Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

ПУТЕВКА

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

№ 30 (2324) | Вторник, 16 марта 1943 г. | Год издания 10 й | ЦЕНА 15 коп.

ОТДЕЛ ПРОПАГАНДЫ И АГИТАЦИИ ОБКОМА

Поднять выгрузку, ускорить оборот вагона

Железнодорожники Уральской магистрали, вызвав на социалистическое соревнование железнодорожников Южно-Уральской, обсуждают сейчас на своих собраниях, в цехах, бригадах взятые на себя обязательства.

Давно уже дорога не выполняет планов погрузки, выгрузки, нормы оборота вагона, не справляется с теми заданиями, от которых прежде всего зависит помощь железнодорожников фронту, нормальная работа предприятий Урала.

В самом деле, что означает, например, систематическое невыполнение норм выгрузки? То, что промышленность недополучает какое-то количество подвижного состава для новых перевозок, отчего нужный оборонный груз не попадает во-время к линии фронта.

Спору нет, дорога в феврале несколько улучшила свою работу, увеличив по сравнению с январем погрузку на 32 процента и выгрузку на 21,2 процента. Однако суточное задание еще далеко не выполняется.

— Клиентура варварски использует вагоны, не укладывается в установленные нормы времени для грузовых операций, сутками передерживает подвижной состав, — сетуют работники грузовой службы. Это, бесспорно, так. Но кого винить в отсутствии слаженной работы с клиентурой, как не работников этой службы?

Руководители грузовой службы не знают положения дел с простоями вагонов на станциях к концу каждых суток, не изучают причины передержек вагонов, не следят за выполнением договоров предприятиями, не требуют от руководителей транспортных цехов заводов выполнения всех условий, обеспечивающих быструю погрузку и выгрузку.

Все это привело к тому, что за последние три месяца только главнейшие предприятия области, обслуживаемые дорогой, передержали под грузовыми операциями свыше двухсот тысяч вагонов. За счет этих передержек в феврале дорога потеряла из своего обращения более 6 тысяч вагонов.

Слишком велики простои вагонов, курсирующих во внутридорожных кольцовках. Из-за плохого оборота этого подвижного состава дорога ежедневно теряет около 380 единиц.

Много неурядиц в технологическом процессе работы станций и транспортных цехов предприятий. Например, завод, где начальником транспортного цеха т. Чаркин, имеет слишком суженный фронт выгрузки угля, вмещающий всего два—три вагона и, несмотря на это, работники станции Свердловск-товарная выставляют иногда этому заводу под разгрузку целый состав.

А бывает и так, что к большим фронтам погрузки вместо полной кольцовки подают одиночные вагоны. Чтобы не нарушать комплектности в грузовой работе, предприятие ждет накопления парка.

И в том и в другом случае много вагонов обречено на длительные простои.

Все эти вопросы должны быть учтены в договорах с каждым отдельным предприятием. Однако этого как раз и нет.

Транспортные цехи заводов обязаны иметь на под'ездных путях необходимое крановое оборудование, нормальное освещение фронтов погрузки, достаточное количество рабсилы. Наличие этих условий также позволит ускорить выгрузку, быстрее оборачивать подвижной состав. Но в этих вопросах грузовая служба не проявляет настоящей требовательности, мирится с клиентами, нарушающими эти условия.

Завод Вторчермет, например, не имея соответствующих механизмов, не разгружает вагоны, если в них находится громоздкий, негабаритный груз. Здесь делают «проще»: прямо в вагонах производят разметку и автогенную резку металлического груза, задерживая этим вагоны в десятки раз больше положенного времени.

Одной из существенных причин невыполнения выгрузки и плохого оборота вагонов является слабая работа в ночное время. В этом отношении работники грузовой службы проявили полную бездеятельность. Слишком мало грузовой работы производится ночью, хотя известно, что в эту часть суток нужно выгружать не менее 40 процентов.

