

ПУТЕВКА

Орган Управления и Дорпрфсожа Свердловской жел. дороги

Выходит по вторникам, четвергам и субботам

№ 69 (2699)

Четверг, 14 июня 1945 г.

Год издания 12-й
Цена 15 коп.

Поднять грузовую работу

На июнь нашей дороге дан повышенный план погрузки и выгрузки. Это и понятно. Страна требует от уральцев больше металла, оборудования, сырья и строительных материалов для быстрейшего возрождения промышленности и транспорта в освобожденных областях и районах. Вместе с тем, в летние месяцы железнодорожники должны увеличить доставку сырья и топлива предприятиям Урала, помочь создать им прочные запасы на зиму.

Повышенный план обязывает всех железнодорожников работать с большим напряжением сил, изыскивать новые резервы подъема грузовой работы, лучше использовать подвижной состав, так организовать дело, чтобы ежедневно не только выполнять, но и перевыполнять грузовые задания по каждой станции и отделению.

Между тем, за последнее время у грузовых работников и движущихся наблюдается самоуспокоенность. Это видно из того, что за декаду июня среднесуточная погрузка на дороге по сравнению с маем снизилась на 157 вагонов, причем недогруз произошел, главным образом, за счет решающих грузов черной и цветной металлургии: металла, руды, флюсов и огнеупоров.

Причины ухудшения погрузки не в недостатке порожняка, как любят ссылаться некоторые командиры, а в неумении правильно его распределять, в ослаблении работы с местным грузом. На дороге скопилось 2700 вагонов избыточного местного груза, связавшего работу многих узлов и станций. Подвести этот груз к местам выгрузки, разгрузить, это значит не только освободиться от излишнего рабочего парка, но и значительно увеличить погрузку за счет высвободившегося порожняка.

Плохо используется этот резерв. За последние дни заданий по передаче местного груза с отделения на отделение выполняются не более, чем на половину, что влечет неизбежные срывы выгрузки. За сутки 12 июня, например, Свердловское отделение, при огромном скоплении тагильского груза на станции Свердловск - сортировочная, передало Н-Тагилу менее трети наличного местного груза.

Дневник соревнования

железнодорожников с металлургами и горняками

За сутки 12 июня дорога выполнила план погрузки на 101 и выгрузки на 87 процентов. Дорога справилась с погрузкой каменного и древесного угля, леса, шпала и кокса.

Перевыполнили план погрузки Камышловское и Егоршинское отделения. Ни одно отделение не выполнило заданий по выгрузке.

Резко ухудшила грузовую работу клиентура. По вине предприятий осталось на фронтах 318 вагонов под погрузкой и 513 — под выгрузкой. Не использовал 40 вагонов под погрузку металла транспортный цех Новотагильского металлургического завода. Коксохимзавод сорвал выгрузку 121 вагона угля. Не разгрузили 28 вагонов Сухоложский шпалотный завод и 26 вагонов — Свердловская контора Вторчермета. Два дня уже стоит не разгруженный маршрут из 44 вагонов на Тюменском складе топлива.

Вообще Свердловское отделение отстает в грузовой работе. За первую декаду июня оно выполнило план погрузки только на 80 процентов. В планировании грузовой работы здесь процветает самотек. На станциях растут остатки неразгруженных вагонов, при чем остаток с полным сроком в отдельные дни доходит до 200 вагонов. Особенно часты срывы погрузки и выгрузки у таких клиентов, как Вторчермет, СУМЗ, Средуралмедьруда. Однако все это не тревожит начальника отделения т. Попова и его заместителя по грузовой работе тов. Новикова.

Ухудшили качество погрузки и не выполняют взятых на себя обязательств в соревновании к Дню железнодорожника и руководители Н-Тагильского отделения. Вагоны здесь распределяются без учета. Задания по коксу отделение перевыполнило почти втрое и в то же время ежедневно срывается погрузка металла, особенно на НТМЗ, черной и цветной руды, флюсов. Задерживая сдачу порожних на Надеждинское отделение, тагильчане тормозят выполнение надеждинцами заданий по отгрузке железной и бокситовой руды.

