

ПУТЕВКА

Орган Управления и Дорпрофсожа Свердловской жел. дороги

Выходят по вторникам, четвергам и субботам

№ 126 (2600) Четверг, 19 октября 1944 г. Год издания 11-й

Цена 15 коп.

Новые победы Красной Армии

Войска 4-го УКРАИНСКОГО фронта, под командованием генерал-полковника ПЕТРОВА, продолжая наступление, преодолели КАРПАТСКИЙ ХРЕБЕТ и, овладев перевалами — ЛУПКОВСКИМ, РУССКИМ, УЖОКСКИМ, БЕРЕЦКИМ, ВЫШКОВСКИМ, ЯБЛОНОВСКИМ, ТАТАРСКИМ, продвинулись в глубь территории Чехословакии от 20 до 50 километров на фронте протяжением 275 километров.

В ходе наступления войска фронта овладели городами Чехословакии КЕРЕШМЭЗЕ (ЯСИНА), РАХОВ и крупными населенными пунктами ЧЕРТИЖНЕ, ВЕЛЬКА ПОЛЯНА, РУСКЕ, ЛЬЮТА, УЖОК, НИЖНИ ВЕРЕЦКИ, ЗАЛОМИСКА, ПИЛИПЕЦ, ГОЛЯТИН, ТОРУНА, НАД БОЧКО и в Северной Трансильвании заняли город СИГЕТ.

В ознаменование одержанной победы соединения и части, наиболее отличившиеся в боях за преодоление КАРПАТ, представлены к присвоению наименования «КАРПАТСКИХ» и к награждению орденами.

18 октября, в 22 часа, столица нашей Родины МОСКВА от имени Родины салютовала доблестным войскам 4-го Украинского фронта, преодолевшим КАРПАТЫ, — двадцатью артиллерийскими залпами из двухсот двадцати четырех орудий.

Мобилизовать все резервы для под'ема погрузки

С огромным политическим подъемом готовится советский народ к встрече XXVII годовщины Великой Октябрьской социалистической революции. В ответ на замечательные победы Красной Армии все больше и больше ширится все народное движение за досрочное выполнение и перевыполнение производственных программ, за еще большую помощь фронту в ускорении окончательной победы над ненавистным врагом.

Работа промышленности во многом зависит от того, насколько своевременно доставляется предприятиям сырье и топливо. Это значит, что каждая станция, отделение, дорога должны работать в эти дни с исключительным напряжением, выполняя и перевыполняя планы погрузки и грузоперевозок.

За прошедшие 17 дней октября наша дорога ухудшила показатели в погрузке важнейших грузов. По вине железнодорожников металлургические заводы недополучили сотни вагонов железной и цветной руды, угля, леса, флюсов и огнеупоров, что породило на ряде предприятий серьезные затруднения. Своим приказом № 813 нарком тов. Л. М. Каганович обязал командиров дороги укрепить государственную дисциплину, ликвидировать предельческую практику в работе отделений и добиться безусловного выполнения планов погрузки, выгрузки и регулировочных заданий. Однако еще многие руководители не сделали для себя выводов из сурового предупреждения наркома.

Не выкорчевана предельщина в грузовой работе на Свердловском отделении. Старший диспетчер Бурков и его заместитель Бедрицкий ежедневно дают станциям заниженные планы погрузки, а начальник отделения т. Попов и его заместитель по грузовой работе т. Новиков, отдав им на откуп руководство погрузкой, не проверяют их, не контролируют выполнение заданий дороги. Не удив-

ительно поэтому, что отделение зорно проваливает погрузку руды, металла и других важнейших грузов. Исключительная запущенность в планировании погрузки царит на Н-Тагильском отделении. Заместитель начальника отделения по грузовой работе т. Копылов переложил это важнейшее дело на второстепенных лиц. Здесь стремятся как можно больше насытить вагонами под'ездные пути предприятий, не заботясь о своевременном выводе порожняка, что ежедневно приводит не только к срыву погрузки на отделении, но, также и регулировочного задания по сдаче угольного порожняка для Надеждинского отделения.