В развернувшемся соревновании с работниками Южно-Уральской наши железнодорожники обязуются поднять выгрузку до 105 процентов к плану, довести до нормы оборот вагона. Выполнение этих обязательств в предмайском соревновании будет лучшей помощью железнодорожников фронту.

Добьемся первенства в соревновании с Южно-Уральской

На всех предприятиях нашей дороги проходят собрания, посвященные включению в предмайское социалистическое соревнование с железнодорожниками Южно-Уральской. Паровозники и вагонники, путейцы и движенцы — все принимают единодушное решение включиться в это соревнование и добиться в нем первенства.

Конкретные решения приняли на собраниях в цехах вагонного участка станции Свердловск-пассажирская. Для ускорения выпуска вагонов под поезда с грузами фронту и промышленности вагонники обязались повысить производительность труда до 200 процентов, улучшить качество ремонта, не иметь случаев брака по их вине и т. д.

Новых успехов в продвижении поездов решили достигнуть в дни соревнования с железнодорожниками Южно-Уральской свердловские паровозники и работники кондукторского резерва.

Коллектив нашей дороги в принятых на собраниях резолюциях выразил свою волю — добиться на основе социалистического соревнования общего под'ема в работе дорог Урала.

В ВЦСПС и Наркомате Путей Сообщения

ВЦСПС и Наркомпути, рассмотрев итоги Всесоюзного социалистического соревнования работников железнодорожного транспорта за февраль 1943 года, признали победителями в соревновании, занявшими первые места, следующие железные дороги, предприятия железнодорожного транспорта, стройки и решили:

Оставить переходящее Красное Знамя Государственного Комитета Обороны и выдать первые премии:

Юго-Восточной железной дороге (нач. т. Ткаченко, нач. политотдела т. Караков, пред. дорпрофсожа т. Пчелинцев), выдав первую премию—400.000 рублей;

Лискинскому отделению движения Юго-Восточной железной дороги (нач. т. Доценко, нач. политотдела т. Бондарев), выдав премию 150.000 рублей;

Станции Перово—Ленинской железной дороги (нач. т. Данилин, секретарь партбюро т. Розенблат, пред. месткома т. Смирнов), выдав премию 80.000 рублей;

Паровозному депо Калинин Октябрьской железной дороги (нач. т. Каракин, секретарь партбюро т. Андреев, пред. месткома т. Евстафьев), выдав премию 80.000 рублей;

Чернушинской дистанции пути Казанской железной дороги (нач. т. Виноградов, зам. нач. по политчасти т. Дрягин, пред. месткома т. Полетаев), выдав премию 45.000 рублей;

Мурманской дистанции сигнализации и связи Кировской железной дороги (нач. т. Прошутинский, секретарь партбюро тов. Зинчук, пред. месткома т. Крохмаль), выдав премию 50.000 рублей.

Кировскому машиностроительному заводу (нач. т. Новиков, секретарь партбюро т. Носков, пред. завкома т. Комаров), выдав премию 10.000 рублей.

Вручить переходящие Красные Знамена Государственного Комитета Обороны и выдать первые премии:

Самтредскому отделению паровозного хозяйства Закавказской железной дороги им. Берия Л. П. (нач. т. Гоголадзе, нач. политотдела т. Багишвили), выдать Самтредскому отделению паровозного хозяйства первую премию 90.000 рублей;

Муромскому вагонному участку Казанской железной дороги (нач. т. Бритин, секретарь партбюро т. Бадеев, пред. месткома т. Орлов), передав знамя от Чусовского вагонного участка Пермской железной дороги, выдать Муромскому вагонному участку первую премию — 105.000 рублей.

