

# ПУТЕВКА

Орган Управления и Политотдела дороги им. Л. М. Кагановича

№ 21 (2152)

Четверг, 12 февраля 1942 г.

Год издания 8-й  
Цена 10 коп.

**Поезда, доставляющие людские пополнения, боеприпасы, вооружение на фронт, как и поезда, курсирующие в тылу, должны в любую погоду двигаться быстро, без всяких задержек!**

## Беречь каждый килограмм топлива

Большая Отечественная война поставила перед советским народом ряд жизненно-необходимых задач. Главной из них является строжайшая экономия везде и во всем. Бережное расходование всех материальных средств и в первую очередь энергетических ресурсов — это закон военного времени, от выполнения которого во многом зависит четкая работа тыла, активная помощь фронту.

Железнодорожный транспорт — один из основных потребителей топлива. Каждый процент экономии угля на дорогах сберегает государству тысячи тонн ценнейшего стратегического сырья.

Вот почему первой обязанностью всех железнодорожников и в первую очередь паровозников является не только быстро доставлять уголь к местам потребления, но и экономно сжигать его на своих паровозах.

Главным условием для достижения наибольшей экономии топлива является применение лунинских методов в отоплении и вождении локомотивов.

Хороших показателей в столь важном государственном деле добился коллектив Тюменского депо (начальник т. Пургин). Машинисты — лунинцы по-настоящему борются за внедрение теплотехнической культуры на своих паровозах. В большом количестве (до 400 тонн в месяц) применяют они шлакоотсев, изгарь, опилки. Все это им позволило за год сэкономить государству тысячи тонн угля.

К сожалению, это единственное депо на дороге с такими показателями. В 1941 году дорога перерасходовала свыше 31 тысячи тонн угля. Первый месяц этого года не внес существенных изменений. Пережог продолжается почти во всех депо. Во многом здесь виновны и движеники (начальники службы тов. Хачевский). Из-за варварского использования паровозного парка дорога терпит громадные убытки. Даже сейчас, в условиях войны, существует антигосударственная практика, когда бросают поезда с горящими паровозами. Например, не так давно паровоз тюменского машиниста тов. Молодина движеники продержали под поездом на ст. Юшала свыше двухсот часов. Паровоз «грел небо» и спалил непроизводительно около двух тендеров угля.

Передержки паровозов в горячем состоянии, содержание излишнего локомотивного парка (без увеличения размеров движения), неиспользование весовой мощности паровозов, отправление неполновесных поездов, нарушение кольцевой езды — все эти элементы безобразной эксплуатационной работы обошлись для дороги почти в 25 тысяч тонн непроизводительно сожженного топлива.

В новогоднем письме уральцев товарищу Сталину наши железнодорожники взяли обязательство сэкономить 5 проц. топлива. Задача нелегкая. Выполнить ее можно только четкой организацией эксплуатационной работы паровозов, широким внедрением теплотехнической культуры в уходе за локомотивами, использованием большого количества топливных отходов и суррогатов.

Железнодорожники должны справиться с этой задачей и выполнить взятое обязательство, имеющее сейчас первостепенное значение для усиления военной и хозяйственной мощи нашей страны.

## От Советского Информбюро

В течение 10 февраля наши войска продолжали с боями продвигаться вперед и заняли несколько населенных пунктов.

За 9 февраля уничтожено 4 самолета противника.

За 9 февраля частями нашей авиации уничтожено и повреждено 110 немецких автомашин с пехотой и грузами, 35 повозок с боеприпасами, 3 зенитно-пулеметных точки, взорвано 10 железнодорожных вагонов с грузами, 20 железнодорожных цистерн с горючим, рассеяно и частью уничтожено свыше батальона пехоты противника.

