



НИ МИНУТЫ ПРОСТОЯ!

Уберите разгильдяя с пути локомотива

СОРЕВНОВАНИЕ СОСТАВИТЕЛЕЙ

В марте лучше всех работал Смирнов

Подведены итоги соревнования составителей. В марте первое место занял Николай Иванович СМИРНОВ, выполнивший месячный план на 150 процентов.

На втором месте составитель БАРЫШЕВ (141 процент) и на третьем соревнующийся с ним ГУВИН (140 процентов).

Перевыполнили месячные планы: ВОРОНИН, БУРЦЕВ, ЕДИЧУРИН и Геннадий ВОРОВБЕВ.

Плохо работали и не выполнили своих заданий составители: СМИРНОВ С. А. (88 процентов плана), АНДРЕЕВ (65 процентов), ЕГОРОВ (50 процентов).

Вчера всем составителям была выписана заработная плата за март по новым ставкам.

Кто хорошо работал, тот много получит.

Тов. Смирнову Н. И. причитается 1156 рублей 79 копеек, Барышеву—955 рублей 96 копеек.

Егоров получит всего 355 рублей 87 копеек.

ПАРОВОЗЫ НА ПРИКОЛЕ

Паровоз № 72161 в сравнении с простоями паровозов № 70384 и № 72886. Первый простоял 6 часов 5 минут с поездом № 416, второй 7 часов 30 минут с поездом № 403.

— Давайте скорее, — торопил диспетчер Старшев, — состав готов, ожидает отправления.

Паровоз выехал к составу, ожидавшему его на станции Вологда-II, и только через 4 часа 41 минуту состав был действительно готов к отправлению. Это дежурный по станции Тас раньше времени вызвал паровоз.

Но это пустяки по

сравнению с простоями паровозов № 70384 и № 72886. Первый простоял 6 часов 5 минут с поездом № 416, второй 7 часов 30 минут с поездом № 403.

Только за 2 апреля простои паровозов под поездами составляют 48 часов 36 минут. Значит одно Вологодское депо потеряло в этот день 4 паровоза, которые могли провести 4 состава до Вожеги.

Д. КОЗЛОВ,

тяговый диспетчер.

Двенадцать часов на маневровых путях

— Составитель Андреев, — сказал маневровый диспетчер Диричев, — вы работаете в парке «А» с паровозом 6445. Сначала выведете с Заборного тупика платформу № 1341552, затем с Китайского тупика возьмете платформу № 938156. Потом позвоните, договоримся.

Андреев отправился на розыски паровоза. Обнаружил он его в водяном тупике. В 8 часов 20 минут паровоз тронулся в путь.

Через полсотни метров пришлось остановиться: стрелка намертво вмерзла в толстый лед. Составитель со сцепщиком отправились на разведку. На пути за стрелкой они увидели горы льда, сваленного сюда при очистке соседних путей. Пришлось оставить платформу на том же месте, где она до этого простояла 55 дней с разметкой от 11 февраля: «Срочно. Вологда-II».

В 8 часов 40 минут паровоз тронулся в Китайский тупик. Платформа № 938156 нагружена металлоломом, тем самым ломом, которого ждут мартены, который по китограмму собирали комсомолы депо. Последняя разметка на платформе произведена больше двух месяцев назад. Лом занесен снегом.

И эта платформа осталась в тупике. И здесь стрелки № 185 и № 193 заморожены.

Составитель пошел звонить диспетчеру. Долждал, что первые два задания не выполнены.

Что делать дальше?

— Поедете на пятый «А» и два вагона с хвоста переставите к поезду на четвертом «А».

Задание быстро было выполнено. Но... оказалось, что и эта, первая за всю смену работа, выполнена

бестолково: вагоны надо было прицепить к поезду на седьмом «А».

У стрелки № 46 задержка. Надо ждать прохода поезда, которому приготовлен маршрут. Наконец, путь разрешен, но... стрелочница не может сообщить об этом машинисту: у нее нет сигнала. А бежать до паровоза далеко, лень.

Добрались-таки до состава, отцепили один вагон и подали к месту выгрузки. Затем снова остановка. Составитель опять пошел звонить диспетчеру.

Задание такое: разобрать вагоны на четвертом «А». Но путь закрыт — подготовлен маршрут для поезда на Грязовец. Простояли 40 минут. Почему за 40 минут до отхода поезда заказывают маршрут?

Стоят почтовые, багажные, товарные вагоны, платформы, пассажирские вагоны... Много дней подряд сюда загоняли вагоны самого разного назначения. Большинство со срочными грузами. Вот вагон № 484648. Разметка гласит: «Груз большой скорости, срочно потать. 26/3».

Работу по разборке этого «архива» закончить не удалось. Новое распоряжение: потать два вагона к одному из формируемых поездов, затем произвести отцепку перевезенной платформы от состава. Это было в 2 часа дня. А на платформе № 1363231 наклейка смотрителя Гудкова, помеченная — «11 часов 15 минут». Распоряжение об отцепке дошло до составителя только через 3 часа.

