире соревнование железнодорожников с металлургами и горняками!

## ПЕРЕВЕЗЕМ БОЛЬШЕ СЫРЬЯ И ТОПЛИВА МЕТАЛЛУРГИЧЕСКИМ ЗАВОДАМ УРАЛА

Обсудив обращение коллектива Н-Тагильского отделения, мы железнодорожники Надеждинского отделения поддерживаем их инициативу в организации соревнования с металлургами и горняками и берем на себя следующие обязательства:

До 25 марта восполнить допущенный недогруз каменного угля в количестве 364 вагонов и в дальнейшем строго выполнять план. Выполнить в марте, апреле, мае, июне план перевозок грузов наркомчермета и наркомугля: каменного и древесного угля, руды, металла, флюсов, огнеупоров и дров.

В марте пополнить курсирующие внутриотделенческие кольцевые маршруты до установленной нормы вагонов и выполнять их оборот не ниже 105 проц.

Полностью ликвидировать случаи задержки кольцевых маршрутов на станциях в ожидании отправления, подачи и уборки с фронтов выгрузки. Давать клиентам четкую и своевременную информацию о подходе грузов и обеспечить их равномерную подачу.

Организовать слаженную работу с металлургами и горняками на основе широкого внедрения единого технологического процесса станций с железнодорожными цехами предприятий Наркомчермета и Наркомугля, оказывая друг другу взаимопомощь.

В свою очередь мы требуем от металлургов, горняков и предприятий лесной промышленности:

Обеспечить равномерную погрузку и выгрузку грузов в течение суток, не допуская ослабления в ночное время, и равномерную выдачу порожняка из под выгрузки железнодорожным станциям, избегая накопления его к концу суток.

По поручению коллектива Надеждинского отделения: М. ШАНАУРИН — начальник отделения инженер-майор движения, И. НИКУЛИН — председатель райпрофсожа, В. СИВОВ — секретарь парткома Надеждинского узла, В. ОПАРИН — старший диспетчер, М. ДЕНИСОВ — дежурный по отделению инженер-лейтенант движения, С. ПАШАЕВ — паровозный диспетчер, В. КУЛИКОВ — диспетчер транспортного цеха завода имени А. К. СЕРОВА, и другие, всего более тысячи подписей.

## В дорожном соревновании идут впереди

Во второй декаде марта дорога работала лучше, чем в первой. Норма оборота вагона выполнена на 103 проц., рабочий парк на 14 проц. ниже нормы, план погрузки выполнен на 100,3 проц. Не справилась дорога с заданием по выгрузке.

В дорожном соревновании заняли первые места:

**ЕГОРШИНСКОЕ ОТДЕЛЕНИЕ ДВИЖЕНИЯ** выполнило оборот местного вагона на 134 проц., держало рабочий парк на 14 проц. ниже нормы.

**СТАНЦИЯ СВЕРДЛОВСК-ПАССАЖИРСКАЯ** снизила простой вагонов под грузовыми операциями и транзита с переработкой.

**СТАНЦИИ ШУВАНИШ И ГОРБЛАГОДАТСКАЯ.**

**ЕГОРШИНСКОЕ ПАРОВОЗНОЕ ОТДЕЛЕНИЕ И ДЕПО ЕГОРШИНО** обеспечили норму выдачи паровозов под поезда.

**Н-ТАГИЛЬСКИЙ ВАГОННЫЙ УЧАСТОК** выполнил план ремонта вагонов.

**КАМЫШЛОВСКАЯ И НАДЕЖДИНСКАЯ ДИСТАНЦИИ ПУТИ. СВЕРДЛОВСК-ПАССАЖИРСКАЯ ДИСТАНЦИЯ СВЯЗИ. ЕГОРШИНСКИЙ ВОКЗАЛ.**

## От Советского Информбюро

Оперативная сводка за 23 марта

В течение 23 марта войска 3-го БЕЛУРОССКОГО фронта продолжали бои по уничтожению группы войск немцев на побережье залива ФРИШ ГАФ в районе ХАЙЛИГЕНБАЙЛЬ. За 22 марта в этом районе войска фронта взяли в плен 1600 немецких солдат и офицеров.

