

ПУТЕВКА

Орган Управления и Дорпрофсожа Свердловской жел. дороги
№ 125 (2599) Вторник, 17 октября 1944 г. Год издания 11-й
Цена 15 коп.

Новые победы Красной Армии

Войска **КАРЕЛЬСКОГО** фронта под командованием генерала армии **МЕРЕЦКОВА** прорвали сильно укрепленную оборону немцев северозападных частей Северного флота под командованием адмирала **ГОЛОВКО**, овладели городом **ПЕТСАМО (ПЕЧЕНГА)** — важной военно-морской базой и мощным опорным пунктом обороны немцев на Крайнем Севере.

В ознаменование одержанной победы войсковые соединения, корабли и части флота, наиболее отличившиеся в боях за **ПЕТСАМО (ПЕЧЕНГА)** представлены к присвоению наименования «**ПЕЧЕНГСКИХ**» и к награждению орденами.

15 октября, в 21 час, столица нашей Родины **МОСКВА** от имени Родины салютовала доблестным войскам **Карельского фронта**, кораблям и частям Северного флота, овладевшим **ПЕТСАМО**, — двадцатью артиллерийскими залпами из двухсот двадцати четырех орудий.

График—основа работы железнодорожников

График движения поездов — закон работы железнодорожного транспорта. Нарушение этого закона влечет за собой снижение участковой скорости, невыполнение нормы оборота вагона, срыв государственного плана перевозок.

Наша дорога давно отстаёт, не укладывается в заданную норму оборота вагона, не справляется с заданием по погрузке и выгрузке. И это в первую очередь потому, что на дороге систематически нарушается график движения поездов, нет четкости и слаженности в продвижении грузопотоков.

Постановлением Государственного Комитета Обороны и приказом наркома № 752 перед железнодорожниками поставлена задача — добиться ускорения оборота вагона, выполнения государственного плана перевозок. Для того, чтобы справиться с этим заданием, нужно прежде всего организовать всю поездную работу строго по расписанию, не допускать случаев нарушения этого железного закона.

Но о каком обороте подвижного состава может идти речь, если график у нас выполняется не выше 50 процентов, а на таком отделении, как Н-Тагильское, не многим больше 30 процентов.

До сего времени нет у нас настоящей борьбы за выполнение этого измерителя. Многие командиры, в первую очередь, движущие и паровозники смирились с таким позорным явлением. Срыв поезда с графика не является на дороге чрезвычайным происшествием, а считается обычным явлением, которое не вызывает никакой тревоги у руководителей отделений. Прямые виновники нарушения графика часто остаются безнаказанными.

Плохо наши службы борются за качество своей работы, за обеспечение четкого движения поездов. Взять к примеру сентябрь месяц. Только по неприятию техническими станциями за этот срок было выбито из расписания около 1300 поездов, да сотни поездов по вине паровозников. Все это привело к большому снижению участковой скорости, к завышен-

ному обороту вагона, к огромным потерям подвижного состава.

Свердловская магистраль имеет мощное техническое оснащение, ее пути выдерживают все установленные скорости, участки не лимитируют пропускной способности. Поэтому четкое, бесперебойное продвижение поездов, соблюдение графика зависит только от дисциплины самих железнодорожников, от умения руководителей правильно организовать поездную работу. Но этого как раз и нет.

Много нам портят дело, нарушают расписание движения поездов разгильдяи и бракоделы, для которых график не является законом. Так 11 октября на участке Кушва-Верхотурье машинист Пономарев, следуя с поездом, из-за невыдержки хода, опоздал на целый час. Камышловский машинист Зырянов на участке Поклевская—Камышлов выводил поезд по частям и занимал перегон 2 часа, задержав два поезда. Таких случаев очень много, без них не проходит ни один день.

