

Ленинградским грузам — большевистскую скорость!

**Решительно и быстро устранять причины, мешающие
продвижению поездов на Ленинград**

ЗА ДИСЦИПЛИНУ! ПРОТИВ БЕЗОТВЕТСТВЕННОСТИ

Когда у вологодских командиров спрашивают почему плохо работает узел, они отвечают: «Паровозов не хватает», «склад топлива подводит», «мороз мешает» и т. п. Словом, в объяснениях чаще всего фигурируют «объективные» причины, трудности войны или трудности зимы.

На деле картина другая. На отделеении и узле достаточно паровозов, достаточно смелых и решительных работников, есть и топливо.

Чего же не хватает вологодским командирам? Военное время требует особой исполнительности и распорядительности, военной дисциплинированности от каждого командира, четкая, правильная команда, быстрое и добросовестное исполнение — это должно быть присуще каждому работнику транспорта. Но эти требования военного времени часто не выполняются.

Приведем пример, являющийся типичным в практике диспетчерского командования. Днем 25 января зам. начальника отделения тов. Дорохин дает узловому диспетчеру тов. Старшеву приказ отпустить двойной тягой очень важный поезд со станции Вологда-II. Тов. Старшев заказывает паровозному диспетчеру тов. Козлову два паровоза. Тов. Козлов принимает эту заявку, но, по укоренившейся вредной привычке, он не проверил во всех деталях, какие паровозы могут быть готовы к назначенному времени.

Подходит время выдачи паровозов. Тов. Козлов дает команду выдать их на северную контрольную. Дежурный по депо тов. Субботский сообщает т. Козлову, что второй паровоз не может быть выдан на контрольную, т. к. машинист потребовал добавить топлива.

Это было сказано в тот момент, когда паровоз нужно выдавать под поезд. Почему же т. Субботский и Козлов раньше не определили, потребуется ли нет топлива этому паровозу?

Итак, один паровоз из двух затребованных отправился на склад, а второй появился на южной (П) контрольной. Почему? Ведь диспетчер Козлов дал команду выдать на северную? Этот вопрос задается самому командиру.

Вопрос: Тов. Козлов, почему паровоз появился на южной контрольной?

Ответ: Точно не скажу. Как будто мешала подача вагонов на склад.

Вопрос: А вы проверили кто распорядился отправить паровоз на южную?

Ответ: Нет. Паровоз самопроизвольно(?) выехал на южную.

Вопрос: Так кто же командует движением паровозов—вы, или они «самопроизвольно» ходят?

Тов. Козлов молчит. Он пытается придумать в свое оправдание какую-нибудь «причину». Но этих причин нет. Сам тов. Козлов виноват. Он не подготовил паровозы для двойной тяги, он не выявил и не привлек к ответственности того, кто нарушил его же распоряжение о выдаче паровоза на северную контрольную. Не ясно ли, что у такого командира подчиненные могут делать все, что им заблагорассудится.

Так оно и вышло. Когда диспетчер Старшев потребовал переплатить паровоз на северную контрольную — стрелочник ответил, что машинист тов. Юдеев не едет.

— Что вы сделали? — спрашивают тов. Старшеву.

— Потребовал, чтобы машинист подошел к селектору, но он отказался, — ответил Старшев.

— Что вы сделали после этого? — Доложил диспетчеру тов. Козлову, что машинист не едет на Вологда-II, а тов. Козлов сказал мне, что, возможно, этот машинист и не поедет, т. к. он едет на оборот без отдыха.

Далее выясняется, что ни тов. Старшев, ни тов. Козлов не поговорили с машинистом, а пришли к заключению, что машинист т. Юдеев отказался ехать на Вологда-II и доложили об этом тов. Дорохину, который во изменение своего приказа о взятии поезда с Вологда-II, распорядился взять паровоз тов. Юдеева под другой поезд.

На самом деле оказалось, что машинист т. Юдеев не отказывался ехать в Вологда-II. Этот отказ выдумали тт. Козлов и Старшев, сославшись на какого-то мифического стрелочника.

Здесь вскрывается вопиющая безответственность командиров, чиновничье, формальное выполнение ими своих обязанностей. Как могли тт. Козлов и Старшев не реагировать на то, что машинист отказывается ехать туда, куда ему приказано? Ведь это же неподчинение приказу, за которое надо наказать дезорганизатора по законам военного времени. Разве терпимо в военное время ослабление трудовой и служебной дисциплины, когда от нас, железнодорожников Северной, зависит снабжение всем необходимым защитников города Ленина!

Диспетчеры тт. Козлов и Старшев и не подумали проверить правильность заявления какого-то стрелочника. Это им показалось трудным. Куда легче было соврать и облыжно зачислить честного работника т. Юдеева в число дезорганизаторов.

