

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Пятый день сталинской декады

ПУТЕВКА

Орган управления и Дорпрофсожа Свердловской жел. дороги

Выходит по вторникам, четвергам и субботам

№ 155 (2628)

Вторник, 26 декабря 1944 г.

Год издания 12-й
Цена 15 коп.

Новые победы Красной Армии

Войска 3-го УКРАИНСКОГО фронта, под командованием Маршала Советского Союза ТОЛБУХИНА, прорвав сильно укрепленную оборону противника юго-западнее БУДАПЕШТА, за три дня наступления продвинулись вперед до 40 километров.

В ходе наступления войска фронта штурмом овладели городами СЕНЕШФЕХЕРВАР и БИЧКЕ — крупными узлами коммуникации и важными опорными пунктами обороны противника, отрезав тем самым основные пути отхода на запад Будапештской группировки немецко-венгерских войск.

В ознаменование одержанной победы соединения и части, наиболее отличившиеся в боях при прорыве обороны противника и за овладение городами СЕНЕШФЕХЕРВАР и БИЧКЕ представлены к награждению орденами.

24 декабря, в 20 часов столица нашей Родины МОСКВА от имени Родины салютовала доблестным войскам 3-го УКРАИНСКОГО фронта, прорвавшим оборону противника и овладевшим городами СЕНЕШФЕХЕРВАР и БИЧКЕ, — двадцатью артиллерийскими залпами из двухсот двадцати четырех орудий.

Вести в норму рабочий парк дороги.

С наступлением зимних холодов на дороге резко ухудшилось поездное положение. Вследствие плохой работы движущих и паровозников, неподготовленности их к зиме, нечеткой регулировки грузопотока, невыполнения норм поездного обмена произошло значительное снижение размеров движения поездов, чрезмерно возрос избыток рабочего парка.

На 19 декабря, например, на дороге скопилось около 5 тысяч излишних вагонов, которые сковали работу важнейших узлов и станций.

С большими переборами работали решающие станции дороги — Смычка и Свердловск-сортировочная. Плохое качество формирования поездов, захлапленность парков бездокументными вагонами, бесконтрольность и произвол в технических конторах, полное нарушение специализации путей — все эти пороки в работе решающих узлов стали препятствием для всей дороги, тянули ее назад.

Вследствие такого положения дорога стала тормозом в работе промышленности Свердловской области, не обеспечивала важнейшие предприятия Урала сырьем и топливом. Государственный Комитет Оборона потребовал от руководителей дороги, от всех железнодорожников коренным образом выправить положение дел, снизить рабочий парк и привести его в норму, обеспечить беспрепятственный прием поездов по всем выходным пунктам и пропуск их по участкам, поднять выгрузку до установленных норм.

Задача трудная, но вполне выполнимая, в чем легко пришлось убедиться как только были проведены в жизнь ряд практических организационных мероприятий, после того, как на местах, на решающих узлах и отделениях была оказана конкретная помощь со стороны партийных и хозяйственных организаций.

Сейчас на дороге заметно оживилась поездная работа. В декабре избыток рабочего парка сократился

почти на 5 тысяч вагонов, улучшилась маневренность решающих узлов. Станция Свердловск-сортировочная стала значительно больше принимать поездов нечетной системы, что положительно сказалось на работе Камышловского участка, меньше затруднений стала испытывать Смычка. Улучшилось движение поездов на главном направлении.

Немалую роль в этом сыграло социалистическое соревнование. Готовясь к подписанию новогоднего отчета уральцев товарищу Сталину железнодорожники настойчиво борются за скоростное продвижение поездов, за увеличение поездного обмена, снижение рабочего парка вагонов. Тагильские диспетчеры тт. Осташевский и Моисеев, в дружной и слаженной работе, используя передовой опыт диспетчерского командования, добиваются выполнения норм приема поездов по Алапаевскому участку, Хороших успехов достигли в соревновании десятки других диспетчеров, дежурных по отделениям, машинистов, составителей.