ВЦСПС и НКПС признали победителями в социалистическом соревновании, занявшими вторые места, следующие предприятия железнодорожного транспорта и решили:

ПО ЖЕЛЕЗНЫМ ДОРОГАМ

Оставить переходящее Красное Знамя Народного Комиссариата Путей Сообщения и выдать вторую премию Закавказской железной дороге имени Берия Л. П. (нач. т. Кикнадзе, нач. политотдела т. Гишвили, пред. дорпрофсожа т. Джорбенадзе), выдав премию 300.000 рублей.

Отобрать переходящее Красное Знамя Народного Комиссариата Путей Сообщения у Орджоникидзевской железной дороги, как не выполнившей условий Всесоюзного социалистического соревнования.

ПО ОТДЕЛЕНИЯМ ДВИЖЕНИЯ И ПАССАЖИРСКИМ ОТДЕЛЕНИЯМ:

Оставить переходящее Красное Знамя Народного Комиссариата Путей Сообщения и выдать вторые премии:

Бологовскому отделению движения Октябрьской железной дороги (нач. т. Иванов, нач. политотдела т. Рыхлов, пред. месткома т. Минина), выдав премию 100.000 рублей;

Московскому отделению движения Западной железной дороги (нач. т. Лобанов, нач. политотдела т. Федосеев, пред. месткома т. Глазков), выдав премию 80.000 рублей;

Оловянинскому отделению движения железной дороги имени Молотова В. М. (нач. т. Фисак, нач. политотдела т. Захаров), выдав премию 60.000 рублей;

Московскому пассажирскому отделению Московско-Донбасской железной дороги (нач. т. Зеиликович, секретарь партбюро т. Соседов, пред. месткома т. Чиркин), выдав премию 60.000 рублей.

Вручить переходящее Красное Знамя Народного Комиссариата Путей Сообщения и выдать вторую премию:

Елецкому отделению движения Московско-Донбасской железной дороги (нач. т. Криломако, нач. политотдела т. Тюрин), передав знамя от Арчединского отделения движения Юго-Восточной железной дороги, выдать Елецкому отделению движения вторую премию — 80.000 рублей.

ПО СТАНЦИЯМ

Оставить переходящее Красное Знамя Народного Комиссариата Путей Сооощения и выдать вторую премию:

Станции Батраки железной дороги им. Куйбышева В. В. (нач. т. Попов, секретарь партбюро т. Фомичев, пред. месткома тов. Савинов), выдав премию 60.000 рублей;

Станции Мысовая Восточно-Сибирской железной дороги (нач. т. Бирюков, секретарь партбюро т. Володьмао, пред. месткома т. Сотников), выдав премию 30.000 рублей;

Станции Сонково Ярославской железной дороги (нач. т. Сергеев, секретарь партбюро т. Князев, пред. месткома т. Степанов), выдав премию 45.000 рублей;

Станции Сухиничи Московско-Киевской железной дороги (нач. т. Нюрин, секретарь партбюро тов. Власов, пред. месткома т. Комаровский), выдав премию 30.000 рублей.

Вручить переходящее Красное Знамя Народного Комиссариата Путей Сообщения и выдать вторую премию:

Станции Киров Горьковской железной дороги (нач. т. Воскресенский, секретарь партбюро тов. Чудиновский, пред. месткома т. Савиных), передав знамя от станции Манзовка Приморской железной дороги, выдав станции Киров вторую премию 60.000 рублей;

Станции Кинель железной дороги им. В. В. Куйбышева (нач. т. Иванов, секретарь партбюро т. Лезенковский, пред. месткома т. Ефремов), передав знамя от станции Мурманск, Кировской железной дороги, выдать станции Кинель вторую премию 60.000 рублей.

ПО ОТДЕЛЕНИЯМ ПАРОВОЗНОГО ХОЗЯЙСТВА

Оставить переходящее Красное Знамя Народного Комиссариата Путей Сообщения и выдать вторую премию:

Московскому пассажирскому отделению паровозного хозяйства Ленинской железной дороги (нач. т. Тютиков, нач. политотдела т. **Арутюнов, пред. месткома т. Михайлов**), выдав премию 40.000 рублей.

