

ПУТЕВКА

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

№ 57 (2687)

Четверг, 17 мая 1945 г.

Год издания 12-й
Цена 15 коп.

К новому подъему соревнования с металлургами и горняками

Металлурги Сталинского Урала вносили неоценимый вклад в дело победы над немецко-фашистскими захватчиками. В трудных условиях войны они успешно освоили новые производственные мощности, намного увеличили выпуск продукции и бесперебойно снабжали оборонные заводы добротной уральской сталью, железом и чугуном для производства танков, орудий и боеприпасов.

Великая Отечественная война победоносно завершена. Воодушевленный победой над гитлеровской Германией, советский народ с еще большей энергией берется за возрождение хозяйства в освобожденных республиках и областях. Страна требует от уральских металлургов еще больше металла для восстановления железных дорог, заводов, электростанций и шахт, разрушенных немецкими оккупантами. Долг железнодорожников всеми силами помочь металлургам в решении этой задачи.

Социалистическое соревнование железнодорожников с металлургами и горняками, начатое у нас на дороге по инициативе тагильчан, дало замечательные результаты. В апреле, по сравнению с мартом, железнодорожная суточная погрузка возросла более чем на 200 вагонов. Дорога перевыполнила план погрузки железной и марганцевой руды, угля и кокса, значительно против нормы ускорила оборот вагона.

Больших успехов добились инициаторы соревнования тагильские железнодорожники. В апреле и за декаду мая Тагильское отделение отгрузило сверх плана сотни вагонов руды, флюсов и металлолома. Резко улучшилось перевозка грузов наркомчермета Надеждинское отделение.

В свою очередь, соревнуясь с железнодорожниками, коллективы транспортных цехов заводов, рудников, шахт увеличивают погрузку, сокращают простой вагонов. Передовики соревнования заводы Ново-тагильский, Алапаевский, им. Серова, перевыполнив планы отгрузки продукции, на час и более против нормы сократили простой вагонов под грузовыми операциями.

Однако есть еще руководители отделений, станций и металлургических предприятий, которые, громкогласно провозгласив широковещательные обязательства, вскоре же забыли о них. Немалые успехи имело в марте Свердловское отделение.

Но, успокоившись на первых результатах, руководители отделений почли на лаврах и перестали заниматься соревнованием с металлургами. Уже за декаду мая отделение недогрузило 225 вагонов металла, 140 вагонов огнеупоров и сотни вагонов других важнейших грузов. На отделении резко возрос рабочий парк, ухудшились погрузка, выгрузка и оборот вагона.

Маршруты с грузами наркомчермета подолгу застревают на Свердловском узле, непродовольственные простоявают на предприятиях. От 2 до 5 часов против нормы завышен простой вагонов на ВИЗ'е, Ревдинском, Новотрубном, Старотрубном и Динасовом заводах. Не сделали из этого никаких выводов начальники отделения т. Попов и его многочисленные заместители.

Сила соревнования и его главнодействия, действительности. Нельзя ограничиваться принятием обязательств и заключением договоров. Нужно, чтобы железнодорожники и металлурги повседневно требовали друг от друга выполнения взятых обязательств, крепили слаженность в работе, внедряли единую технологию, изыскивали новые резервы увеличения погрузки и ускорения оборота вагона.

Почему бы сейчас руководителям отделений и станций совместно с партийными и профсоюзными организациями не провести совещания с коллективом, на которых подвести итоги выполнения обязательств, вскрыть недостатки и наметить деловые мероприятия по улучшению работы?

Дорога и большим долгом перед металлургами, особенно по погрузке металла, флюсов, огнеупоров и металлолома. Нужно не только покрыть в ближайшее время эту задолженность, но и помочь металлургам в создании зимних запасов сырья и топлива. Вместе с тем необходимо увеличить погрузку грузов наркомчермета на выхода, для быстрого восстановления металлургии Юга.

За новый подъем соревнования с металлургами, товарищи железнодорожники! Дружной и сплоченной работой добьемся новых успехов в перевозках грузов наркомчермета, поможем металлургам еще больше увеличить производство уральского металла для дальнейшего укрепления могущества нашей Родины!

В Управлении дороги

За выполнение и перевыполнение плана работ за апрель 1945 года начальник дороги вице-генерал директор путей сообщения 2-го ранга тов. Багаев, в соответствии с приказом НКПС № 822 ПЗ, премировал 18 работников Дорогостроя.