Но безучастны и вагонники. По их вине только в сентябре было выбито из расписания 242 поезда. Работники вагонной службы придерживают поезда под техническим осмотром, из-за горения букс и часто из-за нарушения трудовой дисциплины. Как можно мириться с такой распущенностью, когда поезд № 1217 на станции Сарга в течение двух часов ожидал поездного вагонного мастера Лобанова, который из-за своего ротозейства отстал в Свердловске и затем догонял этот поезд. Такие примеры не единичны.

График на транспорте — непреложный закон. Борьба за 100-процентное отправление и проследование поездов по расписанию должна быть главной задачей в работе железнодорожников всех служб. Только при выполнении графика движения поездов можно обеспечить четкую работу дороги, добиться выполнения всех заданий, стоящих перед железнодорожниками в дни войны.

Предоктябрьское соревнование железнодорожников

Впереди коммунисты

В предоктябрьском социалистическом соревновании на Егоршинском узле коммунисты занимают авангардную роль. Кондукторы члены ВКП(б) тт. Петров, Иванов С. и Черемных А. подготовили весь необходимый инвентарь для работы в зимних условиях, работают без брака и выполняют производственную программу на 120 процентов. Поездные вагонные мастера-коммунисты тт. Дудин, и

Свалов, выполняют задания на 150 процентов.

Хорошо подготовил свой паровоз к зиме старший машинист комсомольского паровоза т. Мосиенко. Он первым в депо получил паспорт готовности к зиме. За 12 дней октября т. Мосиенко провел 10 тяжеловесных составов. Среди диспетчеров отделения движения лучше других работает коммунист тов. Назаров.

А. ПОПКОВ:

За досрочное выполнение плана

В первой декаде октября коллектив Тюменского склада топлива выполнил производственную программу на 182 проц. вместо 165 по социалистическому обязательству.

Первенство в соревновании заняла бригада углеподатчиков комсомолки, Беснятовой. Выполнив задание на 210 проц., она дала 273 часа экономии рабочего времени.

На 183 проц. выполнила дека-

ное задание бригада т. Пантюхина. Наибольшей производительности труда добились работницы этой бригады тт. Измайлова и Субботина.

Коллектив склада проникнут единым стремлением досрочно выполнить и перевыполнить месячную программу и дать к XXVII годовщине Октября сверхплановую выработку в фонд победы.

Д. ЩЕГЛОВ.

Сделаем все километры отличными

Подписывая полугодовой рапорт уральцев товарищу Сталину, рабочие 5-го околотка Верхотурской дистанции дали слово повысить качество содержания пути, довести его до 30 баллов и своевременно подготовиться к зиме.

Между бригадами широко развернулось соревнование, и оно дало хорошие результаты. Первое отделение, где бригадиром т. Кузнецов, еще к 1 сентября завершило плано-предупредительный ремонт. Все километры приняты по шаблону и уровню с отличной оценкой. Подготовлены к зиме все гражданские сооружения. Рабочие на весь год обеспечены овощами и картофелем.

Также хорошо подготовились и бригады тт. Шулепова и Ашихмина. Всем трем отделениям вручены социалистические паспорта готовности к зиме. Вагон-путеизмеритель дал оценку состояния пути

на околотке 22 балла, 14 километров признаны отличными.

На околотке выросли замечательные стахановцы — передовики производства. Мастерски овладев путевым делом, пришедшие из школы ФЗО молодые ремонтные рабочие тт. Смирнова, Бояркина, Токманцева ежемесячно вырабатывают по 150 проц. к норме. Образцово содержит свой километр путеобходчик тов. Еговцева. Путеобходчики тт. Логинова, Цепанова, Ложкина, Богданова, Ясыманская тщательно подготовили к зиме вверенные им участки.

Сейчас коллектив околотка взял на себя обязательство к XXVII годовщине Октября повысить производительность труда до 150 проц., сделать все километры отличными и обеспечить бесперебойную работу зимой.

КЛИНОВ — дорожный мастер.

Сэкономили 259 тонн угля

Готовясь достойно ознаменовать XXVII годовщину Великой Октябрьской социалистической революции, передовые машинисты депо Егоршино развернули соревнование за экономию топлива.