Заняв за один день 4 населенных пункта, бойцы части, которой командует тов. Беззубов (Западный фронт), захватили 18 вражеских орудий, 5 автомашин, 72 велосипеда, 6 пулеметов, 3 противотанковых ружья, 27 повозок с различным воинским снаряжением, 150 тысяч винтовочных патронов, 2382 мины, 1849 ручных гранат, 2100 ракет и 426 винтовок, брошенных отступившими с поля боя немецкими солдатами. На другом участке бойцы под командованием тов. Соловьева, выбив противника из села В., уничтожили 200 солдат и офицеров 41-го немецкого артиллерийского полка, входящего в резерв главного командования немецкой армии, и захватили 28 грузовых и 11 легковых автомашин, 13 мотоциклов, 8 орудий различного калибра, 8 автоцистерн, 2 тягача и большой склад боеприпасов.

Героический подвиг совершил красноармеец Кучкар Ахмет Дурдиев. Во время атаки немецких позиций он первым ворвался в

★  
(Вечернее сообщение 10 февраля)

★  
ДЗОТ противника и очутился один среди группы вражеских солдат. Бесстрашный боец не растерялся. Свалив с ног ударом приклада одного гитлеровца, Дурдиев устремился к немецким пулеметчикам, которые вели огонь по нашим войскам, не давая им продвигаться вперед. В жестокой схватке Дурдиев лишился винтовки. Тогда он выхватил винтовку из рук гитлеровца и поразил насмерть немецких пулеметчиков. Накинувшегося на него немецкого офицера боец убил лопатой. Одного унтер-офицера и двух немецких солдат Дурдиев захватил в плен и доставил их вместе с трофеями в свою часть.

У убитого немецкого офицера, фамилию которого установить не удалось, найден дневник. В начале декабря прошлого года автор дневника еще находился в Германии, в городе Вельсе и обучал новобранцев. 11 декабря он получил приказ выехать в Варшаву в «резерв офицеров Центральной войсковой группы», а затем прибыл на советско-германский фронт. Ниже публикуются выписки из дневника немецкого офицера.

«15 декабря. В полдень бродил по Варшаве. Здесь больше больных, чем здоровых, но и здоровые идут навстречу своему уничтожению.

20 декабря. Отъезд. Доехали до Малазевитце. Ночевали в холодных бараках. Некоторые ругались, рассуждали о политике.

23 декабря. Санитарный поезд дальше не пойдет. Я на почтовом

поезде добрался до Минска. Поезд дальше не может идти, так как впереди было железнодорожное крушение.

24 декабря. Целый день ждем, когда, наконец, поезд пойдет дальше. Какая неорганизованность... Все печально...

26 декабря. Ночью был в офицерских бараках. Здесь очень много раненых офицеров. Настроенные угнетенно. Планомерный захват русскими позиций у Калинин, Калуги, чрезвычайные холода, отставка Браухича, Бока, Рундштедта, затруднения в снаряжении, питании — все это действует очень сильно на войска.

27 декабря. Из различных высказываний можно заключить, что моральное настроение войск пострадало... Тыловая служба не в порядке, следовательно, мы не можем здесь оставаться. Организованность не на высоте...

1 января. Представился в 6-й армейский корпус. Меня направили к полковнику Гут. Он приказал мне вести вперед роту, которую пригнала сюда полевая жандармерия. Вид маршевой роты показывает плохое положение на фронте.

2 января. Получил приказ отправиться в 161-ю пехотную дивизию. Целый день наблюдал отступление частей. Это выглядит плачевно.

9 января. Весь день на ногах без отдыха... Большой беспорядок... Ничего нельзя сделать...

Бакинские нефтяники непрерывно увеличивают добычу нефти. На днях бакинцы отправили в Действующую армию третий эшелон с бензином, добытым сверх плана.

## ЗАМЕЧАТЕЛЬНАЯ ИНИЦИАТИВА

Доблестная Красная Армия ведет героическое наступление на всех фронтах, освобождает от гитлеровских захватчиков тысячи сел и городов. Десятки тысяч наших братьев, временно находившихся под фашистским игом, вновь возвращаются в счастливую родную семью советских народов. Отступая под ударами Красной Армии, фашистские изверги сжигают города и села, уничтожают культурные ценности, грабят мирное население.

