

# ПУТЕВКА

Орган Управления и Дорпрофсожа Свердловской жел. дороги

Выходит по вторникам, четвергам и субботам

№ 121 (2595)

Суббота, 7 октября 1944 г.

Год издания 11-й  
Цена 15 коп.

## Ускорить оборот вагонов

Наша дорога накануне четвертой военной зимы. Энергично готовятся к ней коллективы передовых предприятий, придирчиво проверяют готовность каждого участка и объекта, тщательно устраняют недостатки и недоделки.

И это понятно. Сейчас, в решающую фазу войны, когда Красная Армия с востока и войска наших союзников с запада вступили на границы гитлеровской Германии, еще более возросла ответственность железнодорожников за бесперебойное питание фронта всем необходимым для нанесения решающего удара по фашистскому зверю.

Отлично подготовились к зимним перевозкам путейцы Камышловской дистанции, движущие станции Вагранская, Крутиха, вагонники участка Свердловск - пассажирская и многие другие. Старательно отремонтировали они вверенные им устройства, запасли материалы и инструменты, заготовили топливо.

Но так готовятся далеко не везде. Зима приближается, а еще многие предприятия не готовы к ее встрече, а главное, нет на дороге такой организованности и слаженности, которые бы обеспечивали безусловное выполнение любых заданий по грузоперевозкам.

В сентябре дорога недополнила норму оборота вагонов на 17 часов. Дорого обошлось это недоисполнение, оно омертвило сотни вагонов и привело к срыву перевозок большого количества важнейших грузов.

Произошло это потому, что руководители ряда отделений и станций не проявили должной настойчивости в борьбе за выполнение приказа № 752/Ц и вместо организации своих подчиненных на решение этой задачи пошли по пути самотека, а кое-где, например, в Н-Тагиле, допустили предельно чуждую практику.

Нет перелома в использовании вагонов и в октябре. Только за сутки 3 октября переростой их на станции Смычка выразился в 35 тысяч вагоно-часов, что вышло из работы 650 вагонов. Внешне это выглядит, как срывы

поездов из графика, несвоевременный подход локомотивов; длительные простои под погрузкой и выгрузкой. Но если разобраться по существу, все это является следствием того, что начальник участка т. Мартынов и начальник станции т. Майоров смирились с дезорганизаторами, которые, прикрываясь разговорами о сложности работы, развалили трудовую и государственную дисциплину на узле.

42 тысячи вагоно-часов потеряла за эти сутки и станция Свердловск - сортировочная. Потери из-за ожидания кондукторских бригад составили 4700 вагоно-часов, из-за ожидания локомотивов 2 тысячи вагоно-часов. Неужели настолько беспомощны начальники отделений — движения т. Попов и паровозного т. Бесмертных, что они не могут упорядочить выдачу паровозов и тем более явку кондукторских бригад?

Велики потери в обороте подвижного состава и на других станциях и отделениях. В этом сказывается и плохая работа движущих, брак в работе паровозников и вагонников, примиренчество грузовых работников к неисправной клиентуре. И, чтобы добиться безусловного выполнения норм оборота вагонов, нужно поднять ответственность каждого работника, от руководителя отделения до стрелочника и весовщика, за простой и продвижение каждого поезда, каждого вагона.

Ведущая роль в этом принадлежит командирам. Они должны повседневно вооружать своих подчиненных испытанными методами эксплуатационной работы Загорко, Ищенко, Краснопа, Кутафина, Осипова, поддерживать творческую инициативу, показывать пример дисциплины и настойчивости в выполнении заданий.

Открывающееся сегодня дорожное совещание руководящего командного состава должно глубоко вскрыть все недостатки в подготовке к зиме, наметить пути их исправления и ликвидации отставания дороги в выполнении заданий партии и правительства по грузоперевозкам.

## 308 тысяч тонн сверхпланового груза

Готовясь достойно ознаменовать XXVII годовщину Великой Октябрьской социалистической революции, паровозники депо Тюмень в сентябре перевезли сверх нормы тяжелых поездов 307870 тонн груза.

