

ПУТЕВКА

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

№ 63 (2693)

Четверг, 31 мая 1945 г.

Год издания 12-й
Цена 15 коп.

Единый технологический процесс на Н-Тагильском узле

Воодушевленные великой исторической победой над фашистской Германией железнодорожники Н-Тагильского узла на более высокую ступень соревнования с металлургами и горняками. При участии группы инженеров управления дороги тагильчане разработали и вводят новый технологический процесс работы узла.

В отличие от предыдущей, новая технология предусматривает не только комплексное объединение работы железнодорожников всех служб и работников транспортных цехов промышленных предприятий, но и деятельность всех станций узла и примыкающих к нему по общему согласованному плану.

Транзитные поезда Чусовского и Богословского направлений пропускаются через Смычку напроход и работа части их перенесена на станцию Сан-Донато. Кольцевые маршруты со стороны Свердловска с грузами для НТМЗ и Коксохимзавода подаются, прямо из Н-Тагила на станцию Западная, а поезда, поступающие с Алапаевского хода, следуют на эти предприятия напроход, без смены паровоза и поездных бригад на станции Смычка.

Такое кооперирование работы станций позволяет в максимальной степени использовать их приемно-отправочные пути и технические устройства, облегчает работу решающей станции Смычка, увеличивает маневренность узла. В случае затруднений с формированием поездов, руководство узла может увеличить подвод транзитного груза или организовать подформирование составов на станциях Сан-Донато, Н-Тагил и других.

На узле введена единая информация станций и заводов о подходе поездов, их разложении и характере груза, твердый график подачи, расстановки и уборки вагонов с фронтов погрузки и выгрузки, четкий порядок их обработки на основе параллельности операций, взаимопомощь станций и транспортных цехов заводов. Все это объединяет железнодорожников и работников транспортных цехов на увеличение погрузки и выгрузки, на ускорение оборота вагона, на выполнение графика движения поездов.

С первых же дней железнодорожники умело используют мощные резервы и преимущества новой тех-

нологии. Смены маневровых диспетчеров станции Смычка тт. Чудинова и Бородина ежедневно перевыполняют задания по погрузке и выгрузке, по роспуску составов с горки и формированию поездов, снижают рабочий парк станции.

Внедряя единую технологию, применяя передовые методы труда, смена дежурного по узлу Виктора Балакина во второй декаде мая на 101 проц. выполнила задание по погрузке и на 110 проц. норму развоза местного груза. Диспетчер Алапаевского участка тов. Есюнин, работая по методу Осташевского, обеспечил прием поездов на 112 и сдачи на 163 процента, 91,7 проц. поездов по графику отправила диспетчер Богословского участка Софья Балакина.

Борясь за строгое выполнение единого технологического процесса, машинисты передаточных паровозов, обслуживающих участок Шурала—Ежовая, развернули соревнование за вождение тяжеловесных поездов. Инициатор соревнования машинист т. Малков с высокой скоростью провел поезд, на 600 тонн превышающий установленную весовую норму. На 700 тонн тяжелее обычного провел поезд машинист тов. Коновалов.

Единый технологический процесс резко оживил поездную и грузовую работу Н-Тагильского отделения. Однако его резервы еще далеко не использованы. Существенные недостатки, имеющие место в оперативном планировании, ненадежность информации и другие приводят к значительным потерям в обороте вагона, особенно на технических станциях и под грузовыми операциями. Руководству отделения и узла нужно в кратчайший срок устранить недостатки и укрепить дисциплину во всех службах и звеньях узла.

Внедряя единую технологию, вскрывая и используя новые резервы увеличения погрузки, выгрузки, ускорения оборота вагона и снижения себестоимости грузоперевозок, тагильчане готовят достойную встречу Всесоюзному Дню железнодорожника. Их инициатива должна быть поддержана и широко распространена. И в первую очередь должны возродить единую технологию железнодорожники Свердловского узла.

