

ЗА СЛАЖЕННУЮ, ДРУЖНУЮ РАБОТУ ВСЕХ ЗВЕНЬЕВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО КОНВЕЙЕРА

Сталинский Нарком путей сообщения Л. М. Каганович говорил: «На железнодорожном транспорте естественнее, чем где бы то ни было, взаимозависимость всех его составных частей. Железнодорожный транспорт — это конвейер, в котором важен каждый винтик, каждое колесико. Нельзя допускать, чтобы одна служба сваливала вину на другую службу, а сама умывала руки».

Слаженность в работе всех составных частей железнодорожного транспорта — это основа основ, без которой неминуемо ухудшение работы отделения и станции — выполнение государственного задания в погрузке и выгрузке, продвижению поездов строго по наркомовскому графику.

Чем иным, как не сутягой объясняется позорная работа Новокузнецкого отделения, которое тянет назад всю Томскую дорогу. Из-за сутяги за последние 10 дней декабря на Кузнецком отделении было сорвано отправление 58 поездов, но попробуйте найти истинные причины и конкретных виновников срыва поездов, каждый начальник службы старается вину срыва поезда сложить на работников другой службы, а те чтобы не остаться в долгу, как говорят, ведрами льют сутягу, опирающаяся другая служба.

27 декабря в красном уголке ст. Новокузнецк — сортировочная проходило совещание работников 3-й и 4-й единых смен. Своей целью совещание имело — укрепление слаженности работы всех служб нашего отделения. Однако, и здесь отдельные сутяжники, руководители служб развели сутягу и дали зарядку своим рабочим выступать в том же разрезе в каком выступали они.

Вот заместитель начальника паровозного депо тов. Бутин, он вместо того, чтобы вскрыть корни плохой работы и дать практические предложения улучшения работы, «расплакался», заявляя: «Движенцы паровозникам не дают житья, всякий брак работы они

относят на счет паровозников в то время, как мы работаем безукоризненно».

Не к лицу такое сутяжническое выступление командиру тов. Бутину, который вместо мобилизации работников на слаженную дружную работу, сам занимается сутяжничеством.

Сутяжническое выступление Бутина нашло крепкую поддержку в выступлении парторга депо тов. Кудряшова, он вместо дачи отпора сутяжническому выступлению Бутина поддержал его говоря, что паровозники работают отлично, но их работу смазывает безобразная работа движенцев. Насколько это так, показали последние дни работы паровозников: растажки, опоздания, нарушения Правил технической эксплуатации и так далее.

Не только тон сутяжнических выступлений дал тов. Бутин и тов. Кудряшов, развели сутягу и работники других служб. Заместитель начальника станции Новокузнецк-сортировочная тов. Давыдов плохую работу станции отнес за счет вагонников и паровозников, не вскрыв и не разоблачив отдельных сутяжников станции.

Маневровый диспетчер товарищ Курбатов, он, как говорят, всегда сухим вылезает из воды и всю свою позорную работу (задержка морожниковых составов, срыв погрузки и выгрузки) относит за счет вагонников, заявляя: «Простоял по задержке осмотра, пропустил один больной вагон, не подогнали своевременно паровоза и так далее». Но сказать о том, что Курбатов из-за своей нерасторопности держит поезда по неготовности формирования, Давыдов не осмелился и не нашел слов.

Дружная, слаженная работа всех звеньев железнодорожного транспорта обеспечит выполнение плана погрузки и отправления поездов. Борьба с сутяжничеством, укреплять слаженность в работе — вот задача, которая стоит перед командирами служб и партийными работниками.

Меньше слов, больше дела

Дежурный по ст. Новокузнецк-сортировочная тов. Булгаков чуть ли не каждое дежурство допускает брак в работе. Излюбленным его делом является задержка поездов у светофоров на 10-15 минут.

26 декабря тов. Булгаков задержал поезд и когда машинист спросил его, почему он задержал, а не принял без задержки, то Булгаков спокойно, без всякой тревоги в душе ответил:

«Я рассчитывал, что поезд из Каланево до Кузнецка пройдет 20 минут, а он, как на грех, шел 10 минут, я не успел, в результате своего расчета, своевременно

открыть светофор, вот и задержал».

Не только Булгаков просчитался подходом одного поезда, он просчитывается подходом почти каждого поезда и если же поезд не задержит, то светофор открывает перед самым подходом поезда к светофору.

Дальше такое безобразие, мешающее продвижению поездов, нетерпимо. Начальник станции от слов должен перейти к делу — привлекать бракоделов к ответственности.