Исключительного успеха добилась комсомольско-молодежная бригада старшего машиниста Виктора Соснина. Она провела 26 тяжелых поездов, перевезла 20 тысяч тонн сверхпланового груза

и сэкономила 72 тонны топлива. Норма технической скорости перевыполнена на 3,7 километра в час и среднесуточный пробег паровоза на 6 километров. Руководство депо премировало бригаду и вручило ей знамя переходящее красное знамя.

Хорошо поработали бригады машинистов-комсомольцев тт. Ковязина и Макарова.

Д. ЩЕГЛОВ

# Предоктябрьское соревнование железнодорожников

## Горочные механизмы отремонтированы досрочно

Воодушевленные замечательными победами героической Красной Армии, работники горочных устройств станции Свердловск-сортировочная в результате упорной полугодовой работы досрочно завершили план капитального ремонта и переустройства механизированной горки. Работы эти оцениваются в 180 тысяч рублей.

Дорожная комиссия, проверив готовность служебных зданий, электромеханических устройств и радиофикации, признала их вполне готовыми к работе в зимних условиях и дала хорошую и отличную оценку.

Несмотря на неуккомплектованность штата и недостаток запасных частей и материалов, коллектив горочников успешно разрешил поставленную задачу путем совмещения профессий и уплотнения рабочего дня, используя отходы производства и внедряя рационализаторские предложения.

Особенно отличились в этой работе старший инженер т. Киприянов, главные механики тт. Тимаев и Швердов, мастера тт. Юдин и Коршунов, старшие электромеханики тт. Брезгин, Кириллов, Шумилов, слесари-монтеры Колясников, Смольников, Горбунов, Вахляев; кузнец т. Игонин, электромеханики тт. Соколов, Марченко, Шубина, машинисты компрессоров тт. Кузнецов и Феденев.

Коллектив горочников заверяет руководство дороги, что он и впредь будет содержать в образцовом состоянии доверенный ему ответственный участок решающей станции Свердловской дороги.

А. ВИКУЛОВ — начальник станции, К. СТАНИН — секретарь партбюро, УДИЛОВ — пред месткома.

## Задание перевыполнено

В ночь на 6 октября замечательного успеха добилась смена дежурного по Н-Тагильскому отделению т. Патрикеева. Организовав боевое соревнование с поездными бригадами, она передала на соседние отделения 41 вагон местного груза сверх плана и на 178 вагонов перевыполнила задание по развозу местного груза внутри отделения.

Замечательно поработали над этим диспетчер Алапаевского участка т. Остафьевский и узловой диспетчер т. Балакин. Диспетчер Богословского участка т. Волкова, обеспечив беспрепятственный прием поездов со стороны Верхотурья; продвинула четыре эстафетных поезда по участку Гороблагодатская—Верхотурье, которые проследовали на полтора часа ранее графика.

А. ЯМЩИКОВ — ст. помощник начальника распорядительного отдела.

## Молодые стахановцы

Гене Супцову всего 15 лет. Он самый молодой слесарь-автоматчик в Надеждинском паровозном депо. На производство они пришли вдвоем со сверстником Мишей Морозовым и вместе учились слесарному делу. Геня первый получил квалификацию 5-го разряда и помог товарищу также получить 5-й разряд.

Вдвоем заменить пятерых рабочих решили юные патриоты и озаменовали XXVII годовщину Октября производственными подарками Родине. Уже к 20 сентября Геня выполнил две месячных нормы. Не отстал от него и Миша Морозов.

Весть о соревновании молодых автоматчиков быстро разнеслась по цехам. Многие молодые рабочие последовали их примеру. Строгальщик т. Журавлев сам отремонтировал свой станок и повысил выработку до 200 процентов к норме. С особым напряжением трудился в эти дни котельщик тт. Ардашев и Дагаев. Еще в июле, завершив годовое задание, они сейчас не уходят из цеха, не выпивив двух—трех норм.