Коллектив рабочих, инженерно-технических работников Егоршинского строительного монтажного участка Дорстроя обратился ко всем трудящимся Егоршинского района и Свердловской области с призывом: оказать горячую помощь нашим братьям, освобожденным от гитлеровского гнета, помочь быстрее восстановить нормальную жизнь, пустить в ход заводы, фабрики, засеять поля, дать кровлю колхозные поля, дать фронту больше хлеба, сырья, промышленных изделий, чтобы тем самым помочь Красной Армии в окончательном разгроме гитлеризма.

Коллектив решил организовать и направить в освобожденные районы строительную ремонтную колонну имени XXIV годовщины Красной Армии, провести два воскресника, заработок от которых передать на приобретение необходимых стройматериалов, в которых нуждаются города и села, разрушенные немецкими бандитами.

— Мы призываем трудящихся области присоединиться к нашему призыву, выделить для строительной колонны лучших людей, снабдить необходимым инструментом, — пишет они в своем обращении. Учитывая, что освобожденные районы в скором времени должны приступить к весеннему севу, мы призываем всех колхозников области оказать социалистическую помощь своим братьям путем отправки эшелонов с семенным материалом, излишками сельхозинвентаря, необходимого для посевных работ.

Замечательную инициативу коллектива строительного монтажного участка одобрили в своем решении исполком райсовета и бюро

районного комитета партии. Ее поддержали железнодорожники, учителя, угольщики, машиностроители, колхозники.

В колхозе «Новый быт» колхозники решили отчислить на организацию строительной монтажной колонны и для оказания помощи своим братьям по одному трудовому дню. Они выделили один плуг, 2 бороны, 900 килограммов зерна. Члены Раскатихинского колхоза «Победа» единодушно решили послать в освобожденные от гитлеровских оккупантов колхозы 100 центнеров семенного хлеба. Двух — трехдневный заработок на создание колонны отчисляют сами инициаторы ее создания — дорстройцы Егоршинского участка.

Уже начали поступать заявления от трудящихся района с просьбой зачислить их в эту колонну. Заявления прислали слесарь тов. Савельев, кузнец тов. Никонов, молотобоец тов. Дудин и другие.

И. НОВОЖИЛОВ.

## На сталинской вахте

### БОЕВЫЕ ДЕЛА ЕГОРШИНСКИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ

ЕГОРШИНО (по телефону). Коллектив депо Егоршино готовит достойную встречу XXIV годовщине героической Красной Армии. Коллектив подемочного цеха, руководимый мастером коммунистом тов. Скутиным, выпустил в январе из ремонта один паровоз сверх плана. Больше чем в полтора раза перевыполнили январское задание коллективы автоматного, котельного, литейного, заготовительного цехов. Почти вдвое перевыполнили январскую программу рабочие механического цеха (мастер тов. Артемов).

Значительно поднялась производительность труда рабочих в феврале. Строгальщик-бандажник тов. Стриганов стал давать от 300 до 680 процентов, слесари тт. Пузанов и Копытов, токари тт. Пешнин и Миронов — от 225 до 750 процентов.

Много замечательных дел и у паровозников. Готовясь к Дню Красной Армии, машинисты провели в январе большое количество тяжеловесных поездов и перевезли сверх нормы десятки тысяч тонн грузов. Этим было сэкономлено 40 выдач паровозов. Здесь особенно отличились коммунисты тт. Грошев, Пономарев, Казаков, Шушлин, Ефремов, комсомолец тов. Голендухин и другие. Усилилась борьба за экономию топлива. Только в январе бригада старшего машиниста-коммуниста Ивана Андрианова сэкономила около 15 тонн угля. Всего за время войны эта бригада сэкономила большое количество угля: 13 тонн сэкономил в январе комсомолец тов. Голендухин, 10 тонн орденосеи тов. Ефремов.

### ПЕРЕВЫПОЛНЯЮТ НОРМЫ ТЕХНИЧЕСКОЙ СКОРОСТИ

Передовые машинисты паровозного депо Свердловск-сортiroвочная с высокой скоростью водят кольцевые маршруты с углем и коксом для промышленности.

