

ОМСКИЙ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК

ОРГАН УПРАВЛЕНИЯ И ДОПРОФСОЖА ОМСКОЙ Ж. Д.

Выходит по вторникам, четвергам и субботам.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

№ 146 (2637) | Суббота, 2 декабря 1944 г. | Цена 15 коп.

Советский железнодорожный транспорт смог выдержать беспримерную нагрузку военного времени лишь потому, что еще в мирное время по указанию товарища Сталина наш транспорт получил мощное техническое вооружение и превращен был в одну из самых передовых отраслей народного хозяйства. Армия железнодорожников, воспитанная нашей партией в духе беспредельной преданности Родине, — армия культурных и хорошо знающих свое дело людей, стяжала себе славу героических тружеников как на фронте, так и в тылу.

(„ПРАВДА“).

ОМСКИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК

ОРГАН УПРАВЛЕНИЯ И ДОПРОФСОЖА ОМСКОЙ Ж. Д.

Выходит по вторникам, четвергам и субботам.

№ 146 (2637) | Суббота, 2 декабря 1944 г. | Цена 15 коп.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Суббота, 2 декабря 1944 г. | Цена 15 коп.

Советский железнодорожный транспорт смог выдержать беспримерную нагрузку военного времени лишь потому, что еще в мирное время по указанию товарища Сталина наш транспорт получил мощное техническое вооружение и превращен был в одну из самых передовых отраслей народного хозяйства. Армия железнодорожников, воспитанная нашей партией в духе беспредельной преданности Родине, — армия культурных и хорошо знающих свое дело людей, стяжала себе славу героических тружеников как на фронте, так и в тылу.

(„ПРАВДА“).

П Р И К А З

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 ОГОРОВОДА, 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 ГОРЕАКИНА, 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 от 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 ОВЪЯВЛЯЮ 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.

От Советского Информбюро

Оперативная сводка за 29 ноября

Войска 3-го УКРАИНСКОГО фронта, перейдя в наступление, форсировали Дунай севернее реки Драва, прорвали оборону противника на западном берегу Дуная и, продвинувшись вглубь до 40 километров, расширили прорыв до 150 километров по фронту.

В ходе наступления войска фронта овладели городами и крупными узлами коммуникаций ПЕЧ, БАТАЖЕК, МОХАЧ и с боями заняли более 330 населенных пунктов, в том числе крупные населенные пункты БАТА, ШОМБЕРЕК, ЛАНЬЧОК, ДУБОШЕВИЦА, БАТИНА, ЗМАЕВАЦ, КНЕЖЕВИ-ВИНОГРАДИ, ЛУГ, ДАРДА, МОРАДЬ, ВЕМЕНД, ХЕМЕШКАЗА, ЛИПТОД, НЕМЕТ - ВОЛЬ, ХЕРЦЕТ ТЕТЕШ, БЕЛИ МОНАСТИР, ЯГОДНЯК, АЛЬШО-НАНА, ЦЕКЕД, АЛАТ-ВАРАШД, КАТОЙ, ПЕЧ-УДВАРД, ВИЛАНЬ, ХАРШАНЬ, ВЕРЕМЕНД, БОЛМАН и железнодорожные станции МОРАДЬ, БАТА, ПАЛОТА-ВОЖОК, ФЕКЕД, НЕМЕТ - ВОЛЬ, ВИЛАНЬ, ХАРШАНЬ, ВЕРЕМЕНД, ШИРИНЕ, БЕЛИ МОНАСТИР, ЗМАЕВАЦ, БАТИНА, ЧЕМИНАЦ, ЖАРДА.

На других участках фронта — поиски разведчиков и в ряде пунктов шли бои местного значения.

Оперативная сводка за 30 ноября

В течение 30 ноября на территории ЧЕХОСЛОВАКИИ наши войска с боями заняли более 30 населенных пунктов и среди них ВЕРЕЗНИЦА, МИНЬОНЦЕ, КЕЛЧА, ВЕЛИКАЯ ДОМАША, ДОМАША, НИЖНИЙ ГРАБОВЕЦ, НИЖНИЙ ГРУШОВ, РАКОВЦЕ, МОРАВЬЯНИ, МАРКОВЦЕ, ВЕМПЛИН.