Однако имеющиеся улучшения не говорят сколько-нибудь о благополучии в работе дороги. Требуется еще много усилий, организационных и технических мер, чтобы полностью выполнить решение Государственного Комитета Оборона и коренным образом выправить работу дороги. Сейчас нужно в первую очередь сбросить имеющийся излишек парка в 3500 вагонов, ввести его в норму и впредь не допускать накопления.

Для этого необходимо усилить развоз и передачу местного груза, добиться, чтобы в первой половине суток передавать его с отделения на отделение не менее 45 процентов от общего наличия.

Железнодорожники Свердловской магистрали должны поднять всю поездную работу на дороге, снизить рабочий парк, добиться систематического выполнения государственного плана перевозок!

Настойчиво преодолевать трудности зимы, по-скоростному продвигать поезда!

Отличные рейсы

Диспетчер Свердловского отделения Кузинского участка тов. Брусничин, вступая в дежурство 22 декабря, заключил с машинистом т. Лобановым социалистический договор на скоростное продвижение поезда № 849. Тов. Лобанов хорошо справился с заданием. По участку Свердловск-сортировочная — Кузино он провел состав с перевыполнением среднесуточной скорости на 228 километров.

По этому же участку машинисты тт. Вольпер и Рожков провели двойной состав, перевыполнив среднесуточную скорость на 176 километров.

Энергично работали в эту смену, став на сталинскую вахту, дежурный по Кузинскому отделению тов. Скворцов и диспетчер т. Вереминко. Они организовали пропуск от Кузино до Шали 9 скоростных эстафетных поездов.

П. КРОХИН — ст. пом. нач. распорядительного отдела.

Строенный состав — одной тягой

Успешным вождением тяжеловесных поездов готовятся к подписанию рапорта уральцев товарищу Сталину тюменские паровозники.

За 20 дней декабря по 7 поездов провели машинисты тт. Ковязин, Адамо и Пономарев, перевезя сверх нормы сотни тонн груза и сэкономив десятки тонн топлива.

В ночь с 21 на 22 декабря машинист т. Ковязин, помощник машиниста т. Гордеев и кочегар т. Егоров провели одной тягой четный состав весом в 2 тысячи тонн и нечетный в 4 тысячи тонн, перевыполнив при этом норму технической скорости и сэкономив 12264 килограмма топлива.

Н. ЕРЕМЕЕВ — секретарь узлового парткома.

От Советского Информбюро

Оперативная сводка за 25 декабря

В течение 25 декабря на территории ЧЕХОСЛОВАКИИ северо-западнее и западнее города ШАХЫ наши войска с боями заняли населенные пункты МЕРОВЦЕ, ГОКОВЦЕ, СУДОВЦЕ, ПЕЧЕНИЦЕ, ДОЛЬНЫЙ ПРАНДОРФ, БАТОВЦЕ.

В ВЕНГРИИ юго-западнее и западнее БУДАПЕШТА, наши войска, развивая успешное наступление, с боями заняли более 40 населенных пунктов, в том числе ЗРД, НАДЪТЕТЕНЬ, ДИОШД, ТЕРЕНБАЛИНТ, БУДАКЕСИ, ПАТЬ; ИЕНЕ; ПИЛИШЧАБА, ЛЕАНИВАР, ЧОЛНОК, ДАГ, УНИ, СОМОР, ЖАМБЕК, МАНЬ, ЧАБДИ, ЗАМОЛЬ, МОХА и железнодорожные станции ЗРД, ТИННИЕ, ЛЕАНИВАР, МОХА. Таким образом, наши войска перерезали все железнодорожные магистрали, выходящие из БУДАПЕШТА на запад.