Сверхплановая продукция

Литейщики вагонного участка станции Смычка обязались в мае перевыполнить план литья. Смена мастера комсомолки т. Распопиной, став на стахановскую вахту, добилась выдающихся успехов. Она систематически выдает чугунное литье сверх задания.

Успешно справляются вагонники и с основной своей программой. За 25 дней здесь выдано сверх задания из среднего ремонта 12 вагонов и 1 из капитального ремонта.

На 102 процента реализовал месячное задание колесный цех (начальник тов. Куранов). Образцы в работе показывает лучший поездной вагонный мастер участка Иван Зорин. Он применяет передовые методы знатного железнодорожника Колмайко, по-лунински ухаживает за вагонами в пути следования, своими силами производит ремонт. Тов. Зорин ежемесячно экономит от полу-тонны смазочных материалов.

А. ШАДРИН.

С честью выполнять обязательства в соревновании за лучшую встречу Всесоюзного Дня железнодорожника!

СМЕННОЕ ЗАДАНИЕ ПЕРЕВЫПОЛНЕНО

Передовая смена дежурного по станции Свердловск-товарная т. Позолотина, готовясь к встрече Сталинского Дня железнодорожника, систематически перевыполняет заданные измерители.

29 мая смена т. Позолотина выполнила задание по погрузке на 102, выгрузке на 103 процента, на 5 часов ниже нормы сократила простой вагонов, на 108 вагонов снизила рабочий парк и обеспечила 100-процентное отправление передач.

В успешном выполнении сменного задания отличились дежурный по станции т. Позолотин, грузовой диспетчер т. Гилев, машинист т. Мураховский, составители тт. Нурдинов и Резвых.

З. СЕДЮКОВ — зам. начальника станции инженер-лейтенант движения.

За отличный путь

На Верхотурской дистанции полным ходом идут весенне-летние путевые работы. Развернув боевое соревнование за достойную встречу Всесоюзного Дня железнодорожника, путевцы по-стахановски борются за отличный путь.

Особенно успешно проходит планово-предупредительный ремонт пути на 8 околотке, где дорожным мастером тов. Пляшкин. Рабочие значительно перевыполняют нормы на смене шпал, выправке пути на балласт, исправлении толчков и перекосов.

Путевцы 5-го околотка к Всесоюзному Дню железнодорожника решили завершить в основном планово-предупредительный ремонт пути.

М. РУКОЛЕЕВ — заместитель начальника дистанции.

Разгружено 96 вагонов сверх задания

Смена маневрового диспетчера станции Свердловск-пассажирская т. Панкратова готовится встретить День железнодорожника новыми успехами в труде.

27 мая смена сократила суточный простой вагонов на 2,5 часа, выгрузила сверх плана 96 вагонов.

В этот день отлично поработали дежурный по станции т. Козлов, дежурные по паркам тт. Капин, Которина и Плосковицкий, машинисты тт. Кишкин и Ломако, составитель т. Григорьев, спешник Баталов.

Г. МЕЛЬНИКОВ — секретарь парторганизации.

ЧТО МЕШАЕТ ВНЕДРЕНИЮ ЕДИНОЙ ТЕХНОЛОГИИ НА СМЫЧКЕ

В результате внедрения единого технологического процесса на узле, коллектив нашей станции Смычка добился заметного улучшения в работе. До нормы доволен простой вагонов, значительно снижен рабочий парк, систематически перевыполняются задания по погрузке и выгрузке.

Но на работе станции весьма серьезно сказывается отсутствие в отделении глубоко продуманного, согласованного плана. По технологическому процессу поезда Богословского направления должны пропускаться через Смычку напроход, но это не всегда соблюдается. 26 мая, например, поезд № 1215 назначением в Надеждинск, из-за неподготовленности путей в Сан-Донато, простоял на Смычке около часа.