Войска 2-го УКРАИНСКОГО фронта, продолжая наступление, 30 ноября овладели крупными узлами коммуникаций и важными опорными пунктами обороны противника — окружными центрами Венгрии городами ЭГЕР и СИКСО, а также с боями заняли населенные пункты БЕКЕЧ, МЕДЬАСО, КИШ-ДОВСА, АРНОТ, ВАРАШИ, КАН, НОСВАЙ.

Северо-восточнее и южнее города ПЕЧ наши войска, продолжая наступление, с боями заняли более 50 населенных пунктов, в том числе крупные населенные пункты ДЭЧ, ЭЧЕНЬ, КАКАШД, САЛКА, ВАРЖАНЬ, МЕЧЕНЬ, ЦИКО, ПЕЧВАРЕД, ВАТИШ, НЕМЕТ, ВИШЕ, ШИКЛОШ, ОЛД и железнодорожные станции СЕРЦИЛИС, ОБЕРЕК, ДЭЧ, ЭЧЕНЬ, ХИДАШ, БОНЬХАД, НАДЬ, ПАЛА, ПЕЧВАРЕД, ЧОКОЛАДЭ, ШИКЛОШ.

На территории ЮГОСЛАВИИ наши войска, действуя совместно с частями Народно-освободительной армии Югославии, овладели городом и железнодорожным узлом КРАЛЬЕВО.

На других участках фронта — поиски разведчиков.

За 29 ноября наши войска подбили и уничтожили 29 немецких танков.

В Чехословакии наши войска с боями продвигались вперед. Северо-западные города Гуменне противник пополнял свои потребности части свежими силами и неоднократно переходил в контратаки. Советские части отбили вражеские контратаки и ударом с флангов отбросили немцев. Продвигаясь с боями вперед по горно-лесистой местности, наши войска вышли к реке Ондава. Уничтожено свыше 400 немецких солдат и офицеров. Захвачено у немцев 2 танка, 4 самоходных орудия, 14 полевых орудий, мно-

(Окончание см. на 2-й стр.)

Советский железнодорожный транспорт смог выдержать беспримерную нагрузку военного времени лишь потому, что еще в мирное время по указанию товарища Сталина наш транспорт получил мощное техническое вооружение и превращен был в одну из самых передовых отраслей народного хозяйства. Армия железнодорожников, воспитанная нашей партией в духе беспредельной преданности Родине, — армия культурных и хорошо знающих свое дело людей, стяжала себе славу героических тружеников как на фронте, так и в тылу.

(„ПРАВДА“).

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ ВСТУПИЛ В ЗИМУ

(Передовая „Правды“ за 29 ноября 1944 года).

Советский железнодорожный транспорт вступил в четвертую военную зиму. Успешно справившись с перевозками в летний период, армия железнодорожников должна теперь решить новые еще более сложные задачи. Надо по-большевистски преодолеть трудности, вызываемые морозами и метелями. Планы зимних перевозок придется выполнять в более сложных условиях, чем это было в предыдущие годы.

Благодаря великим победам Красной Армии фронт отодвинулся далеко на запад. Чтобы бесперебойно питать его всем необходимым для дальнейшего победоносного наступления наших войск, требуется больше времени на прогон воинских поездов к линии фронта, больше подвижного состава, больше топлива, больше мастерства и четкости в работе. Значительная часть пути воинских маршрутов проходит по районам, которые подвергались варварскому опустошению немецкими захватчиками. Но как показывает опыт, при большевистской организованности железнодорожники умеют успешно справляться со всеми требованиями фронта, как бы они ни были велики и ответственны.

Усложнились задачи железнодорожного транспорта и в тылу. В эту зиму надо подвозить топливо, сырье и материалы для многих новых предприятий, построенных и восстановленных в нынешнем году. Повышенные требования предъявляют к транспорту все отрасли нашей неустанно растущей социалистической индустрии. Увеличилась мощность предприятий, увеличились их производственные планы. Промышленности требуется больше сырья и топлива, она дает больше продукции, которую необходимо перевозить.

Красная Армия, вся страна следят за работой нашего транспорта. Железнодорожники в письме товарищу Сталину дали клятву с честью выполнять все стоящие перед ними задачи в условиях зимы. Теперь наступило время выполнять обещание. Успехи Красной Армии на фронтах Отечественной войны, а также выполнение и перевыполнение промышленностью государственных планов в значительной мере зависят от четкой работы железнодорожного транспорта именно в эту зиму, в ближайшие дни и недели.