29 тонн «черного золота» сберег в сентябре старший машинист тов. Лежнин. 14 тонн сэкономил машинист т. Носков. Большой экономии топлива добились также тт. Лешюк, Опалев, Мягкий, Мосиенко, Голендухин. Всего за месяц паровозники сэкономили 259 тонн угля.

М. СМЕРНЯГИНА — начальник филиала.

Скоростная выгрузка

На станцию Реж прибыло много груза. Своевременно известив об этом клиентуру, начальник станции т. Самочернов обеспечил быструю и правильную расстановку вагонов по фронтам выгрузки и привлек для помощи клиентам железнодорожников свободных от дежурств.

73 вагона были разгружены за несколько часов. Особенно хорошо поработали на выгрузке стрелочники тт. Суслова, Клевакина и весовщик т. Буркова.

Г. ЛЕОНТЬЕВ.

Передовой слесарь

В заготовительном цехе паровозного депо Егоршино первым получил паспорт готовности к зиме слесарь Константин Захаров. Свой личный инструмент он содержит в образцовом порядке и хранит в специальном шкафу.

Накануне XXVII годовщины Октября передовой слесарь с каждым днем повышает выработку. Задание первой декады октября он выполнил на 361 процент, 11 и 12 октября, ремонтируя арматуру, он установил выдающийся рекорд, выполнив норму на 665 процентов.

П. ВОЛОДИН.

От Советского Информбюро

Оперативная сводка за 16 октября

В течение 16 октября западнее и юго-западнее города **РИГИ** наши войска вели наступательные бои, в ходе которых заняли населенные пункты **БАРКАЛЬКРОГС, ВИКУЛИ, ПИНЫТИ, ПЛУДИ, АННАСМУЙЖА, ЛАПАСА, АДЕНИ, МАЗЦЕНА, СУДМАЛКАЛНС, ДАЛБЕ, ГАЙСАРАГИ, ТИШИ, ВОЛГУНТЕ** и железнодорожные станции **ЛИЕЛУПЕ, АВОТИ, ДАЛБЕ.**

В Северной Трансильвании наши войска, действуя совместно с румынскими войсками, с боями заняли более ста населенных пунктов, в том числе город и железнодорожную станцию **БОРША**, крупные населенные пункты **МОЙСЧИУ, ФЕЛШО-ВИШШО, ФЕЛШО-СЭЛИШТЕ, СЕЧЕЛУ, РОМУЛИ, ТЭЛЧ, СУПЛАЙ, ТЭКЕШ, ОЛАЛАПОШ, ЛЭПУШУЛ-УНГУРАШ, ВИМА, РОГНА, ШИМИШНА, ГЫРБОУ, КЕКИШ, БРЕБЬ, СТЫНА, ЧЕМЕРЛЕ, БУЧУМЬ, БОГДАНА** и железнодорожные станции **МОЙС-**

ЧИУ, ФЕЛШО-ВИШШО, ОЛШО-ВИШШО, КЭЦКЭУ, ГЫЛГЕУ, ИЛАНДА-МАРЕ, ГЭРБЭУ, АГИРЕШ, СТЫНА.

Наши войска, действуя совместно с частями Народно-Освободительной армии Югославии, завязали бои за столицу Югославии город **БЕЛГРАД**. В предместьях **БЕЛГРАДА** наши войска взяли в плен 1500 немецких солдат и офицеров.

Болгарские войска, действуя против немцев, совместно с войсками Народно-Освободительной ар-

мии Югославии и с нашими войсками, с боями заняли на территории Югославии город и железнодорожный узел **НИШ**, город **ЛЕСКОВАЦ** и крупные населенные пункты **ЛЕБАНЕ, БРАНЬЕ, ГРДОЛИЦА.**

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

За 15 октября наши войска на всех фронтах подбили и уничтожили 93 немецких танка. В воздушных боях и огнем зенитной артиллерии сбито 57 самолетов противника.