Отобрать переходящее Красное Знамя Народного Комиссариата Путей Сообщения у Чуйского отделения паровозного хозяйства Туркестано-Сибирской железной дороги, как не выполнившего условий Всесоюзного социалистического соревнования.

ПО ПАРОВОЗНЫМ И ЭЛЕКТРОВОЗНЫМ ДЕПО

Оставить переходящее Красное Знамя Народного Комиссариата Путей Сообщения и выдать вторую премию:

Паровозному депо Боготол, Красноярской железной дороги (нач. т. Мартынович, секретарь партбюро т. Чертенков, пред. месткома т. Басов), выдав премию 80.000 рублей;

Паровозному депо Самтредна Закавказской железной дороги им. Берия Л. П. (нач. т. Цхворадзе, секретарь партбюро т. Каркашадзе, пред. месткома т. Одишария), выдав премию 80.000 рублей;

Паровозному депо Бурея Амурской железной дороги (нач. тов. Россоленко, секретарь партбюро тов. Самсонов, пред. месткома т. Пилипенко), выдав премию 40.000 рублей;

Электровозному депо Белово, Томской железной дороги (нач. т. Шепелев, секретарь партбюро т. Воробьев, пред. месткома тов. Буинова), выдав премию 80.000 рублей.

Вручить переходящее Красное Знамя Народного Комиссариата Путей Сообщения и выдать вторую премию:

Паровозному депо Москва—Павелецкая Московско-Донбасской железной дороги (нач. т. Ермолаев, секретарь партбюро т. Смоляной, пред. месткома т. Шмаков), выдать паровозному депо Москва—Павелецкая вторую премию 60.000 рублей;

Паровозному депо Зуевка Пермской железной дороги (нач. тов. Евстюков, секретарь партбюро т. Ивонин, пред. месткома т. Сенцов), передав знамя от паровозного депо Ртищево-2 железной дороги им. Куйбышева В. В., выдать паровозному депо Зуевка вторую премию 50.000 рублей.

ПО ВАГОННЫМ УЧАСТКАМ, ДЕПО И ВАГОНОРЕМОНТНЫМ ПУНКТАМ

Оставить переходящее Красное Знамя Народного Комиссариата Путей Сообщения и выдать вторые премии:

Вагонному участку Гороблагодатская железной дороги им. Л. М. Кагановича (нач. т. Швейский, секретарь партбюро т. Хивин, пред. месткома т. Мезенин), выдав премию 30.000 рублей;

Вагонному участку Ленинград—Московский - сортировочная Октябрьской железной дороги (нач. т. Шилов, секретарь партбюро т. Боровиков, пред. месткома т. Гасич), выдав премию 50.000 рублей;

Вагоноремонтному пункту Коноша Северной железной дороги (нач. т. Голубев, секретарь партбюро т. Зайцев, пред. месткома т. Крынкин), выдав премию 30.000 рублей;

Алмаатинскому вагонному депо Туркестано-Сибирской железной дороги (нач. т. Дубровшенко, секретарь партбюро т. Тарасов, пред. месткома т. Альянов), выдав премию 50.000 рублей.

Вручить переходящее Красное Знамя Народного Комиссариата Путей Сообщения и выдать вторую премию:

Вагонному участку станции Подмосковная Западной железной дороги (нач. т. Серов, секретарь партбюро т. Гладкий, пред. месткома т. Буловский), выдать вагонному участку станции Подмосковная вторую премию 50.000 рублей;

Вагоноремонтному пункту Бердяуш Южно-Уральской железной дороги (нач. т. Высоцкий, секретарь партбюро т. Гнедушкин, пред. месткома т. Пахтусов), передав знамя от Инского вагонного участка Томской железной дороги, выдать вагоноремонтному пункту Бердяуш вторую премию 30.000 рублей.

