

# ПУТЕВКА

Орган Управления и Дорпрофсожа Свердловской жел. дороги

Выходит по вторникам, четвергам и субботам

№ 10 (2640)

Четверг, 25 января 1945 г.

Год издания 12-й  
Цена 15 коп.

## Новые победы Красной Армии

Войска 2-го **УКРАИНСКОГО** фронта под командованием Маршала Советского Союза **МАЛИНОВСКОГО**, перейдя в наступление к северу от **МИШКОЛЦ**, в трудных условиях горно-лесистой местности прорвали сильно укрепленную оборону немцев, продвинулись вперед до 20 километров, расширили прорыв до 40 километров по фронту и к исходу 23 января овладели на территории Чехословакии городами **РОЖНЯВА** и **ЙЕЛШАВА** — важными опорными пунктами обороны противника.

В ознаменование одержанной победы соединения и части, наиболее отличившиеся в боях при прорыве обороны немцев и овладении городами **РОЖНЯВА** и **ЙЕЛШАВА**, представлены к награждению орденами.

24 января, в 20 часов столица нашей Родины **МОСКВА** от имени Родины салютовала доблестным войскам 2-го **УКРАИНСКОГО** фронта, прорвавшим оборону немцев и овладевшим городами **РОЖНЯВА** и **ЙЕЛШАВА**, — двадцатью артиллерийскими залпами из двухсот двадцати четырех орудий.

★

Войска 1-го **БЕЛОРУССКОГО** фронта под командованием Маршала Советского Союза **ЖУКОВА**, продолжая успешное наступление, к исходу 23 января штурмом овладели городом **КАЛИШ** — важным узлом коммуникаций и сильным опорным пунктом обороны немцев на Бреславльском направлении.

В ознаменование одержанной победы соединения и части, наиболее отличившиеся в боях за овладение городом **КАЛИШ**, представлены к присвоению наименования «**КАЛИШСКИХ**» и к награждению орденами.

24 января, в 21 час столица нашей Родины **МОСКВА** от имени Родины салютовала доблестным войскам 1-го **БЕЛОРУССКОГО** фронта, овладевшим городом **КАЛИШ**, — двадцатью артиллерийскими залпами из двухсот двадцати четырех орудий.

★

Войска 1-го **УКРАИНСКОГО** фронта под командованием Маршала Советского Союза **КОНЕВА** в результате стремительной атаки танковых соединений и пехоты, 24 января овладели важным центром военной промышленности немецкой Силезии городом и крепостью **ОППЕЛЬН** — крупным узлом железных и шоссейных дорог и мощным опорным пунктом обороны немцев на реке **ОДЕР**.

Одновременно, войска фронта, севернее города **БРЕСЛАУ** овладели в Польше городом **РАВИЧ** и на территории Германии городом **ТРАХЕНБЕРГ** — сильными опорными пунктами обороны противника.

В ознаменование одержанной победы соединения и части, наиболее отличившиеся в боях за овладение городами **ОППЕЛЬН**, **РАВИЧ** и **ТРАХЕНБЕРГ** представлены к награждению орденами.

24 января, в 22 часа столица нашей Родины **МОСКВА** от имени Родины салютовала доблестным войскам 1-го **УКРАИНСКОГО** фронта, овладевшим поименованными городами, — двадцатью артиллерийскими залпами из двухсот двадцати четырех орудий.

★

Войска 2-го **БЕЛОРУССКОГО** фронта под командованием Маршала Советского Союза **РОКОССОВСКОГО**, продолжая наступление, 24 января с боем овладели городами Восточной Пруссии **ЛИКК**, **НОЙЕНДОРФ** и **БИАЛЛА** — сильными опорными пунктами обороны немцев, прикрывающими пути к озерному району Восточной Пруссии.

В ознаменование одержанной победы соединения и части, наиболее отличившиеся в боях за овладение городами **ЛИКК**, **НОЙЕНДОРФ** и **БИАЛЛА**, представлены к награждению орденами.

