

Все для города Ленина

Комсомольская ПРАВДА

Выездная редакция на 2-м отделении Северной ж. д.

№ 26 22 марта 1942 г.

Предмайское соревнование началось ВКЛЮЧАЙТЕСЬ В СОРЕВНОВАНИЕ!

Кондуктора борются за первенство

Вчера с турным паровозом № 1908 выехала кондукторская бригада вологодского резерва — главные кондукторы Д. К. Макушин и А. К. Шишигин. Они взяли следующие обязательства:

1. Во время принимать состав, сократить время приемки состава ниже нормы.

2. Добиться продвижения поезда строго по графику.

3. Хорошо охранять свой состав в пути и на стоянках.

— Вызываем последовать нашему примеру Назарова и Чумака, — пишут они.

Вчера же кондукторы Назаров и Чумак приняли вызов и включились в предмайское соревнование.

Они водят тяжеловесные поезда

МАШИНИСТ ЕВГЕНЬЕВ

Привел поезд из Данилова до Вожеги весом на 432 тонны выше нормы.

МАШИНИСТ ЗАГОНОВ

Поездом из Вологды в Вожегу взял 650 тонн груза сверх нормы. Шел с превышением технической скорости.

МАШИНИСТ СЕРОВ

Привел поезд из Данилова весом на 150 тонн выше нормы.

Девять суток без смены

12 марта бригаду кондукторов Паутова и Пчелина вызвали для сопровождения поезда № 31/431. Когда бригада узнала, что поезд следует из Ленинграда с грузами для бойцов Ленинградского фронта, кондукторы-патриоты заявили о своем желании сопровождать состав до места назначения без смены.

В 4 часа 16 минут поезд отправился из Вологды. Через 86 часов 20 минут они сдали состав на Н-ской станции. Когда кондукторы собирались идти отдохнуть, выяснилось, что на станции стоит в ожидании отправки готовый состав с грузами для другого участка фронта. Паутов и Пчелин приняли состав и повели его по назначению.

Через 30 часов и этот поезд был сдан. Отсюда бригада приняла новый состав, следовавший из Вологды. Вчера, сдав поезд своей смене, кондукторы отправились на отдых.

Более девяти суток пробыли они в поездке без отдыха. 199 часов 35 минут рабочего времени за одну поездку! Машинисты Сазонов и Ольшевский, начальники эшелонов отметили в маршрутном листе беспрецедентную работу Паутова и Пчелина по сопровождению трех поездов.

В. СОРОКИН,
секретарь партбюро кондукторского резерва.

Точно выполнять приказ!

Уберите вагоны

По приказу 158-Ц наша станция должна производить подформирование поездов, чтобы скорее разгрузить Вологодский узел. С этой работой мы справимся. В последние дни мы уже отправили два поезда, сформированных на месте.

Но, чтобы успешно производить маневровые работы, надо разгрузить пути от больных вагонов и вагонов нерабочего парка. А скопилось их у нас изрядное количество и места они занимают очень много. Вот и приходится при маневрах переставлять их с места на место, гонять по всем путям.

Мы несколько раз просили освободить станцию от вагонов, но просьбы наши так и остались без внимания в отделении движения.

А. ДУНЯКОВ,
дежурный по станции Суздаль.

Сформировали и бросили

Чтобы Вологодский узел работал нормально, надо немедленно освободить станции от избытка порожняка и излишних вагонов нерабочего парка. Нарком приказал провести это мероприятие немедленно.

Но до сих пор пути узла еще загружены порожняком и большими вагонами. Два дня назад станция было взята за подбор этих вагонов. Сформировали длинный состав. Сформировали и бросили. Он ждет отправления. Еще 20 марта маневровый диспетчер и начальник станции несколько раз звонили в отделение:

— Разгрузите станцию.

Просьбы не помогли. Правда, диспетчер отделения Старцев назначил время для отправления состава. Срок давно прошел, а вагоны все еще стоят и мешают маневровым работам.

О. ВИЛКИН.

Вчера на станции

На станции Вологда-1 смена маневрового диспетчера Соколова не справились с важнейшими заданиями. Член отправления поездов выполнен на 41 процент.

