

ПУТЕВКА

Орган Управления и Дорпрофсожа Свердловской жел. дороги

Выходит по вторникам, четвергам и субботам

№ 107 (2581) Вторник, 5 сентября 1944 г. Год издания 11-й
Цена 15 коп.

Больше грузить, быстрее продвигать уголь промышленности

Создать необходимые запасы угля для промышленных и хозяйственных нужд, обеспечить нормальные условия работы в зиму — первейшая обязанность каждого руководителя промышленности и транспорта. Сентябрь — решающий месяц подготовки к зиме. В этот период железнодорожники должны всемерно усилить темпы погрузки угля, ускорить его продвижение к фронтам выгрузки фабрик, заводов, электростанций индустриального Урала, предприятиям дороги.

Следует напомнить, что в прошлом году железнодорожники плохой погрузкой и продвижением угля поставили под угрозу срыва работу некоторых промышленных предприятий, явились прямыми виновниками невыполнения производственных программ этих заводов. Сейчас, в решающие дни боев, когда фронт требует всевозрастающего количества боевой продукции, железнодорожники Свердловской магистрали не имеют никакого права хоть в малейшей степени быть виновниками сбоя в работе уральской промышленности.

Правда, за истекшее полугодие погрузка угля на дороге возросла на 16 процентов по сравнению с первым полугодием 1943 года. Однако план остался не выполненным. Дорога осталась в долгу у государства.

В соревновании с железнодорожниками Южно-Уральской коллектив дороги взял обязательство выполнить план погрузки всех важнейших грузов, в том числе и угля не ниже, как на 103 процента.

Нельзя не отметить, что социалистическое соревнование с южноуральцами дало не малый толчок в улучшении погрузки угля. В июле железнодорожники выполнили задание уже на 101 и в августе — на 100 процентов. На протяжении нескольких месяцев подряд успешно справляется с планом погрузки угля станция Богословск (начальник тов. Тимошенко). Од-

нако можно было сделать больше. Выполнение плана погрузки это еще поддела. Чтобы бесперебойно питать топливом промышленность, нужно четко по графику продвигать угольные маршруты, не допускать простоя их на технических и промежуточных станциях. Если дорога добилась некоторых успехов в выполнении плана погрузки угля, то продвижение его организовано из рук вон плохо.

Крайне медленно оборачиваются на дороге угольные кольцевые маршруты. Нет еще большевистской ответственности у движенцев и их руководителей за быстрое продвижение угольных поездов. Особенно плохо продвигаются кольцевки на Тагильском отделении (начальник Тышков). Нигде так подолгу не застревают поезда с углем, как здесь. Нередко по причине плохой регулировки грузопотоками Тагильский узел перенасыщается не теми марками угля, какие требуются, например, Коксохимзаводу. Последний вынужден не принимать ненужную ему продукцию, а маршруты с требующимися сортами угля простаивают на подходах.

Как всегда за задержки подвижного состава движенцы жаждутся на клиентуру. Слов нет, многие предприятия держат вагоны на своих путях дольше установленной нормы, однако основные потери времени происходят по вине самих железнодорожников. Подтверждением этого может служить пример, о котором рассказывают сегодня в «Путевке» в своей статье тт. Подкорытов и Рыков с кольцевым маршрутом № 1076, который был выгружен за 4 часа 45 мин., а стоял в ожидании уборки со станции Вагонозавод почти сутки. Таких примеров можно привести очень много.

Урал — кузница оружия. Он с каждым днем все больше и больше требует топлива. Больше грузить, быстрее доставлять, промышленности уголь — первейшая обязанность железнодорожников Свердловской магистрали.

Рабочий парк дороги приведен в норму

На протяжении 6 последних месяцев Свердловская дорога имела избыток рабочего парка на 4 тысячи вагонов. В соревновании с Южно-Уральской наши железнодорожники взяли обязательство к 1 сентября довести его до нормы. 30 августа явилось знаменательным днем, когда обязательство было выполнено, а 1 сентября рабочий парк был уже на 500 единиц ниже нормы. Это дало резкое улучшение оборота вагона, который сократился на 0,5 суток.