МАССОВЫЙ НАЛЕТ НАШЕЙ АВИАЦИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ УЗЕЛ ИНСТЕРБУРГ

В ночь на 16 октября наша авиация дальнего действия произвела массовый налет на железнодорожный узел **Инстербург** (в Восточной Пруссии). В результате бомбардировки на территории железнодорожного узла возникли пожары. Горели вагоны и платфор-

мы с военными грузами противника. Прямым попаданием бомб взорваны стоявшие на пути три немецких воинских эшелона.

Несколько сильных взрывов отмечено также в районе аэродрома.

(Окончание на 2 стр.)

Движенцы и грузовые работники, держите свое слово— выполняйте и перевыполняйте государственный план погрузки!

На Свердловском отделении смирились с предельческой практикой

На Свердловском отделении систематически не выполняется государственный план погрузки и выгрузки. Начальник отделения тов. Попов, его заместитель по грузовой работе тов. Новиков до сих пор не поняли, какая ответственность возлагается на них страной и фронтом.

Несмотря на то, что в первой декаде октября наличие местного груза на отделении было на 40 процентов более нормы, план выгрузки выполнен только на 87 процентов и, при вполне достаточном количестве порожняка, на 27 процентов невыполнен план погрузки.

Позорно провалена погрузка важнейших грузов, по железной руде план выполнен только на 30 процентов, по черным металлам — на 58, цветной руде — на 25, огнеупорам — на 50, и черному сырью — на 60 процентов.

Погрузка асбеста к общему плану на отделении составляет всего 2 процента, однако, несмотря на специальные задания НКПС и членов правительства, план этот выполняется только наполовину.

Все это получается потому, что грузовой работой на отделении, по существу, никто не занимается. Целиком и полностью доверена она старшему диспетчеру Буркову и его заместителю Бедрецкому, которые составляют и докладывают управлению дороги заниженные суточные планы погрузки. Например, по таким грузам, как флюсы и асбест отделение ежемесячно намечает погрузку на 50—70 процентов ниже плана, ссылаясь на недостаток порожняка. Руководители отделения тт. Попов и Новиков не только не проверяют этих планов, но даже не знают, что докладывает старший диспетчер управлению дороги.

Характерно, что и эти заниженные планы не выполняются, они даже не доводятся до сведения

начальников станций и дежурного аппарата. Если вызвать их, примерно, в 18—19 часов ни один из них не скажет, какое задание по погрузке и выгрузке имеют они на следующие сутки.

Исключительно безответственное, негосударственное отношение к плану и его претворению в жизнь является на Свердловском отделении одной из основных причин систематического срыва погрузки. Чем можно объяснить такой факт, когда Ревдинский и Верх-Исетский заводы срывают выпуск заказов из-за неподвоза, флюсов со станции Билимбай? Чем объяснить срыв погрузки торфа, перевозка которого несколько не зависит от наличия порожняка, так как осуществляется вертушкой, курсирующей между станциями Шувакиш и Свердловск-пассажирская?

Напрасно руководители отделения пытаются все свалить на недостаток порожняка и паровозов. Проверка показала, что на Шарташе, например, десятки вагонов простаивают по 24—48 часов после выгрузки. Сборка вагонов с фронтов выгрузки не организована, задание на формирование порожних составов на станции дежурному аппарату не дается.

Исключительно плохо на отделении развозится местный груз. В первой половине суток развозится всего лишь 20—30 процентов к суточному плану. Старший диспетчер отделения Бурков не занимается этим совершенно, а заместитель начальника отделения по грузовой работе Новиков занял примиренческую позицию и не разоблачает виновников срыва погрузки и выгрузки.

Пора покончить с предельческой практикой в грузовой работе на Свердловском отделении и обеспечить безусловное выполнение плана погрузки и выгрузки, как этого требует в своем приказе № 813 нарком тов. Л. М. Каганович.