ПО ДИСТАНЦИЯМ ПУТИ

Оставить переходящее Красное Знамя Народного Комиссариата Путей Сообщения и выдать вторые премии:

Ашхабадской—Ашхабадской железной дороги (нач. т. Пономарев, зам. нач. по политчасти т. Атаев, пред. месткома т. Фуфаев), выдав премию 45.000 рублей;

Тульской—железной дороги имени Дзержинского Ф. Э. (нач. т. Кузнецов, зам. нач. по политчасти т. Косарев, пред. месткома т. Мартынов), выдав премию 60.000 рублей;

Шалинской—Пермской железной дороги (нач. т. Леонтьев, зам. нач. по политчасти т. Устинович, пред. месткома т. Ширинкин), выдав премию 30.000 рублей;

Тюменской—дороги имени Л. М. Кагановича (нач. т. Козыр , зам. нач. по политчасти т. Лебедков, пред. месткома т. Кузнецов), выдав премию 45.000 рублей;

Угрешской— Московско-Окружной железной дороги (нач. т. Ли-

(Окончание на 2 странице).

В ВЦСПС и Наркомате Путей Сообщения

(Окончание. Начало на 1 стр.).

патов, зам. нач. по политчасти т. Золотухин, пред. месткома т. Тяпков), выдав премию 45.000 рублей.

Вручить переходящее Красное Знамя Народного Комиссариата Путей Сообщения и выдать вторую премию:

Московской дистанции пути Октябрьской железной дороги (нач. т. Иванов, зам. нач. по политчасти т. Богдан, пред месткома т. Пахолов), передав знамя от Качалинской дистанции пути Юго-Восточной железной дороги, выдать Московской дистанции пути вторую премию 60.000 рублей.

ПО ДИСТАНЦИЯМ СИГНАЛИЗАЦИИ И СВЯЗИ

Оставить переходящие Красные Знамена Народного Комиссариата Путей Сообщения и выдать вторые премии следующим дистанциям:

Московской—Ярославской железной дороги (нач. т. Куприков, секретарь партбюро т. Шматов, пред. месткома т. Воскресенская), выдав премию 30.000 рублей;

Гудермесской — Орджоникидзевской железной дороги (нач. т. Борман, секретарь партбюро т. Гречишников, пред. месткома т. Зайцев), выдав премию 30.000 рублей;

Дистанции сигнализации и связи Ленинград—Московский-сортировочная—Октябрьской железной дороги (нач. т. Данилов, секретарь партбюро т. Григорьев, пред. месткома т. Загорский), выдав премию 30.000 рублей.

ПО ЗАВОДАМ НКПС

Оставить переходящее Красное Знамя Народного Комиссариата Путей Сообщения и выдать вторые премии:

Лосиноостровскому электротехническому заводу (нач. т. Дроздов, секретарь партбюро т. Ардонов, пред. завкома т. Конов), передав знамя от Ковровского машиностроительного завода, выдать Лосиноостровскому электротехническому заводу вторую премию 75.000 рублей;

Алатырскому паровозоремонтному заводу (нач. т. Крупский, секретарь партбюро т. Шерстюк, пред. завкома т. Демидов), выдать Алатырскому паровозоремонтному заводу вторую премию 75.000 рублей;

Мичуринскому паровозоремонтному заводу (и. о. нач. т. Ярошенко, секретарь партбюро т. Безделин, пред. месткома т. Мягков), выдать Мичуринскому паровозоремонтному заводу вторую премию 75.000 рублей.

ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ СТРОЙКАМ

Оставить переходящие Красные Знамена Народного Комиссариата Путей Сообщения и выдать вторые премии:

Железнодорожной стройке № 101 (нач. т. Эгенбург, зам. нач. по политчасти т. Макарычев, пред. доркома профсоюза т. Чубрик), выдав премию 75.000 рублей.