Машинист тов. Вотинков и главный кондуктор тов. Рожков 1 февраля провели угольный маршрут со станции Свердловск-сортiroвочная до Дружинино раньше графика, на 25 процентов перевыполнив норму технической скорости. 2 февраля по этому же участку машинист тов. Сенцов и главный кондуктор тов. Сушков провели угольный состав с перевыполнением нормы технической скорости на 6 километров в час.

На днях машинист тов. Романовский, соревнуясь с диспетчером тов. Грачевым, одним паровозом провел до Дружинино двоянный угольный маршрут весом в 3850 тонн.

### БЕЗ ОТЦЕПКИ ОТ ПОЕЗДА

27 января, встав на сталинскую вахту, осмотрщики вагонов станции Тюмень тт. Кожевников, Павлов и Волчанин добились выдающегося успеха. Они сменили ось классного вагона без отцепки от поезда за 25 минут, во много раз быстрее, чем предусмотрено нормами. Поезд срочного назначения был отправлен без задержки.

ВЫЛЕГЖАНИН — инструктор бункосмазочного хозяйства.

## С дорожного совещания культактива

## Работать по-боевому, по-военному

Как работают культурно-просветительные учреждения дороги в дни Отечественной войны? Этот вопрос стоял в центре внимания участников дорожного совещания культактива.

Работники культурного фронта дороги прекрасно понимают, какие задачи стоят теперь перед ними; но, как показало совещание, плохо справляются с этими задачами. В дни войны особенно остро стал вопрос о тесной связи культурно-просветительных учреждений с производством, с повседневными боевыми делами железнодорожников.

Некоторый опыт в этом отношении уже имеется. Передовой на дороге — Тагильский клуб за время войны организовал несколько лекций, докладов и бесед о работе железнодорожного транспорта, лунинском движении, об обработке вагонных осей, увеличении пробега локомотива и т. д. В клубе состоялись четыре производственных вечера по обмену опытом работы в зимних условиях, было несколько технических лекций. Кроме того, организуются фотовыставки с показом работы передовых людей Тагильского отделения. Внимание железнодорожников узла привлекает газета «За родину», в которой освещаются дела героев трудового фронта. Уже выпущено 15 номеров этой газеты.

В основном же работники культурного фронта не справляются с теми задачами, которые выдвинула перед ними Отечественная война. Больше того. Не ведут никакой работы клубы на станциях Поклевская, Вагай, Кын, Баженово, Богданович.

Много говорили участники совещания о ряде красных уголков, не подающих за последнее время никаких признаков жизни. К ним прежде всего относится красный уголок станции Смычка — решающего пункта дороги. Трудно было обойти молчанием и тот факт, что во многих клубах перестали существовать кружки художественной самодеятельности. На дороге хорошо известен хор железнодорожников раз'езда Измоденово. Этот коллектив всегда зани-

мал одно из первых мест на олимпиадах художественной самодеятельности. Своей самобытностью он известен далеко за пределами нашей области и привлекал внимание видных деятелей музыкального искусства. И вот этот хор теперь распался.

Выступив на совещании, председатель Камышловского райкома союза тов. Перезовова заявила о том, что на-днях райком возобновляет деятельность измоденовского хора. Но как могло случиться, что такой значительный творческий коллектив прекратил работу в дни Отечественной войны. На этот вопрос тов. Перезовова не сумела ответить.

В таком же затруднительном положении оказался и заведующий клубом станции Кузино тов. Гришин. Давно уже не работает в клубе лучший его коллектив — хор, которым руководил тов. Пьянков.

Не сокращать, а всемерно увеличивать и растить кружки художественной самодеятельности — такова задача наших клубов. Хороший, творчески растущий коллектив обладает большой агитационной силой. Это видно на примере боевой работы кружков клуба имени Горького в Тагиле и Дома культуры свердловских железнодорожников. Задача художественной самодеятельности — идти с концертами на производство, организовывать бригады по обслуживанию железнодорожников.