У диспетчеров Свердловского участка укоренилась практика — транзитные поезда в Надеждинск пропускать по участку по мере продвижения разборочных поездов, следующих только до Смычки. Эта вредная практика приводит к тому, что сквозные поезда подолгу задерживаются в пути, а прибыв на Смычку, простаивают по неприему Сан-Донато или потому, что поездные бригады заявляют отдых.

Тоже следует сказать и о поездах, поступающих с Алапаевского участка с грузом для Коксохимзавода. По единой технологии они должны следовать через Смычку напроход, но по неприему станцией Западная, часто простаивают на Смычке.

Совершенно ясно, что для освобождения путей на станции Западная, целесообразнее всего использовать передаточные паровозы, которые много времени теряют в бездействии. Но это не учитывают наши узловые диспетчеры. Вот характерный случай. 27 мая передаточные паровозы вместе с передачами для Коксохимзавода простояли на Смычке около 5 часов по неприему Западной! в то время, как на Западной имелась выводка для Смычки. Без ущерба делу можно было передаточные паровозы резервом прогнать на Западную, вывести две кольцовки и освободить пути для приема передач из Смычки.

Но этого не сделали. Хуже того, поезд № 665, с грузом для Коксохимзавода, узловой диспетчер направил в Смычку, вместо того, чтобы пропустить его прямо из Тагила по специальному пути на Западную. Этим самым он обрек его на простой.

Часто поезда, следующие из Гороблагодатской под выгрузку на НТМЗ, останавливаются в Смычке, хотя надобности в этом совершенно нет, а электрифицированный перрон Смычка — Западная не используется лишь потому, что диспетчер узла рассчитывает подать эти поезда передаточными паровозами.

Значительно облегчило бы сортировочную работу Смычки предварительная разметка поездов на станциях Шувая, Алапаевск, Гороблагодатская и Западная и передача натуральных листов о разложении по «Телетайпу», что и предусмотрено единым технологическим процессом.

Но ничего этого не делается. Предварительная разметка вагонов в поездах, прибывающих с упомянутых станций, не делается потому, что в отделении никак не укомплектуют штаты списчиков, а передача натуральных листов о разложении поездов не налажена из-за того, что начальник Тагильской дистанции связи т. Прошин не готовит квалифицированных телеграфистов для работы на аппарате «Телетайп».

И. ЧУДИНОВ — маневровый диспетчер станции Смычка.



Петр Романович ШАТУНОВ — старший помощник начальника станции Смычка.

Фото Ф. Соболева.

Соревнование машинистов передаточных паровозов

Машинисты передаточных паровозов Н-Тагильского паровозного депо, занятые на участке Шурала—Ежовая, активно включившись в соревнование за достойную встречу Сталинского Дня железнодорожника, стали водить тяжеловесные поезда.

Инициатором явился машинист тов. Малков. Он первый провел поезд, превышающий весовую норму на 600 тонн. Машинист тов. Коновалов перекрыл этот рекорд. С превышением нормы технической и участковой скоростей он провел состав весом более нормы на 700 тонн.

Л. ГАЕВ — председатель местного.

РЕЗЕРВЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

И. КОВАЛЕВ—Народный Комиссар
Путей Сообщения СССР

Германия побеждена. Великая Отечественная война завершилась нашей полной победой. Железнодорожный транспорт, на слабость которого тщетно надеялись немецко-фашистские захватчики, выдержал нагрузку, с какой едва ли справился бы транспорт другой страны. Благодаря постоянной заботе товарища Сталина советский железнодорожный транспорт был подготовлен к войне, успешно справился с народно-хозяйственными и воинскими перевозками, быстро преодолевал трудности. Ни колоссальные разрушения железных дорог, ни бомбардировки не привели в замешательство советских железнодорожников. Они до конца стояли на своем посту, обеспечивая коммуникации и снабжение Красной Армии.

Утвержденный XI сессией Верховного Совета СССР государственный бюджет на 1945 год предусматривает ассигнование огромных средств на восстановление и дальнейшее развитие народного хозяйства. Для успешного выполнения бюджета потребуется увеличение промышленного производства и товарооборота, снижение себестоимости и мобилизация всех внутренних ресурсов.

