

30 ДНЕЙ ОСТАЛОСЬ ДО ПОДПИСАНИЯ НОВОГОДНЕГО ОТЧЕТА ТОВАРИЩУ СТАЛИНУ!

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

ПУТЕВКА

Орган Управления и Дорпрофсеза Свердловской жел. дороги
Выходит по вторникам, четвергам и субботам

№ 145 (2618) | Суббота, 2 декабря 1944 г. | Год издания 12-й | Цена 15 коп.

ПРИКАЗ

Верховного Главнокомандующего
командующему войсками 2-го украинского фронта

Маршалу Советского Союза
МАЛИНОВСКОМУ

начальнику штаба фронта

Генерал-полковнику ЗАХАРОВУ

Войска 2-го УКРАИНСКОГО фронта, продолжая наступление, сегодня, 30 ноября, овладели окружными центрами Венгрии — городами ЭГЕР и СИКСО — крупными узлами коммуникаций и важными опорными пунктами обороны противника.

В боях за овладение городами ЭГЕР и СИКСО отличились войска генерал-лейтенанта ЖМАЧЕНКО, генерал-полковника ТРОФИМЕНКО, генерал-лейтенанта МАНАГАРОВА, генерал-майора ОСТАШЕНКО, генерал-майора МЕРКУЛОВА, генерал-майора УМАНСКОГО, генерал-майора ОГОРОДОВА, генерал-майора КОНЕВА, генерал-майора ЕСИНА, генерал-майора ТИМОШКОВА, полковника БОЧКОВА; артиллеристы генерал-майора артиллерии ЗЫКОВА, генерал-майора артиллерии КОРЕЦКОГО, полковника САГАЧА, танкисты генерал-полковника танковых войск КУРКИНА, летчики генерал-полковника авиации ГОРЮНОВА, саперы генерал-майора инженерных войск ПЕТРОВА, генерал-майора инженерных войск ТУПИЧЕВА, связисты полковника ГОРЕЛКИНА, полковника МАКАРЕНКО, полковника государственной безопасности КАРПОВА.

В ознаменование одержанной победы соединения и части, наиболее отличившиеся в боях за овладение городами ЭГЕР и СИКСО, представить к награждению орденами.

Сегодня, 30 ноября, в 21 час, столица нашей Родины МОСКВА имени Родины салютует доблестным войскам 2-го Украинского фронта, овладевшим городами ЭГЕР и СИКСО, — двенадцатью артиллерийскими залпами из ста двадцати четырех орудий.

За отличные боевые действия ОБЪЯВЛЯЮ БЛАГОДАРНОСТЬ руководимым Вами войскам, участвовавшим в боях за овладение городами ЭГЕР и СИКСО.

Вечная слава героям, павшим в боях за свободу и независимость нашей Родины!

Смерть немецким захватчикам!

Верховный Главнокомандующий
Маршал Советского Союза
И. СТАЛИН.

30 ноября 1944 года.

В Совнаркоме СССР

Идя навстречу пожеланиям трудящихся, Совет Народных Комиссаров Союза ССР постановил День Конституции СССР (5 декабря) не праздновать, а считать 5 декабря 1944 года рабочим днем.

150000 тонн сверхпланового груза

Выполняя взятые перед товарищем Сталиным обязательства, машинисты комсомольского гвардейского паровоза Тюменского депо тт. Ковязин и Агафонов за 10 месяцев текущего года перевезли 150 тысяч тонн сверхпланового груза, сэкономили при этом 230 тонн топлива. Техническую скорость они перевыполнили на 4 километра в час.

Д. ЩЕГЛОВ.

В Управлении дороги

Луницкая бригада проводников начальника поезда Свердловского пассажирского отделения т. Санникова и бригадира Шабуровой совместно с вагонниками к XXII годовщине Октября в течение месяца отремонтировала и подготовила пассажирский состав из 10 вагонов для одной из освобожденных дорог. Отмечая ценную патриотическую инициативу проводников и вагонников, начальник дороги генерал-директор тяги 2-го ранга т. Филиппов премировал 43 участников ремонта пассажирского состава крупными денежными премиями. Начальник поезда т. Санникова премирована 500 руб., начальник радиоцеха т. Сычев — 600 руб., мастер по ремонту пассажирских вагонов т. Юшкевич — 800 руб., Премии от 350 до 1000 рублей каждый получили другие рабочие и командиры — участники ремонта.

Рапортовать вождю досрочным выполнением производственных планов!