АМОСОВ.

# От Советского Информбюро

## Оперативная сводка за 6 октября

Войска ЛЕНИНГРАДСКОГО фронта, в результате успешно проведенной десантной операции на острове САРЕМА (ЗЗЕЛЬ), сломали сопротивление противника и захватили в восточной части острова плацдарм шириной по фронту в 40 километров и в глубину на 25 километров, заняв при этом более 80 населенных пунктов, среди которых крупные населенные пункты ОРИССАРЕ, ПАЙДЕ, ВЯЛЬТА, РАННАКЮЛА, КУНИНГУСТЕ, ТАГАВЕРЕ, РИДАЛА, МУСЛА, САРЕ, ПАММАНА, МЕТСЮЛА, КАРЬЯ, ПЯРСАМА, РЯГИ, РАТЛА, КЫННУ, КОКСИ, КАХТЛА.

Севернее и северо-западнее румынского города АРАД наши вой-

ска перешли румыно-венгерскую границу и, сломив сопротивление немецко-венгерских войск, овладели на территории Венгрии городом и крупной железнодорожной станцией ДЬЮЛА, городом и железнодорожным узлом КЕТЕДЬХАЗА, городом и железнодорожным узлом МАКО, городом БАТТОНЯ, а также с боями заняли более 100 других населенных пунктов, в том числе крупные населенные пункты УГРА, ЖАДАНЬ, ГЕСТ, ДЬЮЛАВАРИ, ЕЛЕК, НАДЬ-КАМАРАШ, НАДЬ-АЛМАШ, КЕВЕРМЕШ, ДОМБИРАТОШ, КУНАГОТА, МАДЬЯР-БАНХЕДЬЕШ, ВЕГЕДЬ-ХАЗА, МЕЗЕХЕДЬЕШ, ПИТВАРОШ, ЧАНАД-ПАЛОТА, КИРАЛЬХЕДЬЕШ, АПАТ-ФАЛВА.

## Поезда сверх плана

Борясь за ускорение оборота вагонов, диспетчер Свердловского узла тов. Ломакина в дежурство 5 октября на три поезда перевыполнила норму приема с Южно-Уральской дороги. Этого успеха она добилась в соревновании с паровозными бригадами, обеспечившими быстрый оборот своих локомотивов.

Хорошо работала дежурная по Кузнецкому отделению тов. Кудымова. Она перевыполнила норму приема поездов с Пермской дороги на 40 процентов. Все поезда по отделению проследовали от 20 минут до 1 часа ранее расписания.

А. КОНАРЕВ — ст. помощник начальника распорядительного отдела.

## Обязательство выполнено

Выполняя предоктябрьские обязательства, дежурный по Надеждинскому отделению т. Братухин и диспетчер узла т. Раздобреев в дежурство 5 октября перевыполнили задание по развозу местного груза на 27 вагонов. Кроме того, борясь за скоростной оборот вагонов, они отправили из Надеждинска на Верхотурье один поезд сверх плана.

С. КРАЙНОВ.

## Ремонт квартир

Жилищные работники дороги выполнили задание по ремонту квартир железнодорожников на 92 процента. Особенно тщательно подготовлены к зиме 1896 квартир семей фронтовиков. В подготовке жилищ активно участвуют сами квартиросъемщики. Их силами отремонтировано 1148 квартир.

Полностью завершила подготовку жилого фонда Камышловская жилищно-ремонтная контора, где начальником т. Сливницин. Образцы стахановской работы здесь показали плотники тт. Баженов и Кобылин, столяр т. Юрьев, кровельщик т. Безродных, печники тт. Бирюков и Демин.

На территории Югославии севернее города ПЕТРОВГРАДА наши войска с боями заняли населенные пункты ВОЙВОДА СТЕПА, РУСКО-СЕЛО, НОВА ПРНЯ, ТОРДА, КУМАНЕ, НОВИ ВЕЧЕЙ.

