

9 дней осталось до подписания рапорта товарищу Сталину!

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

ПУТЕВКА

Орган Управления и Дорпрофсожа Свердловской ж.д. дороги

№ 75 (2549)

Четверг, 22 июня 1944 г.

Год издания 11-й
Цена 15 коп.

ПРИКАЗ

Верховного Главнокомандующего
Маршалу Советского Союза
ГОВОРОВУ

Войска ЛЕНИНГРАДСКОГО фронта, развивая прорыв линии Маннергейма, преодолели сопротивление противника на внешнем и внутреннем обводах Выборгского укрепленного района и 20 июня штурмом овладели городом и крепостью ВЫБОРГ.

В боях при прорыве линии Маннергейма и за овладение городом и крепостью ВЫБОРГ отличились войска генерал-полковника ГУСЕВА, генерал-лейтенанта ЧЕРЕПАНОВА, генерал-лейтенанта АНИСИМОВА, генерал-лейтенанта ААФЕРОВА, генерал-лейтенанта ТИХОНОВА, генерал-майора ФАДЕЕВА, генерал-майора БУСАРОВА, генерал-майора ЛЯЩЕНКО, полковника ЕАШИНОВА, полковника РАДЫГИНА, артиллеристы генерал-лейтенанта артиллерии ОДИНЦОВА, генерал-лейтенанта артиллерии МИХАЛКИНА, генерал-майора артиллерии ПЯДУСОВА, генерал-майора артиллерии ЖДАНОВА, танкисты генерал-лейтенанта танковых войск БАРАНОВА, полковника ШПИЛЛЕР, полковника ПРОЦЕНКО, подполковника КОВАЛЕВСКОГО, подполковника СОКОЛОВА, летчики генерал-лейтенанта авиации РЫБАЛЬЧЕНКО, генерал-лейтенанта авиации САМОХИНА, генерал-майора авиации АНДРЕЕВА, генерал-майора авиации ЩЕРБАКОВА, полковника СКОК, полковника ХАТМИНСКОГО, полковника ГРЕСЬКОВА и саперы генерал-майора инженерных войск БЫЧЕВСКОГО.

В ознаменование одержанной победы наиболее отличившиеся в боях соединения и части представить к присвоению наименования «ВЫБОРГСКИХ» и к награждению орденами.

Сегодня, 21 июня, в 0 часов 30 минут столица нашей Родины МОСКВА от имени Родины салютует доблестным войскам Ленинградского фронта, прорвавшим линию Маннергейма и овладевшим городом и крепостью ВЫБОРГ, — двадцатью артиллерийскими залпами из двухсот двадцати четырех орудий.

За отличные боевые действия ОВЪЯВЛЯЮ БЛАГОДАРНОСТЬ руководимым Вами войскам, участвовавшим в прорыве линии Маннергейма и в боях за овладение городом и крепостью ВЫБОРГ.

Вечная слава героям, павшим в боях за свободу и независимость нашей Родины!
Смерть немецко-финским захватчикам!

Верховный Главнокомандующий
Маршал Советского Союза
И. СТАЛИН.

21 июня 1944 года.

От Советского Информбюро

Оперативная сводка за 20 июня

20 июня на КАРЕЛЬСКОМ перешейке войска ЛЕНИНГРАДСКОГО фронта, развивая прорыв линии Маннергейма, преодолели сопротивление противника на внешнем и внутреннем обводах Выборгского укрепленного района финнов и штурмом овладели городом и крепостью ВЫБОРГ. Кроме того, в ходе наступления войска фронта с боями заняли более 60 населенных пунктов, в том числе МУОРА, ЮЛАСОМИЕС, ЮЛАСЯИНИЕ, МАННИКА-

ЛА, ЛУККУЛЯ, КИРИККОМЯКИ, КОПРАЛА, КАУНИЛА, ПЕЛЛЯККЯЛЯ и железнодорожные станции КАИСЛАХТИ, СОММЕ, СЯИНИЕ, СУУРПЕРО, ПЕЛЛЯККЯЛЯ, РИСТСЕПКАЯ, ХЕЙНИОКИ.

