

---

□ Борьба за ускорение оборота подвижного состава НКПС в дни отечественной войны приобретает исключительно огромное значение. Каждый час полезного пробега вагонов дорог нашей стране. Но, к сожалению, есть еще такие руководители предприятий, которые не особенно тревожатся, когда вагоны простаивают сверх установленных норм.

□ Не по-хозяйски относятся к использованию вагонов на Ново-Тагильском металлургическом заводе (начальник транспортного цеха тов. Винник). Очень редки дни, когда на заводе числится нулевой остаток вагонов. Неудовлетворительное использование подвижного парка НКПС объясняется слабыми темпами выгрузки и погрузки, наличием всевозможных неполадок, мешающих работать слаженно, четко. Взять, например, такой факт: на станцию Западная прибыл поезд с грузами для завода. Поезд стоит час, два. Почему? Да очень просто. Здесь не умеют ценить время. Чтобы произвести разметку вагонов – куда и в какой цех направить груз, составить внутренние документы – нужно не так много времени, сколько его тратят технические работники транспортного цеха. А нельзя ли сделать так: пока состав формируется на станции Смычка, все эти операции произвести там, на месте. Тогда на станции Западная не было бы необходимости производить разметку и груз поступал бы немедленно по месту назначения. Для этого нужно немного – перевести экспедицию на станцию Смычка.

□ Нередко на путях станции можно слышать перебранку между работниками. Машинист ругает сцепщиков, составители – машинистов. Это происходит из-за того, что работники транспортного цеха не удосужились построить экипировочный путь для заправки паровозов. Эта операция производится на путях у домны. И поэтому нередко получается так: машинисту говорят: «Забирай передачу», а он отвечает: «Никуда не поеду, у меня угля нет. Вот когда заправлюсь тогда – милости прошу». А вагоны стоят.

□ Сделать экипировочный путь на станции Западная нужно как можно быстрее. Это сократит простой вагонов.

□ На операцию по выгрузке и погрузке сильно влияет перегруженность путей склада чугуна. Завести вагоны по этим путям со станции Производственная, обслуживающей прокатный цех, разливочную машину, копровый и мартеновский цехи, подчас стоит больших трудов. Этого можно избежать. Следует только дать Кольцевой выход со станции Заводская, что улучшит маневрирование, даст возможность быстро перебрасывать вагоны с одного участка на другой.

---

□ В транспортном цехе не прочь («для большей убедительности») показать графики, планы работы. Все это хорошо. Но плохо то, что они нарушаются, а подчас и не выполняются. В решениях XVIII партийной конференции сказано, что все наши предприятия должны работать строго по графику, планомерно, но здесь этого как раз и нет. Например, исключительно плохо организованы выгрузка и погрузка в ночное время. Ни один фронт разгрузки как следует не освещен, поэтому на выгрузке и погрузке ночью рабочих бывает значительно меньше, чем днем.

□ Наша страна мобилизует все силы и средства на разгром ненавистного врага, мобилизует внутренние ресурсы, призывает бережно расходовать материалы, топливо. Но вот в транспортном цехе это делать, видимо, не хотят. Приведем такой факт. Уже давно говорят о том, что в доменном цехе нужно поставить кабестаны для подтягивания вагонов при труске колосниковой пыли под домной и на разливочных машинах, но до сих пор ничего не сделало. Есть два кабестана, но отдел главного механика (главный механик тов. Хмель) все еще их не использовал. Тов. Хмель довольствуется тем, что для этой работы прикрепили паровоз, который нерационально расходует топливо. Помимо этого обслуживающему персоналу переплачивают сотни рублей государственных средств. Видимо, таким руководителям невдомек, что сейчас, в дни войны, нужно экономить каждый рубль, бережно расходовать каждый килограмм топлива.

□ Д. АЛЕКСАНДРОВ.