Юго-западнее румынского города ТУРНУ-СЕВЕРИН наши войска, действуя совместно с частями народно-освободительной армии Югославии заняли на югославской территории населенные пункты ПОПОВИЦА, ЦРНАЙКА, ЛУКЕ, ЖАРУБИЦА, ШАРБАНОВАЦ, МЕТОВНИЦА, РАМЗИГРАД, ЛУБНИЦА, ГРЛИШТЕ, ЛЕНОВАЦ, ВРВОВАЦ, БАЧЕВИЦА, ЗАГРАДА, БОРОВАЦ, ВРВИЦА, МАЛЫЙ ИЗВОР. Наши

# СУРОВУЮ УРАЛЬСКУЮ ЗИМУ ВСТРЕТИТЬ ВО-ВСЕОРУЖИИ!

## Устранить недоделки

Хорошо поработали в августе и тагильские паровозники. За самоотверженный труд и замечательные успехи как в ремонте, так и в эксплуатации паровозного парка заслуженно получили они переходящее Красное Знамя НКПС.

Неплохо готовятся к зиме коллективы передовых цехов. Многому можно научиться в этом у комплексной бригады промывочного цеха, у котельщиков. Давно подготовлены у них к зимней работе помещения, обустройства и инструмент. Но вместе с тем много у паровозников еще и недостатков, недоделок.

### ОЗДОРОВИТЬ ПАРОВОЗНЫЙ ПАРК

В сентябре комплексные бригады промывочного цеха значительно ухудшили работу. 9 паровозов из намеченных по плану остались неотремонтированными. Произошло это, главным образом, из-за того, что простой локомотивов в промывке чрезвычайно завышен. 38 часов, вместо 14 по норме, простаивает каждый паровоз в промывке.

Причин к этому много: не обеспечивают своевременно деталями ремонтников подсобные цехи, да и комплексные бригады не полностью укомплектованы. Между тем, как раз сейчас, следовало бы наиболее интенсивно поработать над оздоровлением паровозного парка. В депо есть локомотивы с перепробегом между промывками, причем перепробег не маленький: у одного паровоза — 36 суток и у двух по 50.

Серьезно нужно подтянуться ремонтникам для того, чтобы обеспечить бесперебойную работу паровозного парка зимой.

### СОЗДАТЬ УСЛОВИЯ ЛУНИНЦАМ

В депо Н-Тагил числится 24 лунинских паровоза. По существу

же, более половины из этих локомотивов пережигают топливо и до лунинских им еще далеко. Если же взять депо Кушва, то даже секретарь партбюро тов. Блиничев не мог здесь назвать ни одного машиниста-лунинца.

Конечно, хорошие машинисты есть и в том и в другом депо. Славятся кривонососовской ездой и образцовым уходом за паровозами в Н-Тагиле тт. Сысолятин, Попов и Рыбаков, в Кушве тт. Калмыков, Старков, Романов. Но вся беда в том, что командиры давно уже забросили руководство лунинским движением и не создают лунинцам необходимых условий: не выделены им смотровые канавы для ремонта паровозов, не снабжены они инструментами, деталями.

Все это отрицательно сказывается на подготовке паровозного парка к зимней работе. В депо Н-Тагил отпелено всего еще только 14 паровозов, а социалистический паспорт готовности к зиме не выдан ни одной паровозной бригаде.

Много недоделок и у работников паровозного отделения. Угледопемный кран Н-Тагильского склада топлива все еще находится в ремонте. На Кушвинском складе план ремонта кагатов выполнен лишь на 65 процентов. На обоих складах неотремонтированы нефтераздаточные. Как и в прошлом году тракционные пути депо Н-Тагил не отремонтированы и даже не очищены от плака.

Недели отделяют нас от зимы. И если Н-Тагильские паровозники не устранят недоделки, первый же мороз поставит их перед серьезными трудностями и приведет к большим сбоям в работе.

А. ШАДРИН.

## Поднять регулировочную дисциплину

Наша Свердловская дорога, как дорога массовой выгрузки полувагонов, является основной базой питания порожняком угольных бассейнов Востока-Кузбасса и Караганды.

