

XVII лет стрелковой охране

XVII ГОДОВЩИНА СТРЕЛКОВОЙ ОХРАНЫ

Сегодня, 9 декабря, стрелковая охрана железнодорожного транспорта отмечает свою славную годовщину борьбы и побед советского рода жуликами, ворами и расхитителями социалистической собственности железнодорожного транспорта.

В декабре 1921 года Всесоюзный Центральный Исполнительный Комитет Союза ССР и Совет Труда и Обороны вынес постановление об организации на железнодорожном транспорте стрелковой охраны, перед которой была поставлена боевая задача охранять склады, грузы и сооружения транспорта.

За пройденный XVII-летний путь стрелковая охрана проделала большую работу в деле охраны социалистической собственности на железнодорожном транспорте.

За этот период стрелковая охрана окрепла, стала сильнее своими кадрами и опытом своей работы. Стрелковая охрана является школой большевистского воспитания кадров, воспитывая из рядового состава сотни прекрасных командиров-политработников.

Партия и правительство создали все условия для нормальной, повседневной работы трудящимся страны победившего социализма. Сотни курортов, санаториев, домов отдыха, клубов, предоставлены на благо трудящихся. Десятки сотен прекрасных работников стрелковой охраны железнодорожного транспорта ежегодно отдыхают и подкрепляют свое здоровье в санаториях, домах отдыха и курортах.

Работники стрелковой охраны не только охраняют социалистическую собственность, но они помогают в работе работникам других служб. Стрелок-стахановец тов. Коротков, находясь на боевом посту, предотвратил аварию поезда. Стрелок тов. Милованов за

лето 1938 года обнаружил 6 лопнувших рельс. Стрелок тов. Сомов — стахановец производства, благодаря своей бдительности предотвратил несколько неминуемых аварий и крушений.

Из рядового состава стрелковой охраны выросли десятки прекрасных командиров и политработников.

— Я, — говорит тов. Кучерявый, — в стрелковую охрану поступал рядовым, но благодаря повседневной помощи партийной организации, систематической учебы я повысил свой технический и политический уровень и меня, как лучшего стахановца производства выдвинули на ответственной должности политического руководителя. Партия и правительство доверили мне воспитание людей в коммунистическом духе.

«Служба в стрелковой охране, — говорит тов. Лисицкий, — являлась для меня школой. Из работников рядового состава я вырос до среднего командира, работая в настоящий момент начальником пожарного поезда на станции Новокузнецк-сортiroвочная.

Десятки командиров: тт. Гусев, Лабанов, Кохан, Тельный и другие выросли и технически и политически в рядах стрелковой охраны, сейчас они занимают высокие командные посты.

Отмечая славный юбилей, перед работниками стрелковой охраны стоит задача — всемерным повышением революционной бдительности и большевистской прозорливостью, еще зорче охранять общественную собственность социалистического транспорта.

Вместе с железнодорожниками Кузнецкого отделения до конца выкорчем вражеские элементы, пытавшиеся тормозить и мешать нормальной работе конвейера социалистической промышленности — железнодорожного транспорта.

МОЙ РОСТ

После демобилизации из рядов Рабоче-Крестьянской Красной Армии я пришел работать на железнодорожный транспорт и поступил в пожарную команду стрелковой охраны Новокузнецкого отделения. Специальности у меня никакой не было, пожарное дело для меня было новым, я не знал за что браться и какие мои обязанности.

С первых дней работы я взялся за учебу — за овладение техникой, главным образом мотором и через несколько месяцев я сдал экзамен и меня утвердили мотористом.

На работе я себя показал. Как лучшего стахановца в октябре 1937 года меня посылают в Харьковскую школу укомплектования командно-технического состава

для повышения квалификации. Школа мне дала многое, мой кругозор расширился в несколько раз.

По окончании учебы я снова вернулся в свою команду и меня поставили начальником пожарного поезда на станции Новокузнецк-сортiroвочная.

Служба в стрелковой охране для меня явилась школой. За 4 года я с рядового вырос до среднего командира. Я хорошо себя подготовил не только технически, но и политически. В 1937 году партийная организация мне оказала великую честь, приняв меня кандидатом в члены любимейшей коммунистической партии большевиков.