Наши клубы и красные уголки должны быть центром культурно-массовой работы, производственно-технической пропаганды. Дела железнодорожников должны повседневно волновать работников культурно-просветительных учреждений дороги. Об этом говорили выступившие на совещании председатель дорпрофсожа тов. Воропай и начальник политотдела дороги тов. Степанов.

Совещание поставило перед работниками политотделов отделений, райкомов союза, клубов, красных уголков, библиотек конкретные задачи, требующие перестроить работу всех культурно-просветительных учреждений дороги на военный лад.

М. КОНСТАНТИНОВ.

## БДИТЕЛЬНОСТЬ

На станцию Выюкино принимался поезд. При проследовании входной стрелки старший кондуктор Свердловского резерва тов. Ф. И. Соколов заметил, что на соседнем пути лопнул рельс. На этот путь должен был приниматься поезд, следующий на обгон.

## КОНДУКТОРА

Тов. Соколов немедленно сообщил дежурному по станции о неисправности пути. Лопнувший рельс был сменен без задержки поездов.

ПЕРМЯКОВ — дежурный по станции Выюкино.

## Доклад о поездке на фронт

На-днях в клубе станции Егоршино состоялось собрание железнодорожников и домохозяек узла, на котором выступил с докладом о поездке на фронт с новогодними подарками для бойцов, командиров и политработников героической Красной Армии машинист-инструктор паровозного депо Свердловск-пассажирская орденосеца Николай Леонтьевич Соломенников.

С неопишуемой радостью встретили нас на фронте бойцы, командиры и политработники, — говорит Николай Леонтьевич. — Они сердечно благодарили за подарки и письма, в которых трудящиеся Свердловской области выражали свою искреннюю любовь к Красной Армии.

Я был на линии фронта. Наши бойцы обеспечены всем, что требуется в условиях суровой зимы: все одеты в теплые фуфайки и брюки, в хорошие шинели, на ногах валенки, на руках теплые варежки. Они сыты и ни в чем не нуждаются.

А фашисты терпят голод и холод. Я видел пленных гитлеровских молодчиков. Одеты они плохо: один закутал голову свитером, другой завернулся в женскую юбку, третий напялил на себя дамские рейтузы. Части Красной Армии, беспощадно истребляя фашистских бандитов, гонят гитлеровскую грабярмию все дальше и дальше на Запад. Мы, уральцы, всеми силами помогаем в этом нашей доблестной Красной Армии. Бойцы хвалят полководцев с Урала вооружение, особенно танки, броня которых не поддается немецким снарядам, танки, которыми героические бойцы беспощадно дают фашистские танки и автомашины, вместе с находящимися в них фашистами.

Докладчик рассказал также о чудовищных злодеяниях и издевательствах, которые творят немцы над населением временно оккупированной советской территории, отступая под ударами частей Красной Армии.

В заключение тов. Соломенников передал наказ героев фронта.

— Бойцы, командиры и политработники просили передать, чтобы работники тыла напрягли все силы, проявили еще больше героизма и самопожертвования, еще больше давали на фронт танков, орудий, самолетов, снарядов для скорейшего и окончательного уничтожения фашистских полчищ. Будем же работать в тылу так, как дерутся на фронте наши земляки, уральские герои-гвардейцы!



Путеобходчик 12 околотка Тюменской дистанции пути тов. Т. М. ОБОРИНА по-лунински ухаживает за своими километрами. Фото В. Ложина.

## Передовой околоток

— Святая обязанность каждого путеобходчика — держать путь в отличном состоянии, — говорил дорожный мастер тов. Попов, беседуя с рабочими. — Будем же честно выполнять эту обязанность!

Слова мастера не расходятся с делом. Прошедшая по околотку путеизмерительная тележка зарегистрировала отличное состояние пути.

Лучшим на околотке является отделение бригадира тов. Ефтина. Рабочие отделения выполняют производственные задания на 200—250 процентов, укладывая в путь карточки и напальники. Более двух норм за смену дают стахановцы тт. Ф. Казанцев, В. Пономарев, А. Калинин, А. Беляева.