Октябрь — первый месяц IV квартала решающего успеха хозяйственного года на каждом предприятии. Долг железнодорожников — напрячь все силы, мобилизовать все резервы для под'ема погрузки, чтобы с избытком снабдить промышленность сырьем и топливом.

Резервы погрузки заложены в ускорении оборота вагонов. Только за счет улучшения развоза местного груза и выгрузки дорога может увеличить погрузку на сотни вагонов ежедневно. Еще большие возможности скрыты в правильном планировании погрузки и распределении порожняка, в лучшем использовании внутридорожных колец и вертушек. Нужно только, чтобы командиры и стахановцы отделений и станций извлекли эти резервы и пустили их в ход.

Дело чести движущих и грузовых работников проявить максимум инициативы, энергии и настойчивости в борьбе за под'ем погрузки и с честью, выполнять свои обязательства в предоктябрьском соревновании. Выполнение и перевыполнение государственного плана погрузки будет лучшим подарком матери Родине и нашей героической Красной Армии к XXVII годовщине Октября.

Встретим XXVII годовщину Октября производственными подарками Родине!

Слаженная работа

Дежурный по Камышловскому отделению т. Зыков в дежурство 17 октября мобилизовал коллектив своей смены на перевыполнение норм поездного обмена.

Работая слаженно и оперативно, диспетчер Поклевского участка т. Драничников, паровозный диспетчер т. Куракин, дежурный по станции Поклевская т. Пиекули и дежурный по депо т. Захаров сдали на Тюменское отделение 4 поезда сверх задания, приняв в то же время 4 сверхплановых поезда.

Диспетчер т. Щиначев перевыполнил в это дежурство задание по развозу местного груза на 67 вагонов.

П. МАКЕЕВ — старший помощник начальника распорядительного отдела.

Трудовой под'ем

Новыми успехами отмечают каждый день предоктябрьского соревнования составительские бригады станции Смычка.

На днях лучший составитель дороги т. Соседков сформировал 4 поезда сверх задания. На 237 вагонов перевыполнила норму по роспуску составов фронтовая бригада горочников т. Спирина и сформировала 4 красновских поезда. На 20 минут против нормы сократил простой локомотивов дежурный по станции т. Бурилов.

Смена маневрового диспетчера т. Шатунова за одно дежурство снизила рабочий парк на 130 вагонов, на 351 вагон превысила задание по роспуску составов с горки и сформировала 5 красновских поездов.

Л. МОРОЗОВА.



Герой Советского Союза **МАКСИМ АНДРЕЕВИЧ ЧИСТЯКОВ**, работавший до войны столяром на Егоршинском участке Дорстроя. Фото Каплан.

Сверх плана

Выполняя свои предоктябрьские обязательства, коллектив Надеждинского вагонного участка (начальник т. Боровских) успешно справляется с планом ремонта вагонов. За 18 дней октября вагонники выпустили сверх задания 4 вагона из капитального и среднего ремонта, 30 вагонов из годового осмотра и на 50 процентов снизили остаток больных вагонов в текущем ремонте. Образцы трудового энтузиазма показывают слесарь т. Мефтохузинов, осмотрщик-автоматчик т. Симонов и слесарь-автоматчик т. Трошев.

З. ГАЗДОВСКИЙ — зам. начальника вагонного отдела.

От Советского Информбюро

Оперативная сводка за 18 октября

В течение 18 октября северо-западнее города ИЕЛГАВА (МИТАВА) наши войска вели наступательные бои, в ходе которых форсировали реку ЛИЕЛУПЕ и овладели населенными пунктами ПИКСТНИЕКИ, ТЕМЕРИ, БРАНЬТЮЦИЕМС, НАЙГУЦИЭМС, ВАЛГУНТЭЦИЭМС, ГАЙЛИШИ, МЕЖАМУИЖА, ВЕГАЙНИ и железнодорожными станциями ТЕМИРИ, ЛИВБЕРЗЕ, БУДАС.