На дорогах Урала и Сибири уже установились крепкие морозы, свирепствуют метели. Первые дни работы в зимних условиях показали, что не на всех участках этих дорог была вовремя закончена подготовка к зиме. Партийные организации, райкомы и обкомы партии, обязанные повседневно заниматься делами транспорта, должны сейчас особенно энергично помочь железнодорожному транспорту устранить недостатки и обеспечить безусловное выполнение планов перевозок.

Сейчас место командира и партийного работника транспорта — на линии, там, где решается успех дела. В паровозных депо, на узловых и распорядительных станциях, всюду, где возникают затруднения, должны находиться ответственные партийные руководители, которые могли бы вовремя оказать транспортникам необходимую помощь и отвечать перед партийными организациями за порученное дело. Партийные руководители должны быть на решающих участках для работы с людьми, для организации массового соревнования, для помощи отстающим и малоопытным

работникам. Партийные руководители — секретари райкомов, горкомов, обкомов партии — обязаны знать во всех подробностях состояние участков и отделений дороги, уметь разбираться в графике движения поездов.

Как показывает опыт, больше всего неполадок зимой происходит у паровозников. Иной раз неопытный или недисциплинированный машинист, у которого в пути случилась неисправность в паровозе, может затормозить движение на целом участке. Среди паровозников много молодых машинистов и их помощников, которым впервые приходится водить поезда зимой. Надо постоянно наблюдать за ними, обучать их уходу за локомотивом, показывать, как лучше отоплять паровоз, как добиваться экономии топлива. Для этого имеется достаточно средств, проверенных на практике. Следует только систематически ими пользоваться.

Но мало этого. Надо навести образцовый порядок на топливных складах, на угольных эстакадах, обеспечить бесперебойную работу пунктов водоснабжения, расчистить пути от шакала и снега, установить тесный контакт с работниками других служб.

Железнодорожный транспорт потребляет много топлива. От паровозников требуется, чтобы они не только во время доставки поезда к пунктам назначения, но и экономии угля, дрова, мазут. Если каждый машинист за одну поездку сэкономит несколько килограммов угля, то в общей массе это сэкономит стране тысячи тонн топлива. Борьба с пережогами на транспорте — большая общегосударственная задача. Для этого должен быть использован опыт мастеров искусного отопления паровозов, знания теплотехников и машинистов-инструкторов. Необходимо сократить количество паровозов, занятых на вспомогательных работах.

Но как бы хорошо ни выполняли паровозники своих обязанностей, этим еще не обеспечивается бесперебойность работы всего транспортного конвейера. Здесь важна работа каждого звена, каждого винтика, каждого человека. Многие зависят от движущихся в чьих руках находится оперативное командование, кто призван осуществлять регулировочные приказы по сдаче порожняка с одной дороги на другую, кто обязан следить за своевременным приемом поездов с отделения на отделение, кто отвечает за использование всех технических средств и передовых методов для того, чтобы узловые станции работали четко, не накапливали на своих путях лишние вагоны, не создавали пробок. Нельзя задерживать поезда в пунктах, подверженных снежным заносам. Поезд, задержанный в таком пункте, может парализовать движение на всем участке.

Требование о слаженной работе в равной степени относится и к путевцам, к связистам, и к ва-

гонникам. Передовые станции, отделения, дороги отличаются прежде всего слаженностью работы всех служб, которая дисциплинирует людей, вселяет в них уверенность в преодолении любых трудностей.

Если вагонники плохо содержат автотормозное хозяйство, не заготовили в должном количестве зимней смазки, если связисты не проследили за хорошей видимостью сигналов, а путевцы не привели в боевую готовность всех средств снегоборьбы, любая из этих причин может сорвать график движения поездов.

Сейчас буквально все средства должны быть в полной готовности для борьбы со снежными заносами: надо правильно расставить снеговые щиты, проверить состояние снегоочистителей, всегда иметь под руками лопаты, метлы, постоянно держать связь с колхозниками, с местными советами на случай необходимости быстрой мобилизации населения для расчистки путей.

Как бы ни были велики зимние затруднения, они не должны помешать железнодорожникам изо дня в день повышать темпы перевозок. И в условиях зимы железнодорожники обязаны УСКОРЯТЬ ОБОРОТ ВАГОНОВ. Здесь заложен основной резерв нашего транспорта, и его надо привести в движение. СЛАЖЕННОСТЬ И ЕЩЕ РАЗ СЛАЖЕННОСТЬ — в этом суть дисциплины на железнодорожном транспорте, в этом залог решения возросших задач.