Однако вот уже длительное время мы не выполняем заданий НКПС по регулировке. В сентябре дорога слала порожних полувагонов в Кузбасс только 77,3 проц. к заданию, хотя избыток местного груза в полувагонах был завышен от 110 до 115 проц.

Худшим отделением является Н-Тагильское, выполнившее задание по регулировке только на 60 проц. Кольцевые маршруты здесь сутками простаивают под разгрузкой, в ожидании вывоза на станции и на самих станциях.

Не выполняет регулировку и Свердловское отделение. Правда, в октябре намечилось некоторое улучшение, но уже за первую пятидневку дорога недослала 465 порожних полувагонов, причем опять таки из-за плохой работы Н-Тагильского отделения. Руководители отделений Н-Тагильского т. Масленников и Свердловского т. Попов не сделали выводов из приказа 813/Ц и продолжают либеральничать с лицами, злостно срывающими регулировочное задание.

Перед коллективом дороги стоит задача — безусловно выполнить регулировочное задание НКПС в октябре и этим самым не допустить срыв завоза топлива на зимний период для нашей социалистической промышленности.

М. ДАЙНАКОВ — начальник распорядительного отдела службы движения.

## Увеличить маршрутные перевозки

Несмотря на некоторое улучшение маршрутных перевозок, дорога в сентябре не выполнила заданного плана маршрутизации, хотя все условия к этому были налицо.

Невыполнение произошло, главным образом, по вине движущих и грузовых работников решающих отделений дороги Свердловского и Н-Тагильского. За месяц оба эти отделения не погрузили ни одного ступенчатого маршрута, хотя ежедневно только по станциям Хромник и Смычка они могли грузить и отправлять не менее 3—4 маршрутов одного лишь металла.

Заместители начальников отделений по грузовой работе по Свердловскому — тов. Новиков и по Н-Тагильскому — тов. Копылов пренебрегают организацией клиентуры на увеличение объема и повышение качества маршрутизации. Они плетутся в хвосте тех клиентов, которые стремятся быстрее выполнять отгрузку по срочным заданиям одиночными вагонами и этим распыляют вагонопотоки, увеличивая объем маневровой работы, зашивая узлы и создавая непроизводительные простои подвижного состава.

Руководители станций и отделений обязаны прежде всего разъяснить отправителям, что срочность доставки груза получателю зависит не от того, сколько скоро груз будет погружен в вагоны, но и, в первую очередь, от способа его

продвижения. Опыт показывает, что замаршрутизированные вагоны прибывают к месту назначения на несколько суток быстрее, чем при проследовании в распыленном состоянии.

Октябрь месяц является переходным к зиме. И сейчас нужно не ослаблять, а выше поднять маршрутизацию перевозок, как важнейшее средство ускорения оборота вагонов. Зимой это необходимо еще более, ибо в эту суровую пору года нужно тщательнее оберегать от зашивки важнейшие узлы дороги и целесообразно использовать каждый рейс маневрового паровоза. И в первую очередь должны добиться решающего перелома в маршрутизации, и особенно ступенчатой по методу Героя Социалистического Труда тов. Осипова, командиры Свердловского и Н-Тагильского отделений.

На ряду с Егоршинским отделением в сентябре добилось значительных успехов в маршрутизации Надеждинское, выполнившее план на 102 процента. Движенцам и грузовым работникам этих отделений необходимо закрепить достигнутые успехи и довести маршрутную погрузку до максимума. В этом залог успеха в решении основной задачи — ускорения оборота вагонов, выполнения и перевыполнения плана погрузки и выгрузки.

Н. ЕРЕМИН — начальник группы маршрутизации.

## С превышением нормы поездного обмена

В социалистическом соревновании за достойную встречу XXVII годовщины Октября отличилась в дневное дежурство 5 октября смена дежурного по Тюменскому отделению т. Архипенко. Несмотря на затруднения, она добилась ускоренного продвижения поездов обоих направлений и освободила от нечетных поездов станцию Вагай.