Н. Лисицкий — начальник пожарного поезда.



НА СНИМКЕ: лучшие стахановцы стрелковой охраны (слева направо) тт. Кучерявый, Храпейчук, Тельный.

(Фото Вольного).

На боевом посту

Страна переживала послевоенный период разрухи, требовались большевистские нервы, чтобы восстановить порядок, нарушенный грабительской империалистической войной.

В 1921 году, когда я пришел в стрелковую охрану, среди стрелков отсутствовал и порядок и дисциплина.

Немало было и таких людей, которые не охраняли социалистическую собственность, а расхищали ее.

Но когда были поставлены в стрелковой охране командиры, политруки, всяким хищениям был положен конец.

Бдительность прежде всего

За 10 лет работы в стрелковой охране у меня было много интереснейших событий. Мне памятен 1928 год, когда кулачье, пытавшееся затормозить бурный рост нашей промышленности, грабили вагоны. Вору применяли всякие методы, но их уловки разоблачались стойкими охранниками.

Мне помнится такой случай: два вора, работающие на ст. Новокузнецк-пассажирская, вывели вагон за семафор и выгрузили там 7 мешков муки, но скрыться не успели. Вору были задержаны.

Я ПРЕДОТВРАТИЛ АВАРИЮ

В это время я находился на служебном посту и обходил станционные пути. Главным образом обратил внимание на тот путь на который принимался поезд. В начале его состояние было не плохое, но на одном из стыков мне показалась подозрительной головка рельса.

Внимательно осмотрев рельс, я обнаружил трещину. Рельс лопнувший. Поезд принимать нельзя. Немедля ни одной минуты, я побежал на стрелочный пост и доложил о лопнувшем рельсе.

Начались новые дни, дни упорной учебы и роста, повысилась и ответственность за несение службы каждого стрелка.

Я был рядовым стрелком, но имея повседневную помощь и усиленно работая над собой, мой идейно-политический рост с каждым днем повышался.

От рядового стрелка, командира отделения, помполита, политрука отряда, я вырос до командира отряда.

Таков путь пройденный мной за время работы в стрелковой охране, которая вырастила и воспитала меня.

Гусев.

Фактов попытки расхищения социалистической собственности с железнодорожного транспорта было немало, но благодаря бдительности работников стрелковой охраны вместе с честными работниками социалистического транспорта — вору не удалось осуществлять своих воровских действий.

10 лет работы в рядах стрелковой охраны выковали из меня стойкого, бдительного часового охраны социалистической собственности.

Т. Храпейчук — стрелок.

Доверие оправдаю

Рядовым стрелком в 1931 году на ст. Топки я поступил в стрелковую охрану. Грамотешка у меня была незавидная, я мог только расписаться и по слогам прочитать небольшую статейку. С первых дней работы я взялся за учебу и через год работы меня, как лучшего стахановца, дисциплинированного, выдержанного поставили старшим стрелком. С задачей и заданиями я справлялся хорошо. За добросовестную работу меня перебросили на один из ответственных участков охраны социалистической собственности и на этом участке я справился не плохо.

В 1936 году руководство меня снова перебрасывает в помощь стрелковой охране Новокузнецкого отделения. Здесь я показал еще лучшие образцы большевистской работы. Своей дисциплинированностью, четким и быстрым выполнением распоряжений я был примером для остальных стрелков.

Как лучшему стахановцу масса мне доверила почетную работу быть редактором стенной газеты. С этой работой я справляюсь не плохо, через стенную газету мы добились укрепления трудовой дисциплины, организовали на страницах газеты школу передачи опыта лучших стахановцев отстающим.

В 1938 году руководство меня повышает. Я вступил членом ВКП(б). Это меня обязало работать еще лучше. Я взял на себя обязательство в ближайшее время подготовить себя на политрука. Обязательство выполнил с честью. Меня утвердили политруком.

За 8 лет работы в стрелковой охране я с рядового, с повседневной помощью партийной организации и командного состава, вырос до политического руководителя.

Кучерявый.

