

Скорость! Скорость! Скорость! Быстрее обрабатывать поезда на станции!

Диспетчерам
работать —
как Соколов
и Новоселов,
составителям —
как Барышев
и Губин,
сцепщикам —
как Гужов

Вчера победил Барышев

Вчера на дежурство заступил составитель тов. Барышев. Вместе со сцепщиком Гужовым и практиканткой Ниной Коншиной, которую тов. Барышев взялся обучить на сцепщицу, он намного перевыполнил сменное задание.

Скоростными методами бригада формировала и расформировывала поезда, сортировала вагоны, стоявшие на путях. Парк, который они обслуживали, полностью приведен в порядок, подобран для отправки весь порожняк.

— Работали на славу! — говорит об этой бригаде маневровый диспетчер тов. Новоселов. Коншина успешно овладевает техникой работы.

За эту смену победителем в соревновании маневровых бригад вышла бригада Барышева. Соревнующаяся с ней бригада тов. Губина работала тоже хорошо, но все же отстала от бригады Барышева. Она выполнила сменное задание на 138 процентов.

ДВЕ СМЕНЫ СОРЕВНУЮТСЯ КРАН № 759 УСПЕХ НОВОСЕЛОВА

Инициатор соревнования маневровых диспетчеров тов. Новоселов вчера добился значительных успехов в работе. Он выполнил план формирования поездов. Правда, не все эти поезда ушли со станции, но виновато в этом паровозное депо, недодавшее паровозов.

Смена Новоселова успешно справилась с заданием по обработке местных грузов. Она подала под выгрузку 165 ваго-

нов, это почти все, что имелось для подачи.

Большую работу проделал тов. Новоселов по прицепке вагонов к проходящим неполновесным поездам. Ни одного неполновесного поезда не отправил диспетчер со станции. Всего со станции было отправлено с проходящими поездами 50 вагонов.

Тов. Новоселов сдал дежурство маневровому диспетчеру тов. Соколову с которым он соревнуется.

ОТЧИТЫВАЕТСЯ СОКОЛОВ

План по приему поездов не выполнили — недодали 2 поезда. Но это не по вине нашей смены: нам не дали паровозов.

По приему поездов задержек не было. Оставляем 8 свободных путей.

Вагонов оставляем на 200 меньше, чем приняли. Пополнили 6 проходящих поездов, да 900 тонн отправили с тремя тяжеловесными поездами.

Помнили и блестяще выполняли свои обяза-

тельства составители Бурцев и Смирнов, молодая списчица Соколова. Бурцев за 35 минут расформировал один поезд. Скоростными методами работы он за смену сэкономил 2 часа 30 минут. Смирнов выбрал все местные вагоны на своем участке и пополнял поезда. Списчица Соколова одна справлялась с делом лучше, чем две — Замураева и Наумова — в другом парке.

Корягин лучше всех снабжает поезда

Грейфер плавно спускается вниз. Соколова, Конищева, Кукушкина быстро нагружают уголь. Сигнал: «Готов!». Грейфер вновь поднимается и опускает уголь в тендер. У машиниста Корягина этот процесс занимает 3 минуты. Вместе с бригадой Соколовой он снабдил недавно 22 паровоза, подал около 119 тонн угля на локомотивы.

Это большой успех. У тов. Корягина молодые крановщики могут многому поучиться.

Надо ли исправить водомерное стекло, поменять болты или сделать иной небольшой ремонт, — Корягин не посылает за слесарем, а принимается за дело сам.

А. ШИПОВА

А крючья где?

14 марта Вологда приняла 2 вагона со срочными грузами. Их не подари во время к месту разгрузки, и они быстро затерялись на станционных путях.

Начались тщательные поиски. 23-го марта они увенчались успехом: вагоны обнаружили. Маневровый диспетчер дал распоряжение подать вагоны на место выгрузки. Оказалось, что сделать это не так легко. Вагонники сняли прицепные крючья. Паровоз уехал.

Диспетчер сообщил об этом пункту осмотра, предложив немедленно исправить вагоны. Затем еще два диспетчера обращались с такими же требованиями. Ничего не помогло.

И. ВИЛКИН.

Быстрее водить поезда с пассажирами!

Поезд прибыл в Вологду...

Сутки на путях ▲ 26 потерянных вагонов
▲ Кочегар занят

Стоит поезд. В вагонах видят пассажиры. Стоит час, два, три... Сколько еще может он простоять?

— Час,— отвечает начальник вокзала.

— Часа два,— неуверенно говорит заместитель начальника отделения Юрченко.

Поезд № 22, о котором идет речь, простоял больше суток.

В графике причина такой сверхдлительной стоянки объясняется отсутствием паровоза. Из нескольких десятков паровозов, выданных за это время, не нашлось ни одного под пассажирский поезд № 22.

Произошло это 26 марта. Руководил движением на узле диспетчер Старшев. Паровозами командовал диспетчер Щепкин.

На соседнем пути почти столько же простоял поезд № 81. Когда стали искать причины, почему его не отправляют, оказалось, что диспетчер Щепкин даже не запланировал паровоза для этого поезда.

В этот же день в Вологду пришел третий пассажирский поезд— № 8. Пассажирам повезло: был паровоз, была бригада. И все-таки поезд простоял на станции почти 6 часов. На этот раз станция не справилась со снабжением поезда водой и топливом.

Только преступлением можно назвать отношение к поездам, в которых едут славные ленинградцы.