Весь рабочий класс, воодушевленный историческим докладом нашего великого вождя и полководца товарища Сталина, борется за дальнейшее усиление помощи фронту, за досрочное выполнение годового плана. Металлурги стремятся выплавить больше металла. Энергетики — дать больше электрической энергии, шахтеры — больше угля. Работники военной промышленности — выпустить больше самолетов, танков, орудий, боеприпасов. Все они нуждаются в топливе, в сырье, в материалах. От сегодняшнего бесперебойного, усиленного снабжения электростанций и металлургических заводов топливом будет зависеть успех всей социалистической индустрии в ближайшие месяцы. Железнодорожники должны постоянно помнить о своей ответственности перед страной и фронтом.

Наша родина высоко оценила героический труд советских железнодорожников в Отечественной войне. Товарищ Сталин заявил в докладе 6 ноября: «СОВЕТСКИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ ВЫДЕРЖАЛ НАГРУЗКУ, С КОТОРОЙ ЕДВА ЛИ СПРАВИЛСЯ БЫ ТРАНСПОРТ ДРУГОЙ СТРАНЫ». Слова вождя вызвали новый трудовой подъем среди железнодорожников. Воодушевленные сталинской оценкой, славы советские железнодорожники должны с честью выполнять свой долг перед родиной и четвертую военную зиму провести организованно!

ВОСЕМЬ НОРМ

Молодые железнодорожники Ишимского узла широко развернули социалистическое соревнование за достойную встречу нового 1945 года, за досрочное выполнение производственного плана.

Замечательные образцы работы показали комсомольцы механических мастерских и паровозного депо. Т. Краснов и Фомин, комсомольцы-токари механических мастерских из молодежной бригады тов. Гатиной, дают по 8 норм. Встав на вахту в честь дня

артиллерии, по-фронтовому работают слесари инструментального цеха депо Ишим тт. Степанов и Борисов, выполнявшие ноябрьское задание более чем на 250 процентов.

Первое место в соревновании Ишимских вагонников завоевала бригада, которой руководит тов. Кимел. Большинство поездов эта бригада отправляет с нулевой утечкой воздуха из поездной магистрали.

И. ВЫЧКОВА — секретарь узлового комитета ВАКСМ.

От Советского
ИнформбюроОКОНЧАНИЕ ОПЕРАТИВ-
НОЙ СВОДКИ ЗА 30 НОЯБРЯ

го винтовок и автоматов. Взято 180 пленных.

★ Войска 2-го Украинского фронта продолжали успешное наступление. В результате упорных боев наши части овладели городом Сиксо. Только на подступах к этому важному опорному пункту обороны противника советские бойцы истребили 700 гитлеровцев и взяли в плен 350 немецких и венгерских солдат и офицеров. Захвачено 18 орудий, 32 пулемета, два склада боеприпасов и другие трофеи. На другом участке наши войска овладели городом Эгер. Противник упорно оборонял этот город, являвшийся одним из основных узлов обороны немцев в южных отрогах Карпат. Используя сильную пересеченную местность, немцы построили на подступах к городу сильные укрепления. Пленные сообщили, что немецкое командование приказало своим войскам любой ценой удерживать Эгер в своих руках. Обойдя город с востока и запада, наши войска создали угрозу окружения вражеского гарнизона. Противник был вынужден усилить свои фланги за счет ослабления центрального участка. Воспользовавшись этим, наши войска нанесли удар с юга, овладели железнодорожной станцией, а затем ворвались на улицы города. Советские бойцы очищали от гитлеровцев квартал за кварталом и сегодня к исходу дня полностью овладели городом Эгер. Взято в плен 400 немецких и венгерских солдат и офицеров.

★ Северо-восточнее и южнее города Печ наши войска выбили противника из ряда населенных пунктов. Занят узел дорог Шиклош. Немцы, отступая под ударами наших войск, несут тяжелые потери в людях и технике.

★ В Югославии, южнее города Белград, наши войска, действующие совместно с частями Народной освободительной армии Югославии, овладели железнодорожным узлом и городом Краљево. В боях за город немцы потеряли только убитыми до 300 своих солдат и офицеров. Захвачено у немцев один самолет, 4 танка, 22 трактора, 60 автомашин, 49 паровозов, 2.150 вагонов, из них 700 вагонов с углем.

