

# ВОСПИТАЕМ НА НАШЕМ ТРАНСПОРТЕ СОТНИ И ТЫСЯЧИ КРИВОНОСОВЦЕВ

## СОСТАВ ПРОСТОЯЛ 12 ЧАСОВ

В ночь с 19 на 20 декабря на станции Ежовка машинист паровоза № 3759 принял состав с 17-ю 70-тонными хопшерами. У состава была обнаружена неисправность авто-тормозов.

Об этом были поставлены в известность по селектору начальник смены Ковалевский и диспетчер. Их просили дать второй паровоз, но Ковалевский с насмешкой заявил:

— Паровоза нет. Если не хочешь спускаться с одним паровозом, то стой.

И паровоз с составом простоял непроизводительно 12 часов.

Задержка произошла исключительно по вине Ковалевского

**Машинист ЩЕДРИН.**

## ЗАМОРОЗИЛИ ОТОПЛЕНИЕ

17 декабря для подогрева вагонного цеха из депо был выпущен паровоз № 8006 с неисправными инжекторами и текущими дымогарными трубами.

Об этом был поставлен в известность начальник депо. Для ремонта инжекторов был выслан слесарь Писарев. Писарев устранить недостатки не смог. Паровоз был потушен и вся магистраль парового отопления была заморожена.

Халатное отношение администрации депо привело к большим убыткам. Подсобные рабочие вместо основной своей работы затратили полтора суток на ремонт парового отопления, а слесари цеха из-за холода давали на много меньше производительности, чем при нормальной работе.

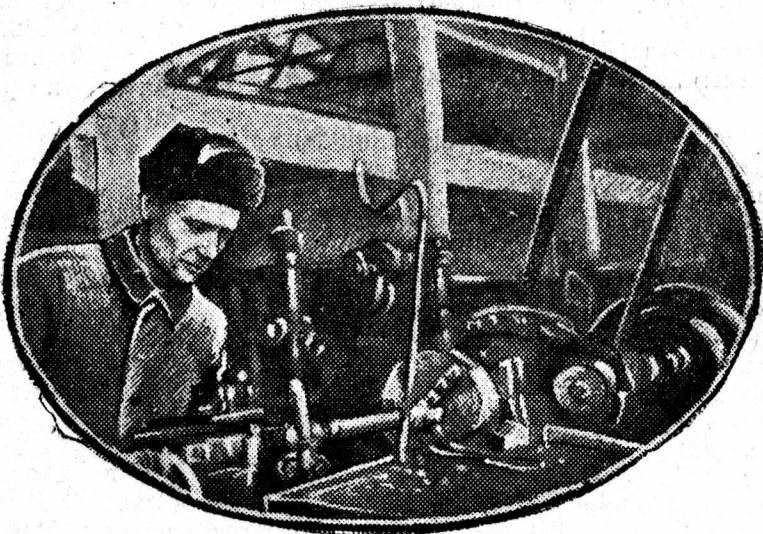
**Березуцкий.**

## НЕТ ПЕСКУ

Для устранения задержки поездов в пути паровозу требуется песок. Но уже пятый день на магазинном тупике станции Сортировки нет песка. Казалось бы, что это «мелочь», но в действительности это имеет большое значение. Паровозные скаты имеют плохое сцепление с рельсами, происходит буксование и задержка поездов.

**Килькин.**

## Инженерно-технические работники еще не стали кривоносовцами



Стахановец паровозного депо токарь Свирский. Тов. Свирский выполняет норму на 270 проц. Фото Новикова.

Стахановско-кривоносское движение на железнодорожном транспорте комбината отстает от всех других цехов и отстает главным образом потому, что инженерно-технические работники не возглавили этого движения, не организуют его. Они много говорят, намечают, составляют планы, но практически за организацию рабочего места, организацию труда по-новому не взялись.

Пора от планов перейти к делу. Пора изучить организацию труда, выявить потери и энергично их устранять.

Транспорт сейчас имеет мощный паровозный парк, большое число вагонов, имеет солидную техническую базу, из которой надо выжать все.

Приведем несколько цифр, которые показывают, как много можно получить в поднятии производительности труда на железнодорожном транспорте. Тяговая сила паровоза используется в среднем только на 44 проц., вагон полезно работает 7 часов в сутки, неравномерность движения поездов стала правилом, вместо исключения.

Не будет преувеличением сказать, что правильное использование технической базы может дать увеличение грузооборота на 50—60 проц.

Ежедневно сталкиваясь с неполадками, неполным использованием машин и подвижного состава, многие инженерно-технические работники примиряются с недостатками.

А стахановское движение означает в первую очередь борьбу с потерями, полное использование механизмов, ломку устаревших норм.

Стахановское движение на нашем транспорте еще только начинается, оно не возглавлено инженерно-техническими работниками, а в ряде случаев наталкивается на прямое сопротивление их.