Безносоев — оператор станции.

Стахановские подарки новому году

Стахановцы-кривовосовцы новыми производственными победами готовятся к встрече нового года.

Слесари пункта технического осмотра вагонов ст. Усяты тт. Бурый, Тельцов, смазчица т. Журикова своевременно и без браков обрабатывают поезда.

Товарь вагонного участка, комсомолец тов. Лукин выполняет план на 333 процента, кузнец т. Бродячев на 421 процент. Машинист паровоза № 715-99 т. Голодяшин выполняет план на 200 процентов.

Г. Морев.

Две с половиной тысячи километров без заливки и горения буск в пути

Многие поездные мастера Новокузнецкого резерва до сих пор еще не поняли долга ответственности за порученное дело, не полюбили свое дело и не наладили образцовый уход за бусками. Особенно в зимних условиях ежедневно происходят отцепки вагонов в пути по горению буск.

Для того, чтобы обеспечивать движение поездов в пути без горения буск и водить поезда тысячи километров без заливки буск мне пришлось немало поработать.

Упорно овладевая техникой своего дела я добился правильной заправки буск на месте перед

отправлением поезда и стал водить поезда до Абакана без заливки буск. Усовершенствовав и улучшая уход за бусками я стал водить пассажирские поезда в Абакан и обратно.

Социалистическое соревнование, взаимная помощь с поездным мастером тов. Ковалевым обеспечила нам то, что в самые суровые морозы в декабре этого года мы с ним провели пассажирский поезд от Новокузнецка, до Абакана и обратно всего 2500 километров без заправки и горения буск в пути.

В. Стукановский — поездной мастер Новокузнецкого резерва.

В Усятах потворствуют лодырям и прогульщикам

Сейчас на узле Усяты насчитывается 1074 стахановцев и ударников. Однако, вот уже на протяжении долгого времени решающая станция на дороге не выполняет государственного плана погрузки угля.

Почему так плохо работает станция?

Одна из главных причин заключается в том, что руководство служб и профорганизация узла не ведут никакой борьбы с лодырями, прогульщиками и разгильдяями.

Начальник станции т. Топорченко, начальник вагоноремонтного пункта тов. Самарский и председатель узлового месткома т. Яковлев не замечают, что к коллективу железнодорожников принажились лодыри, прогульщики, которые дезорганизуют производство.

Недавно бригадир механического цеха вагоноремонтного пункта Банпарин явился в цех после

гуляка. Но работать он не мог. Он был пьян. Понятно, что отсталые элементы не замедлили воспользоваться распушенностью командира. Товарищ Анисенко, молотобоец Сизых, электросварщик Цихонин по пьянке не вышли на работу.

На станции младший стрелочник Еропалов в ноябре прогулял шесть дней, в декабре — 2 дня. Старшая стрелочница Карташова не захотела работать на морозе. Пошла в больницу, там ее признали, что вполне может работать стрелочницей.

Кому надо, пусть работает на стрелках, а я не буду, — заявила она начальнику станции.

Начальник станции пытался подыскать ей легкую работу, но ее не нашлось, тогда Карташова взяла декадный отпуск, хотя она в этом году была в отпуске.

В Усятах рабочие с большим интересом читают письма, которые печатаются в «Правде» о

борьбе с дезорганизаторами производства. Читая, рабочие говорят, что давно пора объявить войну лодырям, прогульщикам и разгильдяям.

Орденосеи, дежурная по станции т. Махнева говорит:

«Мы работаем на себя, на свою родину. Я поступила на станцию в 1935 году. Работала стрелочницей. Стала зпатым человеком. Я люблю свою станцию и дорожу ей. Но меня глубоко возмущает, когда люди не ценят свое производство, стараются обмануть коллектив. У нас на станции много говорят об укреплении трудовой дисциплины, а с лодырями и прогульщиками нянчатся, потворствуют им».

В Усятах забывают, что твердая и непоколебимая дисциплина — основа успешной работы. Нарушители трудовой дисциплины не встречают сурового отпора.

Н. Вересов

Задержка поездов у семафора вошла в систему

Задержка поездов у семафора и на подходах у дежурного по ст. Усяты Маклица вошла в систему. Редкое дежурство Маклица не держит поезда и то это в те дни, когда станционные пути свободны, но если несколько из них занято, то Маклица поезда не принимает.