Железнодорожной стройке № 38 (нач. т. Воробьев, зам. нач. по политчасти т. Иванов, пред. доркома профсоюза т. Ларченков), выдав премию 75.000 рублей;

Восьмому строительному участку строительства № 60 (нач. тов. Мотрич, зам. нач. по политчасти т. Даманский, пред. учкома профсоюза т. Камышева), выдав премию 35.000 рублей.

Вручить переходящее Красное Знамя Народного Комиссариата Путей Сообщения и выдать вторую премию:

Первому стройучастку строительства №62 (нач. т. Коротченко, зам. нач. по политчасти т. Буланович, пред. учкома профсоюза т. Блискунов), передав знамя от пятого стройучастка строительства № 19, выдав первому стройучастку строительства № 62 вторую премию 35.000 рублей.

Отобрать переходящие красные знамена Народного Комиссариата Путей Сообщения у строительства № 112 и у первого стройучастка Сталинско—Магнитогорской магистрали, как не выполнивших условий Всесоюзного социалистического соревнования.

ПО ПРЕДПРИЯТИЯМ ЛЕСНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ НКПС

Оставить переходящее Красное Знамя Народного Комиссариата Путей Сообщения и выдать вторую премию:

Плесецкому лестранхозу (нач. т. Фомин, парторг т. Жириков), выдав премию 65.000 рублей.

Вручить переходящее Красное Знамя Народного Комиссариата Путей Сообщения и выдать вторую премию:

Обьячевскому лестранхозу треста Лузтранлес (нач. т. Жербов, парторг т. Безносиков, пред. рабочкома т. Оботурова), передав знамя от Суслонгерского лестранхоза треста Марийтранлес, выдать Обьячевскому лестранхозу треста Лузтранслес вторую премию 65.000 рублей.

Ускорить темпы выгрузки, улучшить грузовую работу дороги!

ЗА НУЛЕВОЙ ОСТАТОК

Своевременная разгрузка вагонов имеет первостепенное значение для выполнения плана погрузки и перевозок грузов для фронта и промышленности. Эту задачу железнодорожники могут решить лишь при четкой, слаженной работе с клиентурой.

Вот почему коллектив железнодорожников станции Шарташ всячески укрепляет дружбу с коллективами обслуживаемых предприятий. Начальник станции т. Коваленко часто созывает клиентов, советуется с ними о том, как ускорить выгрузку, и вместе с тем требует безоговорочного выполнения договоров. Партийные организации станции и предприятий поддерживают между собой систематическую связь, совместно добиваются ускоренной разгрузки вагонов. Большую помощь в этом оказывает нам Октябрьский райком ВКП (б) города Свердловска. Он принимает решительные меры к неисправным клиентам, задерживающим вагоны под выгрузкой.

Включившись в предмайское социалистическое соревнование, коллектив станции поставил перед собой задачу — ежедневно развозить полностью местный груз к фронтам выгрузки, добиваться полной разгрузки вагонов, обеспечивая нулевой остаток их под выгрузкой. Мы решили использовать опыт коллектива станции Смычка и разработать единый технологический процесс работы станции и обслуживаемых предприятий.

Слаженно работая с клиентурой, передовые смены добиваются хороших результатов в ускоренной разгрузке вагонов. Днем 12 марта смена маневрового диспетчера т. Ольховатого обеспечила нулевой остаток вагонов под выгрузкой. Грузовой диспетчер т. Пяткова своевременно известила клиентов о подходе грузов. Составители поездов тт. Гусев, Батов, Удачин, Пытайлов и дежурный по парку т. Черновой быстро разобрали составы и своевременно подали вагоны к фронтам выгрузки. Смена полностью развезла местный груз, отправив передачи на станции Свердловск-пассажирская, Уктус, Аппаратная и сборные поезда на Егоршино и Тюмень.

М. АСТАФЬЕВ — секретарь партбюро.

