

ПУТЕВКА

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

№ 107 (2238) Четверг, 20 августа 1942 г. Год издания 9-й
ЦЕНА 10 КОП.

Поднять темпы выгрузки—боевая задача железнодорожников Уральской магистрали!

Выгрузке—военные темпы

Перед железнодорожниками нашей дороги поставлена боевая конкретная задача: поднять темпы выгрузки, привести в норму рабочий парк вагонов, создать все условия для нормальной работы дороги.

Важнейшая на Урале магистраль не выполняет государственного плана перевозок. Происходит это вследствие того, что на дороге плохо развозится местный груз, не организована как следует выгрузка. Особенно это относится к трем отделениям—Свердловскому, Тагильскому и Надеждинскому, где сейчас скопилось огромное количество вагонов, далеко превышающее установленные нормы. 17 августа было характерными сутками для работы Тагильского отделения (начальник т. Мальгин). В этот день здесь развели немалым больше половины запланированного к развозу местного груза. Мало того, большая часть вагонов, поданных к фронтам выгрузки, до сих пор стоит на подъездных путях промышленных предприятий.

Не справляется с планом развоза местного груза и Свердловское отделение (начальник т. Корещий). За последние два-три дня оно не доставило к фронтам выгрузки сотни вагонов.

Надо прямо сказать, что на дороге не используются все возможности для организации нормальной грузовой работы. Это видно хотя бы из того, как планируется развоз местного груза.

По намеченному 17 августа плану Тагильское отделение должно было передать Свердловску 140 вагонов с местным грузом из имеющихся 643. Почему 140? Неизвестно. План оказался явно заниженным. Ибо за 12 часов из Тагила в Свердловск было отправлено более 200 вагонов. Значит за сутки можно было передать не 140 вагонов, а значительно больше.

Почему же у нас плохо организована грузовая работа, почему до сих пор не идет она темпами военного времени? Дело в том, что на дороге нет борьбы за ускорение оборота вагона. В этом главное. Между железнодорожниками и клиентурой нет пока нужных деловых взаимоотношений, единого технологического процесса. На том же Тагильском отделении можно было организовать скоростную разгрузку вагонов, прибывших 17 августа в адрес Куйбышевского завода. Железнодорожники не сделали этого. А ведь не так давно они еще раз подтвердили свой договор на социалистическое соревнование с металлургами Тагила. Хорошее слово пора подкрепить боевым делом. Об этом должны помнить стахановцы и командиры отделения, партийные организации и прежде всего Тагильский политотдел, где начальником тов. Глуценко.

Последний приказ наркома, относящийся непосредственно к нашей дороге, обязывает нас, железнодорожников Уральской магистрали, быстрее подавать вагоны к фронтам выгрузки, быстрее выгружать, своевременно вывозить составы, освобождают дорогу от излишнего парка вагонов. С этой задачей необходимо справиться в кратчайший срок. Нужно всемерно бороться за подъем работы дороги, помнить, что наша магистраль, обслуживающая крупнейшие промышленные предприятия связывает Урал—кузницу оружия, с фронтами великой Отечественной войны.

Быстро развозить местный груз

Скоростная выгрузка

На раз'езд Воиновка на-днях прибыло 17 полувагонов балласта. Чтобы быстрее выгрузить балласт и ускорить оборот вагонов, на выгрузку вышли все рабочие 4 околотка пути и домохозяйки. Организовано по-боевому они взялись за дело. Вагоны были разгружены за час 24 минуты и выведены с раз'езда.

Недомовный—дежурный по станции.

За нулевой остаток вагонов под выгрузкой

Передовые люди станции Шарташ, соревнуясь друг с другом, не раз добивались нулевого остатка вагонов под выгрузкой к 18 часам.

Так было и 13 августа. Смена грузового диспетчера тов. Чудинова своевременно выгрузила все вагоны. Отлично работали, быстро расставляя на фронты выгрузки груженные вагоны, составитель тов. Удахин, сцепщик т. Усенков, тесную связь держали с клиентурой, своевременно сообщая о количестве подаваемых вагонов и о грузах в них весовщики тт. Сенина и Танакина.