Особенно отличился коллектив Тюменского отделения (начальник тов. Харченко), который держал

парк на 700 вагонов ниже нормы и на 10 процентов перевыполнил норму оборота вагона. На Камышловском отделении (начальник тов. Миронов) рабочий парк сокращен на 660 вагонов против нормы и выполнено задание по обороту вагона.

Энергично боролись за снижение оборота вагона диспетчеры отделений — Камышловского тов. Зыков, Тюменского — тов. Бакулин, Надеждинского — тов. Раздобрев и Егоршинского — тов. Радеев. Г. МАКЕДОНОВ — зам. начальника службы движения.

О советско-финских отношениях

25 августа финский посланник в Стокгольме г. Гриппенберг вручил советскому посланнику А. М. Коллонтай следующее заявление финского министра иностранных дел г. Энкеля:

«Имею честь довести до вашего сведения, что президент финской республики и финское правительство уполномочили министра финской республики в Стокгольме г-на Гриппенберга через ваше посредство обратиться к советскому правительству с просьбой, чтобы Москва приняла финскую правительственную делегацию, чтобы договориться о перемирии или заключении мира, или о том и другом, между Финляндией и Советским Союзом».

Кроме того, г. Гриппенберг передал А. М. Коллонтай вербальную ноту, в которой было сказано, что президент финской республики «17 августа заявил фельдмаршалу Кейтель, который посетил его по поручению германского рейхсканцлера, что он не считает себя связанным тем соглашением, которым прежний президент Рюти обязался в отношении германского правительства».

В связи с этим советское правительство поручило А. М. Коллонтай, передать 29 августа финскому правительству следующее: «Советское правительство может принять делегацию финского правительства лишь в случае принятия финским правительством следующего предварительного условия:

Финское правительство должно публично заявить, что оно разрывает отношения с Германией, что оно предъявляет Германии требование о выводе Германией вооруженных сил из Финляндии в течение 2-х недель со дня принятия финским правительством настоящего предложения Советско-

го правительства и во всяком случае не позже 15 сентября с. г. и что если Германия не выведет своих вооруженных сил в указанный срок из Финляндии, то немецкие вооруженные силы будут разоружены и переданы союзникам в качестве военнопленных.

Если финское правительство выполнит, настоящее предварительное условие, то советское правительство согласно принять в Москве делегацию финского правительства для переговоров о перемирии или о мире, или о том и другом вместе».

При этом г. Гриппенбергу было сообщено, что настоящий ответ советского правительства согласован с английским правительством и не встретил каких-либо замечаний со стороны правительства США.

2-го сентября г. Гриппенберг передал А. М. Коллонтай обращение финского президента Маннергейма. В этом обращении финский президент заявляет, что финское правительство еще до передачи ответа на предварительное условие советского правительства, предлагает, чтобы Финляндия сама провела в жизнь добровольную эвакуацию или интернирование германских войск на одной (южной) части финской территории. Кроме того, в обращении финского президента предлагается на определенной (южной) части фронта прервать военные действия и отвести на этой части фронта финские войска на советско-финскую границу 1940 года, соответственно передвинув также советские войска на эту линию.

В дополнение к этому г. Гриппенберг заявил, что требуемое советским правительством заявление финского правительства о разрыве

с Германией будет сделано после получения от советского правительства ответа на обращение финского президента. Кроме того, г. Гриппенберг заявил, что финны готовы принять участие также в операции по предлагаемому разоружению немецких войск в северной части Финляндии, но хотят договориться в Москве о координации и помощи в этом деле с советским военным командованием.

На последнее финское заявление советское правительство дало ответ, 3-го сентября. В этом ответе сказано, что советское правительство настаивает на принятии финским правительством указанного выше предварительного условия, а именно: финское правительство должно публично заявить, что оно разрывает отношения с Германией и требует вывода немецких войск из пределов Финляндии не позже 15 сентября, причем в случае невывода германских войск из Финляндии в установленный срок немецкие войска будут разоружены и переданы союзникам в качестве военнопленных. В советском ответе, сказано также, что если Германия не выведет своих войск из Финляндии до 15 сентября, то советское правительство согласно оказать помощь финской армии в деле разоружения немецких вооруженных сил. При этом советское правительство согласилось на то, чтобы прекратить военные действия на предложенной финским правительством южной части фронта, если финское правительство выполнит указанное выше предварительное условие. Советское правительство высказалось за то, что все остальные вопросы должны быть разрешены во время переговоров о перемирии.