Премиированы тт. Мурашов Я. Г. — начальник Дорогостроя — 2368 руб., Жуков Н. Ф. — главный инженер —

2237 руб., Кореннов А. А. — начальник производственно-технического сектора 878 руб., Колмогоров П. И. — начальник 2-го строительного участка 1420 руб., прорабы тт. Федоров А. П. и Паршуков А. С. по 1400 руб. Премиированы также тт. Бажев А. И., Волков Ф. М., Воробьев С. Д., Долматов И. Н., Фокин С. Г. и другие.

Больше грузить, быстрее доставлять сырье и топливо металлургическим заводам Урала!

Итоги социалистического соревнования железнодорожников с металлургами за апрель и первую декаду мая

Руководство дороги и Наркомчермет рассмотрели итоги социалистического соревнования железнодорожников с металлургами за апрель и первую декаду мая.

Первое место присуждено коллективу Н-Тагильского отделения движения (начальник тов. Артюшин, председатель райпрофсожа тов. Пудрин) за выполнение плана погрузки руды на 102 проц., флюсов — на 110 и металлолома на 111 процентов.

Второе место занял коллектив Надеждинского отделения (начальник тов. Шанаурин, председатель райпрофсожа тов. Никулин) за выполнение плана погрузки руды на 100 проц., флюсов на 100 и черного металла на 105 проц. и перевыполнение плана погрузки угля.

На последнем месте коллектив Свердловского отделения (начальник т. Попов, председатель райпрофсожа т. Нестеров). Отделение не выполнило взятых социалистических обязательств и по ряду измерителей ухудшило работу по сравнению с мартом.

Среди промышленных предприятий, рудоуправлений и шахт выполнили взятые обязательства:

коллектив металлургического завода им. Серова выполнил в апреле на 108 проц. план погрузки металла и простой вагонов на 102 проц.

Коллектив Алапаевского завода выполнил норму простоя вагонов на 122,7 проц.

Ново-Тагильский металлургический завод снизил простой вагонов на 1 час ниже установленной нормы.

Выполнило норму простоя вагонов Богдановичское рудоуправление.

Не выполнили своих обязательств предприятия: Верх-Исетский завод, где простой вагонов составляет 69 проц. нормы, Ревдинский завод — простой вагонов 91 проц., Новотрубный завод — 80,6 проц., Старотрубный — 64,1 проц., Коксохим — 68,6, Кушвинский металлургический завод 68,1 проц., Гороблагодатское рудоуправление — 91 проц., Динасовый завод — 56,6, Вторчермет — 39,4 проц., И-Салдинский металлургический завод — 47 процентов.

Сверхплановая погрузка металла

Коллектив станции Гороблагодатская добился в апреле больших успехов в соревновании с металлургами. Месячный план погрузки черных металлов был выполнен на 135 процентов. Простой кольцевых маршрутов сокращен в среднем на 3 часа, что дало более 5 тысяч вагоночасов экономии. По сравнению с мартом, простой транзитных вагонов сокращен на 2 часа, а простой чусовских электропоездов — на час против нормы.

Составители тт. Коваленко и Олешков, применяя передовые методы, на 20 процентов перевыполнили задания по формированию поездов. Отстававшая ранее смена

дежурного по станции тов. Зубрицкого в апреле разделала первое место с передовой сменой т. Фирсова.

Многое сделали по сокращению простоя вагонов и локомотивов технический конторщик т. Мельникова, весовщик-приемщик тов. Амбросов, оператор тов. Ушакова и другие. Ценную инициативу проявили работники смены осмотра вагонов тов. Коротких. Работая быстро и качественно, они до двух часов против нормы сократили оборот локомотивов.

Большим производственным успехом встретили работники станции радостную весть о победе над немецкими захватчиками. План погрузки черных металлов за первую декаду мая выполнен на 166,4 процента.

Ю. ТАРАСЕНКО — начальник станции инженер-капитан движения.

От Советского Информбюро

Оперативная сводка за 14 мая

Количество пленных, объявленных в оперативной сводке Советского Информбюро за 13 мая, увеличилось за 14 мая по всем фронтам на 170 тысяч немецких солдат и офицеров и 10 генералов.

Всего, таким образом, с 9 по 14 мая на всех фронтах взято в плен более 1 миллиона 230 тысяч немецких солдат и офицеров и 101 генерал.

Оперативная сводка за 15 мая

Прием пленных немецких солдат и офицеров на всех фронтах закончен.