Обсудив приказ наркома о развитии лунинского движения, коллектив околотка решил внедрить в свою работу лунинские методы.

Первый шаг в этом отношении сделали на дистанции путеобходчики тт. Пугачев, Южаков, Санников, Чернышева и Огнев. При сплошном осмотре рельсов стахановцы оказали помощь ремонтным бригадам. Повседневно следя за исправностью путевых скреплений и стыков, регулярно осматривая рельсы, эти путеобходчики очистили площадь в 12600 погонных метров по сторонам пути.

В. СМЕКАЛОВ — старший осматриватель Кузинской дистанции пути.

## Теплые вещи для фронтовиков

Рабочие-путейцы станции Вья продолжают сбор теплой одежды для бойцов Красной Армии. Особенно активно участвуют в сборе теплых вещей бригады пути тт. Щукин и Низовкин, путевые обходчики тт. Бушмакина, Матвеев, Субботин, Бурлев и домашняя хозяйка тов. Клестова. Уже собрано несколько овчин, шапок-ушанок, перчаток, шерстяных носков.

Большую помощь по сбору теплой одежды для фронтовиков оказала заведующая школой станции Вья тов. Брагина.

СЕДУНОВ — дорожный мастер.

★

В коллективе дистанции пути Смычка развернулся сбор зимней одежды для отправки на фронт бойцам Красной Армии. Тов. Косяк передал для фронтовиков теплые брюки, фуфайки и портянки, тов. Ступников — ватные брюки. Начальник дистанции тов. Федотов внес фуфайку и 400 рублей на приобретение валенок для бойцов. Дорожный мастер член ВКП(б) тов. Клестов отдал полушубок, валенки, другой мастер — коммунист тов. Дударев — валенки, шерстяные варежки, носки и 100 рублей деньгами. Теплые брюки и шерстяные носки сдал рабочий тов. Чернышев. Всего поступило 62 вещи, в том числе — 3 полушубка, 11 пар валенок, 7 телогреек, 10 шапок-ушанок. Сбор теплой одежды продолжается.

А. КУРПА — заместитель начальника дистанции пути по политчасти.

## В военном трибунале дороги

## РАЗГИЛЬДЯ ПОНЕС ЗАСЛУЖЕННОЕ НАКАЗАНИЕ

Главный кондуктор Свердловского резерва Михалев Н. Т., прибыв 10 декабря пр. г. с поездом на станцию Синарская Южно-Уральской дороги, не явился к нарядчику бригады для отметки о прибытии, а самовольно уехал на станцию Хромцовская к своей семье. В результате по вине разгильдяя Михалева произошла задержка в отправлении поезда № 141 на 20 минут.

Михалев был привлечен к судебной ответственности. Военный трибунал дороги приговорил его к трем годам лишения свободы без поражения прав.

## КЛИЕНТ ПРИШЕЛ В ГРУЗОВУЮ СЛУЖБУ...

Возле бюро пропусков в здании управления дороги выстроилась длинная очередь. Терпеливо дождавшись своего черед, представитель наркомата электропромышленности тов. Князев подает в окошко командировочное удостоверение и паспорт.

— Мне пропуск к начальнику грузовой службы.

— На вас заявки нет.

— Как же быть? Мне нужно...

— Гражданин, отойдите в сторону. Следующий!

Тут на помощь посетителю приходят «опытные» клиенты, которые должны быть уже не в первый раз попали сюда. Они советуют прежде позвонить секретарю начальника грузовой службы. Простояв 40 минут в очереди у телефона, тов. Князев берет трубку. А номер? Его не так легко узнать. Пока посетитель узнает номер в справочном бюро, очередь волнуется, торопит. Наконец, клиент дозванивается до секретаря.

— Обратитесь в комнату № 160, — слышится голос по телефону.

Клиент что-то пытался сказать, но трубка уже повешена. Посетителю не нужно в плановый отдел, ему непосредственно нужно

к начальнику грузовой службы. Но секретарь начальника грузовой службы т. Самсонова всех без разбора направляет в плановый отдел.