27 декабря паровоз 741-09 дежурный по отделению отправил

резервом на ст. Усяты за срочным грузом для Кузнецкого металлургического завода. Первоначально ехали хорошо, на проход проехали, но у входного семафора на ст. Усяты паровоз был остановлен. Сигналы машиниста не разбудили и не побеспокоили дежурного по станции Маклица. 30 минут у входного семафора Маклица держал паровоз.

Задержки поездов у Маклица — это система, но ни начальник станции, ни руководители отделения не привлекают Маклица к ответственности. Он и по сегодняшний день в результате своего разгильдяйства и безответственности тормозит нормальному движению поездов по графику.

Милованов — машинист, паровоза 741-09

Темнов продолжает срывать поезда

25 декабря под состав, стоящий на 7 пути, подошел электропоезд. Опробовав тормоза и получив разрешение выхода на перегон, машинист дал сигнал для отправления и тронулся с места. При полной растажке состава было обнаружено, что состав не скручен, а некоторые вагоны сцеплены на один фаркоп.

Ехать с нескрученным составом нельзя. Начались поиски и розыски виновника срыва поезда,

нескрутившего состав.

Поиски шли не долго. Виновником срыва поезда оказался скрутильщик Темнов, который безответственно и халатно отнесся к порученной ему работе.

Работники ст. Новокузнецк-сортировочная так отзываются о скрутильщике Темнове: «Это один из неповоротливых, неисполнительных работников. Когда он работает около него приходится стоять и все время подгонять, но

как только ослаблен надзор, так он забывает о порученной работе, садится и курит, или же отдыхает».

За последние два месяца скрутильщик Темнов сорвал несколько поездов, но все это ему проходит безнаказанно. Темнов и на сегодняшний день работает с раскачкой и тормозит быстрому продвижению порожняка под погрузку.

В. В.

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

Упорно овладеваю
большевизмом

Приступив к самостоятельному изучению революционной теории, я в первые же дни увидел, что этот метод овладения большевизмом — есть более действенный. Правда, он требует высокой дисциплинированности, настойчивости в преодолении трудностей, но на то мы и большевики, чтобы не бояться трудностей, а преодолевать их, уверенно двигаться вперед.

Я твердо храню в памяти слова Ф. Энгельса о том, что с тех пор, как социализм стал наукой, его надо изучать также, как всякую науку, а об этом изучении науки, об овладении знаниями Маркс писал:

„В науке нет широкой столбовой дороги, и только тот может достичь ее сияющих вершин, кто не страшась усталости, карабкается по ее каменистым тропам“.

(Сочинение т. 17 стр. 23).

Вожди пролетариата Маркс, Энгельс, Ленин, Сталин, показали пример того, как надо овладевать знаниями, изучать революционную теорию.

Надо не торопясь, вникая в каждую строчку, размышляя над каждой страницей трудолюбиво черпать знания из величайшей сокровищницы большевизма, строчка за строчкой изучать самую передовую науку человечества.

Главное, проявить желание, настойчивость и твердость характера, правильно планировать свое время, подбирать подсобный материал с карандашом в руках, прочитывать его и конспектировать по каждой отдельной главе.

Глубоко изучая первую главу «Краткого курса истории ВКП(б)»

я подобрал ряд подсобных материалов из газет. О Крымской кампании я несколько раз прочитал статью, помещенную в «Гудке» пропагандиста т. Лысова. Я также внимательно с карандашом в руках прочитал подсобный материал «Что такое друзья народа и как они воюют» и статью «Что делать».

Прочитывая и вдумываясь в каждую строчку, в каждую страницу я приступил к конспектированию первой главы.

Упорно работая над овладением большевизмом для нас самостоятельно изучающих революционную теорию необходима повседневная помощь партийной организации. Но к великому сожалению мы, партийные и непартийные большевики, советская интеллигенция узла Усаты, приступившая к самостоятельному изучению революционной теории — этой помощи еще не видим.

При глубоком изучении первой главы у меня возникло много неясных вопросов. Я пошел в партийный кабинет для того, чтобы добиться ясности в понимании всех вопросов, но сколько я не старался для того, чтобы найти заведывающего партийным кабинетом тов. Савельева, так его и не нашел.

Наш партийный кабинет еще до сих пор не перестроил свою работу, он не организовал консультаций, а также недостаточно работает над организацией лекций по курсу Истории нашей славной коммунистической партии.

В. Шишкин — инженер паровозного депо Усаты.

Расторжение франко-итальянских
соглашений

22 декабря итальянское правительство официально сообщило правительству Франции о том, что оно расторгает все франко-итальянские соглашения, которые были заключены в 1935 г. в Риме.