24 января, в 24 часа столица нашей Родины **МОСКВА** от имени Родины салютовала доблестным войскам 2-го **БЕЛОРУССКОГО** фронта, овладевшим поименованными городами, двенадцатью артиллерийскими залпами из ста двадцати четырех орудий.

## Баженовским путейцам присуждено знамя ГКО

По итогам Всесоюзного социалистического соревнования в декабре Баженовской дистанции пути (нач. тов. Бнязев) присуждено переходящее Красное Знамя Государственного Комитета Обороны.

Баженовцы обеспечили четкую организацию снегоборьбы, отличное содержание пути и бесперебойное продвижение поездов.

Переходящее Красное Знамя НКПС присуждено также Свердловскому отделению (нач. тов. Попов). Коллектив отделения выполнил регулировочное задание, снизил против нормы рабочий паря.

Народный Комиссар Путей Сообщения генерал-лейтенант т. Ковалев от имени НКПС объявил благодарность обоим коллективам-победителям.

## От Советского Информбюро

Оперативная сводка за 24 января

В течение 24 января в Восточной Пруссии, южнее и юго-западнее города **ИНСТЕРБУРГ**, наши войска с боем овладели городами **АНГЕРБУРГ**, **ВИДМИННЕН**, а также заняли более 250 населенных пунктов, среди которых крупные населенные пункты **ИЛЬМСДОРФ**, **МУЛЬДЖЕН**, **ИОДЛАУКЕН**, **КАРПОВЕН**, **ШЛОСБЕРГ**, **ЛИНДЕХАЙМ**.

Войска 2-го **БЕЛОРУССКОГО** фронта, продолжая наступление, 24 января с боем овладели городами Восточной Пруссии — **ЛИКК**, **НОЙЕНДОРФ** и **БИАЛЛА** — сильными опорными пунктами обороны немцев, прикрывающими пути к озерному району Восточной Пруссии, а также с боями заняли в западной части Восточной Пруссии города **РОЗЕНБЕРГ**, **РИЗЕНБУРГ** и более 200 других населенных пунктов, в том числе **ШПИТЕЛЬБЕРГ**, **АЛЬТ ГАРШЕН**, **РАЙХАУ**, **ГРОСС ГЕРМЕНАУ**, **МИСВАЛЬДЕ**, **АЛЬТ ХРИСТБУРГ**. Одновременно войска фронта овладели на территории Польши городами **БРИЗЕН** (**ВОНЬЖЕЗНО**), **ШЕНЗЕЕ** (**КОВАЛЕВО**), **ДОБЖИнь**.

Войска 1-го **БЕЛОРУССКОГО** фронта, продолжая успешное наступление, к исходу 23 января штурмом овладели городом **КАЛИШ** — важным узлом коммуникаций и сильным опорным пунктом обороны немцев на Бреславльском направлении. В ходе наступательных боев 24 января войска фронта овладели городами **ПОДГУЖ**, **ШУБИН**, **ЦНИН**,

**ЯНОВО**, **КЛЕЦКО**, **ВРЕШЕН**, **ХОЧ** и заняли более 800 других населенных пунктов.

Войска 1-го **УКРАИНСКОГО** фронта, в результате стремительной атаки танковых соединений и пехоты, 24 января овладели важным центром военной промышленности немецкой Силезии городом и крепостью **ОППЕЛЬН** — крупным узлом железных и шоссейных дорог и мощным опорным пунктом обороны немцев на реке **ОДЕР**. Одновременно войска фронта севернее города **БРЕСЛАУ** овладели в Польше городом **РАВИЧ** и на территории Германии городом **ТРАХЕНБЕРГ**, а также с боями заняли города **ФЕСТЕНБЕРГ**, **НОЙ МИТТЕЛЬВАЛЬДЕ**, **ГРОСС ВАРТЕНБЕРГ** и более 200 других немецких населенных пунктов, в том числе **ШОЛЛЕНДОРФ**, **ПОНТВИЦ**, **НЕДЛИНГЕН**, **МАРГАРЕТ** (7 километров юго-восточнее **БРЕСЛАУ**), **РАТТВИЦ**, **ЭЛЬШТ**, **МАЛЬСДОРФ**, **ОТМУТ**, **БЕРГШТАДТ**, **ВАЛЬДБЕРЮКЕН**. Юго-западнее **ЛОДЗИ** наши войска уничтожили окруженную группировку противника, захватили при этом 53 танка и взяли в плен более 3 тысяч немецких солдат и офицеров. Противник оставил на поле боя не менее 6 тысяч трупов своих солдат и офицеров.