Уклонившись от выполнения трудной задачи (взятие важного поезда двойной тягой), диспетчеры тт. Козлов и Старшев «выторговали» себе более легкие задачи. Вместо смелого, инициативного преодоления трудностей зимы тт. Козлов и Старшев спасовали перед ними, поддали самотеку, перестали быть волевыми командирами. Они лишь «разрешили» да «указывали» то, что делали машинисты, стрелочники и другие работники, подчиненные им.

Что же случилось с паровозом тов. Юдеева после? Паровоз подали под другой состав. В это время тт. Козлов и Старшев сменялись, и о судьбе этого паровоза они так бы и не узнали, если бы начальник подора тов. Мошкин не заинтересовался этим делом.

Оказывается, паровоз был подан под неготовый состав. Автоматически пропускала воздух, и паровоз тов. Юдеева, простояв под этим составом по вине вологодских вагонников 5 часов, был возвращен в депо. После таких мытарств тов. Юдеев не решился ехать в Буй без отдыха, а заявил отгул.

Паровоз тов. Юдеева прибыл в Вологда 25 января в 1 час 16 м., а ушел в Буй только в 14 ч. 35 м. 26 января т. е. простоял более 36 часов. И это при желании паровозной бригады ехать обратно без отдыха! За это время паровоз сжег напрасно много топлива, израсходовал не мало смазки и т. п. Если считать по мирному времени, то 36-часовой простой горячего паровоза обошелся государству более полутора тысяч рублей. Да важный поезд был не отправлен. Зот как «поработали» тт. Козлов и Старшев.

Мы взяли только один типичный факт из многих примеров плохой работы на Вологодском узле. С безответственностью командиров надо немедленно покончить.

От командиров транспорта требуется четкая, обдуманная команда. Командир всегда и всюду должен помнить об интересах фронта, не прятаться от трудностей, а решительно преодолевать их. Этого требует от вологодских командиров и работников вся страна.

А. Гвоздев.

Диспетчеры, выходите на соревнование

В управлении дороги состоялось совещание диспетчеров, на котором принято обращение ко всем диспетчерам, дежурным по станции, машинистам, составителям, кондукторам, операторам, техническим контролерам, ко всем работникам, связанным с движением поездов.

В обращении говорится: «Выполняя исторические указания товарища Сталина и воодушевленные победами нашей героической Красной Армии над немецкими оккупантами, мы, комсомольцы, молодежь и весь диспетчерский коллектив управления дороги, обсудив обращение комсомольцев и молодежи Московского автозавода имени товарища Сталина, глубоко понимая, какую большую и ответственную задачу возложило на нас государство, партия и лично товарищ Сталин в быстрейшем обеспечении всем необходимым доблестных частей Северо-Западного фронта и героических защитников города Ленина, объявляем себя бойцами воинского подразделения, становимся на оборонную вахту имени XXIV годовщины Красной Армии и будем применять передовые методы пензенского диспетчера-лунника тов. Козлова и диспетчера 3-го отделения нашей дороги тов. Кудрина. Мы берем на себя следующие обязательства:

1. Каждый приказ, распоряжение НКПС и руководства дороги рассматривать как воинский приказ и беспрекословно выполнять, как выполняют приказы командования бойцов Красной Армии на фронте великой отечественной войны.

2. Систематически контролировать и обеспечивать выполнение постановлений Государственного Комитета Обороны по приему, сдаче и отправлению поездов, используя в том числе помощь контрольных комсомольских постов.

3. Возглавляя социалистическое соревнование, всемерно добиваться внедрения передовых методов работы по скоростной обработке поездов на распорядительных станциях (стойка транзитных поездов не более 20 минут) и проследование поездов строго по расписанию. Широко применять организацию скоростных эстафетных поездов, особенно на Ленинградском направлении, обеспечивая высокий среднесуточный пробег поездов.

4. Обеспечивать выполнение плана погрузки леса, установленного народным комиссаром путей сообщения тов. Л. М. Кагановичем, применяя при этом скоростные методы в работе.

Товарищи, мы уверены, что все работники, к которым мы обращаемся, отдадут все силы и знания в помощь фронту, в помощь героическим защитникам города Ленина, и наш призыв найдет горячий отклик и поддержку в разрывании социалистического соревнования в честь XXIV годовщины Красной Армии.

Новое достижение составителя тов. Хапугина

Составитель поездов станции Коноша комсомолец т. Хапугин в любую погоду быстро формирует поезд. На днях он получил задание сформировать сборный поезд. Молодой патриот выполнил эту работу за 40 минут при норме 1 час 30 мин.