Перед нами стоят большие задачи: полностью и в кратчайший срок капитально восстановить железные дороги, разрушенные немецкими оккупантами, непрерывно улучшать работу транспорта, содействуя дальнейшему подъему народного хозяйства, обеспечить значительный рост грузовых и пассажирских перевозок, увеличить собственные накопления материальных средств.

Нужно добиться успешной, устойчивой работы транспорта равномерно на протяжении всего года, особенно в наиболее трудный для него период — зимой. Неравномерность работы транспорта по временам года дорого обходится народному хозяйству. Зимой, когда работать становится труднее, многие дороги проедают прибыли, полученные весной и летом, снижая тем самым свою общую рентабельность. В 1944 году Карагандинская дорога 89 процентов годовых прибылей получила в летние месяцы, а в четвертом квартале принесла убыток в 4,6 миллиона рублей. Южно-Уральская дорога из 41 миллиона рублей летних прибылей зимой «села» 14 миллионов.

В прошлую зиму Томская дорога повысила себестоимость перевозок на 32 процента, Южно-Уральская и Карагандинская — на 20. Только пренебрежением к экономии можно объяснить тот факт, что в 1944 году Ашхабадская дорога превысила себестоимость перевозок на 19 процентов, Ташкентская — на 17, Пермская и Оренбургская — на 10, Красноярская и Туркестано-Сибирская — на 9.

Одной из причин нерациональной траты государственных средств является непомерное разбухание административно-управленческого аппарата дорог. Начальник станции Челябинск имел 25 заместителей и старших помощников. Начальник Свердловского отделения движения обзавелся 9 заместителями. Аппарат службы движения Свердловской дороги по сравнению с довоенным временем увеличился в три раза. Разбухший аппарат становится ме-

нее оперативным, склонным к волюнтаризму, сутяжничеству, в нем оседают квалифицированные кадры, столь нужные на линии. Сокращение аппарата даст не только экономии в десятки миллионов рублей, но и улучшит дело управления дорогами.

Многие руководители дорог и предприятий транспорта ослабили контроль над расходованием средств, а финансовый аппарат, призванный разоблачать и предотвращать бесхозяйственность, забывает свои прямые обязанности. Руководители перестали интересоваться экономикой, перестали считать и калькулировать. Они месяцами не заглядывают в баланс, не знают, какое отражение находит в балансе их деятельность, какие дает конечные результаты.

Забвение законов экономики влечет за собой тяжелые последствия. Предприятия, не выполнившие заданий по себестоимости и накоплению прибылей, оказываются не в состоянии продолжать производственный процесс без финансовой помощи наркомата.

Начальник Южно-Уральской дороги тов. Малькевич в течение прошлой зимы девять раз обращался в НКПС за финансовой помощью. В прошлом году и за четыре месяца текущего года дорога пятнадцать раз получала «пособие по несостоятельности». Дорога была вынуждена просить помощи потому, что она недовыполнила плана доходов, превысила себестоимость перевозок и отвлекла миллионы рублей на обременение сверхнормативных запасов материалов.

Там, где руководители дорог, служб и хозяйственных единиц развлекались производственной деятельностью на основе хозрасчета, а финансовые работники соблюдали режим экономии, имеются положительные результаты.

Некоторые дороги — Северо-Донецкая, Северная, Ярославская, Северо-Печерская, Орджоникидзевская — в прошлом году выполнили и перевыполнили план накоплений и снизили себестоимость. Дороги, настойчиво работавшие над организацией социалистического соревнования и внедрением передовых станционных методов труда, — Северо-Донецкая, Южно-Донецкая, Сталинская, Южная — добились в прошлую зиму немалых успехов. Ускоряв оборот вагона, они получили возможность значительно снизить себестоимость перевозок.