Больше сырья и топлива металлургическим заводам

Страна требует от железнодорожников Урала усилить подвоз топлива и рудно-металлургического сырья заводам черной металлургии и оборонной промышленности. Центральный орган нашей партии «Правда» в передовой статье от 7 февраля призывала:

«Усиливайте подвоз топлива к электрическим станциям и металлургическим заводам, обеспечивайте нормальные перевозки сырья для военной промышленности, доставляйте во-время на фронт все, в чем он нуждается!»

На призыв «Правды» железнодорожники передовых станций ответили выполнением и перевыполнением планов погрузки сырья и топлива. Станция Медная Шахта (нач. т. Сазонов) в феврале и первой декаде марта перевыполнила план погрузки руды. Железнодорожники станции Красный железняк (нач. т. Федосов), выполнив февральское задание отгрузки руды, флюсов и огнеупоров, еще больше увеличили погрузку в марте. Перевыполняют план погрузки металла станции Гороблагодатская, И-Туринский завод и Н-Салда.

Следует отметить боевую работу движенцев и грузовых работников Надеждинского отделения. В феврале они обеспечили полностью погрузку и перевозки грузов Наркомчермета, за исключением марганцевой руды, хотя отгрузка последней также была значительно увеличена.

По техническим условиям железнодорожной ветки клиента, марганцевая руда вывозилась с Полуночного рудника небольшими группами в 4—5 вагонов, что приводило к громадным задержкам кольцевых маршрутов. Руководство отделения и политотдел решили пойти на некоторый производственный риск и организовали вывоз руды с рудника полновесными составами. Машинист тов. Людиновсков первый вывел с рудника полновесный состав на станцию Сама. В результате этого маршрут с рудой без переработки проследовал по дороге за 35 часов и почти на двое суток быстрее обычного был сдан на Южно-Уральскую.

В марте резко улучшилю погрузку сырья и топлива заводам Наркомчермета, по сравнению с другими, Егоршинское отделение.

Однако в целом на дороге погрузка и перевозки грузов черной металлургии продолжают отставать. Многие командиры отделений и станций пренебрежительно относятся к этому делу, имеющему первостепенное оборонное значение.

Чем иным можно об'яснить большое скопление готовой продукции на заводах Тагила, задержку грузов Наркомчермета на станции Свердловск-сортировочная, медленное продвижение маршрутов с топливом и рудой? Командиры служб грузовой и движения увязли в текучке и не руководят по-настоящему погрузкой и перевозками важнейших грузов для металлургических и оборонных заводов Урала.

От командиров станций можно слышать такие заявления:

— Мы недогрузили пустяк — всего лишь два — три вагона!

Люди не понимают, что из малого складывается большое. Вот, например, станция Смычка (нач. тов. Подлесный) недогрузила в марте два вагона металлолома. Ни килограмма лома не погрузило Камышловское отделение, где начальником т. Миронов. Этим они сорвали выплавку многих десятков тонн стали, недодали фронту несколько танков, пушек, пулеметов.

Нельзя так работать в военное время. Каждая станция, каждый железнодорожник обязаны выполнять задания по отгрузке и перевозкам грузов Наркомчермета.

Ф. КАРТАШЕВ — начальник группы перевозок грузов черной металлургии.

Предмайское социалистическое соревнование

За высокие показатели

Паровозники депо Надеждинск с честью выполняют обязательства, взятые в предмайском соревновании.

Один из лучших машинистов депо коммунист т. Луканин отлично содержит свой паровоз. Его машина всегда технически исправна и поэтому работает безотказно. Свой опыт тов. Луканин передает товарищам по работе. Он воспитал не одного помощника машиниста.

За дни соревнования выросло число стахановцев. От 130 до 230 процентов выполняют норму тт. Ситников, Сунцов, Машковцев, Мухамодеев, Лысков, Титов и другие.