ИНФОРМБЮРО НАРКОМИНДЕЛА СССР

От Советского Информбюро

Оперативная сводка за 3 сентября

В течение 3 сентября севернее и западнее города ПЛОЕШТИ наши войска, продвигаясь вперед, заняли более 40 населенных пунктов, в том числе крупные населенные пункты ВАЛЕНИ-ДЕ-МУНТЕ, МАГУРЕЛЕ, ФИЛИПЕШТИ, РЭВАДУ, КОМИШАНИ, БЭЛЕНИ, ДОБРА и железнодорожные станции ВАЛЕНИ-ДЕ-МУНТЕ, ЛУКА ЭЛЕФГЕРЕСКУ, ЛИПАНЕШТИ, ГЭДЖЭНИ.

Южнее города БУХАРЕСТ наши войска полностью очистили от противника северный берег реки ДУНАЙ на участке ДЖУРДЖУ, ОЛТЕНИЦА, заняв при этом населенные пункты ФРАСИНУ, МЕЛЕТТИЕ, ПЕТРИЛЕ, ПУЕНИ, ГРЕАНА, КЭС ЧОАРЕЛЕ, КИРНОДЖИ и железнодорожные станции ЖИЛАВА, СИНТЕШТИ, ВИДРА, ГРОДИШТЯ, КОМАНА, МИХАЙ БРАВУ, БЭНЯСА, ФРАТЕШТИ.

На других участках фронта — поиски разведчиков и в ряде пунктов шли бои местного значения.

За 2 сентября наши войска на всех фронтах подбили и уничтожили 21 немецкий танк. В воздушных боях и огнем зенитной артиллерии сбито 20 самолетов противника.

Оперативная сводка за 4 сентября

Юго-западнее города ЛОМЖА наши войска с боями заняли более 100 населенных пунктов, в том числе крупные населенные пункты ХОРОМАНЫ, ХРОСТОВО, БОРОВЦЕ, ЯРНУТЫ, СУХЧИЦЕ, РОСОШ, ВОНСЕВО, ГУРЫ, НОВАЯ ВЕСЬ, ДЛУГОСЕДЛО, ВЯЛЕБЛОТО, БРАНЬЩИК, ТУЖИН и железнодорожные станции ЕЛЕНКИ, ГУЦИН, ПШЕТЫЧ.

ЛАНУ и железнодорожные станции ДЕРСТЕ, ТИМИШУ-ДЕ-ЖОС, ТИМИШУ-ДЕ-СУС, ПРЕДЯЛ, АЗУГА, БУШТЕНИ, СИНАЯ, ВАЛЯ ЛАРГЭ, КОМАРНИК, КЫМПИНА, ЧОКЭНЭШТИ, БЫЛДАНА, ГЕРГАНИ, КОНЦЕШТИ, ТИТУ, КОЖОКАРУ, ГЭШТИ, БОЛОВАНИ, НУЧЕТ, ВЭКЭРЕШТИ, ТЫРГОВИШТЕ, ДОЙЧЕШТИ.

В боях за 1 и 2 сентября в районе города КЭЛЭРАШИ (на берегу ДУНАЯ) войска 3-го УКРАИНСКОГО фронта взяли в плен до 6 тысяч немецких солдат и офицеров. В числе пленных 18 полковников и более 100 старших и средних немецких офицеров. Как выяснилось, небольшая часть пленных войск является остатками разбитых немецких частей в районе БРАЙЛОВ. Большая же часть этих войск, плененных в районе КЭЛЭРАШИ, была перебросена немцами из Болгарии на территорию Румынии для атаки Бухареста с юго-востока в момент, когда Красная Армия подходила к БУХАРЕСТУ.