1000 вагонов

сверх годового плана

Работники станции Свердловск-товарная, подписывая годовое письмо уральцев товарищу Сталину, поглядели досрочно выполнить годовой план погрузки к 25 декабря.

Упорный стахановский труд, слаженность и организованность обеспечили нам успех: коллектив перевыполнил взятые обязательства, закончив годовую программу к 9 ноября. Сверх плана уже погружена первая тысяча вагонов. Она будет не последней.

Рабочий парк вагонов мы держим ниже нормы. Ноябрьский план выгрузки выполнен досрочно. Этим успехом мы добились благодаря широко развернувшегося соревнования с клиентурой.

Многие работники нашего коллектива намного перевыполнили годовую норму выработки. На 125 проц. выполнил годовое задание составитель т. Чагин, на 124 — составитель т. Кожнев и сцепщик т. Вегера, на 122 проц. — составитель т. Земцов и сцепщик т. Иванов. Замечательно работает передовая смена дежурного по станции Позолотина. Она выполнила ноябрьское задание на 115 процентов.

П. БУГРИМ — начальник станции.



Т. Д. ПАШКОВА (ст. Свердловск - пассажирская) — лучший стрелочник нашей дороги.

Скоростной оборот паровоза

Борясь за право первыми подписать годовой рапорт товарищу Сталину, хорошо работала 28 ноября паровозная бригада Кузнецкого депо в составе машиниста т. Кудрявцева, его помощника тов. Сарафанова и кочегара т. Истомина. Техническую скорость они выполнили на 102 проц., среднесуточный пробег на 100 проц. и на 10 процентов перевыполнили норму оборота паровоза.

КИСЕЛЕВ — секретарь узлового парткома.

Ценное предложение

На И-Талицком путевско-ремонтном заводе кустыли при штамповке приходилось выбивать ручным способом, что отнимало много времени. Мастер т. Корягин внес предложение использовать для выбрасывания кустылей обратный ход ползуна фрикционного пресса.

Было изготовлено приспособление. За два месяца оно дало возможность изготовить сверх плана 50 тысяч кустылей.

К ответу дезорганизаторов!

Машинист депо Свердловск-пассажирская Скрябин систематически дезорганизует движение поездов на Синарском участке. Если посмотреть исполненные графики движения, то почти ни одна поездка этого машиниста не обходится без опозданий или выводов поездов по частям.

В ночь на 1 декабря Скрябин вел поезд № 961 с исключительно срочным грузом. Выехав со станции Вьюхино в 21 час 42 мин., он прибыл в Кольцово лишь в 23 часа 20 мин. с головной частью поезда, оставив хвост на перегоне. Выводка хвостовой части задержала движение на перегоне в течение 2 часов 52 мин.

— Пару было мало, — оправдывается Скрябин.

Заведя состав по частям, Скрябин затребовал в помощь толкач — случай неслыханный на станции Кольцово. Когда ему предложили в помощь паровоз небольшой мощности, этот прохвост нагло отказался вести поезд.

— Поеду только в том случае, если толкачом дадите СО.

Диспетчер предложил Скрябину уменьшить вес поезда на 300 тонн, но он и тут отказался, требуя отцепить не менее 500 тонн, а это значило раз'единить срочный транспорт. После этого Скрябин ушел на паровоз и, несмотря на неоднократные приказы, не явился к селектору. Поезд простоял 6 часов.

После вывода хвостовой части поезда № 961 с перегона, из Кольцово на Вьюхино был отправлен поезд № 742. Машинист Талапов, не менее известный дезорганизатор, чем Скрябин, на 22 минуты опоздал на перегоне и прибыв во Вьюхино, встал под набор воды.

Талапову было хорошо известно, что он занял поездом последний свободный путь, затормозив прием поездов. Но несмотря на все усилия диспетчера и дежурного по станции быстрее отправить поезд, Талапов простоял под набором воды 1 час 20 мин., вместо 30 мин. по норме, объяснив задержку отсутствием пара. А весь состав у него был порожняковый.

На раз'езде Хризолитный вместо того, чтобы проследовать на проход, он снова задержался на 5 минут, якобы для того, чтобы зажечь фары.

Дезорганизаторскими действиями машинисты Скрябин и Талапов за одну ночь задержали 9 поездов на 36 часов, создав полное замешательство на участке.

В своем письме в газету «Гудок» машинист т. Михайлов правильно требует призвать к порядку таких дезорганизаторов поездов работы. Скрябин и Талапов не поддаются общественному воздействию. Их саботажническими действиями необходимо заняться военному прокурору.