В отдельные зимние месяцы дороги Донбасса достигли оборота вагона, близкого к уровню довоенной зимы 1940—41 г., несмотря на большую разницу в технической вооруженности. Перевыполнение измерителей дало Северо-Донецкой дороге 5 миллионов рублей экономии.

Себестоимость перевозок в общем виде отражает качество работы транспорта, это — звено, соединяющее технику производства с его экономикой. По себестоимости можно вернее всего судить о зрелости наших хозяйственных кадров, их экономической грамотности и умения использовать технику производства.

Транспорт располагает серьезными резервами снижения себестоимости и повышения рентабельности, несмотря на огромный ущерб, причиненный фашистскими захватчиками. Достаточно сказать, что снижение себестоимости перевозок на один процент экономит 180 миллионов рублей в год.

Мы должны привести в движение эти резервы. Прежде всего необходимо улучшить качественные показатели использования подвижного состава — оборот паровоза, вагона, использование подъемной силы вагона. Это сейчас главное, от этого зависит увеличение объема перевозок. Оборот вагона — наиболее важный в экономическом отношении измеритель. Ускорение оборота увеличивает доходы транспорта при одновременном снижении себестоимости перевозок: прибыль повышается как бы с двух сторон. В этом отличие его от других измерителей, оказывающих влияние лишь на уровень себестоимости перевозок. Ускорение оборота вагона только на сутки позволяет увеличить среднесуточную погрузку на шесть тысяч вагонов, повышает доходы дорог на 93 миллиона рублей в месяц и снижает себестоимость грузовых перевозок на 5—6 процентов.

Нельзя забывать и о другой стороне дела. Поскольку транспорт продолжает производственный процесс в сфере обращения, улучшение оборота вагона ускоряет общий товарооборот в народном хозяйстве, сокращает потребность в оборотных средствах для всех отраслей промышленности и сельского хозяйства: «К экономии времени сводится в конечном счете вся экономия», — писал К. Маркс. Фактор времени на транспорте имеет решающее значение, с ним связаны наши основные качественные показатели: оборот вагона, паровоза, скорости, простоя, график движения. Экономия времени, планомерное распределение рабочего времени по периодам суток, месяца, года, короче говоря, строгая ритмичность работы сети, должны составлять предмет постоянных забот наших руководящих кадров.

Сокращение расхода материалов топлива, рабочей силы, ликвидация брака также должны дать значительный прирост прибылей. Кое-где нормы расхода раздуты, их нужно поджать, отсеять всякие излишества в планах, особенно на тех дорогах, которым во время войны редко в чем отказывали. Первостепенное значение имеют укрепление технологической дисциплины, улучшение организации труда и обучение кадров, прибывших на транспорт за последние три года и составляющих половину общего числа его работников.

Сокращение норм расхода топлива имеет большое народно-хозяйственное значение. Каждый процент снижения расхода топлива в 1945 году может дать 20 млн. рублей. В прошлом году девятнадцать тыловых дорог при напряженном топливном балансе страны пережгли топлива на 28 миллионов рублей. Задача паровозников и движущих

— не только уложиться в заданные нормы, но и путем жесточайшей экономии отложить запас угля на зиму. Работники движения могут дать большую экономию угля. Формируя полновесные поезда, сокращая простои и одиночные пробеги паровозов.

Все многообразие задач, связанных со снижением себестоимости, как в зеркале, отражается в организации массового применения передовых методов труда. Руководители дорог и предприятий транспорта должны понять, что без широкого внедрения передовых методов работы и без энергичной поддержки станционных-кривоносовцев нельзя достигнуть устойчивого роста рентабельности транспорта.

Вместе с тем рост рентабельности обеспечивается на основе хозяйственного расчета. Крупные сортировочные и распорядительные станции, являющиеся фабриками поездов, не контролируются рублем и содержатся на сметные ассигнования, а ведь они, во многом решая успех ускорения оборота вагонов, а следовательно, и увеличения перевозок.