Войска 4-го УКРАИНСКОГО фронта, продолжая наступление, преодолели КАРПАТСКИЙ ХРЕБЕТ и, овладев перевалами — ЛУПКОВСКИМ, РУССКИМ, УЖОКСКИМ, БЕРЕЦКИМ, ВЫШКОВСКИМ, ЯБЛОНОВСКИМ, ТАТАРСКИМ, продвинулись в глубь территории Чехословакии от 20 до 50 километров на фронте протяжением в 275 километров. В ходе наступления войска фронта овладели городами Чехословакии КЕРЕШМЭЗЕ (ЯСИНА), РАХОВ и крупными населенными пунктами ЧЕРТИЖНЕ, ВЕЛЬКА ПОЛЯНА, РУСКЕ, ЛЬЮТА, УЖОК, НИЖНИ ВЕРЕЦКИ, ЗАЛОМИСКА, ПИЛИПЕЦ, ГОЛЯТИН, ТОРУНА, НАД БОЧКО и в Северной Трансильвании заняли город СИГЕТ.

В Северной Трансильвании наши войска, действуя совместно с румынскими войсками, овладели городом и железнодорожным узлом ВАЛЕА-ЛУИ-МИХАЙ, городом и железнодорожной станцией СИМЛЕУЛ-СИЛЬВАНИЕЙ, а также с боями заняли более 50 других населенных пунктов, в том числе крупные населенные пункты ОКНА-ШУГАТАГ, БУДЕШТИ, КРЕЧЭШТИ, ДУМБРАВИЦА, ХИДЯГА, БЫРЗЗУЛ-ДЕ-СУС, УРМЕНИШ, МИРЕШУЛ-МАРЕ, ОДОРХЕЙ-СОМЕШ, СЭЛЭТИГ, КИЛИОАРА, БОИЩА, НУШФАЛЭУ, ГАЛОС-ПЕТРЕ, ШИМИАН и железнодорожные станции ОКНА-ШУГАТАГ, ХИДЯГА, ФЕРСИГ, МИРЕШУЛ-МАРЕ, БЕНЕСАТ, СИЛИНДРУ.

Наши войска, действуя совместно с частями Народно-Освободительной армии Югославии, продолжали вести бои по очищению от противника города БЕЛГРАД. Юго-восточнее города БЕЛГРАДА наши войска окружили значительную группу немецких частей и вели успешные бои по их уничтожению.

Болгарские войска, действуя против немцев совместно с частями Народно-Освободительной армии

Югославии и с нашими войсками, с боями заняли крупные населенные пункты БЛАЦЕ, КУРШУМЛЕ. На других участках фронта — поиски разведчиков и бои местного значения.

За 17 октября наши войска на всех фронтах подбили и уничтожили 58 немецких танков. В воздушных боях и огнем зенитной артиллерии сбито 69 самолетов противника.

НАЛЕТ НАШЕЙ АВИАЦИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ УЗЕЛ ГОЛЬДАП (В ВОСТОЧНОЙ ПРУССИИ)

В ночь на 18 октября наша авиация дальнего действия произвела налет на железнодорожный узел Гольдап (в Восточной Пруссии).

Во время налета на железнодорожном узле находилось большое число немецких воинских эшелонов. В результате бомбардировки возникли пожары, особенно крупные в юго-западной части узла. Горели вагоны, платформы и цистерны с горючим. Очень сильный взрыв, наши летчики наблюдали в северо-восточной части железнодорожного узла.

(Окончание на 2 стр.)

Больше сырья и топлива заводам Урала!