Сообщение Наркомфина Союза ССР

Четвертый Государственный Военный Заем, выпущенный 5 мая с.г. на сумму 25 миллиардов рублей, размещен за 8 дней на 26 миллиардов 384 миллиона 685 тысяч рублей — с превышением на 1 миллиард 384 миллиона 685 тысяч рублей.

В связи с этим Наркомфином СССР, на основании указания СНК СССР, дано распоряжение прекратить повсеместно с 14 мая 1945 года дальнейшую подписку на заем.

13 мая 1945 года.



Иван Павлович ПЕТРОВ — главный кондуктор-стахановец Егоршинского резерва.

Фото Ф. Соболева.

Растет погрузка угля

Получив за работу в марте третью денежную премию НКПС, работники станции Богословск настойчиво повышают темпы погрузки угля для промышленных предприятий.

Апрель принес новые успехи. Станция выполнила план погрузки угля на 104 процента, выгрузки — на 139 и 97 процентов поездов отправила по графику.

Творческую инициативу и настойчивость в труде показывают передовые стахановцы. Систематически перевыполняют задания и добились звания лучших по дороге диспетчер тов. Трогубенко и составитель тов. Перевозкин. Весовщика тов. Дерябину начальник дороги недавно награждал значком «Ударнику сталинского призыва». Составитель-орденоносец тов. Яковлев на 138 процентов выполняет задания по формированию поездов. По-стахановски работают весовщики тт. Быгина и Рагозина.

Великую победу Красной Армии над немецко-фашистскими захватчиками коллектив ознаменовал выполнением плана погрузки за первую декаду мая на 109 и выгрузки на 235 процентов. В социалистическом соревновании станция Богословск с честью держит первое место на дороге.

С. ТУРЫШЕВ — начальник станции инженер-капитан движения.

В Н К П С

Положение об обязанностях и взаимоотношениях личного состава железнодорожного транспорта

Изложение приказа Народного Комиссара Путей Сообщения генерал-лейтенанта И. В. Ковалева

В целях дальнейшего укрепления дисциплины на железнодорожном транспорте и выполнения личным составом правил поведения на службе и вне службы Народный комиссар путей сообщения генерал-лейтенант И. В. Ковалев утвердил и ввел в действие «Положение об общих обязанностях и взаимоотношениях личного состава железнодорожного транспорта».

Начальникам дорог, центральных управлений и отделов НКПС, заводов и других предприятий железнодорожного транспорта приказано организовать изучение Положения всем личным составом с окончанием изучения не позднее 15 июня 1945 года.

Народный комиссар приказал всему начальствующему составу в повседневных условиях строго требовать от своих подчиненных точного выполнения обязанностей по службе, правил поведения и взаимоотношений, предусмотренных Положением, лично показывая пример дисциплины, вежливости и опрятности.

В первом разделе Положения перечислены общие обязанности железнодорожников.

Введение на железнодорожном транспорте военного положения и установление для личного состава персональных званий и знаков различия направлено на укрепление дисциплины и повышение производительности труда работников железнодорожного транспорта.

Железнодорожник должен дорожить честью работать на советском железнодорожном транспорте. Он обязан вести себя с достоинством, быть вежливым и, будучи в форме, строго соблюдать правила ее ношения. Железнодорожнику воспрещается: находиться на службе, на улице и в общественном месте (театре, кино и пр.) в неопрятном виде или в несправном обмундировании.

В разделе втором Положения перечисляются персональные звания железнодорожников: высшего, старшего, среднего и младшего начальствующего состава, а также знаки различия личного состава, установленные для ношения на погонах и объявленные приказом НКПС № 711Ц от 13 сентября 1943 года.

Раздел третий Положения определяет взаимоотношения между железнодорожниками.

По своему служебному положению, — говорится в этом разделе, — железнодорожники разделяются на начальников и подчиненных. Железнодорожник, который в силу приказа или распоряжения постоянно или временно руководит служебной деятельностью других железнодорожников (хотя бы и старших его по званию) и несет за их работу ответственность — есть начальник последних, руководимые же им работники являются его подчиненными.

Начальник обязан всесторонне заботиться о подчиненных, постоянно

воспитывать в них чувство гордости высоким званием железнодорожника и готовность отдать свой труд, а если понадобится, и жизнь на благо социалистической Родины.