Диспетчер Вагайского участка

т. Фомин, дежурный по станции т. Осинцева и дежурный по депо т. Беспяткин выполнили план приема и сдачи поездов на 112 проц. и на 52 проц. превысили норму вывоза нечетного потока из Вагая. Порожняковые угольные составы смена пропустила со среднесуточной скоростью в 585 километров.

В. ПЕТРОВ — зам. начальника отделения.

## В Военном Трибунале дороги

### Виновники задержки маршрута наказаны

Своевременная доставка фронта горючего имеет важнейшее значение для успеха боевых операций. Вот почему нарком тов. Л. М. Каганович требует от железнодорожников ускоренного продвижения наливных маршрутов и предупреждает о строгой ответственности за их задержку и непроизводительные простои.

На днях прибывший на станцию Свердловск-сортiroвочная порожний наливной маршрут непроизводительно простоял на узле в течение 23 часов 30 минут. Как установлено расследованием, произведенным военной прокуратурой дороги, наливной маршрут был задержан в результате преступной халатности старшего помощника начальника распорядительного отдела Шихалева и дежур-

ного по Свердловскому узлу Кузнецова. За все свое дежурство они не приняли мер к отправлению маршрута, а Шихалев не интересуясь поездным положением на дороге, даже не знал о длительной задержке маршрута на станции Свердловск-сортiroвочная.

За нарушение приказов наркома о продвижении наливных маршрутов и халатное отношение к порученным обязанностям дезорганизаторы Шихалев и Кузнецов привлечены военной прокуратурой дороги к уголовной ответственности и 28 сентября осуждены Военным Трибуналом.

С. АБКИН — пом. военного прокурора дороги — капитан юстиции.

Ответственный редактор П. А. МАРКОВ.

## От Советского Информбюро

Окончание. Начало на 1 стр.

войска совместно с частями Народно-освободительной армии Югославии окружили значительные группы немецких войск в районах МИЛАНОВАЦ, КЛОКОЧЕВАЦ, ЗАЕЧАР и ведут успешные бои по их уничтожению.

На других участках фронта —

Войска Ленинградского фронта ночью форсировали пролив Вайке-Вайн и захватили плацдарм на острове Сарема (Эзель). Первыми на остров высадились части Эстонского корпуса под командованием генерал-лейтенанта Пэрна. Советские бойцы сломали сопротивление противника, отбросили немцев с прибрежной полосы и обеспечили переправу основных сил нашей пехоты, полевой и самоходной артиллерии. Уже в первые часы бою за остров уничтожено более 600 немецких солдат и офицеров. Продолжая наступление, наши войска продвинулись вглубь остро-

ва на 25 километров. Захвачены трофеи и пленные.

Наша авиация активно поддерживала десантные части на острове Сарема (Эзель). Бомбоштурмовыми ударами советские летчики подавили огонь многих артиллерийских и минометных батарей противника. Одновременно наши бомбардировщики произвели налет на немецкие транспорты в порту Курессаре. Прямыми попаданиями бомб потоплены четыре транспорты. Несколько другим судам противника, находившимся в порту Курессаре, нанесены серьезные повреждения.

Севернее и северо-западнее ру-

мынского города Арад наши войска вели наступательные бои. Наши пехотинцы, при активной поддержке артиллеристов и летчиков, прорвали оборону противника и вступили на территорию Венгрии. Развивая успех, советские войска овладели венгерским городом Дьюла. Ожесточенные бои произошли за город Мако. Немецко-венгерские части предприняли ряд контратак против наших наступающих войск. При отражении контратак уничтожено до полка пехоты и 15 немецких танков. Измотав врага, наши войска нанесли ему решительный удар и овладели городом Мако. На одном участке наши подвижные соединения окружили и ликвидировали группу противника. Уничтожено до 500 немецких солдат и офицеров. Захвачено 38 орудий, 150 автомашин с грузами и другие трофеи.

Севернее и северо-западнее ру-