

АСТАХАНОВЦАМ НЕ СТРАШНЫ СНЕГОПАДЫ

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА НОВОКУЗНЕЦКОГО ОТДЕЛЕНИЯ
ТОМСКОГО Ж. Д. СРЕДА № 73 (822)

ЧЕСТЬ КОМАНДИРА

Великая честь командира железнодорожников в дни Великой Отечественной войны была бы не работа, какой бы пост не занимал—командир обязан показать пример высокой дисциплины и организованности, образцы маневренности и находчивости. Маневренность не словотупое подлинное советского командира, не застанет его пассивно, он всегда сумеет найти выход, не позволит нанести ущерб своему производству, не оксигнерит честь командира.

Разве бедно Новокузнецкое отделение хорошими командирами, разве здесь плохие условия для роста и воспитания новых военных командиров?

Наша магистраль—одна из важных поставщиков стратегического сырья. Именно на нашем отделении широкие возможности, здесь можно работать в интересах родины, бороться только одним желанием, смелостью, большевистская напряженность, сметка, дерзание.

К сожалению, у нас еще есть такие командиры, которые страдают отсутствием смекалки, маневренности разумной расчетливости, могут поспешить от «как бы чего не вышло», привычки действовать «осторожно», без перспективности, без глубокого анализа своих же действий.

В ночь на 27 октября в Канделах простоял 8 часов маршрут с угрозой заезда 8 часов! За это время можно было колесико выгрузить на завод, а паровозик погрузить в Усть-Иссы и снова загрузить. Но диспетчер тов. Чернышев и дежурный по отделению тов. Коробов бестрепетно выжидали, выжидали образцы скоростной выгрузки, из этого дежурство допускало грубый простои. Они поддерживали вынужденный паровоз и оттягивали его в Сивинское, когда можно было послать другой паровоз, но он уже резервом (?) в Усть-И. В результате завед в эти сутки не получила маршрута с основными грузами, за сутки пролежал одну грузиную операцию, а мог бы сделать три.

Чернышев—растущий командир, Коробов—опытный руководитель диспетчерского коллектива, но оба им не хватает смекалки и ориентировки.

Какие большие потери производственных средств на оксигнерение! И наша несмелость—четкая работа двух командиров, их нерасчетливость в маневренности, а следовательно, в ставке, в планировании своей работы, в решении практических задач.

И таких примеров много.

Ошибки свойственные каждому человеку, при этом надо быть более строгим к себе и к своим подчиненным, планировать работу и действовать так, чтобы не было места «прощаткам».

Надлежащие маневренности диспетчеров ст. Усть-И. Фискалов и Цивилевский—несчастливый случай, из-за местного груза на станции. Вагоны с ирландским лесом застряли на станции, застряли на сутки. А была полная возможность не допустить этого,

требовалось только как следует проанализировать положение на станции. Под выгрузкой осталась 34 вагона, на них 20 мов, но было подать еще в начале дежурства, а подаять только в 17 часов 30 мин, и на выгрузку времени не осталось.

И тов. Фискалов и тов. Шашов умеют работать и тем досаждают, что они иногда часто черпают нерва трудностями, не верят в свои силы и начинают действовать на «аппет».

Особенно большие «неуезки» у некоторых командиров ст. Новокузнецк 1. Так, 28 октября только за одно дежурство не успели сделать три дежурных по станции. Куртуков допустил грубый брак, его отстранили, вместо него заступил тов. Бересневский, последний запутал грузные операции, его подменял командир тов. Шурский. И все эти процедуры долго обобщалась станция—план погрузки был сорван.

Партия и правительство несут ответственность на станциях, но условия, доверие им, награждают отличиями. Но когда речь идет о нарушении ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДИСЦИПЛИНЫ, никто не может рассчитывать на скидку и милость.

Военное время не может терпеть малейшего проявления недисциплинированности, нераспорядительности. На командира, чтобы преуменьшить возможные сыры плана погрузки, своевременно поправить своих подчиненных. РАСЧЕТЛИВОСТЬ, БЕЗОШИБОЧНАЯ ОРИЕНТИРОВКА, СМЕЛАЯ МАНЕВРНОСТЬ, ТЯЖЕЛАЯ РАБОТА

ВО РАБОТЕ КОМАНДИРА.