Поезд № 430 прибыл в Вологду 25 марта в 23 часа 30 минут. Через шесть с половиной часов диспетчер разрешил отправку. Но не тут-то было. Пункт потребовал задержать поезд: нехватило времени для того, чтобы обслужить всех пассажиров.

Поезд № 438 имел остановку на ст. Вологда-II. В 16 часов сообщили, что состав готов к отправлению. В 16 часов 30 минут из депо вышел паровоз. Полтора часа простоял он в ожидании приема. Дежурный по станции Ефимов, грубо нарушив распоряжение диспетчера о порядке занятия путей, заперодил вход паровозу.

Наконец, паровоз пришел к составу. Выяснилось, что поезд нельзя отправлять: отцепка вагонов, о которой станция была предупреждена еще в 14 часов, не произведена.

Десятками примеров можно доказать бездушное отношение неко-

торых железнодорожников к пассажирам. Вот поезд № 416 прибыл в Вологду в 12 часов 50 минут. Часть пассажиров на юг отправили с одним поездом, а основная масса— 26 вагонов— осталась, чтобы ехать в другом направлении. Пришли сутки—состав стоял на прежнем месте. За это время через станцию прошло несколько поездов, следовавших в том же направлении, что и эти 26 вагонов.

Позавчера поезд с пассажирами должен был пройти без остановки в Вологде-I. Но он застрял.

Спрашиваем у диспетчера Фалина:

— Почему стоит поезд?

— Нет кочегара.

Обращаемся к паровозному диспетчеру:

— Когда явится кочегар?

— Он на паровозе.

Идем на паровоз № 2523.

— Где кочегар?

— Пошел за продуктами.

Тысячи пассажиров ждали одного кочегара больше часа. А продукты на паровозе были.

Так идут поезда с пассажирами. Никаких улучшений все еще нет. К суровому ответу надо привлечь бездушных разгильдяев, всех, кто издевается над пассажирами.

И. КАРЕВИЧ.

ПО СЛЕДАМ СИГНАЛОВ

„Комментировать будет прокурор“

20 марта в заметке под таким заголовком мы писали о разгильдяе-составителе Кириллове, который всю смену проспал в стрелочной будке.

Это был не первый случай грубого нарушения трудовой дисциплины Кирилловым. Это он вместе оборудованных теплушек для пассажиров прицепил необорудованные товарные вагоны. Поезд пришлось задержать на полтора часа для того, чтобы прицепить теплушки.

27 марта Кириллов предстал перед военным трибуналом. За преступления перед родиной трибунал приговорил его к пяти годам лишения свободы.

Т. Новожилова.

ТАК ДЕЛАЮТ НАСТОЯЩИЕ ПАТРИОТЫ

Всю зиму напряженно работают комсомольцы Даниловского узла. Для борьбы с заносами организованная специальная бригада из 20 комсомольцев. Руководит бригадой секретарь организации дистанции пути тов. Землина.

Шесть раз в марте выходила бригада на борьбу со снегом, воодушевляя своим примером и остальную молодежь. В марте на расчистке путей работало 562 человека.

Энергично работают комсомольцы и на других участках. Это они организовали на вокзале комнату матери и ребенка, постоянно дежурят в ней, поддерживают образцовый порядок и чистоту.

Недавно в комнату привели двоих ребят, оставшихся в поезде без родителей. Теплой заботой, нежной материнской лаской окружили даниловские комсомолки маленьких Олега и Бориса. А на другой день Боря взяла к себе домой комсомолка Нина Капитонова, а Олега—Соня Барабанова. Дети бодрые, здоровые.

Постоянно на станции, в вокзале, буфете, на перроне дежурят комсомольцы. Более тридцати человек помогают пассажирам-ленинградцам взять чашечку, получить обед, сесть на поезд.

Десятки, сотни благодарностей получили от признательных пассажиров комсомолки Сиверцева, Петрова, Абетковская, Чинарина, Зайцева, Колесова, Капитонова, Гусанова и другие.

Чтобы обеспечить бесперебойное продвижение ленинградских грузов, комсомольцы установили свои посты в паровозном депо, в вагонном участке, на складе топлива.

Нет на узле ни одного угла, куда бы не проник острый взгляд комсомольцев, отдающих все свои силы для быстрого продвижения грузов, необходимых фронту, городу Ленина.

А. Иванов.

Далеко ли уедут лодыри?

Машинист Соловьев привел поезд в Лежу и побежал к селектору.

— Оставляю поезд на станции,— заявил он диспетчеру,—нет топлива.

Диспетчер предложил ему взять топливо в Леже; Соловьев отказался.

— Здесь грузчиков нет,—заявил лодырь.

Об этом услышали работники станции—служащие, рабочие. Все вышли к паровозу, и из рук в руки пошли большие поленья и ведра с углем.

Поезд продолжал свой путь.

В этот же день другой машинист—Прядичев так же хотел оставить состав в Леже. Железнодорожники-патриоты опять вышли к паровозу. Поезд ушел дальше.

Только далеко ли уедут машинисты-лодыри?

П. Хоринкина.

ГДЕ МЕСТО ТАКОЙ СТРЕЛОЧНИЦЫ?

Ночью разыгралась метель, замело стрелку, замело даже дверь в стрелочную будку. Пригравшись у печки, всю ночь просидела стрелочница Горбунова.

Слышны сигналы мажорного паровоза,—в ответ лишь свист ветра. Горбуновой на посту нет, стрелка не переведена.

Такой стрелочнице место не на посту, а на скамье подсудимых.

О. Строгова.

Редакционная коллегия