Дорогу угольным маршрутам

Создать зимние запасы топлива промышленным предприятиям — важнейшая задача железнодорожников. Между тем на нашей дороге все еще нет должного внимания к погрузке угля.

За 17 дней октября план погрузки угля по Богословску выполнен на 87 и в Егоршино — на 90 процентов. Вследствие того, что Надеждинское и Егоршинское отделения не обеспечили основные копи порожняком, промышленные предприятия недополучили сотни вагонов топлива.

Еще хуже положение с продвижением угольных маршрутов. Повчера в 16 часов 35 мин. из Вая был отправлен маршрут с дровами для коксохимзавода. Прошло более 20 часов, а он все еще не прибыл даже в Тюмень.

Почти сутки продвигался от Тюмени до Поклевской двоярный угольный маршрут для Коксохимзавода и Губахи. 16 октября в 23 часа 25 мин. в Поклевскую пришла другая угольная маршрутка и уже в 12 часов он не был отправлен со станции. Норма стоки маршрутов на распорядительской станции составляет 30 минут, в Поклевской он простоял почти две суток.

Подолгу простаивают маршруты богословским углем на Н-Тагильском отделении. Вчера один маршрут простоял на станции Сан-Донато 9 часов в ожидании отправления. 8 часов держала другой маршрут станция Смычка.

Вина за задержку угольных маршрутов лежит на командирах отделений паровозных и движущих. Они не обеспечивают своевременно кольцовки паровозами, держивают их на подходах к узлам, не борются за ускорение их загрузки. Нужно самым решительным образом покончить с безответственным отношением к погрузке перевозкам угля. Угольные маршруты должны продвигаться без задержек, строго по графику.

В. ЦИРКОВ — нач. оперативной части угольно-рудного отдела.

НЕИСПОЛЬЗОВАННЫЕ РЕЗЕРВЫ

Накануне зимы Н-Тагильское отделение обязано за счет увеличения интенсивности грузовой и погрузочной работы, создать устойчивые зимние запасы сырья и топлива на обслуживаемых им заводах черной металлургии и обеспечить своевременный вывоз готовой продукции.

С этими задачами отделение справляется очень плохо. Предприятия все время испытывают острую нужду в сырье, хотя оно и завозится из ближних окрестностей Н-Тагила. За предельскую практику, за развал работы и срыв выполнения заданий НКПС по обороту вагонов нарком тов. Л.М. Каганович недавно снял с работы начальника отделения Тышкова. Но этот урок ничему не научил тагильчан. Они продолжают работать по-старому. На отделении «тишь и гладь», как будто нет здесь ни партийных, ни профсоюзных организаций.

Зеленую, безинициативно, беспланомерно работает диспетчерский аппарат отделения. Здесь даже речи не заходит о передовых методах командования, в графиках диспетчеров не увидишь красного флажка — знака соглашения на одну поездку, не заключаются соглашения и с соседними диспетчерами.

Вот типичное дежурство смены т. Балакина с 20 часов 10 октября. Обстановка на отделении ничем не отличалась от предыдущих дней. Станция Сан-Донато сверх нормы переполнена вагонами, что вызвало задержку поездов.

Молодой диспетчер т. Пономарев взялся за расшивку станции. Но так как никто ему не подсказал, то Пономарев, освободив Сан-Донато, перенасытил составами Смычку, и к утру со стороны Свердловска и Алапаевска на подходах к узлу вереницей выстроились поезда с грузами для тагильских заводов.

Вместе с подачей грузов на заводы необходимо было обеспечить уборку составов с подъездных путей, освобождая место прибывающему местному грузу. Но так как этого не было сделано, мест-

ный груз остался на чодходах к фронтам выгрузки, а на ряде предприятий нечего было разгружать.

Не выполняла смена и регулировочного задания.

— Давайте порожняк для Богословска и Кузбасса! — требует зам. начальника службы движения т. Шахлович.

— Нет порожняка, — отвечает ему зам. начальника отделения т. Масленников.