Войска 2-го БЕЛУРОССКОГО фронта, продолжая наступление на Данцигском направлении, овладели городом ЦОППОТ и вышли на побережье Данцигской бухты между ГДЫНЕЙ и ДАНЦИГОМ, разрезав тем самым группировку немцев на две части, а также заняли населенные пункты АРТШАУ, ГРОСС БЕЛЬКАУ, ЛЕБЛАУ, ШЕФЕРАЙ, ШМИРАУ, МАРИЕНТАЛЬ, ШТАЙН-ФЛИС, ШТОЛЦЕНФЕЛЬС, ГРЕНЦ-

ФЛИС, КОЛИБЕН. В боях за 22 марта войска фронта взяли в плен более 1000 немецких солдат и офицеров.

В Силезии, северо-западнее РАТИБОРА, наши войска, в результате наступательных боев, овладели городом ЕРНАУ и заняли населенные пункты ХЕЙДЕРСДОРФ, ЛИНДЕНДОРФ, ОППЕРСДОРФ, РИГЕРСДОРФ, БАКЕНАУ, КРЕШЕНДОРФ, ШЛЕГЕНБЕРГ, БАДЕВИЦ, НОЙДОРФ, ХОНДОРФ. За 22 марта войска 1-го УКРАИНСКОГО фронта взяли в плен более 1600 немецких солдат и офицеров.

За 22 марта на всех фронтах подбито и уничтожено 156 немецких танков. В воздушных боях и огнем зенитной артиллерии сбито 149 самолетов противника.

## Скоростной оборот паровозов

В дежурство 20 марта диспетчер Восточного узла Свердловского отделения т. Милославин организовал скоростной оборот уфалейских паровозов.

Паровоз машиниста тов. Григорьева сделал оборот по Шарташу без захода в депо за 1 час 50 мин., паровоз № 726-06 т. Захальщикова — за 1 час 38 мин. и паровоз № 2119 т. Томылкова — за 1,5 часа. Всего за дежурство было обернуто 4 уфалейских паровоза без захода в депо, что дало 13 паровозочасов экономии и позволило своевременно отправить срочные поезда.

**А. ГРАБАЛОВ** — диспетчер Свердловского отделения техники — лейтенант движения.

## НАЛЕТЫ НАШЕЙ АВИАЦИИ НА ДАНЦИГ, МОРАВСКА ОСТРАВА И ПАПА

В ночь на 23 марта наши тяжелые бомбардировщики нанесли удары по железнодорожному узлу и порту Данциг, железнодорожным узлам Моравска Острава (в Чехословакии) и Папа (в Венгрии).

В результате бомбардировки на территории железнодорожного узла и в порту Данциг возникло свыше 30 пожаров, сопровождавшихся взрывами большой силы.

На железнодорожном узле Моравска Острава отмечены пожары и взрывы среди немецких воинских эшелонов.

На железнодорожном узле Папа прямым попаданием бомб в пакгаузы и склады горючего вызваны крупные пожары. К рассвету город и железнодорожный узел были окутаны густым черным дымом.

# Больше творческой инициативы в борьбе за под'ем поездной и грузовой работы дороги!

## По примеру машиниста Алексеева

Первыми на Надеждинском отделении почин нижеднепровского механика тов. Алексеева в сокращении разрыва между технической и участковой скоростью поддержали машинисты депо Верхотурье тт. Калмыков и Рюма.

18 марта т. Калмыков провел поезд по участку Верхотурье-Надеждинск без набора воды и чистки топки, на 10 километров перевыполнив норму технической скорости и на 2 часа 30 минут раньше графика.

Узнав об этом, т. Рюма решил померяться с Калмыковым. 20 марта он прогнал полновесный поезд также с превышением нормы технической скорости на 10 километров в час и прибыл на станцию Надеждинск-сортiroвочная на 2 часа 15 минут раньше, чем предусмотрено графиком.

Н. МОРОЗОВ — начальник депо.

## В фонд штурма Берлина

Благодаря слаженной работе с клиентурой лесопромышленных бирж, коллектив станции Ивдель во второй декаде марта выполнил план погрузки на 126 проц. и выгрузки — на 154 процента.

Вперед в соревновании идет смена дежурного по станции Ивана Лупана, которая внесла на лицевой счет в фонд штурма Берлина 44 проц. сверхплановой погрузки и 120 проц. — выгрузки. Улучшила работу и смена тов. Замотаева.