Лишь один составитель тов. Бурцев выполнил сменное задание. Несмотря на загруженность парка, Бурцев, умело используя концы путей, сформировал группу в 35 вагонов. Это сделано сверх задания.

Все остальные составители этой смены свои задания не выполнили. Сорвана подача вагонов с местными грузами в фронты выгрузки. Составители Вертугин, Смирнов и Воронин выполнили задания на 60—78 процентов.

По вине Воронина на 30 минут задержан готовый к отправлению поезд. Воронину поручили отцепить от состава два вагона. Воронин отцепил один вагон. Выяснилось это, когда пришли отправлять поезд. Пришлоось опять начинать отцепку.

Хуже всех работал в эту ночь составитель Вертугин, выполнивший задание на 60 процентов. По его вине сорвана подача под выгрузку местных грузов.

Составителю Смирнову помешал машинист-лодырь Виноградов. Печти всю смену он не работал: то топливо брал, то каждую минуту останавливался, чтобы поднять давление. У машиниста Олерова, работавшего на подменном паровозе, также все время нехватало пара. За всю смену эти два паровоза почти ничего не сделали.

Об итогах работы всей смены можно судить по тому, что осталось вагонов на станции увеличилось на 260 единиц.

10 готовых к отправке составов остались на станции, потому что депо не подало паровозов, участок не имел составов.

НАВЕДИТЕ ПОРЯДОК В ДЕПО!

ЭТОГО ТРЕБУЮТ ПАРОВОЗНЫЕ БРИГАДЫ, РАБОЧИЕ ОТ КОМАНДИРОВ

Паровозное депо Вологда все еще работает не по-военному. Оно мешает дороге ускорить перевозку грузов и пассажиров, наладить нормальную работу Вологодского узла.

В депо есть замечательные работники: машинисты, помощники машинистов, кочегары, токари... Они хотят, чтобы их депо было передовым. Они начали предмайское соревнование и требуют, чтобы командиры, раньше всех тов. Семинов, навели строгий порядок, изгнали лодырей и неряха, организовали четкую работу на всех участках.

Почему тесно на канаве

Большие ворота депо полуоткрыты, и клубы холода воздуха вырываются с улицы. Промывку опять пришлось отложить: при низкой температуре ее проводить нельзя.

Почему же не закрываются ворота депо? Потому, что два паровоза пришлось загнать на одну канаву.

Большое депо вдруг оказалось тесным. Да и может ли быть иначе, если паровозы на сотни часов застревают здесь.

— Как у гостеприимных хозяев, — говорят машинисты, — попадешь с машиной, не скоро выберешься.

Паровоз № 71-59 простоял на промывке больше 70 часов, а норма 14. Машина № 331 стоит в депо четвертые сутки. Сколько еще предстоит ей здесь «прогнать», никто не знает. Никакого плана или графика ремонта нет. Начинают работу и тут же бросают, переходят на следующую машину, хватаются за несколько паровозов сразу...

В депо нет специальной бригады, которая бы занималась так называемым «случайным» ремонтом — устранением случайных повреждений, количества которых в последнее время значительно.

С повреждениями приходят паровозы по самым различным причинам, но основа всех их одна — халатность паровозных бригад, беспорядок на тоцливном складе и на территории самого депо. Из поездки на снабжение паровозы, как правило, возвращаются с довольно серьезными ранами. Сбитые подножки и порванные трубы стали обычным явлением. Погончера, например, в депо со склада вернулась машина № 18-25. Кроме подножек сорвано 6 подвесок. Машина № 94-04 пострадала из

территории депо: оторван палец крючошина.

Эти «случайные» повреждения отнюдь не случайны. Ванновая Черниченко и Семиков, ведущие ведомственный спор о том, кто должен убирать пути на складе и в депо. Пока Черниченко и Семиков спорят, паровозы выходят из строя.

И мечутся ремонтные бригады между паровозами, и стоят паровозы неделями в ожидании ремонта.

А ремонт идет медленно. Из-за низкой температуры в цехе промывки часто срывается работа. Канавы грязные, часть из них заполнена льдом и шлаком, к локомотиву нельзя подступиться.