С. ЖУРАВЛЕВ — начальник отдела породовой погрузки.

Как в Н-Тагиле „руководят“ погрузкой

За 15 дней октября план погрузки цветной руды станция Сан-Дonato выполнила всего лишь на 30 процентов. Основная причина срыва погрузки — необеспеченность порожняком.

— Плохо развозим и выгружаем мы местный груз, — говорит зам. начальника отделения по грузовой работе т. Копылов.

Это, конечно, верно. Ежедневно срывая выгрузку, отделение омертвляет сотни единиц подвижного состава и не обеспечивает клиентуру порожняком. Но не менее существенной причиной является общая запущенность руководства грузовой работой.

Дошло до того, что т. Копылов даже не планирует погрузку, переложив эту работу на зам. начальника по вагонораспределению т. Фурманова. Последний же строит не планы, а какую то «филькину грамоту», которой давно уже перестали верить командиры станций и клиентура.

11 октября Фурманов сообщил начальнику станции Сан-Дonato т. Лобок, что к 12 часам сюда будет подано 40 вагонов под погрузку. Станция предупредила начальника транспортного цеха т. Мушкина, который подготовил рабочих, задержав всю дневную смену, но порожняк не прибыл, и погрузка была сорвана. Такие факты имели место также 8 и 9 октября.

12 октября на станцию прибыло в 9 часов утра 38 угольных вагонов. Дежурный по станции запросил дежурного по отделению тов. Балакина: — подан ли этот порожняк под погрузку или он следует для сдачи по регулировке.

— Никаких сведений об этом порожняке я не имею, — ответил Балакин.

Копылова в отделении не оказалось. Фурманов тоже ничего не знал об этом порожняке. Наконец, выяснилось, что вагоны следуют для сдачи по регулировке, но так как не оказалось электровоза, то отделение решило загрузить его рудой в Сан-Дonato. Пока извещали об этом рудник, пока прибыл оттуда паровоз, прошло 2 часа. Состав был загружен с большим опозданием.

Характерен и такой пример. Двое суток с 8 по 10 октября на станции простояла порожняя кольцовка № 1017, поданная под погрузку. В ней оказалось 14 больших вагонов в семи местах, а в локомотиве для отцепки неисправных вагонов отделение категорически отказало.

Сан-Дonato не исключение. Бесплановость и неразбериха, процветающие в аппарате Н-Тагильского отделения, тормозят подьем грузовой работы.

А. ЧЕРЕДНИЧЕНКО — инженер службы движения.

Премии за выполнение заданий по сдаче порожняка

За выполнение регулировочного задания по сдаче порожняка из под своей выгрузки на Томскую дорогу, приказом начальника дороги генерал-директора тяги 2 ранга т. Филиппова, установлены на период до 1 января 1945 года, денежные премии в размере месячного оклада начальникам Тагильского и Свердловского отделений движения и их первым заместителям, старшим диспетчерам этих отделений и их заместителям,

начальникам и первым заместителям начальников станций Свердловск-сортировочная, Свердловск-пассажирская, Шарташ, Смьчка, Вагонозавод.

Из работников управления дороги за выполнение регулировочного задания будут премироваться начальник службы движения, начальник распорядительного отдела и их первые заместители.

От Советского Информбюро

(Окончание. Начало на 1 стр.).

Западнее города Риги наши войска вели наступательные бои. Очищено от немцев несколько сильно укрепленных населенных пунктов, расположенных на южном берегу озера Бабитэс-Эзерс. Советские части захватили у противника два танка, 10 орудий, 40 пулеметов, 220 автомашин, три склада боеприпасов, склад авиационных моторов и железнодорожный эшелон с военными грузами. Захвачено также 15 исправных катеров. Юго-западнее Риги наши части, преодолевая инженерно-минные

заграждения противника и отражая его контратаки, продвинулись вперед до 20 километров. Все попытки немцев закрепиться на промежуточных рубежах закончились неудачей. Наши подразделения проникают в тыл немцев и смело атакуют их. За день боев уничтожено до 1500 солдат и офицеров противника.