Южнее и юго-западнее **КРАКОВА** наши войска с боями заняли более 40 населенных пунктов и среди них **КШЕНЦИН**, **ПШИТКОВИЦЕ**, **КАЛЬ-**

**ВАРИЯ**, **ЛЕНКАВИЦА**, **СЛЕЗОВИЦЕ** и железнодорожные станции **КАЛЬВАРИЯ**, **СНАВЦЕ**, **СУХА**.

Войска 2-го **УКРАИНСКОГО** фронта, перейдя в наступление к северу от **МИШКОЛЦ**, в трудных условиях горно-лесистой местности прорвали сильно укрепленную оборону немцев, продвинулись вперед до 20 километров, расширили прорыв до 40 километров по фронту и к исходу 23 января овладели на территории Чехословакии городами **РОЖНЯВА** и **ЙЕЛШАВА** — важными опорными пунктами обороны противника, а также с боями заняли более 80 других населенных пунктов, в том числе **УГОРНА**, **НИЖНЯЯ СЛАНА**, **ОХТИНА**, **РЕВУЦА**, **ПИЛА**, **КЛЕНОВЕЦ**, **ЗЛАТНО** и железнодорожные станции **БЕТЛЯР**, **НИЖНЯЯ СЛАНА**, **ШТИТНИК**, **РЕВУЦА**, **ГНУШТА**.

В **БУДАПЕШТЕ** продолжались бои по уничтожению гарнизона противника, окруженного в западной части города (**БУДА**).

Юго-западнее **БУДАПЕШТА** наши войска отбивали атаки крупных сил пехоты и танков противника, стремящегося пробиться к **БУДАПЕШТУ**.

За 23 января наши войска на всех фронтах подбили и уничтожили 83 немецких танка, из них 34 юго-западнее **Будапешта**. В воздушных боях и огнем зенитной артиллерии сбито 23 самолета противника.

## ТЕЛЕГРАММА

### Народного Комиссара Путей Сообщения

Диспетчеру **И-Тагильского** отделения движения **Свердловской** дороги тов. **Осташевскому**  
Диспетчеру паровозного отделения тов. **Моисееву**

НКПС высоко ценит Ваш инициативный стахановский труд в организации поездной работы на решающих направлениях **Свердловской** дороги. Четкое диспетчерское командование и слаженность в деятельности руководимых Вами смен движущих и паровозников позволило систематически перевыполнять задания по приему и сдаче поездов на **Алапаевском** участке. В каждое дежурство Вы принимали от 3 до 5 поездов сверх нормы. Работая в январе на **Богословском** ходу, Вы здесь полностью выполняете план поездного обмена.

Практика Вашей успешной работы в условиях зимы свидетельствует о том, что при заботливом и старательном отношении и делу, преодолимы любые трудности. Важно отметить и то обстоятельство, что Вы, как командиры, организовали и возглавили социалистическое соревнование, в котором участвуют все работники смены от стрелочника до дежурного по депо.

За образцовую работу в условиях четвертой военной зимы НКПС объявляет Вам тт. **ОСТАШЕВСКИЙ** и **МОИСЕЕВ** благодарность и премирует каждого месячным окладом. Желаю Вам дальнейших успехов в работе.

Народный Комиссар Путей Сообщения  
Генерал-лейтенант — **И. КОВАЛЕВ**.

### По примеру тт. Осташевского и Моисеева

Следуя примеру тагильских диспетчеров тт. **Осташевского** и **Моисеева** смена дежурного по **Тюменскому** отделению тов. **Архипенко**, 17 января отправляла все поезда строго по расписанию, выполнив норму участковой скорости на 117,9 процента. Развоз местного груза внутри отделений составил 188,2 процента к плану, а передача его на соседние отделения — 135 процентов.