На других фронтах — без перемен.

За 19 июня на всех фронтах в воздушных боях и огнем зенитной артиллерии сбито 38 самолетов противника.

На Карельском перешейке наши войска, развивая прорыв линии Маннергейма, вышли к Выборгскому укрепленному району финнов. Противник, опираясь на широко развитую подосуду обороны и сильные укрепления, пытался задержать здесь наступление советских войск. Наши пехотинцы и танкисты, при поддержке артиллерии и авиации, прорвали внешний, а затем внутренний обводы Выборгского укрепленного района финнов, ворвались в город Выборг и завязали в нем уличные бои. К исходу дня войска Ленинградского фронта штурмом овладели городом и крепостью Выборг.

Захвачено много пленных и трофеев, в том числе большое число орудий, подвижной железнодорожный состав, много автомашин, склады боеприпасов и различных военных материалов.

Наши бомбардировщики, штурмовики и истребители непрерывно поддерживали действия наземных войск. Нанося удары по отступающим колоннам противника, советские летчики уничтожили 80 автомашин с пехотой, разгромили несколько обозов с военными грузами, и взорвали 4 склада боеприпасов. Летчики Н-ской авиачасти со-

(Окончание на 2 стр.)

Крепить помощь фронту продвижением поездов строго по графику!

Диспетчеры Бакулин и Веремеенко
отправили поезда по расписанию

В ночь с двадцатого на двадцать первое июня, вступив в дежурство, смена старшего помощника начальника распорядительного отдела службы движения т. Данилова развернула боевое соревнование за отправку и проследование поездов по расписанию.

По-фронтовому работали в эту ночь движеницы, паровозники и вагонники Тюменского отделения. Они отправили по графику 96,4 проц. поездов и обеспечили их проследование по расписанию на 82,6 проц. Лучших результатов добился диспетчер Вагайского участка т. Бакулин. Заключив социалистический договор с дежурным по станции Вагай т. Лобановым, организовав соревнование с поездными бригадами на одну поездку, он обеспечил отправку всех поездов, точно по графику и проследование на 91 процент.

100 процентов поездов, отправил по графику также диспетчер Кузинского отделения т. Веремеенко и добился 75 проц. их проследования по расписанию.

О. ЛОШКАРЕВА — инженер группы анализа службы движения.

Тяжеловесный маршрут точно по графику

Диспетчер Надеждинского отделения т. Гвоздев проявляет большую инициативу в организации тяжеловесных угольных поездов. 20 июня он вызвал на соревнование машиниста Надеждинского депо т. Щенкова. При-

няв вызов диспетчера, т. Щенков провел состав, в два раза превышающий норму по участку Богословск — Надеждинск точно по графику.

С. КРАЙНОВ

Помощь паровозников путейцам

Готовясь к подписанию годового отчета тов. Сталину, коллектив паровозного депо Вагай (начальник т. Тихонов) решил в порядке помощи путейцам отремонтировать 'средним ремонтom по классу № 2 два тракционных пути депо.

6, 13 и 20 июня командиры и рабочие провели 3 массовых выхода и отремонтировали 464 погонных метра пути. Качество ремонта высокое. Вместо балласта

был использован шлак, материалами верхнего строения пути работы обеспечила Тюменская дистанция.

Сейчас ведется подготовка к ремонту второго пути. Завезено 240 кубометров шлака, доставляются и другие необходимые материалы. В ближайшие дни ремонт тракционных путей будет полностью закончен.

В. РАХМАНИН — начальник Тюменской дистанции пути.

Работать по графику — главная задача железнодорожников

График движения поездов — железный закон на транспорте. Он представляет собой не что иное, как единый технологический процесс работы всех звеньев железнодорожного конвейера и свидетельствует о культуре работы железнодорожников, о четкости и взаимодействии всех служб.

Нарком тов. А. М. Каганович всегда учит, что график есть ключ к подьему всей работы транспорта, что борьба за график движения поездов — есть борьба за выполнение государственного плана перевозок.