Эти соглашения, подписанные бывшим главой французского правительства Лавалем и итальянским фашистским диктатором Муссолини, предусматривали франко-итальянское сотрудничество в области международной политики.

В одном из соглашений предусматривалось обращение Франции и Италии к Германии, Австрии, Венгрии, Чехословакии, Польше и Румынии, рекомендуемое им заключить соглашение о взаимном соблюдении границ и невмешательство во внутренние дела. Кроме этого, Франция и Италия подписали договор соглашения своих действий в случае, если возникнет угроза для независимости Австрии.

События, происшедшие за последние годы, наглядно показали всему миру цену этих документов. Оба эти соглашения оказались не чем иным как свидетельством лицемерия фашистских агрессоров.

По существу фашистская Италия разорвала заключенные в Риме соглашения гораздо раньше, чем официально сообщила об этом французскому правительству. Форменным издевательством звучат сейчас оба этих римских документа, после того, как фашистская Германия при прямом содействии и помощи Италии захватила Австрию и значительную часть территории Чехословакии. Этому немало способствовал тот беслаженный путь уступок фашистским агрессорам, который был избран английскими и французскими дипломатами.

Среди документов, подписанных в Риме в 1935 году, было еще одно соглашение, которое в настоящее время также расторгнуто Италией. Это — договор по колониальным вопросам, определявший границы смежных колониальных владений Франции и Италии и регулировавший положение итальянцев в колониях Франции.

Если принять во внимание ту разнузданную кампанию, которую за последнее время итальянские фашисты ведут против Франции, становится совершенно очевидным, что разрыв итальянским правительством соглашений 1935 года связан прежде всего с намерением итальянского фашизма захватить французские колониальные владения в Северной и Северо-восточной Африке. Агрессивные планы итальянского фашизма, как известно предусматривают захват французских колоний — Туниса, Сомали и других.

Считая создавшуюся международную обстановку наиболее подходящей для осуществления своих захватнических планов итальянские фашисты настойчиво требуют поддержки от фашистской Германии взамен тех уступок и услуг, которые Италия сделала в момент гитлеровской расправы над Австрией и Чехословакией. Судя по выступлениям германской печати, германский фашизм поддерживает захватнические намерения Италии, несмотря на заключенное недавно франко-германское соглашение.

Расторжение фашистской Италией римских соглашений является прямым результатом капитулянтской политики, проводимой Францией и Англией в отношении фашистских агрессоров. (ТАСС).

НЕЧЕТКАЯ КОМАНДА ДЕЙНЕГО

В 22 часа 30 минут 27 декабря паровоз № 738-19 был отправлен в депо под экипировку. Быстро заправив машину, я выехал на контрольную. В 23 часа 30 минут стою на контрольной в ожидании выезда под состав. Вдруг, прибегает дежурный по депо и говорит:

— Поедешь на 24 часа.

Подходят 24 часа, не отправляют. Дежурный по станции извещает вторично о том, что поедем в 0 часов 30 минут. Проходит и этот срок, но с контрольной не берут. И только в 4 часа 15 минут паровоз был взят под поезд.

Опробовав тормоза главный кондуктор механику вместе с путевкой на право занятия пере-

гона вручил предупреждение, устанавливающее 25 километров скорости, начиная от Кузнецка до Усат.

Несомненно, указанная скорость выдерживается, но нечто неожиданное произошло на ст. Спиченково. Дежурный по станции вместе с путевкой механику вручает записку диспетчера в которой говорится:

«Машинисту поезда 1061. Вы своей тихой ездой задерживаете нечетные поезда. Ваша скорость не превышает 25 километров в час. Диспетчер Дейнего».

Спрашивается, мог ли механик развивать скорость свыше, скорости указанной в предупреждении? Нет не мог.

На ст. Усаты паровоз быстро

отцепили от состава повернули и подогнали к станции. Я заинтересовался у диспетчера тов. Дейнего, как я поеду до Кузнецка. Дейнего мне ответил:

— Поедете на проход.

— А на пути мне никакой работы не будет?

— Нет, не будет.

— Тогда я не буду набирать воды.

Из Усат отправили, доезжая до ст. Калачево, меня останавливают и гонят на 4 путь под угларку.

Из-за нечеткой команды поездного диспетчера тов. Дейнего меня продержали на ст. Калачево 1 час 20 минут.

Елецкий — машинист паровоза № 738-19.