А. ГРАБАЛОВ — диспетчер Свердловского отделения.

От Советского Информбюро

Оперативная сводка за 1 декабря

В течение 1 декабря на территории ЧЕХОСЛОВАКИИ наши войска форсировали реку ОНДАВА и с боями овладели на западном берегу реки городом и узловой железнодорожной станцией ТРЕБИШОВ, а также заняли населенные пункты БЕНКОВЦЕ, ГЕНЦОВЦЕ, КОЛЧОВ ДЛУГЕ, ТУШИЦЕ, ГОРОВЦЕ, ВОЙЦИЦЕ, ХАРДИШТЕ, УПОР, БАРАНЧ, ГАРАНЬ, УЙЛАК, ЯСТРАБЕ и железнодорожную станцию УПОР.

За время боев с 23 по 30 ноября сего года наши войска взяли в плен на территории ЧЕХО-

СЛОВАКИИ 3 тысячи немецких и венгерских солдат и офицеров.

В ВЕНГРИИ северо-восточнее и севернее города ПЕЧ наши войска, продолжая наступление, с боями заняли более 60 населенных пунктов в том числе крупные населенные пункты МАЙОШ, ИЗКОШ-ТЕТТЕШ, ШАШД, МАДЬЯР, ХЕРТЕЛЕНД, МАНФА, АБАЛИГЭТ и железнодорожные станции САСВАР, МАГОЧ.

За время боев при форсировании ДУНАЯ севернее реки ДРАВА и прорыве обороны противника на

западном берегу ДУНАЯ, по 30 ноября включительно, наши войска взяли в плен 5150 немецких и венгерских солдат и офицеров. На других участках фронта — поиски разведчиков и в ряде пунктов шли бои местного значения.

В Чехословакии наши войска, развивая наступление, вышли к реке Ондава. Немцы возлагали большие надежды на эту водную преграду. Они построили вдоль западного берега реки оборонительные укрепления и оснастили

(Окончание на 2 стр.)

Больше сырья и топлива промышленным предприятиям Урала!

Усилить развоз местного груза

Третья часть рабочего парка дорог состоит из вагонов, следующих под выгрузку на предприятия, обслуживаемые дорогой. Наличие местного груза на 3 тысячи вагонов превышает норму. Тем не менее план выгрузки ежедневно не выполняется, причем на фронтах у клиентуры остается с полным сроком весьма незначительное количество вагонов.

В срыве выгрузки повинны не клиентура, а, в первую очередь, мы — железнодорожники. Причины этого кроются в плохой передаче местного груза между отделениями, в плохом развозе его внутри отделений на станциях выгрузки и в плохой подаче со станционных путей на фронта выгрузки. От решения этих задач зависит важнейший измеритель дороги — выгрузка. Если дорога будет выполнять план выгрузки, значит будет достаточно порожних и для выполнения регулярной и для своей погрузки.

Задачи ясны. Но беда в том, что многие работники отделений и аппарата управления дороги все еще не придали должного значения местному грузу. Взять, например, передачу его между отделениями. За сутки 29 ноября с отделения на отделение было передано местного груза всего лишь на 43 проц. к заданию. Местному грузу еще не предоставлены все преимущества. Он продвигается, а чаще всего стоит, «в очередь» за остальными поездами, а проще сказать — самотеком.

В плохом продвижении местного груза на дороге повинны прежде всего дежурные помощники начальника распорядительного отдела службы движения. Взять, например, т. Данилова. 23 ноября он выполнил этот важнейший измеритель менее чем на 40 проц., 26 ноября — на 46 и 29 ноября — на 47 процентов. Если послушать его, то срыв задания происходит по объективным причинам: — там не

вышел паровоз, в другом месте не приняли поезд и т. д. Может быть действительно обстановка на этом кругу (Тюменское, Камышловское и Егоршинское отделения) не позволяет выполнять норму? Но почему же тогда сменщик Данилова т. Шихалев перевыполняет задания? 24 ноября он превысил норму на 26 вагонов, 26 ноября — на 220 и 29 ноября на 339 вагонов. Значит дело не в объективных причинах, а в умении работать, организовать людей на выполнение заданий.

Точно также руководят этим важнейшим делом некоторые начальники отделений. 29 ноября Надеждинское отделение, возглавляемое т. Шанауриным, передало Н-Тагилу только 44 проц. местного груза, а Камышловское, где начальником тов. Миронов, ухитрилось за целые сутки сдать на Свердловское отделение только 13 вагонов. Передовые командиры Егоршинского отделения, как например т. Чернобородова, не раз доказывали возможность перевыполнить норму сдачи местного груза на Свердловск. И только тем, кто начальник отделения тов. Зуйкин не поддерживает инициативу передовиков, не придает должного значения этому делу, задания на отделении выполняются в пределах 60—70 процентов.