На деле порожняк на отделении всегда имеется в избытке, но его во время не выводят с предприятий. 12 октября дежурный по отделению Поярков получил записку от диспетчера транспортного цеха Коксохимзавода т. Волкова с требованием уборки сразу четырех порожних кольцевых маршрутов. 13 октября начальник транспортного цеха Зильберов записью № 146 потребовал немедленного освобождения подъездных путей от вагонов. Чтобы создать возможность для пропуска грузов на завод, пришлось порожние кольцевые маршруты со станции Восточно-сортiroвочная осадить обратно на пути завода.

На отделении предусмотрено обращение около 10 рудных вертушек для снабжения предприятий сырьем, а работала за последнее время всего лишь одна, остальные были расформированы. Такая же участь постигла и 12 богословских кольцевых маршру-

тов. Все это руководители отделений объясняли нехваткой порожняка. Но стоило руководству дороги обязать начальника отделения восстановить рудные вертушки, так порожняк нашелся. За одну ночь 13 октября смена Балакина сформировала 5 вертушек из 150 угольных вагонов.

Главное чего не хватает тагильчанам это системы в руководстве работой узла. Резервы же для улучшения работы здесь чрезвычайно велики. Следует прежде всего внедрить передовые методы диспетчерского командования и, в частности, на Алапаевском участке возродить оправдавший себя в свое время метод т. Скобелева в увеличении приема и сдачи поездов. Для каждого предприятия необходимо установить обменную норму вагонов, обеспечивая равномерность подачи и уборки, по-давать груз заводам в соответствии с их выгрузочными способностями, не затоваривая пути неходовым грузом, что значительно увеличит маневренность в грузовых операциях.

Для сохранения работоспособности станции Смычка и предупреждения задержек поездов на подходах вполне можно использовать для отстоя неходовых грузов, а также для подформирования выводимых с предприятий вагонов пути станции Сан-Донато.

Н. ЕРЕМИН.

По вине нерадивых клиентов

Свыше 6900 вагонов погрузки потеряла в сентябре наша дорога вследствие завышенного простоя подвижного состава только на 60 крупных предприятиях. В октябре положение не улучшилось. Особенно подолгу задерживает клиентура кольцевые маршруты с углем под выгрузкой.

На заводе, где начальником транспортного цеха т. Автоноев, угольные кольцовки простаивают втрое больше нормы. В свое время бригада под руководством академика Образцова разработала единый технологический процесс работы этого предприятия со стан-

цией. Но от единой технологии давно уже не осталось и следа. График движения передач не выполняется, что приводит к задержкам подачи вагонов к фронтам выгрузки и к большим остаткам неразгруженных вагонов. Руководство завода не уделяет внимания транспортному цеху. Цех некомплектован кадрами, не видно подготовки хозяйства к зиме.

На заводе, где начальником транспортного цеха т. Лоснович, в ночное время совершенно прекращаются грузовые операции. В результате этого, а также и других неполадок, простой вагонов завышен до 360 процентов. Плохо борются также за сокращение простоя вагонов начальники транспортных цехов тт. Щеголь, Дятлов, Иванов, Козлов и другие.

Заместители начальников отделений движения по грузовой работе не воздействуют на неисправную клиентуру. Исключительно завышен простой вагонов на предприятиях, обслуживаемых Надеждинским отделением. Но зам. начальника отделения т. Титов в сентябре передал прокурору лишь одно дело на злостного нарушителя государственной дисциплины. Передала по несколько дел на виновников задержки вагонов командиры Свердловского и Н-Тагильского отделений. Но возбудив дела, они не довели их до конца, и виновники безобразного использования вагонов остались безнаказанными.

Г. РАДАВСКИЙ — нач. отдела подъездных путей.

Всемерно развивать индивидуальное жилищное строительство

Огромные средства отпускает ежегодно государство на улучшение жилищно-бытовых условий трудящихся, в том числе на индивидуальное жилищное строительство.