НА СОВЕЩАНИИ ЕДИНОЙ СМЕНЫ № 3

ЗА СЛАЖЕННУЮ РАБОТУ ЕДИНОЙ СМЕНЫ

ВОСПИТАНИЕ — ПЕРВООЧЕРЕДНАЯ ЗАДАЧА КОМАНДИРА

3 декабря в управлении отделения состоялось совещание стахановцев и командиров 3 единой смены. На совещании был заслушан доклад дежурного по отделению тов. Коробова и содоклад поездного диспетчера тов. Любавского о работе единой смены.

Доклады и выступления стахановцев показали, что смена работает еще не достаточно хорошо, в смене нет слаженности в работе и взаимной солидарности помощи агентов одной станции другой. Передки случаи, когда между дежурным по станции Новокузнецк-пассажирская тов. Бучневой и дежурным по ст. Новокузнецк-сортiroвочная тов. Литвенко завязывается суета о не приеме друг от друга поездов.

Неслаженность в работе маневрового диспетчера ст. Усяты тов. Белокобыленко с диспетчерами транспортных отделов трестов приводит к 2-3 часовым простоям порожняковых составов. Такие же простои порожняковых составов допускает на ст. Новокузнецк-сортiroвочная маневровый диспетчер тов. Ясько.

В единой смене немало замечательных людей, опыт работы которых не передается другим. Дежурный по отделению тов. Коробов и поездной диспетчер тов. Любавский плохо знают лучших людей смены. С людьми работают недостаточно. Товарищ Коробов ежедневно бывает на ст. Новокузнецк-пассажирская, но ни разу не собрал единую смену станции и не побеседовал с ними. Хуже того, на приглашение сме-

ны присутствовать на собрании Коробов только обещает.

Отсутствие воспитательной работы приводит к тому, что в смене частые случаи брака в работе. Только за одно дежурство 23 ноября было 3 случая задержки поездов в пути по неподаче путевых записок дежурными по станции машинистам.

Наркомовский график отправления поездов в ноябре сменой выполнен на 44,6 процента, все остальные поезда отправлялись по диспетчерскому графику. Хорошее начинание отправления тяжелых и стахановских поездов за последнее время вышло из поля зрения смены. В ноябре единая смена отправила всего только 1 стахановский поезд и 5 тяжелых поездов.

Не лучше с планированием. В начале дежурства составляется план работы на смену, но этот план в первые же 2-3 часа нарушается. На станцию Канда-леп почти ежедневно подгоняют магнитогорские составы неполными. Таким образом в ожидании пополнения эти составы длительное время простаивают на станционных путях.

Боевая задача командиров отделения больше работать с людьми, знать свою единую смену, на опыте лучших стахановцев-кривосовцев подтягивать отстающих. Наладить точное планирование, по-деловому поставить информации с тем, чтобы не нарушать Правил технической эксплуатации и безоговорочно выполнять боевые приказы наркома.

ПРИМЕР ЧЕТКОСТИ ДОЛЖНЫ ПОКАЗЫВАТЬ КОМАНДИРЫ ОТДЕЛЕНИЯ

(Выступление маневрового диспетчера станции Новокузнецк-сортiroвочная тов. Ясько)

Маневровый диспетчер на станции Новокузнецк-сортiroвочная я еще молодой. С первого дня я стал изучать людей, побеседовал с рядом стахановцев с такими, как: составители тт. Кандаков, Колотовкин, стрелочники тт. Яценко, Беспалова, дежурным по станции т. Литвенко и другими.

С помощью лучших стахановцев я вскрыл основные причины, мешающие в работе станции, но командиры отделения в особенности единой смены, не оказывают нам, диспетчерам, конкретной помощи в устранении этих причин.

Дежурный по отделению тов. Коробов и диспетчер тов. Любавский не учитывают возможности работы станции, путевого развития и маневровых средств. Они не регулируют движение поездов. Нередко получается так, что в течение одного часа подгоняют на станцию вслед один за другим 5-6 поездов, а потом в течение всей смены ни одного поезда.