Не проявляют должной оперативности и требовательности к клиентуре и руководители грузовой службы. Чем иначе объяснить тот факт, что на предприятиях ежедневно остаются сотни вагонов под погрузкой и выгрузкой.

В соревновании за достойную встречу Сталинского дня железнодорожники коллектив дороги взяли на себя обязательства к 30 июля погрузить сверх 7-месячного плана 12 тысяч вагонов и на 102 процента выполнить план выгрузки. Выполнить это обязательство — наш священный долг перед Родиной.

Командиры отделений и станций должны разработать конкретные мероприятия по улучшению погрузки и выгрузки, добиться резкого сокращения простоя подвижного состава, взять под контроль каждый вагон, шире внедрить передовые методы — ступенчатую маршрутизацию, безотцепочную погрузку и выгрузку, двоянные и стропные операции и обеспечить ежедневное выполнение и перевыполнение заданий по грузовой работе.

Навстречу Сталинскому Дню железнодорожника!

Отличное дежурство

Готовясь к достойной встрече Сталинского дня железнодорожника, по-боевому работала в ночь на 13 июня смена дежурного по Надеждинскому отделению тов. Братухина. Диспетчер тов. Гнатовский, несмотря на то, что не хватало одного паровоза, обеспечил отправление всех запланированных поездов. Машинист тов. Старков взял двоянный состав и успешно провел его по участку Богословск-Надеждинск.

Умело командовал диспетчер тов. Васильев. Он отправил на Кушву два поезда сверх задания и перевыполнил план передачи местного груза.

Задание по развозу местного груза внутри отделения выполнено на 160 процентов.

М. МИРОНОВ — старший помощник начальника распорядительного отдела.

Снизил рабочий парк

В соревновании навстречу Сталинскому Дню железнодорожника коллектив станции Смычка упорно борется за первенство на отделении.

В ночное дежурство на 11 июня замечательных успехов добились горючки смены дежурного по горке т. Боркова. Смена распустила с горки 245 вагонов сверх задания и сформировала 7 красновских поездов.

В ночь на 12 июня отличилась смена маневрового диспетчера т. Шалунова, на 289 вагонов снизившая рабочий парк. Составительская бригада тов. Сыроедина, сцепщик т. Лихачев и машинист тов. Чупранов, сформировала три поезда сверх нормы.

Л. МОРОЗОВА.

С превышением задания

Сталинский день железнодорожника приближается. Готовясь к достойной встрече его, коллектив вагонного участка Свердловск-сортировочная с каждым днем увеличивает темпы своей работы.

Первую декаду июня вагонники закончили 100-процентным выполнением плана капитального и перевыполнением среднего ремонта, значительно снизили текущий остаток больных вагонов.

Впереди идут коллектив автоконтрольного пункта северной системы, где начальником т. Кривокрылов, и смена вагонного мастера т. Минеева, систематически перевыполняющая задание по безотцепочному ремонту вагонов и обеспечивающая своевременное отправление поездов.

Ф. ЖЕЛЕЗНОВ — секретарь партбюро.

В Шарташе смирились с простоями вагонов

—Что-то вы, т. Усков, в нормы формирования не укладываетесь? — заметил начальник станции Шарташ тов. Конопицкий, наблюдая за работой составителя.

—А что? Торопиться, товарищ начальник? — ответил Усков — Ведь все равно передача простоят еще сутки-двое, да и работать негде, пути забиты.

Действительно, станция Шарташ превратилась за последнее время в огромный отстойник вагонов и резко ухудшила работу. В первой декаде июня простой транзитных вагонов с переработкой превышен более чем в два раза, простой местного вагона под грузовыми операциями — на 11 часов, а в ожидании отправления они простаивают свыше 70 часов!

Еще 8 июня был сформирован сборный поезд на Егоршинское отделение, а отправили его только 11. Более полутора суток стоял из-за отсутствия паровоза поезд № 1603. Вертупка № 720 по этой же причине стоит уже четвертый день.

Всю ответственность за громадный простой вагонов Конопицкий и его заместитель по грузовой работе Шмидт складывают на Свердловское отделение и не хотят замечать безобразий, которые творятся на станции.