Образцы стахановской работы показали старшая стрелочница Анна Тихонова и младшие — тт. Мартынова и Малцева. Составитель т. Панков, работая по методу знатного составителя страны т. Катаева, по-скоростному формирует поезда, экономя на каждом по 15—20 минут. Образцово работают машинисты маневрово-вывозных паровозов тт. Беремиченко и Подлак.

Поддерживая почин железнодорожников Н-Тагильского отделения в соревновании с металлургами и горняками, железнодорожники станции Ивдель стараются закрепить достигнутые успехи, добьются дальнейшей сверхплановой погрузки. Вызываем на социалистическое соревнование коллектив станции Сама.

БАВЫКИН — начальник станции инженер-лейтенант движения.



Иван Николаевич СМЕРНОВ — дежурный по Свердловскому отделению инженер-лейтенант движения, один из инициаторов скоростного оборота внутриотделенческих маршрутов.

Фото Ф. Соболева.

## Растет отправление поездов по графику

Проследование поездов по графику на Свердловском отделении во второй декаде марта повысилось, по сравнению с февралем, на 20 процентов и участковая скорость — на 12 процентов.

Первенство заняла диспетчер т. Кашина. Во второй декаде марта она обеспечила проследование поездов по графику на 66 проц. и участковую скорость на 99 проц. Тов. Чащин выполнил график по проследованию поездов на 60 проц., т. Грабалов — на 57 проц. и участковую скорость — на 100 проц.

## Пассажиру — заботу и внимание

Состояние пассажирских перевозок, как зеркало отражает работу железнодорожников. Сотни тысяч людей по тому, как организовано пассажирское движение и обслуживание пассажиров в поездах и на вокзалах судят о работе транспорта, дают ей соответствующую оценку.

Как же обслуживает пассажиров Свердловская дорога? Этому вопросу было посвящено состоявшееся 20—22 марта совещание работников пассажирской службы, в котором приняли участие руководители станций, вокзалов, пассажирских отделений, военные коменданты, представители санитарного надзора и другие.

Совещание показало, что несмотря на улучшение работы в организации пассажирских перевозок в 1944 году и выполнении заданий правительства и руководства НКПС по массово-людским перевозкам, в работе пассажирской службы имеется ряд существенных недостатков.

Начальник пассажирской службы т. Ханкин в своем докладе привел немало фактов запущенного состояния вокзалов и поездов, безобразного обслуживания пассажиров. На многих вокзалах (Хромник, Надеждинский завод, Камышлов, Дружинино) грязно, холодно и неудобно, уборка производится от случая к случаю, справочное бюро (Свердловский вокзал) не обеспечивает пассажиров четкой информацией о подходе поездов, буфеты обслуживают проезжающих невкусной и недоброкачественной пищей. Имеет место взяточничество и спекуляция билетами.

Оживленно развернувшиеся прения красноречиво показали назревшую необходимость навести порядок на вокзалах и в поездах.

Об этом говорили дежурная по Свердловскому отделению тов. Марушкина, врач станции Камышлов т. Петрова, багажный раздатчик т. Сефиуллин, дежурная по Свердловскому вокзалу т. Дина, инженер Разбежкина и ряд других.

Особое внимание совещание уделило упорядочению перевозок багажа пассажиров. С докладом по этому вопросу выступил зам. начальника службы тов. Боборыкин. В результате безответственного отношения со стороны начальников станций и вокзалов на дороге имеют место факты грубейшего нарушения приказа НКПС по перевозке багажа пассажиров.

Плохо поставлен учет выдачи, хранения багажа и документов. На станции Свердловск-пассажирская в багажном отделении допущено 338 отправок багажа и грузов без документов, неудовлетворительно поставлен розыск вещей по заявкам пассажиров.

По лучше обстоит дело на станциях Камышлов, Надеждинский завод, где по вине начальника вокзала т. Голомиловой и коммерческого ревизора Протасова более четырех месяцев лежит 20 отправок багажа. Недостаточно руководит работой багажных раздатчиков и не ведет борьбы с хищениями начальник Свердловского пассажирского отделения т. Фадеев.

Народный комиссар Путей Сообщения генерал-лейтенант И. В. Ковалев в своем приказе «О наведении порядка в обслуживании пассажиров» потребовал ликвидировать позорные случаи грубого отношения к последним. Приказ наркома должен стать боевой программой действий для работников пассажирской службы нашей дороги.

А. ЗУСИНА.