Диспетчер т. **Наумов** заключил с машинистом т. **Жебутинским** и главным кондуктором т. **Тайшиной** социалистический договор на скоростное продвижение поезда № 685. Тов. **Жебутинский** успешно провел поезд, выполнив норму участковой скорости на 123 процента и технической — на 101.

### Успех камышловцев

Коллектив **Камышловского** отделения, руководимый т. **Мироновым**, за сутки 21 января добился большого успеха. Широко развернутое социалистическое соревнование и слаженность в работе движущих и паровозников дали возможность на много перевыполнить измерители по передаче местного груза для дороги и на соседние отделения.

На **Егоршинское** отделение было передано в эти сутки местного груза 380 процентов к плану, и на **Тюменское** — 150 процентов. Передача местного груза для дороги составила 201,6 процента к заданию.

В борьбе за перевыполнение этих важнейших измерителей отличились дежурные по отделению тт. **Колупаев** и **Щипачев**, диспетчеры тт. **Коптелов**, **Шульгин**, **Макеев** и **Мартьянов**. Слаженно работали они с паровозными диспетчерами тт. **Буракиным** и **Михайловым**.

Машинисты тт. **Походков** и **Чуркин** перевыполнили норму среднесуточной скорости поездов с местным грузом на 240 километров.

Хорошо работали дежурные по станции **Богданович** тт. **Борноволов** и **Вольхин**, дежурный по путям т. **Казанцев** и составитель т. **Первалов**. Дежурный по станции **Камышлов** т. **Волков** и составители тт. **Юдин** и **Ошивалов** также показали образцы в работе.

Инженер - майор движения **А. ШАХЛОВИЧ** — зам. начальника службы движения.



# Паровозники, овладевайте методом машиниста Д. Коробкова, водите поезда на своем уральском богословском угле!

## Паровозник!

Следуй примеру машиниста депо Камышлов Михаила Давыдова!

Дело твоей чести работать на своем уральском низкосортном угле Богословских копей!

Смелей открывай большой клапан, добивайся высокой форсировки котла!

По-большевистски преодолёвай зимние трудности, беспрепятственно обеспечивай всеми необходимыми грузами Родину и фронт!

Будь в авангарде социалистического соревнования!

## Ценный почин машиниста депо Камышлов М. Давыдова

Следуя примеру т. Коробкова, он водит поезда на одном богословском угле

Знатный машинист депо Тула Дмитрий Коробков, вопреки всевозможным опасениям, смело открыл большой клапан на паровозе, отапливаемом низкосортным, малокалорийным подмосковным углем. Так зародилось среди паровозников Советского Союза замечательное движение, имеющее большое государственное значение.

На нашей дороге первым подхватил этот ценный почин машинист Камышловского депо Михаил Давыдов. Он также смело открыл большой клапан при отоплении паровоза одним низкосортным богословским бурым углем и добился замечательных результатов. Этим самым передовой механик наголову разбил предельческое мнение о невозможности экономии топлива при отоплении мощных локомотивов одним богословским углем.

Первые поездки на одном богословском угле тов. Давыдов начал делать еще в декабре, когда Дмитрий Коробков, совершенствуясь, показывал все новые и новые успехи. 18 декабря Михаил Давыдов провел на большом клапане, отапливая паровоз одним богословским углем тяжеловесный поезд, перевыполнил норму технической скорости на 1,7 километра в час и сэкономил 7,9 тонны угля.

В январе бригада Михаила Давыдова закрепила эти достижения и сейчас, в каждую поездку, добивается новых успехов. Недавно тов. Давыдов на уча-

стках Камышлов — Поклевская и Поклевская — Камышлов провел два тяжеловесных поезда с превышением весовой нормы на 600 тонн, полностью выполнил норму технической скорости и сэкономил более 3,5 тонн условного топлива.