По предварительным данным, за время наступательных боев с 21 по 24 декабря войска 3-го УКРАИНСКОГО фронта, западнее и юго-западнее БУДАПЕШТА нанесли

противнику следующие потери в живой силе и технике: уничтожено: самолетов — 106, танков и самоходных орудий — 291, орудий разных калибров — 147, минометов — 724. Противник оставил на поле боя свыше 12 тысяч трупов своих солдат и офицеров.

За это же время нашими войсками захвачены следующие трофеи: самолетов — 154, из коих значительная часть требует ремонта, танков и самоходных орудий — 21, орудий разных калибров — 101, минометов — 127, пулеметов — 168. Взято в плен 5468 немецких и венгерских солдат и офицеров.

На других участках фронта — поиски разведчиков и бои местного значения.

За 24 декабря на всех фронтах наши войска подбили и уничтожили 110 немецких танков, из них 61 юго-западнее Будапешта. В воздушных боях и огнем зенитной артиллерии сбито 37 самолетов противника.

Дорога перевыполнила суточный план выгрузки

С большим подъемом на дороге проходит сталинская декада. 24 декабря, благодаря соревнованию за скоростное продвижение поездов с местным грузом, дорога перевыполнила план выгрузки на 329 вагонов.

Начальник дороги вице-генерал — директор Путей Сообщения II ранга т. Багаев; отметив в специальном приказе работу передовиков, премировал их и объявил благодарность. Среди отличившихся начальник станции Алапаевск т. Баянкин, дежурные по станции Н-Салда — т. Свалов, Вагонозавод — тов. Евсеев, Гороблагодатская — т. Воробьев, бригады машинистов передаточных паровозов тт. Кошурникова и Тереханова, машинист т. Косовских А., диспетчер Тагильского отделения т. Волков и др. Всего 22 человека.

Успех смены Позолотина

Высокими производственными показателями ознаменовали 65-летие товарища Сталина железнодорожники станции Свердловск-товарная.

20 декабря смена дежурного по станции т. Позолотина, став на сталинскую вахту, выполнила план погрузки на 158, выгрузки на 138 процентов и снизила рабочий парк на 30 вагонов.

По-стахановски поработал машинист маневрового паровоза т. Мураховский. Приняв сходу паровоз, он обеспечил своевременную подачу местного груза и уборку вагонов с фронтов выгрузки.

З. СЕДЮКОВ — зам. начальника станции.

На призыв тагильчан

21 декабря составитель станции Кузино т. Аристов, став на сталинскую вахту, сформировал сверх задания три поезда. Машинист депо

т. Булычев провел по Кыновскому участку поезд с высокой скоростью и сэкономил 545 килограммов угля. В. ШИНДЕЛЬМАН — нач. группы соревнования.

На большом клапане

Почин тульского машиниста т. Коробкова, добившегося вождения поездов на большом клапане при отоплении паровоза низкосортным углем нашел последователей в Камышловском депо.

Среди некоторых машинистов нашей дороги не искоренилось еще предельческое мнение о невозможности экономии топлива при отоплении паровозов одним богословским углем. Однако, лучший машинист депо Камышлов т. Давыдов на практике опроверг эти предельческие мнения. Следуя примеру машиниста т. Коробкова, он успешно водит поезда на богословском угле, добиваясь высокой технической скорости и экономии топлива.

18 декабря он провел на большом клапане от Аксарихи до Камышлова тяжеловесный состав с превышением весовой нормы на 1790 тонн и сэкономил 8 тонн топлива. В ночь с 20 на 21 декабря за рейс на станцию Свердловск-сортировочная и обратно он перевыполнил техническую скорость на 1,7 километра в час и сэкономил 7,9 тонн топлива.

Создание Временного Национального Правительства в Венгрии

Около трех четвертей территории Венгрии освобождено Красной Армией от немецко-фашистских войск. Развернулись решающие бои вокруг венгерской столицы — Будапешта. Между тем в стране не было законного правительства. Регент Хорти насильно увезен в Германию. Власть, вопреки воле народа, захватил ставленник Гитлера — Салаш.