В этом году Свердловской дороге было ассигновано на эти цели 250 тысяч рублей. Однако распределение и освоение этих средств проходит на дороге неудовлетворительно. Особенно слабо размещаются средства на Надеждинском и Свердловском отделениях, где этому вопросу со стороны хозяйственных и профсоюзных организаций не было уделено достаточного внимания. Многие железнодорожники не знают льгот и условий для индивидуальных застройщиков.

Для улучшения на дороге индивидуального жилищного строительства и оказания железнодорожникам всемерной помощи в этом деле приказом руководства дороги предложено всем начальникам жилищно-ремонтных контор совместно с райкомами союза распределить ассигнованные средства среди лучших производственников — стахановцев, инвалидов Отечественной войны и семей военнослужащих. Начальникам хозяйственных единиц предложено оказывать индивидуальным застройщикам всемерную помощь строительными материалами, метизами и предоставлять для перевозки стройматериалов транспортные средства.

Хозяйственникам разрешено также производить рубку срубов для индивидуальных застройщиков, используя для этого лесоматериал собственных заготовок, отпускаемая застройщикам по себестоимости.

Начальнику отдела материально-технического снабжения предложено выделить целевым назначением через жилищно-ремонтные конторы кирпич, известь и другие стройматериалы.

Письма в редакцию

Школы без топлива

Учителя и технические работники школ Камышловского узла своими силами заготовили, завезли и выгрузили на станции дрова. Но вот доставить топливо к зданиям школ никто не помогает. Обращения за помощью к руководителям хозяйств оказались безуспешными. Узловой партком, возглавляемый т. Рассошным и райкомом союза во главе с т. Пушкаревым два раза выносили решения о проведении дня помощи школам в вывозке дров, но эти решения так и остались на бумаге.

Началось похолодание. Задержка с вывозкой дров грозит срывом учебных занятий.

М. ЧЕПУРИНА — зав. школой № 60.

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

От Советского Информбюро

(Окончание. Начало на 1 стр.)

Войска 4-го Украинского фронта, развивая наступление, преодолели Карпатские горы и вышли на территорию Чехословакии. В июне Яблонецкого перевала отивник, опираясь на долговременные укрепления, оказывал яростное сопротивление. Немцы сосредоточили на склонах гор большое количество огневых средств. Все дороги и ущелья были заминированы и завалены. Наши штурмовые отряды, действуя совместно с саперами, преодолели укрепления в предполье вражеской обороны. Затем вступили в бой наши главные силы. Мощными ударами с фронта и флангов советские части прорвали оборону отивника. Штурмом занял чехо-

словацкий город и железнодорожная станция, Керешмэзе (Ясина). Продолжая наступление на юго-запад, наши войска вошли в соприкосновение с только что прибывшими горно-стрелковыми частями противника. Немцы опирались на мощные узлы, обороняющие проход в долину реки Тиссы. Наши части совершили смелый обходный маневр через горы. Они преодолели горный хребет Свиндовец. Обошли гору Ближнице и вышли к реке Тисса. Обойдя с тыла опорные пункты немцев, советские части стремительным ударом овладели чехословацким городом Рахов. За последние три дня боев уничтожено несколько тысяч гитлеровцев. Только в одном районе

захвачено у немцев 34 орудия, более 200 пулеметов, 9 складов с боеприпасами и разным военным имуществом. Взято более 500 пленных.

Население Чехословакии с большой радостью и исключительным приветливо встречает наши войска. Жители заявляют, что они уже давно ждали прихода Красной Армии. Проходящим нашим бойцам крестьяне выносят ведра с молоком, фрукты и вино. Жители сел и городов заявляют: — чехословацкий народ никогда не забудет, что бойцы Красной Армии освободили его от немецко-фашистского рабства. Красная Армия, — говорят они, — вернула нам свободу, радость и счастье.