Однако в последующие дни станция не сумела обеспечить такую же четкую грузовую работу вследствие того, что была нарушена производственная дружба с клиентурой. Железнодорожники Шарташа могут и должны иметь нулевой остаток вагонов под выгрузкой в каждое дежурство, как этого требует последний приказ наркома.

Нет контроля за продвижением важнейших грузов

Трест Челябинголь в Чапаевске загрузил очень важным грузом вагон № 538583, который должен был следовать на станцию Серго-Уфалейскую. 26 июля вагон прибыл на станцию Бердауш, а оттуда был направлен в Дружинино. Сюда же после продолжительных, но безуспешных поисков вагона, приехал представитель треста т. Медников. Вагона на станции не оказалось, и он получил справку: „Дана настоящая в том, что вагон прибыл с Южно-Уральской поездом № 1016 1 июля и убыл на Свердловск-сортiroвочную 7 июля поездом № 942. В вагоне по сдаточному списку числятся четыре отправки назначением Н.-Тагил. НЧУ—Бекетов“.

Как же так? Вагон шел в Серго-Уфалейскую, а теперь направляется в Н.-Тагил. Тов. Медников выехал в Сортировочную и здесь он не нашел вагона, но зато получил справку: „Поезд № 942 прибывал 12 часов 18 минут 8 июля, а вагона № 538583 с этим поездом не прибывало. Вагон был поставлен в поезд № 906, но он оказался отцепленным от этого поезда в Дружинино. Вагона в прибытии не было“.

После второй безуспешной поездки в Дружинино т. Медников обратился за помощью к начальнику группы розыска грузов при грузовой службе тов. Тимофеевой. По телефону она выяснила в Дружинино, что „вагон отправлен 7 июля поездом № 942 в 15 часов—состав порожняковый, вагон стоит хвостовым и с ним рядом вагон № 548974“.

Снова сортировочная, и снова вместо вагона у т. Медникова справка: „Поезд № 942 прибыл в 12 часов 10 минут 8 июля, но вагона с этим поездом не было. 9 июля прибывал поезд № 942 в 13 часов 20 минут. С этим поездом в прибытии тоже нет“.

Тогда т. Медников решил обратиться к заместителю начальника Свердловского политотдела т. Фиш-

беин, надеясь, что здесь ему помогут, а не ограничатся выдачей справки. Однако он ошибся. Вместо справки т. Медников получил записку на имя начальника станции: „Тов. Иванов, необходимо проверить, где делся очень важный груз. Совершенно непонятно, почему ваш аппарат дает разноречивые справки, а вагона не найдут“.

Можно было бы еще привести несколько справок, отметок на дубликатах о том, что вагона не значится, что он отправлен с таким-то поездом то в Тагил, то в Тюмень; можно было бы пропутешествовать в безуспешных поисках вместе с т. Медниковым снова на сортировочную, Н.-Тагил, Смычку, в управление дороги и т. д. Но, нам кажется, приведенных примеров достаточно. Вагон с важным грузом до сих пор не найден. Случайно ли это? Нет, не случайно.

На нашей дороге многие руководители станций, работники грузовой службы и службы движения привыкли к тому, что вагоны с важными грузами продвигаются с черепашьей скоростью, „теряются“ и никто за это не несет ответственности. Так случилось и с этим вагоном, который вот уже около месяца не может попасть к месту назначения. Такова же участь многих багажных вагонов, которые скопились сейчас на станции Свердловск-пассажирская.

Более 7 дней простоявают в ожидании подачи под выгрузку вагоны №№ 469, 387659 и 402638, а в них очень важные грузы, требующие немедленного отправления. Более месяца ждет отправления вагон № 880329, следующий в Верхнюю Салду.

Быстро грузить, выгружать и продвигать без задержек каждый вагон, а особенно с важными, подчас оборонными грузами, такова обязанность движущих и грузовых работников дороги. **Д. БОРИСОВ.**

Планы и дела

Было это 17 августа. Начались новые сутки. В радиостудии управления дороги заседали руководители служб движения, грузовой, дежурные помощники начальника распорядительного отдела.

На каждом отделении у селекторов сидели начальники отделений движения, диспетчеры, линейные помощники начальника грузовой службы.