Заместитель начальника станции Флюсовая Князев пытался объяснить образцовую работу дежурного Тюрина тем, что последнему «везет». Этот носитель теории «везения» уволен с транспорта, так как он не захотел помогать Тюрину, не хотел видеть того, что тов. Тюрин организует работу своей смены, подготавливает рабочую силу до прихода вагонов под выгрузку, уплотняет свой рабочий день за счет лучшей организации труда.

Неумение разглядеть новые методы работы, недостаточное изучение рабочего места руководителями-хозяйственниками—вог иде причина слабого развертывания стахановского движения.

новского движения на транспорте.

Отстает показ лучших стахановцев, обмен их опытом. Однако на транспорте есть уже отдельные инженерно-технические работники, у которых можно поучиться.

Вот, к примеру, начальник 1-го поста тов. Педченко. Он воспитал уже около десятка стахановцев, повышает квалификацию работников поста, осваивает большую и сложную работу поста.

Вот начальник сортировочной станции т. Вострецов, который за короткий промежуток времени значительно улучшил работу станции и воспитал много стахановцев.

Можно еще указать на начальника станции Кирзавод т. Шалимова, мастера депо Шубина и ряд других товарищей, понявших, что без организации стахановского движения не будет быстрого движения вперед.

Главное, что нужно сделать на транспорте,—это добиться полного использования паровозов, недопущения их порчи в работе, сокращения оборота вагонов и прекращения аварий и крушений.

На транспорте насчитывается 124 инженерно-технических работника. Если каждый командир транспорта вплотную займется организацией рабочего места, то главное препятствие с пути стахановского движения будет снято.

Начальник ЖДТ Метельский.

## ЛУЧШАЯ ШКОЛА—ПАРОВОЗНИКОВ

На заводском транспорте работают 6 кружков по истории партии и 2 кандидатских школы. Одна из лучших—это школа паровозников, где посещаемость достигла в среднем 98 проц., а в отдельные дни бывает 100 проц. Наряду с этой школой вырастила стахановцев. Например, в школе Хуторского участвуют 17 человек, из них—15 стахановцев.

Лучшими стахановцами производства, хорошими слушателями школы являются тт. Козлович, Блевцов, Кириллов, Шебена, Чеботарев.

Один из активных слушателей партшколы—П. А. Гускин. Тов. Гускину уже около 60 лет, производственный стаж его 42 года.

Наряду с этим имеется много недостатков. Плохо работает кружок Кушнера. Здесь слушатели Быков и Советов не готовятся к занятиям.

Еще хуже обстоит дело с кружком актива. Кандидат партии Колесников не считает нужным посещать учебку, Сазонов ссылается на занятость работой, а Куликов—на «нагрузки».

**ШКАРЕЦКИЙ.**

## ПРОСТОИ ПРОДОЛЖАЮТСЯ

6 декабря на совещании стахановцев внутризаводского железнодорожного транспорта был поставлен вопрос о бесперебойном снабжении поездных паровозов хорошим качеством угля, о сокращении простоя паровозов из-за топлива.

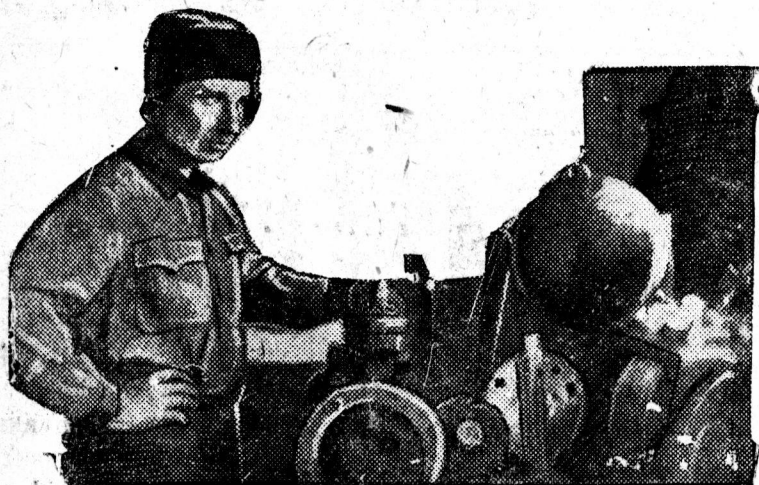
Но предложения стахановцев администрация железнодорожного транспорта не выполняет. Качество угля плохое. Кроме того, паровозы простаивают под набором угля из-за недостатка штата угольщиков по 2-3 часа.

Машинист Филиппов.

## Кораблева обслуживает 2 поста

Стрелочница Кораблева взяла обязательство обслуживать два поста, с выполнением всех правил распорядка. Обязательство в жизнь проведено. Вместо двух—работает одна стрелочница и с работой справляется хорошо.

**А. Б.**



Кривоносцы нашего внутризаводского транспорта. Слева направо: старший автоматчик тов. Тараканов у контрольного стола; кузнец вагонного цеха тов. Клоков; плотник вагонного депо тов. Мазунин. Фото Новикова.