На одном из путей систематически простаивает большое количество вагонов без документов, с неправильной разметкой и т. д. Сюда же почему-то, попали порожние цистерны, хотя есть специальный приказ наркома о их скоростном продвижении. И стоят все эти вагоны, как говорят на станции, «до выяснения, разъяснения, распоряжения». На 9 июня их насчитывалось 65.

Передки случаи брака в работе составителей, технических контролеров и других работников станции. 9 июня составитель Ахмаков сформировал передачу с нарушением Правил технической эксплуатации и более получаса держал поезд и паровоз.

Возмутительный случай произошел 10 июня. Технический контролер Спирина неправильно сделала меловую разметку на вагоне и он вместо свердловского понал в Челябинский состав. Спирина знала об этом и молчала до прибытия паровоза. Готовый к отправлению состав с паровозом, из-за преступной халатности Спириной и безответственности маневрового диспетчера Ускова, не проверившего натурный лист, был задержан на час.

Ежедневно к концу отчетных су-

ток остается не поданными на фронта выгрузки большое количество вагонов. На 6 часов утра 11 июня их осталось 79, так как маневровый диспетчер Усков не обеспечил своевременного расформирования передач № 1606 и № 1425. А на днях маневровый диспетчер Степанов направил под экипировку одновременно все маневровые паровозы и сорвал подачу под выгрузку 35 вагонов.

Клиентура, не чувствуя решительной борьбы командиров станций за сокращение простоя вагонов, распустилась до того, что передерживает их под грузовыми операциями в шесть раз дольше положенного времени. Особенно плохо идет выгрузка по Гортопу, Главконсерву, Союзпрометизбыту и другим предприятиям.

Зам. начальника по грузовой работе Шмидт смирился с антигосударственной практикой клиентов и не привлекает к судебной ответственности виновников огромных простоев вагонов.

Положение на Шарташе серьезное. Нужно немедленно расширять станцию, так как она лимитирует сейчас пропускную способность не только Свердловского отделения, но и всей дороги.

Е. ДОЛИНОВА.



А. Н. ГУБИН — лучший составитель дороги (станция Смычка), включившись в соревнование за достойную встречу Сталинского Дня железнодорожника, каждое дежурство формирует по два-три поезда сверх нормы. По приказу наркома Путей Сообщения генерал-лейтенанта И. В. Ковалева бригаде тов. Губина по итогам работы в апреле присвоено звание лучшей комплексной бригады по сети дорог и присуждена денежная премия в сумме 7 тысяч рублей.

Фото Ф. Соболева.

Успех смены Садчикова

11 июня смена маневрового диспетчера Свердловск-пассажирская тов. Садчикова и дежурного по станции т. Яковлева на 191 вагон перевыполнила задание по выгрузке, погрузила сверх плана 6 вагонов и обеспечила 100-процентное отправление поездов по графику.

Г. МЕЛЬНИКОВ — секретарь партбюро.

ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИЯ У МАРШАЛА Г. К. ЖУКОВА И А. Я. ВЫШИНСКОГО

БЕРЛИН, 9 июня (ТАСС).

Здесь, у Главнокомандующего советскими оккупационными войсками в Германии Г. К. Жукова и заместителя Наркома Иностранных Дел А. Я. Вышинского, состоялась пресс-конференция советских и иностранных корреспондентов. Маршал Жуков ответил на многочисленные вопросы, которые были заданы ему в письменной форме группой английских, американских, канадских и французских корреспондентов.

— Меня спрашивают, — сказал Г. К. Жуков, — что я считаю главным в задачах Союзной Контрольной комиссии и как я рассматриваю перспективы развития общей политики четырех держав в отношении Германии. Этот вопрос совершенно ясен из сообщений нашей прессы о Контрольном Совете. Никаких особых мнений у меня по этому поводу нет.

— Второй вопрос, который мне задали, — продолжал Маршал, — следующий:

Мог ли бы я сообщить некоторые подробности, до сих пор неопубликованные, о заключительном сражении за Берлин?