На низком уровне проходит и развоз местного груза внутри отделений. За сутки 29 ноября он

составил всего только 79 проц. к заданию. Работу провалили начальники отделений Свердловского — т. Попов, Камышловского — т. Миронов и зам. начальника Н-Тагильского отделения т. Сиренко. В оправдание они приводят массу причин, ссылаясь, главным образом, на плохую экипировку паровозов. Но главная причина состоит в том, что они не руководят лично развозом местного груза, а держат себя в роли наблюдателей.

Нет на дороге борьбы за своевременную подачу вагонов на фронта выгрузки. 29 ноября на 18 часов под выгрузкой осталось 1255 вагонов вследствие поздней подачи, в том числе по Свердловскому отделению 471, по Н-Тагильскому — 529, по Надеждинскому — 211. Уж что-то, а иметь на отделении местный груз и не подать его под выгрузку непростительно для командиров. Так может себя вести только человек, которому чужды интересы транспорта. В такое положение ставят себя тт. Попов, Сиренко и Шанаурин.

Недооценке местного груза, этой заскорузлой форме предельщины, должен быть положен конец. Дорога не может терпеть поражений из-за отдельных нерадивых командиров. Местный груз нужно развозить и выгружать по военному.

П. СЕРГЕЕВ.

151 процент к заданию

До подписания рапорта товарищу Сталину осталось 30 дней. Передовые железнодорожники боевыми делами завоевывают себе право подписать его первыми. Дежурный по Надеждинскому отделению тов. Денисов замечательно организовал развоз местного груза под выгрузку в ночное дежурство 1 декабря. При активной помощи диспетчера

Верхотурьского участка т. Кротова и Богословского — тов. Гвоздева, задание было выполнено более, чем на 151 проц. Кроме того, тов. Гвоздев сдал из Богословска один сверхплановый поезд.

С. КРАЙНОВ — помощник начальника распорядительного отдела.

От Советского Информбюро

(Окончание. Начало на 1 стр.)

их большим количеством огневых средств. Опираясь на выгодные позиции, противник рассчитывал остановить наступление советских частей на рубеже реки Ондава. Юго-западнее города Гуменне наши пехотинцы на подручных средствах переправились через Ондаву и закрепились на ее западном берегу. Немцы, стремясь отбросить наши подразделения за реку, ввели в бой резервы и ослабили соседние участки. Воспользовавшись этим, советские саперы быстро навели pontонный мост севернее плацдарма, захваченного нашей пехотой. Гвардейцы-автоматчики устремились по мосту на помощь пехоте и в ожесточенном бою сломали вражеское сопротивление. Наши войска, действующие юго-западнее города Михальце, также форсировали реку Ондава и, развивая успех, овладели узловым железнодорожной станцией и городом Требишов.

На поле боя остались сотни вражеских трупов. Захвачены трофеи, в том числе много паровозов, вагонов и несколько складов с военным имуществом.

В Венгрии северо-восточнее и севернее города Печ наши войска продолжали наступление. Все попытки противника задержаться в опорных пунктах, потерпели неудачу. Советские бойцы наносят гитлеровцам тяжелые удары и вынуждают их оставлять одну позицию за другой. Части Н-ского соединения, в результате стремительной атаки, овладели узлом дорог и сильно укрепленным опорным пунктом Шапд. Развивая наступление, наши части выбили немцев из селения Чикош-Теттеш, находящегося в трех километрах южнее города Домбавар. За день боев противник потерял только убитыми 1500 своих солдат и офицеров. Захвачено у немцев 29

орудий, 8 6-ствольных минометов и много других трофеев.

Советские бойцы, действующие в трудных условиях распутицы и бездорожья, показывают замечательные примеры мужества и героизма. Гвардии сержант Рубин первым ворвался во вражескую траншею и уничтожил группу немецких солдат. Гвардии сержант Кулибаба штыком, огнем и прикладом истребил 8 гитлеровцев. Рядовой Дудников уничтожил 6 немцев, а троих взял в плен. Рядовые Маляренко и Ульянов пленили 12 немцев.