Советская авиация бомбардировала боевые порядки немцев. Летчики Н-ской авиачасти совершили налет на железнодорожную станцию Сложя. В результате бомбардировки на этой станции разбит

эшелон с грузами и сожжены 16 автомашин противника.

В Северной Трансильвании наши войска продолжали наступление. Севернее города Бистрица ожесточенные бои произошли за ущелье Сечелу. Немецкие горнострелковые части укрепились на очень выгодных позициях. Гористая местность чрезвычайно затрудняла наступательные действия советских частей. Отдельные горы в этом районе достигают высоты 2 тысяч метров. Обходным движением наши автоматчики лесами вышли в тыл врага и внезапно обрушили на него огонь.

Советские бойцы преодолели перевал и выбили немецко-венгерские войска из населенного пункта Сечелу. Таким образом, важная шоссевая дорога Сальва-Сечелу была очищена от противника. Развивая успех, наши войска овладели городом Борша. Занято также более 100 других населенных пунктов, в том числе железнодорожная станция Олно-Вишпо, находящаяся в 20 километрах от границы Чехословакии с Северной Трансильванией.

Авиация Краснознаменного Балтийского флота потопила три транспорта и три быстроходных десантных баржи противника.

Помощь семьям фронтовиков

Повседневную заботу о семьях фронтовиков проявляет коллектив вагонного участка Свердловск-сортировочная.

Готовясь к зиме, работники участка капитально отремонтировали семьям красноармейцев 17 квартир, вывезли 167 кубометров дров, выделили 5 тонн картофеля и 2 тонны моркови. В мастерской вагонного участка отремонтировано 50 пар обуви. Четырем семьям предоставлены новые квартиры.

За последнее время семьи военнослужащих получили 150 бровок на верхнюю одежду, многим из них оказана денежная помощь. На днях нуждающимся будет выдано 50 пар валенок.

Активное участие в воскресниках по оказанию помощи семьям военнослужащих принимают всегда коммунисты и комсомольцы тт. Аникаева, Мазурова, Мягкова, Петров, Губанова, Исаков.

Ф. ЖЕЛЕЗНОВ — секретарь парторганизации.

Топливо для семей военнослужащих

Руководители предприятий и профсоюзные организации Камышловского узла повседневно оказывают помощь семьям фронтовиков в подготовке к зиме. Все семьи героических защитников родины обеспечены топливом. Женам военнослужащих тт. Елисейевой, Роголевой, Ереминой, Герасимовой и другим хозяйственники помогли вывезти дрова.

Произведен ремонт квартиры семьи Фронтовика т. Прокушева. В квартире т. Залецкой отремонтирована печь и в квартире т. Орлановой перестлан пол. Семьям фронтовиков выдано 11 пар валенок, 14 пальто и 5 меховых воротников.

МОЩЕННИКОВ — зам. председателя райпрофсома.

Гастроли оперного театра в Н-Тагиле

В клубе железнодорожного узла Н-Тагил имени Горького успешно проходят гастроли Свердловского государственного театра оперы и балета им. Луначарского. В репертуаре гастролей оперы «Кармен», «Риголетто», «Травиата», «Севильский цирюльник», «Паяцы» и балетный дивертисмент. Спектакли идут в полном оформлении в сопровождении хора и оркестра.

На всесоюзные соревнования

6—11 ноября в Тбилиси состоятся всесоюзные соревнования железнодорожников — легкоатлетов. Будет разыгран кубок НКПС и центральных комитетов союзов железнодорожников. На соревнованиях честь дорог Востока и Дальнего Востока поручено защищать команде Свердловской дороги в составе тт. Смирных, Тренихиной, Лезиной, Меерсона, Богова и других.

Ответственный редактор
П. А. МАРКОВ.