— Сражение за Берлин было решающим. Мы провели к нему очень серьезную подготовку. К этому сражению, явившемуся заключительным, мы подтянули достаточно средств и операцию рассчитали на верняка. Мы сосредоточили для этой операции столько средств техники — авиации, танков, артиллерии, чтобы в кратчайший срок сломить сопротивление противника и быстро овладеть самим Берлином. Операция была подготовлена во всех деталях очень тщательно. Особое внимание было обращено на взаимодействие всех родов войск. Немцы ожидали наш удар. Поэтому, предполагая, что они ожидают наш удар именно на берлинском направлении, мы очень долго думали над тем, как бы организовать его внезапно для противника. Для того, чтобы преподнести немцам внезапность в крупном масштабе, я, как командующий, выбрал способ внезапной атаки ночью всем фронтом. Прежде всего, нами была проведена ночная артиллерийская подготовка, чего, по показаниям пленных, немцы не ожидали. Они предполагали, что мы, возможно, будем действовать ночью, но не думали, что это будет главная атака. Вслед за артиллерийской подготовкой нами была проведена ночная танковая атака. В эту атаку нами было брошено более четырех тысяч танков при поддержке 22 тысяч стволов артиллерии и минометов. С воздуха удар сопровождался четырьмя-пятью тысячами самолетов, начавшими действовать еще ночью. Авиация шла над полем боя волнами. Ночью прошла тысяча бомбардировщиков, остальное количество — утром и днем. В течение суток было проведено свыше пятнадцати тысяч самолетовылетов. Чтобы помочь танкам в ориентировке ночью, мы применили никем не проводившуюся до сих пор ночную подсветку прожекторами. Это было около 4 часов в ночь на 20 апреля. Применением этой новинки мы имели в виду не только подсветить нашим танкам и пехотинцам, но и осле-

пить противника, чтобы он не мог вести точный, прицельный огонь.

«Сколько было прожекторов?»

— Более 200.

«По какому фронту?»

— Через каждые двести метров на направлениях главных ударов. Следует учесть, что главные удары были нанесены с разных направлений. Как мы и рассчитали, атака наша оказалась для противника неожиданной, ошеломляющей. Немцы не ожидали такого мощного удара. И сопротивление было быстро сломлено. Противник, видя, что его оборона не выдержала, бросил на свою защиту все резервы из района Берлина и даже снял часть гарнизона из самого Берлина. Он надеялся остановить нас резервами, снятыми с обороны Берлина, и в этом был его большой просчет. Подходящие резервы врага были во встречных сражениях разбиты с воздуха и нашими танками. Когда советские войска прорвались к Берлину, оборона города была в ряде мест оголена. В частности, была оголена зенитная оборона противника, что дало возможность нашей авиации работать на низких высотах. Ослабив выводом войск из района Берлина свою, заранее подготовленную и расписанную оборону, противник не смог выдержать нашего удара. У немцев в берлинской операции участвовало более полу-миллиона войск. Из них свыше 300 тысяч нами было взято в плен, не менее 150 тысяч было убито, а остальные разбежались. Мы считаем, что берлинская операция прошла достаточно удачно (смех, оживление среди присутствующих) как по темпам, так и по своей поучительности. Из этого сражения наши войска сделали для себя много выводов, приобрели богатый опыт в ведении ночных операций.

Третий вопрос: «Как я рассматриваю совместный контроль над Берлином?»

— Для управления Большим Берлином предполагается организация межсоюзнической комендатуры. Какие личные отношения допускаются между Красной Армией и немецким населением? Как я рассматриваю возможность лояльного сотрудничества немецкого народа с союзниками?

— Отвечу сначала на последний вопрос. Я считаю, что наши отношения с германским народом и германского народа с союзными народами будут зависеть от того, как поведут себя немцы. Чем скорее они сделают для себя правильные выводы из поражения Германии, тем будет лучше. Отношения Красной Армии к немецкому населению определяются строгим оккупационным режимом.

— Когда мы ставили этот вопрос, — сказал корреспондент английской газеты «Санди Таймс» А. Верт, — мы хотели узнать, разрешено ли братание Красной Армии с местным населением.