В связи с этим венгерские военные круги, решившие активно бороться против немецко-фашистских войск и демократические партии решили создать Временное Национальное Правительство Венгрии. Собравшееся в Дебрецене Временное Национальное Собрание утвердило состав Временного Национального Правительства Венгрии во главе с генерал-полковником Миклош Бела. В состав правительства вошли представители военных кругов, беспартийные общественные и научные деятели, бывшие депутаты парламента и представители демократических партий, в том числе социал-демократы и коммунисты.

Все силы и энергию коллектива дороги — на снижение рабочего парка вагонов!

Сминусовали 617 вагонов

Борясь за право первыми подписать годовой отчет товарищу Сталину, сменный заместитель начальника распорядительного отдела т. Медведева и старшие дежурные помощники тт. Шаров, Ямщиков и Данилов 24 декабря опять показали образцы в работе. Широко развернутое соревнование на отделениях, они на 617 вагонов снизили рабочий парк дороги и перевыполнили задание по формированию и сдаче порожняков на Томскую дорогу.

Особенно отличились дежурный по станции Камышлов т. Брусничин, обеспечивший беспрепятственный пропуск поездов, дежурный по отделению т. Кутемов, перевыполнивший задание по выгрузке.

Дежурный по станции Туринск т. Неклюдов и по разъезду Еланский — т. Мещеряков организовали скоростную погрузку и выгрузку.

Замечательно работала диспетчер Свердловского отделения т. Ломакина, сдавшая сверх нормы порожняк по регулировке. Машинист т. Лубнин провел по участку Свердловск-Синарская порожняковый состав, при чем перевыполнил норму технической скорости на 5 километров в час и среднесуточную на 280 километров.

Вопреки зимним трудностям

Передовые железнодорожники Надеждинского отделения, участвуя в социалистическом соревновании с богословскими и волчанскими угольщиками, по-большевистски преодолевают трудности зимы. Они успешно борются за перевыполнение плана погрузки, скоростное продвижение угольных маршрутов, снижение рабочего парка на отделении.

В соревновании диспетчеров первенство занимает т. Борисов, который умело мобилизует не только свою смену, но и паровозников и вагонников на выполнение всех измерителей. 20 декабря он выполнил задание по погрузке на 103,6 проц., отправил из Богословска один поезд сверх задания. В дежурство 21 декабря т. Борисов организовал два тяжелых поезда, чем сэкономил в эксплуатации 1,5 паровоза.

В этот же день диспетчер Верхотурского участка т. Огнев, организовав соревнование работников различных профессий, все поезда отправил по графику, выполнил

план погрузки на 107,8 проц., сдал на Нижне-Тагильское отделение сверх нормы 3 поезда. Это дало ему возможность снизить рабочий парк на 100 вагонов.

Машинисты Верхотурского депо тт. Рюмма и Ручак, соревнуясь с т. Огневым, привели поезд в Верхотурье на 1 час 6 минут ранее графика и сократили стоянку паровозов в оборотном депо на 10 минут против взятого обязательства.

Вопреки зимним трудностям образцово работает смена дежурного по станции т. Бабайлова. 21 декабря смена отправила все поезда по графику, сдала на Нижне-Тагильское отделение 3 поезда сверх нормы.

Наилучших показателей по погрузке угля добилась смена диспетчера т. Гвоздева. 21 декабря она перевыполнила план на 26,7 процента.

Майор движения **М. ШАНАУРИН** — нач. Надеждинского отделения.



В. Т. ЛОМАКИНА — передовой диспетчер Свердловского отделения — активный организатор соревнования за снижение рабочего парка.

Поезд сдан ранее графика

Диспетчер Свердловского отделения тов. Гробалов вызвал по селектору машиниста тов. Белова:

— Предоставлю тебе «зеленую улицу» по всему участку. Давай сдадим поезд № 932 на Южно-Уральскую до 18 часов.