Начальник обязан постоянно поддерживать на высоком уровне дисциплину и политико-моральное состояние среди личного состава подведомственной ему хозяйственной единицы, повышать его специальную и политическую подготовку, поддерживать в отличном состоянии доверенное ему хозяйство, всемерно повышать производительность труда, руководить социалистическим соревнованием и следить за точным выполнением подчиненными всех требований законов, приказов, Устава о дисциплине рабочих и служащих железнодорожного транспорта СССР и настоящего Положения.

Начальник обязан быть всегда примером высокой дисциплированности, организованности, политической сознательности и культурности. Начальник обязан заботиться о своих подчиненных, вникать в их нужды и оказывать им необходимую помощь.

Ближайший начальник каждого железнодорожника называется непосредственным начальником, а все вышестоящие начальники, которым железнодорожник подчинен по своей службе, называются прямыми начальниками.

Старшинство между лицами начальствующего состава определяется старшинством званий. При равных званиях старшинство определяется должностным положением.

По служебным делам железнодорожник обязан обращаться к своему непосредственному начальнику или, в необходимых случаях, к следующему по команде начальнику. Отдавать приказания подчиненным должны, как правило, непосредственные начальники. Прямые начальники могут отдавать приказания, как правило, через непосредственных начальников. Железнодорожник, получивший приказание отвечает «понято», кратко повторяет полученное приказание, затем исполняет его. Об исполнении приказания железнодорожник обязан доложить начальнику, отдавшему приказание. Отдавший приказание обязан проверить его исполнение.

Если начальник, ввиду крайней необходимости, отдает подчиненному приказание, минуя его непосредственного начальника, то получивший приказание исполняет его и докладывает об этом своему непосредственному начальнику. Если железнодорожник, исполняющий приказание, получит новое приказание, выполнение которого помешает выполнить первое, он докладывает об этом начальнику, отдавшему второе приказание и, в случае его подтверждения, выполняет последнее. Отдавший новое приказание сообщает об этом начальнику, отдавшему первое приказание, и отвечает за последствия.

Начальники других служб, хотя бы и старшие по званию, не могут давать приказаний работникам, не подчиненным им по службе. Например: начальник паровой службы директор-полковник тяги не может отдавать приказания начальнику отделения службы движения — инженер-капитану движения, поскольку первый по отношению второго является не начальником, а только старшим по званию. Исключение составляют станции, где начальник станции является старшим начальником для всех работающих на станции (машинистов, бригадиров пути, рабочих службы пути, осмотровиков вагонов и др.) и может отдавать приказания железнодорожникам, работающим на станции, независимо от их принадлежности по службе.

Каждый железнодорожник, получающий приказание или докладывающий (рапортуящий) начальнику, обязан принять положение «смирно». Начальник принимает доклад (рапорт) в положении «смирно».

Лица начальствующего и рядового состава железнодорожного транспорта в обращении между собой обязаны говорить друг другу «Вы». Обращение по имени и отчеству в служебной обстановке запрещается. При обращении железнодорожников друг к другу они принимают положение «смирно», а при надетом головном уборе прикладывают руку к козырьку головного убора и опускают ее. Такой же порядок устанавливается и в обращении к военнослужащим.

Железнодорожники называют друг друга и военнослужащих по привоенным им персональным или воинским званиям. Звание произносится сокращенно: персональное — без указания ранга и отрасли железнодорожного хозяйства, воинское — без указания рода войск и службы, например, «товарищ вице-генерал-директор путей сообщения», «товарищ генерал-директор», «товарищ инженер-капитан», при обращении к военнослужащим — «товарищ генерал», «товарищ старший лейтенант», «товарищ красноармеец».

При обращении к народному комиссару путей сообщения, генерал-директору путей сообщения и маршалам Советского Союза звание произносится полностью.

В следующих пунктах раздела указывается порядок доклада вышестоящему начальнику, а также порядок представления железнодорожников своим непосредственным начальникам при назначении на должность, сдаче должности, награждении правительственной наградой, присвоении персонального звания, убытии в командировку, в отпуск и по возвращении к месту службы. Дежурные (начальники смен) обязаны при приеме-сдаче дежурств докладывать своим начальникам о состоянии работ к моменту приема-сдачи дежурства.

При вручении правительственных наград, при поздравлении начальниками с награждением или присвоением персонального звания железнодорожник отвечает: «Служу Советскому Союзу».