Замечательные успехи тов. Давыдова, его бригады говорят о государственном подходе механика-новатора к экономному расходованию топлива. Эти успехи М. Давыдова, как и достижения Д. Коробкова являются результатом хорошего, лунинского ухода за паровозом, умелого вождения поездов и правильного режима отопления.

Начальник дороги вице-генерал-директор Путей Сообщения II ранга тов. Багаев специальным приказом отметил ценный почин Михаила Давыдова — инициатора внедрения метода Д. Коробкова среди наших паровозников. За успехи, за инициативу он присвоил Михаилу Давыдову звание машиниста 2-го класса и премировал его 750 рублями. Помощник машиниста т. Солдатов и кочегар т. Ихмухамедова награждены значками «Отличный паровозник» и также премированы деньгами.

Дело чести каждого машиниста нашей дороги последовать патристическому почину машиниста депо Камышлов Михаила Давыдова и смело открывать большой клапан при отоплении паровозов всех серий своим уральским богословским углем!

## Железнодорожник, помни!

Один двухосный вагон угля дает возможность

выработать 30 тысяч киловатт-часов электроэнергии, или выплавить 13 тонн чугуна;

сварить 45 тонн стали;

изготовить 18 тысяч мин;

перевезти 500 тонн боеприпасов на расстояние в 1.000 километров;

выпечь 180 тонн хлеба;

отопить 2000 кубометров жилых зданий в течение отопительного сезона.

## Дело чести надеждинских машинистов — работать на богословском угле

Тульский машинист Дмитрий Коробков открывает огромные возможности перед паровозниками нашей дороги. Метод его широко подхватывают передовые машинисты. Есть горячие последователи Д. Коробкова и в нашем депо Надеждинск.

Бригада машиниста Филиных в составе помощника т. Куц и кочегара т. Бурма, следуя 18 января по Богословскому участку на одном богословском угле, провела тяжеловесный состав на 1600 тонн более нормы. За рейс Филиных сэкономили более полтонны топлива.

В этот же день машинист т. Филинов провел состав, превышающий весовую норму на 700 тонн по Самскому участку также на одном богословском угле и перекрыл норму технической скорости на 4,5 километра в час.

На Богословском угле водят тяжеловесные поезда, перевыполняют норму технической скорости и экономят топливо и другие механики. Успех работы на местном угле решает отличное теплотехническое состояние локомотивов, повседневное обучение членов паровозных бригад искусству ухода за машиной.

Машинист т. Филинов не допускает межпоездного ремонта своего паровоза, а если подходит срок промычного ремонта, то он сам принимает в нем непосредственное участие, привлекает к работе всю бригаду. Находясь в депо, т. Филинов старается заблаговременно привести в порядок свою машину, ликвидирует все недостатки, заботясь, чтобы они не были помехой в его работе.

Старший машинист Коротких, его напарник Куликов получили новую хорошую машину. Однако безхозяйственное, нерадивое отношение к паровозу сказалось скоро. Этот локомотив сейчас один из худших в депо: котел его загрязнен, питательные приборы неисправны. Коротких и Куликов систематически пережигают топливо, допускают брак в работе. Таких нерадивых машинистов, как Куликов, Коротких и Першаков в депо единицы, но они тянут назад весь коллектив.

Дело чести надеждинских паровозников смело использовать в работе свой богословский уголь. Мы уверены, что коллектив нашего депо горячо откликнется на призыв знатного машиниста страны Дмитрия Коробкова и станет на одном богословском угле водить тяжеловесные поезда, перевыполнять нормы технической скорости, экономить топливо. Этому нас обязывают новые выдающиеся успехи доблестной Красной Армии!

К. ГИМРАНОВ, Н. СТАРКОВ, И. КИРЕЕВ — машинисты Надеждинского депо.

## Строенный состав

18 января машинист т. Ковязин, его помощник т. Гордеев и кочегар т. Дова провели строенный состав, перевыполнив норму технической скорости на 2,2 километра в час и сэкономили 15.025 килограммов топлива.

В этот же день машинист тов. Смолин, его помощник т. Рязанов и кочегар т. Гизатулина провели тяжеловесный поезд и сэкономили 4667 килограммов топлива.