Пленный ефрейтор 2 роты 573 полка 304 немецкой пехотной дивизии Вернер Гессель рассказал: «С тех пор, как военные действия переместились на германскую территорию настроение в полку резко ухудшилось. Солдаты из Восточной Пруссии, Силезии, Рейнской области и Вестфалии высчитывают сколько километров осталось русским и англо-американским войскам до их родных

Ю ТЕХНИЧЕСКОЙ НЕГОТОВНОСТИ

На столе дежурного по станции Смышка лежат справка пункта осмотра о технической готовности поезда № 1233. На деле, состав далеко еще не готов к отправлению.

Вдоль состава, не спеша, прохаживается осматрщик-автоматчик Лубнин.

— Где же найти воздухораспределители? — спросил его осматрщик Пиккулев.

— Какие требуются?

— Казанцева...

— Сейчас поищу. — И Лубнин направился в автоконтрольный пункт.

Поиски воздухораспределителей и смена их заняли 3 часа 10 минут. Отправление важного поезда было отменено по технической неготовности.

Произошло это 29 ноября. Такие задержки вошли в систему на пункте осмотра станции Смышка. 23 ноября на 2 часа было задержано отправление поезда № 733 по вине осматрщика Якина. 25 ноября в дежурство смены Ларионова был выбит из графика поезд № 415. По недосмотру осматрщика-автоматчика Лубнина при отправлении поезда вырвало трубку стопкрана. В этот же день в смене Микрюкова на продолжительное время по вине осматрщика-автоматчика Корovina был задержан поезд № 703.

— Неважно работаем, — признается начальник пункта тов. Смирнов. Действительно — хуже некуда! Соседние станции буквально заваливают Смышку уведомлениями о пропуске в поездах неисправных вагонов. В ночь на 22 ноября на Гороблагодатской был задержан поезд № 709, сформированный на Смышке. В составе обнаружены большие вагоны: у вагона № 369647 неисправны буксы, у вагона № 122676 — прогиб буферного бруса, у вагона № 901411 — сломана буксовая лапа. 25 ноября по этим же причинам здесь же был задержан сле-

Широкое применение безотцепочного ремонта самое эффективное средство ускорения оборота вагонов. Но на Смышке этот вид ремонта заброшен. Из-за малейшей неисправности осматрщики отцепляют вагоны, задерживая этим отправление поездов. Мастер отцепочного ремонта т. Калугин жалуется, что только за пятидневку он отремонтировал свыше десятка таких вагонов.

Гондола № 1043867 была отцеплена из-за неисправности буферных стаканов. Ремонт произведен за 20 минут, а вагон в ожидании вывода простоял двое суток. У полувагона № 1729669 осматрщики потребовали сменить магистраль. Когда же вагон был поставлен на ремонтный путь, оказалось, что магистраль исправна, нужно только повернуть кран.

5 минут затратили ремонтники на смену концевого крана у вагона № 1061980, а простоял он более суток. Характерен и такой пример. Вагон № 339067 был отцеплен от поезда 25 ноября. Двое суток простоял он в ожидании подачи на ремонтный путь, да сутки в ожидании вывода, а ремонт его был произведен за 15 минут.

Непростительную беспечность проявил начальник Н-Тагильского вагонного участка т. Кириллов в подготовке пунктов осмотра к зиме. Нехватает здесь квалифицированных кадров, запасных частей, инструмента. Обычными с первых же дней зимы стали перебои с подвесными валиками, рукавами, соединительными кольцами, воздухораспределителями.

Не борются вагонники Смышки за оборот вагонов, смирились они с разгильдяи и дезорганизаторами. Третьи допустил брак в ноябре осматрщик-автоматчик Лубнин. Хуже того, 26 ноября он самовольно ушел с работы. Но дезорганизатор остается безнаказанным. Руководители вагонного депо и начальник участка т. Кириллов не обуздывают недисциплинированное меньшинство, как этого требует Устав о дисциплине.

А. ШАДРИН.

По следам наших выступлений

☆☆☆

«КУДА ИСЧЕЗЛИ ПРЕМИИ?»

Под таким заголовком было напечатано в «Путевке» за 16 ноября письмо рабочих депо Верхотурье тт. Ушакова, Суслопарова, Головина, Кобякова и Чурина. Они сообщали, что с февраля не могут получить награды и премии за самоотверженную работу по ликвидации прорыва в ремонте паровозов.

Сектор труда и зарплаты управления дороги сообщил, что начальнику депо Верхотурье предложено выплатить денежные премии и представить приказ в управление дороги для оформления выдачи значков «Отличный паровозник».

Ответственный редактор П. А. МАРКОВ.