★ Взятый в плен на 1-м Прибалтийском фронте командир второго батальона 485-го полка 263-й немецкой пехотной дивизии капитан Антон Хойфельдер рассказывал: «Наша дивизия недавно была переброшена на новый участок фронта. Когда мой батальон занял рубеж, я получил строжайший приказ удерживать позиции до последнего солдата. Несколько дней назад советские подразделения с двух сторон атаковали наши позиции. Вскоре русские автоматчики уже действовали в тылу командного пункта батальона. Роты понесли тяжелые потери, точные размеры которых невозможно было установить из-за паники. При мне остались лишь семь солдат, вместе с которыми я сдался в плен. Уже находясь в плену, я встретил обер-лейтенанта Георга Штейна, лейтенанта Людвиг Шмидта и многих солдат моего батальона». В заключение пленный заявил: «В районе между Тукумсом и Либавой окружено более 30 немецких дивизий. Не приходится гадать о том, какая судьба их постигнет. На основании горького опыта мы знаем, чем обычно кончаются подобные окружения на Восточном фронте. Одни «котлы» существовали очень недолго, другие держались более продолжительные сроки, но все они были ликвидированы русскими. Такая же участь постигнет и те дивизии, которые сейчас находятся в Прибалтике. Эвакуироваться морем уже поздно, а прорваться по суше невозможно. Жертвуя тридцатью дивизиями, Гитлер надеется выиграть время. Он хочет ценой жизни сотен тысяч немцев отдалить роковую для него развязку».

УСКОРИТЬ ОБОРОТ ВАГОНА—НАША ЗАДАЧА

ДВИЖЕНЦЫ! ВНЕДРЯЙТЕ ВЫСОКУЮ КУЛЬТУРУ В РАБОТЕ СТАНЦИЙ

Заочное совещание дежурных по станциям

ПАСЫНКИ ОМСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ ДВИЖЕНИЯ

В своем выступлении на заочном совещании я хочу рассказать, почему замедляется оборот вагонов на станции Куломзино. Наша станция—одна из крупнейших по грузовой работе. Более половины всей погрузки и выгрузки на Омском отделении производится у нас. Мы не только пропускаем весь транзитный поток, но и обрабатываем Карагандинские кольцовки, хозяйственные вертушки, вагоны с местным грузом.

Наша смена применяет скоростные методы, и стоянка поездов составляет не больше 25 минут. Дежурный по путям тов. Вандышева слаженно работает с составительскими бригадами, дает им четкие задания по подборке групп вагонов. Составители тт. Никонов и Карпешин формируют поезд за 25—30 минут. Смена старшего смотрщика тов. Дударева хорошо осматривает, быстро подготавливает поезд к отправлению. Мы начинаем внедрять параллельность операций.

Однако, в ноябре смена несколько снизила свои показатели. Не выполнено задание по простоям вагонов и план погрузки и выгрузки. Чем это объяснить?

Отделению хорошо известны затруднения в маневровой работе на нашей станции—все же до сих пор мы имеем только 2 ма-

невровых паровоза. Эти локомотивы нам приходится использовать и в качестве толкачей. На эту работу ежедневно уходит не менее 5 часов, что же остается для маневров?

Кроме того, паровозы ходят на экипировку в Москву по 10 часов. Об устранении этого недостатка говорят и пишут резолюции уже несколько лет, но воз и ныне там.

Сильно тормозят работу смены поезда, прибывающие в разборку со станции Омск-пассажирская с большими дефектами. Вчера была передача, в которой были омские вагоны, 16 цистерн, следующие на восток, 4 порожних полувагона—на Томскую дорогу. Все это загроужает составительские бригады совершенно бесплодной работой, поглощает маневровые средства.

На станционных путях по несколько дней простаивают вагоны транзитные и местной погрузки. Это сильно замедляет оборот вагонов. Отделение не оставляет мест в сборных поездах для прицепки вагонов с грузами станции Куломзино. 28 ноября прибыл сборный состав Челябинского направления. Я попросил разрешения прицепить к нему 18 вагонов, уже давно стоявших на путях, но получил отказ. Неделию стоят на станции

22 транзитных вагона «до особого распоряжения». Все наши стремления ускорить оборот вагонов парализуются неправильным руководством со стороны отделения.

Вот уже три месяца, как на станции нет начальника и многие вопросы—организация труда в единых сменах, внедрение скоростных методов, налаживание маневровой работы—остаются нерешенными.