## СНИЖАТЬ СЕБЕСТОИМОСТЬ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

Себестоимость продукции, как результат любой хозяйственной деятельности отражает в себе выполнение всех производственных показателей и борьба за ее снижение есть прежде всего борьба за выполнение производственного плана. Конечной продукцией железнодорожного транспорта является тонно-километр, за снижение стоимости которого и должен бороться каждый железнодорожник.

Себестоимость тонно-километра находится в зависимости от выполнения плана перевозок, от измерителей, характеризующих использование подвижного состава, расходов на заработную плату, материалов и топлива. За 1944 год дорога добилась снижения себестоимости на 3,5 процента по сравнению с 1943 годом и имела себестоимость на 3,8 процента ниже плана, что явилось следствием перевыполнения ряда показателей.

Выполнив динамическую нагрузку на ось груженого вагона на 107,2 процента, дорога получила 4,8 миллиона рублей прибыли, от перевыполнения среднего веса поезда на 2,9 процента было получено 2 миллиона рублей прибыли и от снижения порожнего пробега — на 3,7 процента получено 2,5 миллиона рублей.

Огромным резервом снижения себестоимости является сокращение нормативов по материалам и топливу. Следует отметить, что от невыполнения этих нормативов дорога в прошлом году понесла 8,3 миллиона рублей убытка. На одном только топливе для паровозов допущен перерасход 8,9 миллиона рублей.

В результате невыполнения своих производственных планов основные службы дороги допустили огромные перерасходы государственных средств. Так перевозная служба пере-

расходовала 12,4 миллиона руб., служба движения — 2,6 миллиона, вагонная служба 669 тысяч руб. Приведенные цифры свидетельствуют о том, что настоящей борьбы с перерасходами со стороны руководителей этих служб нет. Вот несколько примеров.

Вагонная служба по текущему ремонту вагонов перерасходовала на материалах и по другим статьям 1,5 миллиона рублей. Получилось это по одной основной причине — безобразного отношения к вагонам, плохого их технического осмотра. В 1944 году вагонниками было поставлено на 12 тысяч стержней больше, чем в 1943 году, на чем допущен перерасход 876 тысяч рублей. Столь большой расход буферных стержней получился потому, что вагоны с соседних дорог в большом количестве поступают без стержней, кроме того, много теряется этих деталей вследствие плохого свинчивания упряжи, а также и по причине плохого осмотра вагонов вообще, в чем повинны только сами вагонники.

Вагонная служба за 1944 год

поставила 186 тысяч буксовых крышек, затратив на это 1 миллион рублей. Расход крышек вследствие их массовой утери в десять раз стал превышать расходование их по сравнению с предыдущими годами.

Плохо обстоит дело с использованием рабочей силы в вагонной службе. Здесь нередко жалуются на недостаток рабочих. Однако, контроля за использованием рабочей силы по существу нет. Взять, к примеру, основную группу работников, связанных с текущим ремонтом вагонов. Если по нормам на 1000 вагоноосекилометров полагается затратить 1,02 человекочаса, то фактически тратилось 1,21, а на выполненный пробег за счет этого содержалось лишних 136 человек.

В текущем году коллектив дороги обязался снизить себестоимость продукции на 10 процентов, т.е. дать экономию 42 миллиона рублей. Чтобы добиться этого дорога прежде всего должна постоянно выполнять государственный план погрузки и выгрузки и все качественные измерители. Основным

показателем, аккумулирующим в себе всю работу дороги, является оборот вагона, и за его ускорение коллектив дороги должен упорно бороться. Только от невыполнения нормы оборота вагона в прошлом году дорога нерационально израсходовала 41,3 миллиона рублей, что вызвало повышение себестоимости одного тонно-километра на 8,5 процента. Таким образом на одном только этом примере видно, какие большие ресурсы в деле снижения себестоимости содержится в себе этот универсальный показатель.

Нарком своим приказом отметил, что ускорение оборота вагона за 15 дней марта на Свердловской дороге имело большое значение в деле дальнейшего под'ема погрузки на сети дорог. Задача коллектива дороги — закрепить это достижение.

В. ЗАХАРОВА — зам. начальника планово-экономического отдела, инженер-капитан административной службы.

Ответственный редактор  
П. А. МАРКОВ.

АДРЕС РЕДАКЦИИ И ИЗДАТЕЛЬСТВА: г.р. 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.