В Румынии войска 2-го УКРАИНСКОГО фронта, действуя совместно с частями румынской армии, освободили от немецких захватчиков город БРАШОВ. Продвигаясь вперед, войска фронта освободили от немецких захватчиков города СИНАЯ, КЫМПИНА, ТЫРГОВИШТЕ, ГЭШТИ, ТИТУ и более 150 других населенных пунктов, в том числе крупные населенные пункты ДОЙЧЕШТИ, ВАЛЯ МАРЕ, ВИШИНА, МЫРША, ГИМПАЦИ, ПЕТРУ РАРЕШ, ЧО-

2 и 3 сентября южнее города БАКЗУ войска 2-го УКРАИНСКОГО фронта уничтожили группу немецких войск, пытавшихся пробиться на запад. При этом было убито до 3000 и взято в плен 3500 немецких солдат и офицеров. В числе пленных командир 370 немецкой пехотной дивизии генерал-майор фон-ГЮЛЬЗЕН. Таким образом, ликвидированы последние остатки немецких войск из состава окруженной Кишиневской группировки противника.

На других участках фронта — поиски разведчиков.

За 3 сентября в воздушных боях и огнем зенитной артиллерии сбито 13 самолетов противника.

Ускоренными перевозками угля создадим прочные зимние запасы топлива на заводах Урала!

Самотек и неразбериха

Накануне зимы перевозки угля приобретают особо важное значение. В этот период железнодорожники должны не только обеспечивать текущие нужды промышленности в топливе, но и помочь предприятиям создать устойчивые зимние запасы. Вот почему нарком тов. Л. М. Каганович обязывает командиров транспорта добиваться всемерного ускорения оборота кольцевых угольных маршрутов, пропуская их в первую очередь.

Задача важная, имеющая исключительное оборонное значение. Но командиры Н-Тагильского отделения движения не придали ей должного внимания. Начальник отделения тов. Тышков, и его заместитель тов. Копылов узаконили коллейшую неразбериху в продвижении угольных кольцевиков.

Здесь не принято даже информировать предприятия о подходе грузов, и маршруты по суткам простаивают неизменно. Коксохимзавод, по условиям производства, требует подвода кольцевых маршрутов с углем определенных марок. Между тем Н-Тагильский узел перенамывается составами с углем других марок, а составы с углем, необходимыми заводу, простаивают на подходах в станции Смычка.

21 августа на станции Невьянск стояли две кольцовки с углем Усатского и Прокопьевского бассейнов для Коксохимзавода. Об их местонахождении руководители завода узнали случайно. Начальник транспортного цеха попросил тов. Копылова и начальника Н-Тагильского узла тов. Мартынова известить и подать на завод маршрут с усатским углем. Но они, вопреки просьбе клиента, подвели

сначала кольцовку с прокопьевским. Маршрут этот простоял на станции Смычка свыше 5 часов до пропуска усатской кольцовки. Руководители отделения тт. Тышков и Копылов, всю вину за задержки угольных маршрутов сваливают на клиентуру. Между тем сами, они больше всего повинны в замедленном продвижении угольных поездов.

Вот, например, путь угольного маршрута № 1076. От Верхотурья до Гороблагодатской он шел 6,5 часов, а на Гороблагодатской простоял 8 часов 20 мин. Отсюда до Сапдоната он прошел за один час и снова был задержан на 5 часов 20 минут. Через 1 час 10 мин. прибыл на станцию Вагонозавод и в течение 5 часов 15 мин. стоял в ожидании подачи под выгрузку.

Завод, куда был подан маршрут, выгрузил уголь за 4 часа 45 мин. Но в ожидании отправления в порожнем состоянии маршрут снова простоял 22 часа 20 мин. Таким образом в движении кольцовка находилась 23 часа 23 мин., 21 час 17 мин. она простояла на распорядительных станциях и свыше 22 часов — в ожидании отправления после выгрузки.

Нет улучшения в продвижении кольцовок на отделении, и после издания приказа № 752/Ц.

Тагильчане обязаны резко улучшить измерители по обороту угольных кольцевых маршрутов, ибо от этого зависит создание прочных запасов топлива на зиму для важнейших промышленных предприятий страны.

А. РЫКОВ, Л. ПОДКОРЫТОВ, контролеры контрольно-инспекторской группы.

Мастера скоростного оборота кольцевых маршрутов

Стремясь больше доставить промышленным предприятиям сырья и топлива, передовые начальники кольцевых маршрутов по-стахановски борются за ускорение оборота вагонов.

40 лет работает на транспорте начальник кольцевого маршрута тов. Суслов. Он выполняет свою работу с полным сознанием долга перед Родиной. В июле и августе он на 112 километров перевыполнил норму средне-

суточного пробега своей кольцовки.