Особое значение имеет график в работе Уральской магистрали, где происходит огромная работа с местным грузом при наличии больших транзитных грузопотоков. При таком сочетании обеспечить сколько нибудь нормальную работу, не подчинив ее графику, вообще невозможно.

Наша дорога по выполнению графика движения поездов занимает одно из последних мест по сети дорог Союза. Нет среди наших железнодорожников и руководителей настоящей борьбы за неуклонное внедрение этого закона в систему всей работы. Нет такой службы, которая бы не была повинна в повседневных срывах расписания движения поездов. Неудивительно, поэтому что дорога систематически отстает, не справляется с государственным планом перевозок. В самом деле о каком плане может идти речь, если за 5 месяцев этого года на дороге отправлено по графику всего лишь 63,6 процента поездов, а проследовало и того меньше — 46 процентов. Одно только Свердловское отделение в этом году сорвало с графика не одну тысячу поездов.

Отсутствие четкой работы привело к тому, что на дороге очень замедлен оборот вагонов. Только 2,5 часа вагон находится в движении, остальное время суток простаивает.

Причин к этому очень много. В систему работы наших движеницев вошла практика неприема поездов станциями. Не умея или не желая обеспечить маневренность станции, изыскать пути приема составов руководители, диспетчеры порой идут по линии наименьшего сопротивления, держат поезда на подходах у закрытых семафоров и светофоров.

Много задержек и срывов поездов с графика происходит из-за неготовности составов, невывода паровозов, порчи локомотивов в пути следования, несвоевременной явки кондукторских бригад и т. д. Все эти причины вытекают из плохой организации поездной работы и отсутствия настоящей воинской дисциплины.

Нарком тов. А. М. Каганович не раз указывал руководителям железнодорожного транспорта, что организатором движения поездов, первым борцом за график — является диспетчер. От умения и инициативы последнего зависит очень многое в обеспечении четкого продвижения грузопотоков. В свое время диспетчеры — организаторы стахановского движения на транспорте тт. Кутафин, Загорко, Водважко и другие явились инициаторами борьбы за график и выработали оправдавшие себя методы быстрого продвижения поездов. И там, где дело идет плохо, нарком всегда призывает широко использовать весь передовой опыт, созданный лучшими людьми транспорта. Но не делают этого наши руководители и, в первую очередь, службы и отделения

Организатор
подъема поездной
работы



19 поездов сверх задания сдал в эти дни на Омскую дорогу переродовой диспетчер Тюменского отделения Николай Бакулин, значительно снизив этим излишний рабочий парк дороги. Он организовал скоростное продвижение 7 эстафетных и 8 тяжеловесных поездов. Машинист тов. Тимкин с высокой скоростью провел строенный поезд весом на 3.300 тонн тяжелее нормы. В этот день тов. Бакулин двумя паровозами вывел со станции Вагай 6 составов, освободив ее от груза и повысив маневренность в поездной работе.

движения. Не учат они испытанным формам труда молодые кадры железнодорожников. Больше того, есть не мало примеров передового опыта на нашей дороге, применявшегося ранее и забытого в эти дни.

По недомыслию и косности бывших руководителей Свердловского отделения игнорировалась инициатива диспетчера Н. Еремина. Не распространяется она и сейчас. Начальник отделения т. Попов не пошел в этом деле дальше своих предшественников. Он погряз в текучке и не принимает мер, чтобы возродить и широко внедрить передовой опыт движенической работы, который бесспорно помог бы наладить работу отделения.

С 20 июня на всех дорогах сети введен новый график движения поездов. Переходу на новое расписание предшествовала на транспорте длительная и тщательная подготовка с тем, чтобы с первого дня по всем звеньям поднять уровень эксплуатационной работы, сделать расписание движения поездов непреложным законом.

Первые дни работы по новому графику показали, что подготовка к нему на нашей дороге проведена неудовлетворительно. Все те причины неорганизованности, недисциплинированности и бескультуры в работе попрежнему остались барьером на пути следования поездов.