Прежде чем сесть за диспетчерский стол, и аппарату дежурного по станции—в первую очередь ОБСТОЯТЕЛЬНО ПОЗНАКОМИТЬСЯ С ДЕЛОМ, ВЗВЕСЬ СЕБЯ, А ПОТОМ БЫ ПРОМАХА ДЕВУШЬ.

Ленин учил нас: «Политический руководящий аппарат не только за то, как он руководит, но и за то, что делают руководимые».

Эти золотые слова применимы к командирам бригад и железнодорожникам. ВАЖНО НЕ ТО, ЧТО ТЫ СИДИШЬ У СЕЛЕКТОРА, А ДОРОГО ТО, ЧТО ТЫ ДЕЛАЕШЬ, КАКАЯ ПОЛЪЗА ОТ ЭТОГО ГОСУДАРСТВУ.

Ты работаешь в отделении басно—значит уголь во что бы то ни стало должен быть, отгружен и во-время отправлен.

Сидеть у селектора и фиксировать промахи своих подчиненных—преступление перед родной. Диспетчер «видит ладок» и плохой тов. диспетчер и дежурный по станции, который только видит, но плохо действует.

Наше отделение по нераспорядительности и безманивренности отдельных командиров производит огромные производственные ресурсы. Так сказать, не знают нам никто дальше не воюют.

Жить интересами фронта, работать на фронт—это—не движение, честь каждого командира.

Организовано и во всеоружии встречали первые снегопады коллектив 12 дистанции пути. К этому мы хорошо подготовились заранее. Приобрели необходимый инструмент, отремонтировали путь.

По 10 отделению 4 колотка первенство держит бригада тов. Позднякова, которая добилась того, что ее участок пути принят после ремонта с оценкой 9 баллов. Здесь по боевому работают не только путейцы, но и домохозяйки.

Несколько дней назад выпало много снега. Профгруппатор тов. Прошин сумел организовать жен путевцев на очистку путей от снега. Пришло много женщин. Весь путь был очищен за сутки. Поезда давились бесперебойно.

В СНЕГОПАДЫ

Пршла зима. Толстый покров снега покрывает путь ст. Тутунаш. Это суровое порождение коллектив встретил вполне подготовленным.

Строительные посты работают с боевой боеспособностью. Макаров работает беспрерывно. Когда приходится сечь лопаты, метлы и другой инструмент, женщины своевременно стреляют пист. Микова, Солодов, Кузнецовы и Ломокины.

На случай больших снежных зарядов на станциях стоит готовый и действенный снегоочиститель. Он хорошо отремонтирован и проверен.

К. Иванов.

Дежурный по станции Тутунаш.

БДИТЕЛЬНЫЙ МАШИНИСТ

Машинист Новокузнецкого паровозного депо тов. Макаров только хорошо справляется с порученным заданием, но и проявляет высокую бдительность.

Макаров прибыл на станцию Мунылдаш 25 октября в паровозе Мундылдаш с пассажирским поездом. При следовании паровоза в депо машинист заметил, что стрелка ему была сделана в разрез. Макаров сумел во-время остановить паровоз, избежать столкновения, предотвратить повреждение стрелки.

28 октября тов. Макаров предотвратил могущую быть крупной аварией. Остановив на станции Новокузнецк—пассажирский Куртуков принял паровоз тов. Макарова на станцию Тутунаш. Благодаря исключительной бдительности опытного машиниста все обошлось благополучно.

В. Пудингов.

Зима разоблачает браконделов

Зимы, настоящие сибирской зимы, еще нет, но было много морозов, суровых метелей. Зима уже начала переломить снежные гонимы. И все же кое-кого из первых зимних сигналы переломы, она обнуляет их слабость, неподготовленность.

В октябре по вине движением допущено два грубых брака (на сбитый много жолки) прием на станцию пути. Основными виновниками—дежурные по станции Новокузнецк 1 и Куртуков, Доскаевский и Бересневский и Догдолов.

Руководители этих станций видят укрепления трудовой дисциплины сами себе выкупают. При этом технический персонал слабо контролирует работников станции, имеющих дело с движением поездов.

Имеется специальные приказы паровоз №№ 205-Ц, 185-Ц, со-

блюдатель тов. Кусова, обслуживающий 4 колотка 11 отделения, работает такими же темпами. Путь за лето отремонтирован на «хорошо», а зиму встретили вполне подготовленно. Пробный выход на снегоборьбу дал замечательные результаты: в помощь пушило много домохозяек—тов. Кусова, Макаренко, Зубова и другие. Они помогли быстрее очистить путь, чтобы ни на минуту не задерживать движение поездов.