130, процентов к норме среднесуточного пробега дал начальник маршрута тов. Якубчик. Он строго следит за тем, чтобы его кольцовка не простаивала более положенного времени.

Наиболее высоких результатов добился тов. Матвеев. Он в полтора раза против нормы ускорил оборот своего маршрута.

А. ПЯТЫХ — инженер угольного отдела.

Втрое медленнее пешехода

Маршрут № 1045 14 августа прибыл на Богословские копи под погрузку угля. Здесь его быстро загрузили, но, по неприятию станцией Богословск он простоял не много ни мало как, 7 суток!

Пути станции были забиты составами, которые не выводились из-за плохого оборота паровозов. Начальник паровозного отделения т. Усатых и начальник отделения движения тов. Канделинский свылись с этим и перестали обращать внимание на задержки поездов.

Наконец, маршрут был выведен. По прибытии на станцию Надеждинск его снова задержали на 15 часов. Таким образом, только на Надеждинском отделении кольцовка находилась свыше 8 суток.

С 22 августа начались, мытарства кольцовки уже на Н-Тагиль-

ском отделении. Проследовав от Верхотурья два перегона, она была брошена на станции Корелино и простояла здесь более двух суток. В 12 часов 25 августа ее отправили к месту выгрузки — на станцию Вагонозавод. Шла она целых 5 суток.

Обратно на Богословские копи, после разгрузки, кольцовка вернулась только 29 августа, проблуждав на Надеждинском и Н-Тагильском отделениях 15, суток. Если подсчитать, то продвигалась она втрое медленнее пешехода.

Ответственность за продвижение угольных маршрутов на Н-Тагильском отделении возложена на зам. начальника отделения тов. Масленникова. Как видно этой ответственности с него никто не спрашивает.

И. КУПРИАНОВ — начальник угольно-рудного отдела.

35 ЛЕТ НА ТРАНСПОРТЕ

В августе 1909 года поступил на железнодорожный транспорт Владимир Евграфович Соловьев. 35 лет честно и добросовестно проработал он и сейчас занимает пост коммерческого ревизора пассажирской службы на Кузинском отделении.

За 35-летнюю добросовестную работу, начальник дороги генерал-директор тяги II ранга тов. Кулагин специальным приказом объявил тов. Соловьеву благодарность с занесением в трудовую книжку, премировал месячным окладом заработка и предоставил ему путевку в дом отдыха за счет Управления дороги. Начальник дороги пожелал тов. Соловьеву долгих лет плодотворной работы.

Передовики соревнования

В социалистическом соревновании за август первенство в паровозном депо Камышлов завоевали машинисты тт. Кунцевич и Давыдов. Тов. Кунцевич перевыполнил норму технической скорости на 7 километров в час и на 18 километров — норму среднесуточного пробега. За месяц его бригада сэкономила 44 тонны угля.

На 5 километров в час превысил норму технической скорости тов. Давыдов и среднесуточный пробег — на 13 километров, сэкономив при этом 22 тонны топлива. Паровозы этих машинистов полностью подготовлены к работе в зимних условиях.

Высоких показателей добился дежурный по депо тов. Вотяков. Он выдал во время 98,9 проц. паровозов, на 13 проц. против нормы сократил их простой в основном депо и на 18 проц. — под экипировкой и выполнил полностью задание по осмотру паровозов.

Н. ГЛАЗУНОВ — зам. начальника депо.

НАВЕРСТАТЬ УПУЩЕННОЕ

Руководители паровозной службы не прочь заявить, что в минувшую зиму паровозники работали значительно лучше, не допустив серьезных сбоев в работе дороги. Правда, к зиме была проведена большая подготовка. Но паровозники проработали сравнительно благополучно, в первую очередь, потому, что сама зима была на редкость мягкая, без настоящих уральских морозов и метелей.

Но даже и при этих условиях некоторые руководители не сумели обеспечить нормальной работы своих участков. Особенно плохо работали депо Свердловск-сортiroвочная, Камышлов, Верхотурье и Кушва. В депо Свердловск-сортiroвочная, например, большинство паровозов имели перепробег в 1,5—2 раза выше нормы, из-за чего в день росло здесь количество случаев межпоездного ремонта. Не мало было на дороге перебоев в водоснабжении и с топливом.