Речь шла о суточных планах грузовой работы. Старший диспетчер Свердловского отделения движения тов. Палкин называл количество вагонов с местным грузом, которые надо передать в эти сутки на Кузинское, Камышловское, Тагильское и Егоршинское отделения. Подобные сообщения делали руководители Надеждинского, Тагильского и Егоршинского отделений.

Планы составлены, оглашены, утверждены, занесены в графики. Никто не возражал, никто не требовал снижения или увеличения плана.

Прошла первая половина суток. Давайте, подведем итоги 12 часовой работы. Возьмем Свердловское отделение. Оно должно было передать на Кузинское отделение 49 вагонов местного груза, а передало...ни одного. На Камышловское отделение при наличии 92 вагонов местного груза было запланировано 90 вагонов, а передано лишь 2. Для Тагильского отделения имелось 2381 вагон, было запланировано 230 вагонов, а передано 55. На Егоршинское отделение было запланировано все наличие вагонов—230, а передано 50. Не лучше выглядят планы и на Надеждинском, Тагильском и Егоршинском отделениях. Дорога по передаче местного груза на отделения за 12 часов выполнила план лишь на 30 процентов.

О чем говорят эти цифры? Об исключительно безответственном отношении к планам.

Никто не анализирует плохой работы. На вопрос—почему сорвано

выполнение выгрузки, слышится одно и то же: Свердловск не принимает, заводы плохо выгружают и т. д. Характерно, что все эти объективные причины вполне убеждают и зам. начальника службы движения т. Мельникова и начальника грузовой службы т. Николаева. Никто из них не потрудился по-настоящему спросить ответ за срыв государственного плана выгрузки. Прошло полсутки. Сработали плохо, ну и ладно. Сутки прошли, начальнику дороги доложили...и все в порядке. И так каждый день.

Когда же, наконец, руководители двух важнейших служб—движения и грузовой, прочувствуют, насколько серьезно и важно для нашей дороги выполнить указания народного комиссара—поднять выгрузку, снизить парк вагонов, дать возможность дороге нормально работать, справляться с задачами военного времени.

А. КОБЕЦ.

От Советского Информбюро

Из вечернего сообщения 18 августа

В течение 18 августа наши войска вели бой с противником в районах юго-восточнее Клетская, северо-восточнее Котельниково, а также в районах Пятигорск и Краснодар

На других участках фронта существенных изменений не произошло.

* * *

В районе юго-восточнее Клетской наши войска вели напряженные бои с танками и пехотой противника. На участке Н.-ского соединения крупные силы немцев перешли в наступление. После кровопролитного боя, в ходе которого было уничтожено 10 немецких танков и до 800 гитлеровцев, наши части отошли на новые оборонительные рубежи. На другом участке наша стрелковая часть продолжала вести бой с превосходящими силами противника, вклинившимися в нашу оборону. Уничтожено 4 танка и до 700 немецких солдат и офицеров.

В ВЦСПС и НКПС

Опубликованы итоги Всесоюзного социалистического соревнования предприятий транспорта за июль.

Переходящие красные знамена Государственного Комитета Обороны оставлены за коллективами вагонного участка Свердловск-пассажирская и Тюменской дистанции пути. Переходящие красные знамена НКПС оставлены за Богдановичской дистанцией связи и паровозным депо Свердловск-пассажирская.

За образцовую работу в июле присуждено переходящее красное знамя НКПС коллективу Свердловского электродепо (начальник тов. Прокураторов, секретарь партбюро тов. Пузанов, председатель месткома тов. Чечурин).

К итогам Всесоюзного соревнования за июль

По итогам Всесоюзного социалистического соревнования бригад промышленного ремонта за июль комплексная бригада тов. Черепко—депо Свердловск-пассажирская признана победителем и ей присвоено звание «Лучшая комплексная бригада»; цеху под'емочного ремонта депо Свердловск-сортiroвочная, где мастером тов. Клементьев—«Лучший цех под'емки»; паровозной бригаде старшего машиниста депо Тюмень тов. Негесина присвоено звание «Лучшая паровозная бригада».

НКПС приветствует победителей в соревновании и выражает уверенность, что они добьются новых, еще более высоких показателей.