Это одна причина огромных простоев. Есть и вторая.

Люди, работающие на ремонте паровозов, не пользуются вниманием комитета ВЛКСМ. В бригадах, занятых на промывке, больше всего молодежи, но только один комсомолец, да и тот не выполняет производственного плана. Нет ни трехсотников, ни двухсотников. Часты случаи низкого качества ремонта и даже брака. На днях в двух паровозах, выпущенных из ремонта, после первых же поездок была обнаружена течь пробок. И этот факт не приелек внимания комсомольской организации.

Если подсчитать часы простоев на промывке и подъемке только за последние полтора месяца, то получается астрономическая цифра. За время, зря потерянное паровозами на канавах депо, можно было перевезти больше десятка составов с грузами из Вологды в Ленинград. Но счет этого никого не интересует. А предвидеть его надо в первую очередь паровозному отделению и комсомольской организации депо.

О. СТРОГОВА.

Загляните в книжку

Каждый машинист постоянно носит при себе книжку — документ, в котором машинист-инструктор должен отмечать техническое состояние паровоза.

Проверяйте эти книжки у машинистов Вологодского депо. В них чистые страницы. А на паровозах грязно, записать есть что.

Надо заставить машинистов-инструкторов проверять состояние паровоза, и результаты проверки записывать в книжку.

Предлагаю также организовать общественный смотр состояния паровозов: создать бригады из опытных машинистов, специалистов депо и проверить, как содержатся машины.

Е. ПАВЛОВ,
машинист-орденоносец.

Гости на паровозе

Очень плохо, что у нас на большинстве паровозов нет постоянно работающих кочегаров. Вот на нашей машине что ни поездка то новый кочегар.

Машина не получает регулярного ухода: каждый чувствует себя случайным гостем. Не успевает новенький кочегар ознакомиться с машиной, убрать ее, завести необходимый для ухода инвентарь, как его переводят на новую машину.

Г. ВАЛЯЕВ,
комсомолец, машинист паровоза
№ 20-02.

Дайте тяжеловесный состав

Многие из нас хотят видеть тяжеловесные поезда. Загляните в книгу заявок, которая заведена в депо. То и дело машинисты просят дать им тяжеловесные составы. Но движеньцы, маневровые работники не формируют таких составов даже тогда, когда станция забита вагонами. Вот на днях я уехал из Вологды с неполновесным составом. А в Вологде вагонов, ожидающих отправки, хоть отбавляй.

В. ВАСИЛЬЕВ,
комсомолец-машинист.

Спиной к машине

Недавно на локомотив № 19-44 пришел начальник паровозного отделения тов. Черниченко. Паровоз этот — на нем работает машинист Егоров — находится в ужасном состоянии: грязный, разболтанный, сальник парит, весь инструмент растерян. А Черниченко постоял на паровозе спиной к котлу и ушел, будто ничего не заметил.

Я привожу этот пример, чтобы показать, что начальники паровозного хозяйства за последнее время ослабили наблюдение за состоянием машин. А машинисты — подыри пользуются этим.

Непорядки в депо приводят к большим простоям машин на ремонте, к поломкам. Взять к примеру поворотный круг. По несколько дней подряд он работает без наладки, которая закрепляет его при въезде паровоза. Поэтому паровозы сходят с рельс. Накладка — минутное дело, а вот никто об этом не беспокоится.

В. БОЛОНИН,
машинист.

Работу сорвал Углов

Комсомольцы 2-го отделения службы движения решили 20 марта после смены часа 2—3 поработать на очистке станционных путей. Они готовились к этому.

Вдруг начальник по приему и увольнению Углов задержал комсомольцев после рабочего дня. Обычно не задерживал, а тут почему-то задержал.

В комитете ВЛКСМ думали, что есть какая-нибудь очень срочная работа, не терпящая никаких отлагательств. Потом проверили. Оказалось, что комсомольцы выполняли самую обычную работу. Ею можно было заниматься и из два часа и на сутки позже. Дело бы от этого не пострадало. А самодур Углов все-таки сорвал работу по очистке путей.

Секретарь комитета ВЛКСМ
Новожилова.
Член комитета,
Баринова.

Редакционная
коллегия