График, как говорит тов. Каганович, это — средство ускорения оборота вагона, средство выполнения государственного плана перевозок. Использовать это средство для перехода в высший класс работы и выполнять поставленные задачи — первейшая обязанность железнодорожников перед фронтом, перед страной.

Больше организованности и настойчивости в борьбе за подъем работы дороги!

Совещание железнодорожников в областном комитете ВКП(б)

17 июня в областном комитете ВКП(б) состоялось совещание работников нашей дороги совместно с руководителями партийных и хозяйственных организаций области. С докладом о работе дороги выступил секретарь обкома ВКП(б) т. Панин.

Докладчик вскрыл основные причины отставания Свердловской магистрали, указав руководителям — железнодорожникам на слабые места в работе, подверг резкой критике стиль руководства, аппарата управления.

Не справившись с программой прошлого года, дорога и сейчас не выполняет основных измерителей работы. За пять месяцев этого года план грузовки и выгрузки выполнили лишь в пределах 80 проц., железнодорожники остались в большом долгу у промышленности Урала.

На дороге плохо организовано продвижение поездов, систематически срывается график. За последние 5 месяцев по расписанию отправлено только 63 проц. поездов, а проследовало 46 проц. В течение суток вагон только 2,5 часа находится в движении и 21,5 часа простаивает.

Плохо используется и паровозный парк. Локомотивы обрабатываются почти на 8 часов медленнее нормы, а среднесуточный пробег на 20 километров ниже установленного. Плохо проходит оздоровление паровозного парка, подготовка его к зиме.

Отстают ремонтные работы в путевом хозяйстве. К капитальному ремонту только что приступлено, плохо идет средний ремонт.

Крайне неудовлетворительно проходит подготовка кадров, особенно массовых профессий. Наряду с этим есть факты неправильного использования квалифицированных железнодорожников. Например, свыше 200 машинистов используются не по специальности.

Большим злом является низкая трудовая и государственная дисциплина, она не стоит на уровне требований военного времени. Характерно, что сами руководители дороги не борются за укрепление дисциплины. Есть много примеров, когда важные приказы, в виду бесконтрольности,

остались, не выполненными и виновники не понесли наказания.

В аппарате управления дороги много бюрократизма и волокиты, нет деловой производственной сплоченности. В большинстве случаев живое руководство подменяется множеством совещаний.

Выступивший в прениях секретарь Сталинского райкома ВКП(б) г. Тагила т. Полукаров отметил, что руководители Тагильского отделения (нач. тов. Тышков) страдают теми же недостатками в своей работе, что и командиры управления. Не могут они правильно регламентировать время и нередко в самые напряженные часы оставляют отделение без руководства. Плохо работают они и с людьми, не бьются на производстве — в сменах, цехах — руководят только по телефону.

Секретарь Кагановичского райкома ВКП(б) г. Свердловска тов. Ракитин подверг критике стиль работы руководителей управления дороги и Свердловского отделения, неправильную организацию рабочего времени.

Дорожный ревизор по безопасности движения поездов т. Таряников раскритиковал командиров управления за то, что они слишком мало занимаются вопросами безопасности движения поездов.

Заместитель начальника дороги т. Краевой в своем выступлении предъявил ряд справедливых претензий к промышленным предприятиям области.

Дорога не выполняет норму оборота вагона и в этом, не в меньшей мере, чем железнодорожники, повинны и работники транспортных цехов предприятий. Насколько велики здесь задержки подвижного состава под грузовыми операциями, свидетельствует тот факт, что только за 5 месяцев этого года основные предприятия области уплатили за простой вагонов свыше 7 миллионов рублей, штрафа.

Тов. Краевой указал на необходимость коренного улучшения работы транспортных цехов, установления тесной производственной дружбы железнодорожников и клиентуры, выполнения единого технологического процесса.



Н. А. БУЛАТОВА — старшая стрелочница-стахановка станции Сарга.

Фото А. Шаевича.

Мастера высокой производительности

В социалистическом соревновании по профессиям за право первыми подписать полугодовой отчет уральцев товарищу Сталину в вагонном депо Свердловск-сортiroвочная выросли подлинны мастера высокой производительности труда.