Не обременены в хозяйственную форму и не контролируются рублем важнейшие производственные связи между предприятиями внутри дороги. Тщетно было бы искать в балансе и отчете отделения движения ответа на вопрос: во что обошлись замедление оборота вагона, паровоза неполновесность поездов? Движенцы могут как угодно использовать подвижной состав — их баланс не отразит почти ничего. Больше того, плоды неумелого командования движущими могут привести к убыткам на балансе паровозного депо.

Не получил широкого распространения цеховой хозрасчет. Здесь пока еще больше шуму и дискуссий, чем добросовестного изучения опыта передовых предприятий. Без цехового хозрасчета нельзя вовлечь в борьбу за снижение себестоимости командиров, работающих непосредственно на производстве.

Необходимо правильно использовать наши накопления. Товарищ Сталин учит нас.

«...Дело не исчерпывается и не может исчерпываться одним лишь накоплением. Надо еще уметь расходовать накопленные резервы разумно, расчетливо, так, чтобы ни одна копейка народного добра не пропала даром...».

Иные руководители вместо поддержания строжайшего режима экономии незаконно расходуют государственные средства. Начальник Сталинградской дороги тов. Воевудский для учрежденческого комфорта купил на 167 тысяч рублей антикварных ковров и мебели. Начальник станции Лосиноостровская тов. Виноградов израсходовал на устройство двух вечеров 42 тысячи рублей, из них на спиртные напитки — 29 тысяч рублей. Подобные факты не единичны.

Мы должны объявить самую решительную борьбу растратничеству, накоплению, предназначенных для развития железнодорожного транспорта.

Капитальное восстановление и строительство железнодорожного хозяйства требуют огромного количе-

ства материалов, которые в значительной мере могут быть пополнены за счет привлечения местных ресурсов. В прошлом году на железных дорогах и предприятиях НКПС за счет внутренних ресурсов произведено различных материалов на 658 миллионов рублей.

В результате развития собственной производственной базы некоторые дороги сократили объем централизованного снабжения. На Красноярской дороге связицы покрывают продукцией собственного изготовления 80 процентов своей потребности. Дорога сама производит кирпич, известь, краски, стекло, мыло, черепицу, заменители олифы, добывает уголь. Ташкентская дорога полностью удовлетворяет свою потребность в кирпиче, а калычнинской содой снабжает не только себя, но и другие дороги. Московско-Рязанская дорога в два раза по сравнению с 1940 годом сократила получение материалов централизованного снабжения.

На всей сети дорог число подсобных производственных предприятий по переработке и мобилизации внутренних ресурсов возросло в прошлом году более чем вдвое.

В целях увеличения производства материалов на подсобных предприятиях и привлечения местных ресурсов нужно изучить экономику прилегающих к железным дорогам районов, запасы полезных ископаемых, сырья и других материалов, использовать опыт местных хозяйственных организаций.

В текущем году нам нужно много поработать над восстановлением и строительством объектов, которые должны обеспечить успешную работу дорог в зиму 1945—46 года и в особенности дорог Донбасса, Урала и Сибири. В предстоящую зиму страна потребует от железнодорожников большого прироста объема перевозок. И мы обязаны выполнить и выполним это требование, если по-большевистски подготовимся к зиме и добьемся слаженности и четкости в работе всех звеньев транспортного конвейера.

В течение лета надо провести работы по капитальному восстановлению дорог важнейших направлений, решающих узлов, депо, мастерских и других объектов, накопить запас топлива в размерах, установленных решением директивных органов.

Необходимо оздоровить паровозный парк, особенно дорог Урала, Сибири и Средней Азии, создать резервы здоровых паровозов на решающих направлениях — дорог Куйбышевской, Южно-Уральской, Карагандинской, Томской, Омской и дорогах Востока. Форсировать восстановление и ремонт вагонного парка, широко развернуть перделку трофейных паровозов и вагонов.

При активной помощи всех советских и партийных организаций железнодорожный транспорт выполнит поставленные перед ним задачи.

(«Правда» за 26 мая)

Ответственный редактор
П. А. МАРКОВ.