— Строгий оккупационный режим должен быть понятен сам по себе, — ответил Маршал Жуков.

Вопрос: «Готовитесь ли Вы к суду над военными преступниками?»

— Само собой разумеется,

— «Сроки?»

— Мы не сторонники затягивания

решения, наоборот, мы сторонники быстрого разрешения этого вопроса.

«Могли ли бы Вы сказать что-нибудь о демобилизации Красной Армии?»

— Война в Европе кончилась. Этот вопрос сейчас перед нами стоит и мы его изучаем.

«Смог ли бы комитет «Свободная Германия» оказать какую-нибудь помощь Контрольному Совету в его работе?»

— Я считаю этот вопрос неактуальным. И, наконец, — сказал Маршал, — последний вопрос, переданный мне в письменном виде: «Какие меры следовало бы принять в отношении экономического разоружения Германии?». — Я полностью согласен с решениями Крымской конференции и Декларацией о поражении Германии, в которых об этом все необходимое сказано. Во всяком случае, надо сделать так, чтобы Германия никогда не могла бы подняться, как агрессивная военная держава.

После того, как Маршал Жуков ответил на вопросы, заранее подготовленные корреспондентами, посыпались другие многочисленные вопросы.

«Считаете ли Вы возможным иметь в Берлине постоянных иностранных корреспондентов?»

— Разумеется, пресса, в том числе и иностранная, может оказать пользу в общей работе.

«Принимаются ли какие-нибудь меры, чтобы перевести иностранных корреспондентов на постоянную работу сюда?»

— Мы только что подписали Декларацию о дальнейшей работе и эти вопросы еще не поднимались ни со стороны наших союзников, ни с нашей стороны.

Корреспондент лондонской газеты «Дейли телеграф» Дж. Финер спросил тов. Жукова: «Будут ли процессы над военными преступниками открыты для прессы?»

— Сейчас трудно сказать, но мне кажется, — ответил Маршал, — что было бы полезно, как у нас, так и у союзников вести процессы открытыми.

— Как это было, например, на Харьковском процессе, который был открыт для советской и иностранной прессы, — говорит А. Я. Вышинский.

Корреспондент А. Верт задал Маршалу вопрос:

«Имеете ли Вы какое-нибудь представление или мнение о том, что случилось с Гитлером?»

— Обстановка очень загадочная. Из найденных нами дневников адъютантов немецкого главнокомандующего известно, что за два дня до падения Берлина Гитлер женился на киноактрисе Еве Браун. Ознаком-

ного трупа Гитлера мы не нашли. Сказать что-либо утвердительно о судьбе Гитлера я не могу. В самую последнюю минуту он мог улететь из Берлина, так как взлетные дорожки позволяли это сделать.

По просьбе корреспондентов Г. К. Жуков кратко рассказал свою биографию. Во время этого рассказа присутствующие задали Маршалу ряд дополнительных вопросов.

«Расскажите о своем опыте боев на Дальнем Востоке?»

— На Дальнем Востоке я не был, я был в Монголии — на Халхин-Голе. Это была операция локального характера, поэтому она вряд ли представляет особый интерес. Она любопытна только с оперативной точки зрения, как операция с применением большого количества танков и авиации. Самая операция продолжалась всего 10 дней, во время которых шестая японская армия была окружена и разгромлена.

«Кого Вы считаете более сильным противником — немцев или японцев?»

— Немцев как противника уже не существует, — говорит Маршал, — но, если говорить о прошлом с технической точки зрения, немцы были сильнее, чем японцы в то время. Что представляет собой сейчас японский солдат, затрудняюсь сказать, ибо обстановка с тех пор изменилась.

Корреспондент «Дейли уоркер» Д. Гиббс задал Маршалу Жукову следующий вопрос:

«Как бы Вы могли сравнить оборону Берлина с обороной Москвы?»

— Сравнения здесь не может быть. Немцы были разбиты нами на Одере, а в Берлине был их конец. Советскую же столицу выжили защищать морально сильные и технически оснащенные войска. Благодаря этому мы смогли не только защищаться, но и нанести немцам решающий контрудар — это входило в наши планы. Немцы же к своему концу в районе Берлина и на других участках этих преимуществ не имели.