— Согласен, — ответил т. Белов. Машинист провел длинносоставный поезд по участку напроход, без набора воды. Поезд был сдан на Южно-Уральскую дорогу на 50 минут ранее графика.

В. ШАРОВ — ст. помощник начальника распорядительного отдела.

Там, где проваливают задание по сброске парка

Станция Поклевская

Несмотря на приказание наркома о снижении рабочего парка на дороге, еще далеко не все командиры мобилизовали свои коллективы на выполнение этой большой государственной задачи.

Ярким примером этого является работа начальника станции Поклевская т. Тарабаева:

На станции рабочий парк систематически превышает норму в два—три раза, а простой транзитных вагонов без переработки завышен в 7—8 раз. Вследствие заботности путей, плохой организации поездной работы, поезда часами простаивают на подходах к станции. 19 декабря из-за завышенного парка вагонов станция на 165 часов задержала 13 поездов.

☆

Станция Надеждинск-сортiroвочная

Крайне неудовлетворительно организована работа по сброске рабочего парка на станции Надеждинск-сортiroвочная:

Начальник этой станции т. Бовалев не принимает мер, чтобы снизить рабочий парк, который в четыре раза превышает установленную норму. Между тем, с каждым днем положение становится все более тревожным. За сутки 22 декабря простой вагонов вырос в 6 раз, рабочий парк завышен в 4,5 раза.

Настроениями благодушия и беспечности живут и начальники станции Шарташ т. Конопницкий, Дружинино т. Сихов и Гороблагодатская т. Тарасенко, до сих пор не

принимают они мер к немедленному снижению рабочего парка.

А. ЧЕРЕДНИЧЕНКО — инженер службы движения.

☆

Станция Егоршино

От четкой, ритмичной деятельности станции Егоршино во многом зависит успех работы всего Егоршинского отделения. Несмотря на это здесь нет постоянной борьбы за снижение рабочего парка, за ускорение оборота вагонов.

В сменах дежурных по станции тт. Бухарина и Сосновских нет еще высокой дисциплины и организованности. Отменяя отправление поездов по неготовности составов, они часто задерживают кольцевые маршруты с углем на подходах к станции, завывают рабочий парк. 21 декабря смена т. Сосновских увеличила рабочий парк на станции почти вдвое больше нормы. В этот день особенно плохо работал составитель т. Туманов.

Начальник станции т. Мерзляков не требует от начальника депо тов. Пластинина исправных маневровых паровозов. Выделенные для станции оба локомотива работают с перебоями, хотя недавно вышли из ремонта. Вследствие неисправного свистка и регулятора, неисправных клапанов и сильного парения замедляется обработка поездов, срывается своевременное формирование поездов, пути станции забиваются неорганизованными вагонами, рабочий парк растет.

Редакция газеты «Егоршинский железнодорожник» — коллективный корреспондент газеты «Путевка».

ВСЕМЕРНО ПОВЫШАТЬ МАНЕВРНОСТЬ ДОРОГИ

Борьба за реализацию постановлений XXII пленума обкома ВКП(б) «О работе в зимних условиях и мерах помощи Свердловской железной дороге», в частности серьезная помощь железнодорожникам со стороны райкомов, горкомов ВКП(б) и промышленных предприятий области, привела к значительному оживлению работы нашей дороги.

За последнее время осуществлен ряд важных организационно-технических мероприятий. Организовано ускоренное продвижение транзитного вагонопотока паровозами колонн особого резерва НКПС, проведено укомплектование кондукторских бригад, оказана серьезная помощь важнейшим узлам дороги.

Оживление работы на Свердловск-сортiroвочной облегчило поездное положение. Среди движущих и паровозников развернулось боевое соревнование за увеличение размеров движения, за перевыполнение норм приема и сдачи поездов, за сброску излишнего рабочего парка. За последние дни мы имеем немало примеров самоотверженной стахановской

работы. 19 декабря смены командиров распорядительного отдела тт. Крохина и Прокопчика, обеспечив скоростной пропуск транзитного потока, подвод и сдачу его по выходным пунктам, снизили за сутки рабочий парк дороги на 246 вагонов.