Не жалея сил, работают награжденные орденами и медалями тт. Жуланов, Волков, Трошев, Воробьев и многие другие. Под их руководством ранее отстававшие рабочие теперь тоже выполняют нормы. В результате средняя производительность труда по депо в феврале составляет 141 процент.

Паровозники в прошлом месяце в результате бережного расходования топлива сэкономили 202374 килограмма ценного стратегического сырья.

А. БЛИНОВСКИХ — секретарь партбюро депо.

5 эстафетных поездов за одно дежурство

В дежурство 9 марта диспетчер Кузинского участка М. Осипян, на основе социалистического соревнования с поездными бригадами, организовал пять эстафетных поездов. Все они прошли по участку с превышением технической скорости.

Успешно провели угольный маршрут машинист депо Свердловск-сортировочная т. Лоза и главный кондуктор т. Мараскевич. Техническая скорость выполнена ими на 110 проц., а коммерческая на 160 проц.

На высоких скоростях провели поезд машинист депо Сортировочная т. Фисенко и главный кондуктор т. Семерович. Норма технической скорости превышена ими на 7,6 км., а коммерческой — больше, чем в два раза.

М. ШАРОВ — диспетчер распорядительного отдела.

В роли уговаривающих

Работники станции Свердловск-товарная прекрасно понимают значение быстрого оборота подвижного состава. Когда на станцию прибывает много груза, конторщики, кассиры, весовщики — все выходят на выгрузку.

Но удивительное дело: простой вагонов не снижается, а растет. Если в феврале он выразился в 33,7 часа, вместо 16 по норме, то в первой декаде марта возрос еще на 2 часа.

—Клиенты задерживают вагоны,—жалуется начальник станции т. Бугрим.

Действительно, некоторые клиенты мало считаются с государственной дисциплиной, грубо нарушают заключенные со станцией договоры и превратили вагоны в склады на колесах. Только в феврале по вине нерадивых клиентов простой вагонов сверх нормы выразился в 19.106 вагоно-часов. Сколько бы за это время можно было перевезти в этих вагонах продукции для фронта и промышленности! Тут сказалось все: и неорганизованность выгрузки, и запущенность разгрузочных фронтов и механизмов, и неукомплектованность штата грузчиков.

Взять завод, где начальником транспортного цеха т. Чаркин. Уголь сюда подается маршрутами, а фронт выгрузки рассчитан на подачу всего лишь 2 — 3 вагонов. Кран для выгрузки тяжестей в запущенном состоянии и часто выходит из строя. Из-за неисправности системы пароподогрева цистерны с мазутом простаивают под выгрузкой в 16 раз дольше установленного времени. Штат грузчиков не превышает 8 процентов действительной потребности в рабочей силе. Неудивительно, что здесь вагоны сутками простаивают под выгрузкой.

Особенно остро стоит вопрос с использованием вагонов клиентами, обслуживаемыми под'ездными ветвями более мощных предприятий. Они поставлены в полную зависимость от основных клиентов, которые часто злоупотребляют этим. Макаронно-хлебный комбинат, например, не имеет даже договора с заводом, веткой которого он пользуется. В результате — вагоны простаивают на комбинате по 34,5 часа, вместо 1,3 по договору. В таких же условиях работают Гортоп, электростанция, обслуживаемые транспортным цехом ВИЗ'а.

Командирам станции и грузовой службы давно бы следовало навести порядок в использовании подвижного состава клиентурой. Почему бы не использовать в этом опыт станции Смычка, работающей с клиентами по единому технологическому процессу? Однако начальник станции тов. Бугрим и его заместитель тов. Рыбченко только уговаривают клиентов не задерживать вагоны, да изредка для оправдания совести отделываются докладными записками о громадных простоях подвижного состава по вине предприятий.

Г. ЮРИН.

Ответственный редактор П. А. МАРКОВ.

Типография газеты «Путевка», улица Челюскинцев, 11. НС—00432. Заказ № 622.