Как же сейчас руководители паровозной службы и отделений готовят хозяйство к зиме, как они мобилизуют людей на преодоление предстоящих трудностей?

Этот вопрос недавно обсуждался на бюро Свердловского обкома ВКП(б), где была вскрыта уйма недостатков и упущений и, отмечено крайне неудовлетворительное руководство подготовкой к зиме со стороны паровозной службы и ее начальника тов. Ионина.

Лето прошло. Остались считанные дни благоприятного времени, а у паровозников работы еще непочатый край. Плохо проходит оздоровительный ремонт локомотивов. Хотя в помощь депо на дороге выделены две паровозо-ремонтные колонны, план ремонта не выполняется.

Котел — сердце паровоза, как говорят паровозники. Но оздоровление котлового хозяйства проходит неудовлетворительно. За лето план выполнен только на 80 процентов. Не лучше положение и с ремонтом элементов паропередавателей.

Как и в прошлом году, заваливают программу оздоровления локомотивов депо Свердловск-сортiroвочная и Камышлов. Здесь не приводят в порядок котлы, элементы, стокерные винты.

Беда еще и в том, что в боль-

шинстве паровозных депо не укладываются в норму простоя машин в ремонте. По 12 суток, вместо 4,5 по норме, простаивают локомотивы на подемке. Ясно, что при таких темпах нельзя наверстать упущенного. План промежуточного ремонта выполнен менее, чем на 70 процентов, и хотя большинство паровозов работает с перепробегом, служба не принимает мер к тому, чтобы до зимы пропустить через промывку все нуждающиеся в этом локомотивы. Недопустимо отстает и подготовка депоовского хозяйства. Ремонт угольных эстакад выполнен на 19 проц. Не закончен ремонт пескоподачи, и песка заготовлено немногим более 20 процентов. Только треть пунктов водоснабжения подготовлена к зимней работе, менее половины заготовлено топлива.

Низки у наших паровозников и эксплуатационные показатели. За 7 месяцев текущего года они допустили около 900 случаев межпоездного ремонта. Возросло количество случаев брака, особенно проездов закрытых сигналов. Плохая работа паровозников причинила дороге свыше 850 тысяч рублей убытка.

Слишком медленно оборачиваются паровозы, низок их среднесуточный пробег. Из-за невыполнения этого измерителя приходится держать в рабочем парке свыше 50 лишних паровозов, что обошлось уже в 10 миллионов рублей и в 14 тысяч тонн излишнее сожженного угля. С такой поездной работой вступать в зиму никак нельзя.

Руководители службы, начальники депо перестали заниматься хозрасчетом. Число хозрасчетных локомотивов снижается изо дня в день, а в депо Свердловск-сортiroвочной их уже не осталось ни одного. Нет внимания и к спаренной езде.

В период подготовки к зиме следует всемерно развивать лунинское движение, обучать всех молодых паровозников слесарному делу, научить их правилам ведения поездов в зимних условиях. Но и здесь дело обстоит далеко неблагоприятно. Число лунинских паровозов на дороге ничтожно мало, к тому же половина их не обеспечена постоянными бригадами.

Плохо занимается служба подготовкой к зиме паровозного хо-

зяйства, многие вопросы остаются неразрешенными, не доведенными до конца. Канцелярско-бюрократический стиль, разобщенность аппарата службы от производственных единиц, примиренчество к имеющимся безобразиям не дают возможности быстро и по-деловому решить насущные вопросы, связанные с подготовкой к зиме.

Сейчас необходимо организовать широкую помощь паровозным депо, со стороны промышленных предприятий, изыскать все недостающие материалы и инструменты, вернуть на паровозы всех машинистов и помощников, испорченных не по специальности.

Нужно своевременно подготовить к зиме общежития, позаботиться о спецодежде, создать хорошую продовольственную базу и обеспечить паровозникам в предстоящую зиму надлежащие бытовые условия.

Только своевременно решив все эти задачи, руководители службы могут обеспечить нормальную работу всего паровозного хозяйства в зиму 1944—45 года.

М. ПАВЛОВ.

Ответственный редактор **П. А. МАРКОВ.**