22 декабря Омская дорога, задержав сдачу поездов в первой половине суток, во второй половине подвела и сдала на нашу дорогу 80 процентов суточной нормы поездов. Несмотря на пачковую сдачу, все поезда были беспрепятственно приняты и сходу пропущены через Вагай. Замечательный образец слаженности в борьбе за ускоренное продвижение местного груза и доставки его к фронтам выгрузки показали работники служб движения, паровозной и грузовой 24 декабря. Суточное задание по выгрузке впервые за много месяцев было перевыполнено по дороге на 329 вагонов.

Однако дорога еще далеко не выполняет поставленных перед ней задач и в первую очередь по бесперебойному снабжению сырьем в топливом промышленных пред-

приятий Урала. Нужно настойчиво и во все возрастающем темпе повышать маневренность дороги, снизить до 1 января рабочий парк на 3500 вагонов, обеспечить прием увеличенного грузопотока по Вагаю и Синарской, ускорить оборот вагонов, что даст нам дополнительные резервы для подема грузовой работы.

Наличие местного груза на дороге почти на 3 тысячи вагонов превышает заданную норму, и мы должны сбросить рабочий парк исключительно за счет увеличения выгрузки, сдачи порожняка по регулировке и увеличения погрузки на выхода. А это значит, что нужно, прежде всего, усилить передачу местного груза с отделения на отделение, развоз его внутри отделения и выгрузку, особенно на отделениях Свердловском, Н-Тагильском и Надеждинском.

Командиры службы движения все еще не научились сочетать пропуск транзита с продвижением местного груза. Между тем работа с местным грузом требует строгого и четкого планирования и постоянного контроля за выполнением плана. Для того, чтобы фронта выгрузки были насыщены грузом, необходимо передавать с отделения

на отделение в первой половине суток не менее 45 проц. наличия местного груза. Распорядительный отдел службы обязан правильно регулировать потоком местного груза.

Допустим, что на Свердловском отделении имеется 1000 вагонов местного груза для Н-Тагила и 300 — для Надеждинска. В первой половине суток целесообразнее отправить местный груз на Тагил и он в эти же сутки попадет под выгрузку. Груз же для Надеждинска лучше отправлять во второй половине суток и тогда он попадает на ветки клиентуры днем на следующие сутки.

Работа с местным грузом решает работу дороги, и на ней должен быть сосредоточен максимум внимания. Нужно ускорить продвижение сборных поездов по участкам, максимально использовать вывозные и передаточные паровозы на Н-Тагильском и Свердловском узлах, загрузить маневровые паровозы полезной работой не менее чем на 22 часа в сутки. Только при коренном улучшении развоза местного груза и выгрузки мы сможем освободиться от излишнего рабочего парка, добиться необходимой маневренности в работе решающих узлов и отделений

дороги и резко поднять погрузку.

Важнейшим условием подема работы дороги является увеличение маршрутизации грузопотока. Мы имеем все возможности путем отправительской, ступенчатой и технической маршрутизации маршрутизировать до 80 проц. погрузки вместо 50—55, которые мы имеем сейчас, что коренным образом облегчит работу узлов и продвижение местного груза к фронтам выгрузки.

Коллектив дороги накануне написания нового годного отчета уральцев товарищу Сталину. В эти дни каждый командир, каждый железнодорожник должны проявлять максимум инициативы и энергии, в деле подема поездной и грузовой работы дороги, обеспечить скоростное продвижение поездов с грузами для фронта и уральской промышленности, добиться не только выполнения, но и перевыполнения плана грузоперевозок, с честью выполнить священную клятву великому вождю и полководцу Маршалу Советского Союза товарищу Сталину.

Директор-полковник движения **И. СОЛОНИН** — заместитель начальника дороги.

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