В. ПЕРМИНОВ — начальник депо Тюмень.

## По примеру Д. Коробкова

Настойчиво овладевают опытом Дмитрия Коробкова егоршинские паровозники. Значительных успехов добились машинисты-лунинцы тт. Устинов, Корюкин, Косовских и другие.

Машинист т. Корюкин, помощник машиниста тов. Мелкозеров и кочегар тов. Кузнецов, открыв большой клапан, провели из Егоршино в Алапаевск тяжеловесный поезд, перевыполнив норму технической скорости на 1,8 километра в час.

На этом же паровозе машинист тов. Устинов провел на одном богословском угле поезд на 300 тонн тяжелее нормы и перевыполнил задание по технической скорости на 1,6 километра в час.

Примеру бригад тт. Устинова и Корюкина следуют и другие машинисты. На 20 минут ранее расписания привела тяжеловесный состав машинист Анна Косовских, используя для отопления паровоза один богословский уголь.

Машинист Егоршинского депо т. Копьев 20 января по участку Алапаевск — Богданович провел порожняковый поезд, используя один богословский уголь. Умело отапливая паровоз и, открыв большой клапан, он перевыполнил норму технической скорости на 3,6 километра в час и норму среднесуточного пробега — на 582 километра.

Г. ЛЕОНТЬЕВ — редактор газеты „Егоршинский железнодорожник“.

## Привести в порядок топливный склад

Машинисты нашего депо Свердловск-сортировочная готовятся по примеру тульского машиниста Дмитрия Коробкова водить поезда на низкосортном богословском угле. Некоторые паровозы уже полностью подготовлены для этого, приведены в хорошее теплотехническое состояние. Однако до сих пор не было даже пробной поездки на одном богословском угле, так как на нашем складе топлива уголь не сортируется и получить чистый богословский уголь невозможно.

Дело в том, что руководители склада во главе с начальником Порошиным, совершенно не контролируют заправку паровозов топливом и часто вместе с углем в тендер закладываются шлак и щебень. В первых числах января был такой возмутительный случай. Машинисту Киневу при ночной заправке его локомотива дали вместе с углем много балласта и щебня, которые остались от прокладки нового пути.

Между тем на складе сейчас есть полная возможность производить сортировку угля и выделять богословский. Только на одном новом пути, который недавно введен в эксплуатацию, можно поставить под выгрузку сразу два угольных маршрута. Краповое хозяйство в полном

порядке, работников на складе достаточно.

Однако никакой заботы и энергии не проявляют по этому поводу руководители паровозного отделения

и начальник склада топлива тов. Порошин. Только исключительно по их вине не могут машинисты ездить сейчас на богословском угле. Все зиму они работают вслепую, не зная, какое количество топлива требуется им на одну поездку, сколько они экономят угля или пережигают. Топливо при подаче на паровоз не вымеривается.

До сих пор лет в депо теплотехника, который бы контролировал нормы выдачи топлива, следил за подачей богословского угля на паровозы, помогал бы машинистам осваивать метод Дмитрия Коробкова.

Мы требуем немедленно устранить все указанные недостатки, дать возможность машинистам нашего депо работать на большом клапане, используя наш уральский богословский уголь без всяких примесей!

А. МИХАЙЛОВ — начальник паровозной колонны. Н. ГРОШУК — машинист-инструктор, Е. ШУМКОВ и Г. ГЕОРГИАДИ — машинисты.

## С высокой скоростью

19 января дежурный по Тюменскому отделению т. Шаклеин и диспетчер Поклевского участка тов. Неверова, заключив соглашение с машинистами, обеспечили скоростное продвижение угольных маршрутов, выполнив норму участковой скорости на 125,7 процента.

Особенно хорошо поработал в это дежурство машинист т. Потапов.

Он провел поезд без набора воды и единой остановки на участках и выполнил норму технической скорости на 117 и участковой — на 190 процентов.

П. МАЗАНКИН — диспетчер-графист.

Ответственный редактор П. А. МАРКОВ.