В комнате № 160 собралось много людей. Клиенты ждут приема. Начальник планового отдела тов. Кречетов появляется в своем кабинете с опозданием на 10 минут против указанного времени на трафарете. К нему заходит уполномоченный наркомата среднего машиностроения тов. Блазер. Клиенту даже не представил заявление, тов. Кречетов накладывает резолюцию «отказать». Клиент пытается объяснить, что груз особой важности, есть специальная телеграмма НКПС о вагонах, но тов. Кречетов перебивает его.

— Товарищ, не задерживайте, ничего не выйдет!

— Кто следующий? — слышится голос из кабинета.

У стола тов. Кречетова начальник производственно-технического отдела московского завода «Каучук» тов. Третьяков.

— Что-то помнится, как будто есть разрешение вашему заводу на вагоны, — говорит тов. Кре-

четов. — Справьтесь у экономиста Свешникова.

Третьяков идет к экономисту. Свешникова нетерпеливо перелистывает бумаги.

— Что он там выдумывает. Нет у меня такого разрешения.

Клиент снова направляется в кабинет начальника планового отдела. Но его уже нет у себя. Не закончив прием, никого не предупредив, Кречетов вышел.

— Что, начальник будет еще принимать? — спрашивают клиенты у Свешникова.

— Не знаю!

...А теперь заглянем в приемную начальника грузовой службы тов. Николаева. 4—30. Часы приема клиентуры. В приемной один стул, на нем сидит два человека, все остальные стоят.

Упорно и продолжительно звонит телефон. Секретарь неохотно снимает трубку.

— Начальника нет! И трубка с шумом опускается на аппарат.

Но это только для клиентов нот начальства. К столу Самсоновой подходит начальник группы маршрутизации тов. Арцибашев и тихо спрашивает: — Николаев у себя?

Секретарь протягивает Арцибашеву ключ. Сотрудник отпирает дверь и входит в кабинет. Через

минуту оттуда слышится оживленный разговор, громкий смех. Проходит 45 минут. Наконец сотрудник покидает кабинет начальника. Обрадовавшись этому, группа клиентов бросилась к дверям кабинета.

— Прием закончен, — говорит тов. Николаев.

— Я от заместителя наркома черной металлургии, говорит тов. Белай — механик одного из заводов Магнитогорска.

— Не буду сегодня принимать! — продолжает начальник.

— У меня неотложное дело.

— Закройте дверь!

Но клиент уже сделал шаг в кабинет и настоятельно требует приема.

— Оставьте кабинет! — уже кричит Николаев, и резким движением выхватив из рук тов. Белай документ, бросает его на стол секретарю.

Перед клиентом с шумом хлопывается тяжелая дверь. В приемной возмущение.

Здесь дана картина приема клиентов в грузовой службе 9 февраля. Но она характерна для стиля работы аппарата этой службы. Вряд ли нужны комментарии. Волость, бюрократизм, грубость в обращении с клиентами очевидны.

В грузовой службе не научились ценить времени ни своего, ни чужого. Чтобы добиться своевременного отправления грузов, руководители важнейших оборонных предприятий летят сюда на самолетах, едут за две-три тысячи километров. От разрешения вопросов в управлении нашей дороги зависит работа десятков предприятий, заводов, выпускающих продукцию для фронта. И, вместо того, чтобы встретить деловой прием, четкое и быстрое решение вопроса, как этого требует военное время, люди вынуждены по суткам обивать пороги управления, часами проставать в очередях у телефонов, в приемных.

Руководители грузовой службы тт. Николаев и Кречетов, цепляясь за старые бюрократические методы, настаивают в управленческом аппарате — штабе дороги волокиту, неразбериху, недисциплинированность. Такой стиль работы в условиях войны является тормозом в выполнении задач, поставленных партией и правительством перед дорогой.

А. КОБЕЦ.

И. в. ответственного редактора П. А. МАРКОВ.