Редко заглядывают к нам и инженерно-технические работники отделения движения. Именно они должны помочь в обучении комплексных бригад применению скоростных методов, в выполнении приказа № 879/Ц об организации работы станций. Между тем представители отделения появляются у нас только во время «авралов».

Коллектив смены горит желанием выполнить постановление Государственного Комитета Обороны об ускорении оборота вагонов, добиться выполнения и перевыполнения норм по всем эксплуатационным измерителям. Но указанные здесь недостатки мешают нам работать так, как например, смена дежурного по станции Барбинск тов. Хасанова.

С. ЛЕМЕШКО — дежурный по станции Куломзино.

О РОЛИ ИНЖЕНЕРА СТАНЦИИ

К сожалению, и на нашей станции, на станции Омск-пассажирская, Барбинск, Татарская, инженеры чрезвычайно слабо помогают руководителям единых смен выполнить приказ № 879/Ц о налаживании работы станций.

Разве можно считать то, что у нас происходит планированием работы смен?

24 ноября мы запланировали прием и отправку поездов. Предварительной информации или других точных данных мы не имели, знали только, что определенное количество поездов есть на участке. В течение суток план не корректировался, хотя поездное положение ука-

зывало на необходимость корректировки, не принималось в расчет и положение с паровозами. Ясно, что результаты этого плана оказались плачевными. Он был выполнен только на 50 процентов.

Мне кажется, что в дальнейшем надо организовать обмен опытом работы инженеров станций, поддерживать их начинания. К сожалению, служба и отделение движения пока ограничиваются тем, что требуют от нас представления сводок по несколько раз в день.

И. ДУДИН, старший инженер станции Омск-сортировочная.

ПЛАН ИЛИ ФИЛЬКИНА ГРАМОТА?

Участковые станции Барбинск и Татарская—решающие на Барбинском отделении. Передовики этих станций—дежурные по станциям тт. Хасанов, Кожушко, Греков и другие, добились значительных успехов в деле сокращения простоев и ускорения оборота вагонов.

Однако, в целом эти станции работают неудовлетворительно. Невыполнение норм простоя транзитных и местных вагонов, а зачастую и вагонов с переработкой, вошло в систему. Объясняется это, главным образом, отсутствием плановости в работе смен и четкой предварительной информации о подходе поездов.

В своем приказе № 879 нарком подчеркнул, что отделение движения не обеспечивает станции планами и необходимыми материалами для их составления, а это ведет к завышению простоя вагонов. Нарком обязал начальников отделений за 2 часа до начала суток передавать начальникам станций суточный план работы. За час до начала дежурства необходимо передавать план работы для каждой смены с указанием номеров поездов и паровозов.

Выполняют ли руководители Барбинского отделения эту часть приказа № 879/Ц?

Рассмотрим план одного типичного для работы Барбинского отделения дня. Он составлен лишь на первую половину суток, ни разу не корректировался, не согласован с паровозниками. Дежурные по депо, начальники кондукторского резерва и вагонного участка этого плана не по-

лучали. В нем не обозначено время составления и передачи.

Не план, а филькина грамота. После этого не удивительно, что первое же отправление поезда № 971 с паровозом № 19-1375, назначенное на 18 часов 20 минут, было сорвано. Паровоз этот ушел с поездом № 713 в 18 часов 15 минут.

Вторым в 18 часов 41 минуту намечалось отправить поезд № 931 с графическим локомотивом № 19-1411. По невыдаче паровоза отправление этого состава тоже было сорвано, о готовности паровоза было заявлено на контрольную лишь в 20 часов 15 минут. По той же причине не были отправлены запланированные поезда в 19 часов 32 минуты, в 20 часов 20 минут. С 22 часов 30 минут отправление поездов на станции Барбинск вовсе прекратилось.

— Есть поезда, имеются паровозы, — говорили дежурные по парку Усова, Горбаченко и другие, — но нет кондукторских бригад.

Это заявление работников станции несколько не смутило командиров отделения. Молниеносно нашли они выход из положения и отдали приказ следующего содержания:

«Из-за отсутствия кондукторских бригад отправление на запад поездов в 22 часа 55 минут, 23 часа 28 минут и 23 часа 50 минут отменяется».

Таким образом, «находчивые» командиры сняли с себя ответственность за пятичасовые простои паровозов №№ 19-1360 и 19-2665 и почти двухчасовой простой па-

ровоза № 19-1082.