«Принимал ли Маршал Сталин, — спросил корреспондент «Таймс» Паркер, — повседневное участие в операциях, которые Вы возглавляли?»

— Маршал Сталин, — ответил Г. К. Жуков, — детально и повседневно руководил всеми участками советско-германского фронта, в том числе и тем участком, на котором я находился.

В заключение беседы Маршал Г. К. Жуков подробно познакомил корреспондентов со схематическим описанием берлинской операции на большой карте.

Е. КАПЛАНСКИЙ.
А. ПОЛТОРАЦКИЙ.

Опровержение ТАСС

Лондонская газета «Ньюс Кроникл» сообщила, что американские войска начали эвакуироваться из советской оккупационной зоны в Германии. Указанная газета сообщает также, что американцы могли бы эвакуировать весь район в несколько дней, если бы русские могли в этот же срок оккупировать этот район своими войсками, но якобы недостаток русских войск мешает этому.

ТАСС уполномочен опровергнуть сообщение «Ньюс Кроникл» о начале эвакуации американских войск из советской оккупационной зоны в Германии, как несоответствующее действительности.

ТАСС уполномочен также заявить, что не будет никакой задержки в проведении оккупации советскими войсками того района, из которого будут выведены войска союзников.

По нашей дороге

ИНИЦИАТИВА ТЮМЕНЦЕВ

Поезд прибыл на станцию Тюмень. Приехавший пассажир подает дежурному по вокзалу т. Ксенофонову заявку на доставку багажа в город. Через некоторое время за установленную плату возчик на лошади доставляет вещи пассажира на дом. В обратный рейс он привозит по врученным ему заявкам багаж к поезду.

Среди пассажирских работников вокзала станции Тюмень это ценное мероприятие по улучшению обслуживания пассажиров не единственное.

Сейчас, по инициативе багажного кассира т. Косоговского, широко развернулось соревнование кассиров, весовщиков и грузчиков с багажными работниками вокзала станции Москва-пассажирская за образцовую организацию перевозок багажа.

Соревнующиеся коллективы обязались подготавливать багаж к выгрузке в исправной упаковке, при полном наличии мест по документам, четко оформлять сдаточные описки, уведомлять телеграммой о месте нахождения багажного вагона в поезде и количестве мест к выгрузке, обеспечивать 100-процентную оценку груза и обязательную отправку его с тем поездом, с которым едет пассажир.

П. КРАПИВНИКОВ — старший ревизор по багажным перевозкам.

Научно-популярные лекции

В узловой партийной кабине станции Н-Тагил систематически проводятся популярные лекции.

В последние дни здесь были прочитаны лекции о том, как нужно сажать и ухаживать за картофелем, «Погода и предсказания». Лекции имели большой успех у слушателей. Для проведения лекций привлекаются квалифицированные силы города и отделения — агрономы, преподаватели школ и техникумов, инженеры транспорта, партийные работники.

Партийный кабинет организовал серию лекций для рабочих паровозного депо, станции Смычка и вагонного участка.

Письмо в редакцию

Еще 18 мая подсобное хозяйство Свердловского отделения движения отправило на станцию Кольцово вагон непригодного к посадке картофеля для обмена в совхозе на семенной. Сопровождающий вагон некто Ефремов закрыл вагон на замок и исчез. Вагон стоит и до сегодняшнего дня. Руководителей подсобного хозяйства видимо ничуть не тревожит тот факт, что картофель может испортиться. К тому же вагон простаивает уже около месяца и на его перестановку затрачены десятки часов работы маневрового паровоза.

ГОЛОВАНОВ — инспектор под'ездных путей.

Ответственный редактор
П. А. МАРКОВ.

АДРЕС РЕДАКЦИИ и ИЗДАТЕЛЬСТВА: гор. Свердловск, ул. Челюскинцев, 11, Управление дороги, 3-й этаж комната 353 и 359.

ТЕЛЕФОНЫ: ответственный редактор — 1-61, секретариат — 0-6, издательство и отдел подписки — 7-36, типография — 6-20 и 4-07.