Многие передовые рабочие за 5,5 месяцев текущего года выполнили программу нескольких лет. Выработывая в отдельные дни и месяцы более 10 норм, медник т. Носов уже закончил программу, рассчитанную на 5 лет и 10 месяцев. Норму 4 лет и 5 месяцев выполнили котельщик т. Воробьев и заготовитель т. Иванов. Программу 2-3 лет дали за 5,5 месяцев плотник тов. Саломатов, столяр тов. Смирнов, котельщик тов. Симонов, слесари тт. Чистов и Ворончихин, кровельщик т. Вагин, токари тт. Миклин и Белозеров. А. ПОПОВ — председатель месткома.

Оперативная сводка за 21 июня

В течение 21 июня севернее ОНЕЖСКОГО ОЗЕРА наши войска вели наступательные бои, в ходе которых прорвали оборону противника восточнее города МЕДВЕЖЬГОРСК и заняли несколько населенных пунктов, в том числе крупные рабочие поселки ПОВЕНЕЦ, ПИНДУШИ, совхоз «ПУШНОЙ», населенные пункты ВЕРХОВЬЕ, БРЮХОВО, САЛМА, КУМСАГУБА и железнодорожную станцию ВИЧКА Мурманской ж. д. Наши войска вплотную подошли к городу МЕДВЕЖЬГОРСК и завязали бои на окраинах города.

Между ОНЕЖСКИМ и ЛАДОЖСКИМ озерами наши войска, перейдя в наступление, сломали сопротивление противника на плацдарме по южному берегу реки Свирь и с боями заняли более 100 населенных пунктов, в том числе районный центр Ленинградской области ВОЗНЕСЕНЬЕ, крупные населенные пункты ГАНИНА, ЕРОСЕЛЬГА, ПЕТРОВСКАЯ, ПОСАД, РОВСКОЕ, ГОМОРОВИЧИ, ПЕТРОЗЕРО, ШЕМЕНИЧИ, БАРДОВ-

ПОСТАНОВЛЕНИЕ областного жюри по итогам соревнований комсомольско-молодежных бригад Свердловской дороги в мае 1944 года

Всего участвовало в областном соревновании 93 комсомольско-молодежных бригады, один комсомольско-молодежный цех и одна комсомольско-молодежная смена. Рассмотрев итоги соревнования в мае, областное жюри признало победителями в соревновании, занявшими первые места следующие бригады и решило:

1. Присудить первую премию по 500 рублей каждому работнику комсомольско-молодежной бригады электровоза, ст. машиниста Трофименко электрорудопол Н — Тагил. Бригада провела за месяц 53 тяжеловесных поезда и перевезла сверх нормы 30.343 тонны груза, завершив месячную программу по перевозке грузов на шесть дней ранее срока. Техническая скорость локомотива увеличена на 2,5 км. в час, сэкономлено 27 проц. смазочного и обтирочного материала.

2. Присудить первую премию по 250 рублей каждому работнику комсомольско-молодежной комплексной бригады тов. Козина паровозного депо Н-Тагил. Работая в составе 7 человек, бригада выполнила программу промышленного ремонта паровозов на 146,5 проц., сократив простой локомотивов в ремонте с 25 до 14 часов.

3. Присудить первую премию по 250 рублей каждому работнику комсомольско-молодежной бригады слесарей-автоматчиков тов. Филиппова вагонного участка Свердловск-пассажирская. Все члены бригады — двухсотники. За месяц производительность труда возросла на 26 процентов.

Областное жюри признало победителями в соревновании, занявшими вторые места, следующие комсомольско-молодежные бригады и решило:

1. Присудить вторую премию по 200 рублей каждому работнику комсомольско-молодежной бригады т. Уфимцевой молодежного цеха вагонного депо Смычка. Бригаде присвоено звание фронтовой, майскую программу она выполнила на 135 процентов. Бабушкина Елена дала месячную выработку в 180 проц. к норме.