Планирование работы, которое происходит ежедневно, нигде негодится. За 2 часа до дежурства начальник станции или его заместитель составляют оперативный план. Но это не план, а филькина грамота. Не занимается по-настоящему планированием и начальник отделения т. Гельман.

Руководство станции и отделения не борются за восстановление единых смен с транспортными отделами завода и угольного треста «Куйбышев уголь», а это приводит к неслаженности, к суете в работе.

Для отправления сборных поездов существует наркомовский график, но он не выполняется, сборные поезда большинство идут по диспетчерскому расписанию. Отсутствие борьбы за график порождает расхлябанность, неповоротливость и неорганизованность работников станции.



На снимке: машинист депо Лубны (Юго-Западной ж. д.) комсомолка Галина Тодчук, которая водит тяжеловесные поезда весом в 2000-2300 тонн с технической скоростью 41,5 при задании 33 километра в час.

(Прессклише).

Юрченко не помогает единой смене

(Выступление старшего осматривщика вагонов ст. Новокузнецк-пассажирская т. Федорова).

Народный комиссар путей сообщения Л. М. Каганович в своих боевых приказах требует от железнодорожников слаженной работы и помощи молодым командирам.

Дежурный по станции Новокузнецк-пассажирская тов. Бучнева, командир молодой, ей нужна повседневная помощь, но этой помощи она ни от кого не видит.

Начальник станции тов. Юрченко вместо того, чтобы оказать практическую помощь — бездельничает.

Когда на станции нет вагонов, Юрченко сидит в кабинете дежурного по станции или ходит по станционным путям, а как только прибывает порожняковый состав, Юрченко уходит со станции и его скоро не разыщешь.

Поездной диспетчер тов. Любавский допускает немало ошибок в отдаче команды. Поезд готов к отправлению, но он его задерживает в ожидании дополнительной выведки с завода, этим создает лишнюю маневровую работу и замедляет погрузку угля, так как порожняковый состав продолжительное время стоит на станции в ожидании накопления.

ПОЛНОСТЬЮ ИСПОЛЬЗОВАТЬ МАНЕВРОВЫЕ ПАРОВОЗЫ

(Выступление машиниста маневрового паровоза тов. Игнатова).

Работая на маневрах на ст. Новокузнецк-пассажирская мы, машинисты и составительские бригады, затрачиваем очень много полезного времени на то, чтобы заехать в какой-нибудь подездной тупик. Эти тупики завалены всевозможным мусором, в них нет габарита. Для того чтобы подать в тупик вагон или вывести его оттуда, необходимо составительской и поездной бригадам остано-

вить паровоз и очистить тупик.

Начальник станции Юрченко и инспектор подездных путей Костылев прекрасно знают об этом, но никаких мер к очищению тупиков не принимают.

Поездной диспетчер тов. Любавский не ведет никакой борьбы за быстрейший пропуск маневровых паровозов со ст. Новокузнецк-сортiroвочная на Пассажирскую.

Под экипировкой, которую мы производим в паровозном депо, стоим 20-30 минут, а для того, чтобы нам дожидаться отправления со ст. Новокузнецк-сортiroвочная на Пассажирскую, приходится стоять на контрольной 5-6 часов и упрашивать поездного диспетчера тов. Любавского, чтобы он пропустил нас на ст. Новокузнецк-пассажирская.

ПО ГОРОДАМ СОВЕТСКОГО СОЮЗА



На снимке: новый пятидесяти квартирный жилой дом для железнодорожников Красноярского узла в гор. Красноярске.

(Прессклише).

Нет заботы о людях

Командант домоуправления станции Новокузнецк-сортiroвочная тов. Каркотский не заботится о живых людях, не чутко относится к запросам рабочих.

В доме № 145 по улице Челюскинцев в кухне квартиры, где живут путевые рабочие тов. Ершова и Тетирко, обвалилась штукатурка потолка. Жильцы несколько раз сообщали об этом тов. Каркотскому, но последний остается глух и нем.

Из этой квартиры также взяты на ремонт дверные замки, прошло уже два месяца, а замков и до сих пор не вернули.

Ершов — ремонтный рабочий 4 околотка 11 дистанции пути.

Зам. редактора В. СОРОКИН.