В разделе четвертом Положения «Порядок приветствия» указывается, что все железнодорожники, независимо от того, где они находятся, на службе или вне службы, при встрече приветствуют своих начальников и старших по званию прикладыванием правой руки к козырьку фуражки; при встрече равных по званию они обязаны взаимно приветствовать друг друга.

Приветствия на службе и вне службы одинаково обязательны как для подчиненных младших железнодорожников в отношении начальников и старших, так и для начальников и старших в отношении подчиненных и младших. Подчиненные и младшие по званию обязаны приветствовать первых. При приветствии запрещается держать левую руку в кармане, курить и т. п.

Во всех случаях приветствия железнодорожника военнослужащим железнодорожник обязан ответить на приветствие.

При посещении начальниками служебных совещаний, заседаний, классных занятий и т. п. (за исключением партийных, профсоюзных и комсомольских собраний и конференций) руководитель совещаний или занятий подает команду «смирно» или «встать, смирно» и рапортует прибывшему. После того, как лицо, прибывшее на совещание или занятия, разрешает присутствующим перейти в положение «вольно» и садиться, руководитель подает команду «вольно», после чего все присутствующие могут сесть.

При исполнении Государственного гимна железнодорожники принимают положение «смирно», а при надетом головном уборе прикладывают к нему руку и остаются в таком положении до окончания исполнения гимна.

Раздел пятый Положения заключает в себе правила ношения форменного обмундирования.

Все работники железнодорожного транспорта, — указывается в этом разделе, — при исполнении служебных обязанностей должны быть одеты по форме, если не установлена для них специальная производственная одежда. Выход на службу в гражданском платье допускается только по разрешению непосредственного начальника. Ношение погон на спецодежде категорически запрещается.

Ношение летней или зимней формы определяется приказами народного комиссара путей сообщения и начальников дорог, заводов, трестов. Шинель должна быть всегда застегнутой на пуговицы, а у младшего начальствующего и рядового состава также на крючок воротника.

Младший начальствующий и рядовой состав поверх шинели обязательно носят пояс. Не разрешается носить шинель с поднятым воротником. Нахождение на улице без головного убора или со снятым головным убором воспрещается. Обмундирование должно быть хорошо пригнано и всегда в опрятном и чистом состоянии.

Ношение орденов, медалей и знаков отличия на форменном обмундировании осуществляется согласно порядку, установленному Указом Президиума Верховного Совета СССР от 19 июня 1943 года.

Парадная форма одевается для присутствия на торжественных заседаниях, при представлении руководителей партии и правительства и своим начальникам, в дни революционных праздников, для присутствия на торжественных вечерах официальных приемах и при посещении театров.

Смешивать форму одежды летнюю с зимней или с гражданским платьем, изменять цвет, фасон, носить форменного обмундирования, а также носить неприсвоенные знаки отличия категорически воспрещается.

Ношение установленной формы разрешается железнодорожникам и во внеслужебное время при условии соблюдения правил ношения формы и личного поведения, предусмотренных настоящим Положением. Вне службы личному составу железнодорожного транспорта разрешается носить и неформенную одежду.

В шестом разделе излагается наблюдение за выполнением железнодорожниками правил взаимоотношений, поведения и ношения форменного обмундирования.

Наблюдение за точным выполнением железнодорожниками предусмотренных настоящим Положением правил взаимоотношений поведения и ношения форменного обмундирования в служебной обстановке возлагается на их непосредственных и прямых начальников, а вне службы — также и на старших по званию. При нахождении железнодорожников в пути наблюдение возлагается: в поездах — на начальников поездов, а на железнодорожных станциях — на начальников станций.

Во всех случаях нарушения настоящего Положения младшим по званию железнодорожником, хотя бы и не подчиненным по службе старшему по званию, последний обязан сделать нарушителю указания о допущенном нарушении; в случае же грубого нарушения выясняется фамилия и должность и сообщается начальнику виновного для наложения дисциплинарного взыскания. О нарушениях, допущенных равными и старшими по званию, начальники поездов и станций докладывают по команде. («Гудок» за 5 мая).

Ответственный редактор
П. А. МАРКОВ.

АДРЕС РЕДАКЦИИ И ИЗДАТЕЛЬСТВА: гор. Свердловск, ул. Челюскинцев, 11, Управление дороги, 3-й этаж; комната 353 и 359.
ТЕЛЕФОНЫ: ответственный редактор — 1-61; секретариат — 0-6; издательство и отдел подписки — 7-36, типография — 6-20 и 4-07.