2. Присудить вторую премию по 100 рублей каждому работнику

комсомольско-молодежной бригады т. Путинцева сборочного цеха Камышловского вагонного участка. Работая в составе 4 человек, бригада ежемесячно перевыполняет план и майское задание выполнила на 153 процента.

3. Присудить вторую премию по 100 рублей каждому члену комсомольско-молодежной тендерной бригады т. Злобина паровозного депо Свердловск-пассажирская. В мае бригада добилась производительности труда 200 проц. к норме, отремонтировала сверх плана один паровозный тендер и отгрузила 20 тонн металла.

4. Присудить вторую премию по 100 рублей каждому члену комсомольско-молодежной лунинской бригады проводников пассажирского поезда № 45/46 т. Шишкиной Свердловского отделения пассажирской службы. Бригада своими силами в нерабочее время произвела оздоровительный ремонт состава, привела его в культурный вид, образцово подготовив к весенне-летним перевозкам.

5. Присудить вторую премию по 100 рублей каждому члену комсомольско-молодежного стрелочного фронтового района станции Свердловск-пассажирская. В нем работает 9 человек, выполняющих обязанности двенадцати. Стрелки и все стрелочное хозяйство содержится в образцовой чистоте. Стрелочный район не знает задержек поездов и аварий.

Н. СЕМУХИН — секретарь Свердловского обкома ВЛКСМ, Г. ТАРАСОВ — заместитель начальника Свердловской железной дороги.

Письмо с фронта

Отважный воин

Свыше 10 лет проработал Иван Николаевич Ярославцев дорожным мастером на Свердловской дороге. С первых дней великой Отечественной войны заслуженный железнодорожник мужественно и храбро сражается за Родину. Участник боев под Ленинградом, Орлом, в Белоруссии, тов. Ярославцев находится сейчас в нашей части. Каждый эпизод его фронтовой жизни полон отваги и мужества, горячей ненависти к врагу.

В зимнее холодное утро разгорелся бой за овладение опорным пунктом врага. Морозную тишину нарушил грохот канонады сотен орудий и минометов. Земля сотрясалась от снарядов. Разрывами мин была прервана связь с командным пунктом. Расчет аппарата вышел из строя. Связь релада успех боя, и командир приказал любыми усилиями восстановить ее. За это рискованное дело взялся тов. Ярославцев. Под густыми разрывами вражеских мин подполз он к прорывам линии и устранил их. Приказ командира был выполнен, связь восстановлена, и это решило успех боя.

За успешное выполнение задания, смелость, находчивость и отвагу тов. Ярославцев был награжден орденом Красной Звезды.

М. МИШИН — комсорг подразделения. Полевая почта 01046 — «Б».

Ответственный редактор П. А. МАРКОВ

От Советского Информбюро

(Окончание. Начало на 1 стр.)

вершили налет на узловые железнодорожные станции в тылу противника и разбили три железнодорожных эшелона.

Авиация Краснознаменного Балтийского флота наносила удары по кораблям противника в Выборгском заливе. В результате бомбардировки потоплены три финских транспорта, две десантных баржи, сторожевой катер, два буксира и четыре баржи. Два транспорта и несколько других судов противника повреждены.

В течение дня в воздушных боях сбито 36 немецко-финских самолетов.

Южнее города Новоржев разведывательная группа под командованием старшего лейтенанта Исакова внезапно ворвалась в траншеи противника. Советские бойцы уничтожили 25 гитлеровцев. Захватив две радиостанции,

4 ручных пулемета и пленного, разведчики вернулись в свою часть.

Южнее города Тирасполь рота пехоты противника пыталась проникнуть в расположение нашей обороны. Бойцы Н-ской части встретили немцев минометным и пулеметным огнем. Гитлеровцы в беспорядке отступили, оставив перед нашими, позиции 40 трупов своих солдат.

Несколько партизанских отрядов, действующих в Могилевской области, вступили в бой с немецким охранным батальоном. В ходе боя группа партизан обошла противника и атаковала его с тыла, уничтожила до роты немцев. Советскими патриотами захвачены трофеи — 4 пулемета, 35 винтовок и много винтовочных патронов.