ПОКОНЧИТЬ С СУТЯГОЙ
И НЕОРГАНИЗОВАННОСТЬЮ

Первые морозы и снежные заносы руководители ст. Усаты и 10 дистанции пути встретили неорганизованно, а отсюда и результат, наседывая станционные пути и стрелки занесены снегом, что мешает нормальной работе станции.

Начальник 10 дистанции пути т. Кибальников, заключая договор на снегоуборку с колхозами отнесся к этому вопросу формально, не провел массово-политической работы среди колхозов, не разъяснил важности работ по снегоборьбе и это привело к тому, что при первом вызове колхозников на снегоуборку, явились только единицы.

Начальник станции т. Топорченко дело снегоборьбы переложил на второстепенных лиц и лично вопросом очистки путей и стрелок не занимается.

По инструкции о работе станции в зимних условиях, утвержденной приказом 313-Ц Л. М. Кагановича, начальник станции совместно с начальником дистанции пути обязан составлять оперативный план очередности очистки путей и для вывозки снега организовывать снеговые поезда.

Ничего подобного на ст. Усаты не делается. Реального опе-

ративного плана по снегоборьбе нет и сейчас. Снеговых поездов в действительности нет. Правда, т. Топорченко выделил несколько платформ, но большинство из них без бортов и на них больше 5

кубических метров снега не погрузишь. Получился не снеговой поезд, а одно недоразумение.

Но и эти вагоны в должной мере не используются. Тов. Кибальников не обеспечивает снеговой поезд необходимой рабислой, а т. Топорченко не занимается организацией его продвижения.

Вся станция завалена кучами снега, которые мешают нормальной работе составителей и работников вагонного участка. При первой же снеговой метели работа станции немедленно будет парализована, но не смотря на это 22 и 23 декабря снеговой поезд сделал только по одному рейсу.

Вместо слаженной работы движущих и путейцев на ст. Усаты процветает ежедневная сутяга. Т. Кибальников и Топорченко перекладывают ответственность за очистку станции друг на друга, а снег так и не убирается.

Сейчас дорога каждая минута. Надо немедленно прекратить эту сутягу и напряженной работой выправить положение.

Соболев — помощник участкового ревизора НКПС по безопасности движения Новокузнецкого участка.



Школьник (читает): „Зимы, зимы ждала природа. Снег выпал только в январе...“. Вот, папа, в такую зиму ты бы успел, пожалуй, подготовиться к заносам. (Рис. К. Теодоровича).

Прогульщикам и разгильдяям не место
на железнодорожном транспорте

Младший стрелочник ст. Новокузнецк-пассажирская Болотов с 1933 года «летая» с одной работы на другую сменил 10 специальностей.

За время работы на станции с 1936 года Болотов имеет за разгильдяйство в работе 7 взысканий. Стрелки содержит в грязном состоянии, допустил взрыв двух стрелок, государственный технический экзамен не сдал. 18 декабря Болотов не вышел на

работу, всю ночь пьянствовал.

22 декабря Болотов предстал перед лицом производственного товарищеского суда. Стахановцы, ударники в своих выступлениях осудили поведение Болотова.

Затем суд просмотрел дело второго разгильдяя, дежурного по станции Новикова, который в ночь на 18 декабря по своей недисциплинированности дал распоряжение стрелочнику Третьякову приготовить противоположный маршрут, в результате были

врезаны одновременно две стрелки.

В своем решении производственного товарищеского суда записал.

Просить руководство станции немедленно уволить Болотова с работы, а Новикова объявить строгий выговор с предупреждением.

Бородин — заведывающий билетной кассой.

Болотов — дежурный по вокзалу.

Четыре месяца
подсчитывают

В сентябре 1938 года осмотрщик вагонов т. Умнов ездил с поездом № 93 Новокузнецк-Ленинград за поездного мастера. Вернувшись из поездки главный бухгалтер Новокузнецкого вагонного участка т. Бухаров оплатил ему всего 308 рублей.

В то время, как осмотрщику вагонов тов. Назарову, который

также ездил за поездного мастера оплачено 466 рублей.

Неоднократно тов. Умнов обращался к т. Бухарову, чтобы оплатили ему разницу, но вот уже более трех месяцев, т. Бухаров все подсчитывает и никаких результатов впереди не видно.

Когда будет
работать баня

На ст. Кузнецкое с 5 ноября не работает баня, рабочим станции абсолютно негде мыться в бане.

Баня принадлежит 3 околотку 12 дистанции пути, но мастер тов. Юринов не беспокоится, к которому неоднократно обращались, о скорейшем открытии бани.

А. Плотикинов.

Отв. ред. Т. КУЗЬМЕНКО.