Станция Барбинск была забита поездами и весь поток был остановлен у светофора. Всего за сутки задержано по непряму входного сигнала 32 поезда на 135 часов.

Ни один паровоз не был отправлен с намеченным по плану поездом.

Командиры отделения движения действуют без какой бы то ни было увязки с паровозниками и не утруждают себя изучением поездного положения. Номера поездов переписываются в план просто с графика. При этом не уточняется, где они находятся и когда поступят.

То, что в Барбинске принято называть анализом графика, проводил в эти сутки заместитель начальника отделения тов. Новиков. Поочередно отчитывались диспетчеры, дежурные по отделению и на этом анализ закончился. Ошибки не были вскрыты, а виновные в задержке поездов у входного сигнала станции Барбинск не были выявлены. Не установлено также, почему отсутствовали кондукторские бригады и план отправления поездов сорвался.

В эти сутки отделение, не выполнило норм ни по одному показателю. Коммерческая скорость была занижена на 9 километров, техническая—на 6 километров, а эксплуатационный оборот паровозов завышен на 4,5 часа.

Таковы результаты формального подхода к планированию, отсутствия слаженности в работе с паровозниками.

Инженер А. ЮМШТЫК.

Присвоение
персональных
званий

Приказами народного комиссара генерал-директора путей сообщения тов. А. М. Катановича присвоены звания:

Звание инженера-майора присвоено тов. Г. М. Катановичу, заместителю начальника Омской станции пути И. П. Гусакову и заместителю начальника Кавказской дистанции пути Ф. М. Рябо.

Звание директора-подполковника тяги получил начальник технического отдела паровозной службы П. М. Ермолаев.

Звание инженера-майора тяги присвоено руководящим работникам паровозной службы—начальнику отдела водоснабжения Ф. И. Куцелеву, начальнику отдела электросилового хозяйства С. Г. Константинову, начальнику теплотехнического отдела В. И. Печорцеву.

Звание инженера-капитана тяги получил начальник отдела экипировки паровозной службы А. Г. Карпов.

Телеграммы из-за границы

ВОЕННЫЕ ДЕЙСТВИЯ
В ЗАПАДНОЙ ЕВРОПЕ

ЛОНДОН, 30 ноября. (ТАСС). В сегодняшнем сообщении штаба верховного командования экспедиционных сил союзников говорится:

«Войска союзников предприняли атаку в районе Гейленкирхен—Юлих, западнее Линниха (Германия), очистили от противника Кослар и продвинулись в других местах в этом секторе».

В районе Дюрент—Гюртген (Германия) войска союзников отбили контратаки противника у Индена и Ламмерсдорфа, севернее Франца. В обоих городах продолжаются бои. В Юнгередорфе неприятель прекратил сопротивление. После ожесточенных боев очищен от противника Лангервее. В районе Мерода, западнее Дюрена, войска союзников добились успехов. Южнее этого района союзники, продолжая вытеснять противника из леса Гюртген, заняли Клейнгау и Гюртген.

В долине Саара войска союзников закрепились на занятых позициях и продвинулись на восток. Части войск союзников находятся вблизи Карлингена (Лотарингия), другие части подошли к Сааруниону, где удерживают высоту. Войска союзников добились успехов во многих местах западнее Гагенау, в районе Вогез на Эльзасской равнине, западнее Рейна. Подразделения, которые прошли через Вогезы, несмотря на сильное сопротивление противника, заняли Андлау. В результате продвижения на юг от Страсбурга занят Эрштейн. Части войск союзников подошли к Натценгейму. Достигнуты успехи также на высотах в южном районе Вогез.

Авиация союзников продолжала ожесточенные налеты на различные объекты в тылу противника и в зоне боев».

П. А. Фанагорский

29 ноября на 74 году умер Петр Андреевич Фанагорский, более полувека работавший на транспорте. На Омской дороге Петр Андреевич работал свыше 30 лет, от должности начальника дистанции до начальника службы пути. Одновременно он вел плодотворную педагогическую работу в технической школе и техникуме.

В памяти знавших его П. А. Фанагорский навсегда останется самоотверженным тружеником, опытным воспитателем чутким, и отзывчивым товарищем.

Группа товарищей: РЫЧКОВ, КВЕТКОВ, ВЯЗОВ, ЖЕЛЕЗА, ВЕРАЮГИН и другие.

Ответственный редактор
А. ЛЕВАРОВСКИЙ.