Зима не застала нас врасплох. Первые снегопады были встречены организованно, нигде не нарушалась дисциплина.

Так мы встречаем великую головушку Октября.

Дорожный мастер 12 дистанции пути.

А. Коломатский.

ПРИМЕРНЫЙ ПОСТ

Обработано ухаживает за новыми постами стрелочники ст. Новокузнецк—пассажирская ст. Васильева и Лущина. Их пост № 8 один из примеров. Здесь своевременно накладывают необходимый инструмент, веде чувствуется тщательная работа о подготовке к зиме.

Путейцы уже устроили первые стрелочники шестого поста ст. Суховидовка и Тринкина. Если раньше они плохо чистили стрелки, допускали загрязненность поста, разбирали инструмент, теперь положение изменилось. Суховидовка и Тринкина всегда смотрят за своими стрелками, бдительны несут предостережущую вагу.

Продолжают оставаться стрелочница Бергига, она допускает брак, небрежно содержит стрелки и пост.

К. Пронин.

ЗАДЕРЖАЛ ПОЕЗД

Машинист Мундылдаш во время пути по Сидоренко 25 октября вел грубый поезд № 1092 в Новокузнецк. До Сарынов он нажался 31 минуту. Прибыл на станцию, по ошибке машиниста и востере не остановился, продолжил движение, и он зашел за колотка. А уголь на паровозе был хорошего качества, паровоз шел быстро, и машинист бригады, которая ни в пути следования, ни на остановках не садит за толчок.

Г. Алексеев.

ПОМОЩЬ ДОМОХОЗЯЕК

Домохозяйки станции Кандела оказывают активную помощь железнодорожникам в подготовке к зиме. 18 октября представителем совета тов. Уставова организовала посылку у уборки паровоза. Женщины отработали по 9 часов и не ушли домой, пока не закончили все работы.

Особенно добросовестно работают тт. Уставова, Кашенева, Козырская и другие.

Домохозяйки с большой охотой проводят боры ошней в фонд Красной Армии. За короткий срок уже поступило более 300 килограммов картофеля и капусты.

Женский актив пошел в уборку карельской станционной бухты, а также вышла на уборку угольной в алмаширский колхоз, где отработали по 20 дней.

СТРЕЛКА ПОД СНЕГОМ

Вот что произошло в первый снегопад в Новокузнецком депо. 30 октября с западных путей выехал холодный паровоз. Кочегару тов. Ермакову нужно было очистить от снега стрелку № 613, но он этого не сделал, перенес ее, а нажался на пусковую, вследствие чего паровоз пошел вразрез с рельсами. Паровоз сломался. Этот грубый брак паровозный скерпал, но дорожный мастер 11 дистанции пути тов. Ломоков своевременно сообщил об этом ревизору НКПС.

П. К.

Зимой, настоящие сибирской зимы, еще нет, но было много морозов, суровых метелей. Зима уже начала переломить снежные гонимы. И все же кое-кого из первых зимних сигналы переломы, она обнуляет их слабость, неподготовленность.

В октябре по вине движением допущено два грубых брака (на сбитый много жолки) прием на станцию пути. Основными виновниками—дежурные по станции Новокузнецк 1 и Куртуков, Доскаевский и Бересневский и Догдолов.

Руководители этих станций видят укрепления трудовой дисциплины сами себе выкупают. При этом технический персонал слабо контролирует работников станции, имеющих дело с движением поездов.

Имеется специальные приказы паровоз №№ 205-Ц, 185-Ц, со-

блюдатель тов. Кусова, обслуживающий 4 колотка 11 отделения, работает такими же темпами. Путь за лето отремонтирован на «хорошо», а зиму встретили вполне подготовленно. Пробный выход на снегоборьбу дал замечательные результаты: в помощь пушило много домохозяек—тов. Кусова, Макаренко, Зубова и другие. Они помогли быстрее очистить путь, чтобы ни на минуту не задерживать движение поездов.

Зима не застала нас врасплох. Первые снегопады были встречены организованно, нигде не нарушалась дисциплина. Так мы встречаем великую головушку Октября.

Дорожный мастер 12 дистанции пути. А. Коломатский.

Имеется специальные приказы паровоз №№ 205-Ц, 185-Ц, со-