Так прошел рабочий день. За целую смену полезно работал паровоз всего пару часов.

И. Каревич.

Для них вы собираете металл



Ваши товарищи из части, которой командует капитан Васильев, вооруженные автоматами, в разведке. Оружие для них делают стахановцы заводов. На правом снимке фрезеровщик Н-ского завода в Москве тов. Ряплов втрое выполняет задание по производству автоматов. А вы для них собираете металл.



Больше металлолома! Скорее отгружайте его мартенам!

Не задерживать отгрузку лома!

Начальники отделений тормозят отгрузку и перевозку металлолома. Квартальный план погрузки сорван. Он выполнен только наполовину.

В течение трех месяцев движенцы первого отделения не подали под лом 18 вагонов, второго—51 вагон, третьего—6, четвертого—12, пятого—25 и шестого—12 вагонов.

В вагонных и паровозных депо, в дорожных мастерских Северной находится свыше полторы тысячи тонн собранного металлолома. Его надо срочно отправить. И тот, кто не отгружает металл, мешает заводам варить сталь, делать оружие для фронта.

А. ИВИН

О. СТРОГОВА

Кто секретарь?

— Золотов,—отвечает на этот вопрос Алексеева.

— Я? Что вы!—удивляется Золотов.—Секретарь комитета—Алексеева.

Так кто же секретарь комитета комсомола в организации паровозной службы второго отделения? Две недели назад была Чалпанова. Она ушла, не отчитавшись перед организацией. С тех пор секретаря нет.

Эта организация объединяет комсомольцев очень важных участков: электросилового хозяйства, водоснабжения, стройконторы, топливного склада. Здесь 250 молодых работников. А комсомольского влияния никакого, потому что нет руководителя в организации.

Вот что пишет комсомолец кочегар водокачки тов. Роголев:

«У нас на водокачке 11 молодых рабочих. Комсомолец я один. Работают здесь уже 3 месяца.

Когда я учился в ФЗО, был агитатором, постоянно читал газеты, беседовал с группой учащихся, помогал в изучении паровозного дела. Как пришел сюда, ничего не делаю. Не могу даже уплатить членские взносы: никто не знает секретаря.

Из организации до сих пор никто не включился в предмайское социалистическое соревнование. Комсомольцы не подают примера остальной молодежи. Две комсомольские бригады на топливном складе до сих пор не выполняют нормы. Комсомолка-дозировщица Павлова прогуляла четыре часа. Мимо всего этого проходит комсомольская организация.

Так же спокойно проходят комсомольцы мимо загрязненных агрегатов на водокачке. А здесь работает молодежь. Разве не дело комсомольцев добиться, чтобы агрегаты работали бесперебойно. Разве

не дело комсомольцев очистить двор от хлама. Напротив конторы ТН-2 находится электросиловое хозяйство. 20 молодых монтеров работают в мастерской и в машинном цехе. Ни разу не заглядывал сюда ни один комсомолец. Молодежь даже газет не приносит.

Не лучше и в стройчасти. Здесь 20 молодых крановщиков и слесарей. Он них зависит многое в снабжении паровозов топливом. Если бы крановщик Елкин, помощники машинистов Алексеева, Большакова работали так же хорошо, как Корягин и Маринов,—меньше бы простаивали паровозы. Если бы слесарь Малахов, Васильков, Максимов, Мельников не бездельничали, хорошо ремонтировали палы,—быстрее снабжались бы локомотивы.

И в столярной мастерской для комсомольцев много дела. Они должны были бы заинтересоваться, почему так запустела эта мастерская. Не так давно под руководством опытных мастеров она давала не только детали для паровозной службы, но и табуретки, стулья, чайники, которые очень

Хулиганы на паровозе

Машинист паровоза № 3002 Реутов еще из Вожеги попросил дать ему прямой состав на Данилов. С такой же просьбой обратился машинист паровоза № 67919 Голубев.

Паровозный диспетчер договорился с движенцами. Машинисты получили срочные составы, идущие без всякой переработки через Вологду. Паровозам выдали большое количество угля, чтобы они безостановочно проследовали через Вологду.

На промежуточных станциях диспетчер снова вызывал к селектору обоих машинистов, предупредил, что в Вологде им будут подготовлены пути, спросил, нет ли нужды взять дополнительно топлива в дороге.

Поезда шли без задержки. Движенцы всюду обеспечивали сквозным составом «зеленую улицу». Их пускали в обгон других поездов. Но в Вологде оба машиниста оставили свои составы на главных путях, куда они были приняты, и уехали в депо.

Срочные составы остались на станции, заняли главные пути, предназначенные для пропуска поездов, следующих транзитом, надолго загромодили движение через узел.

Реутов и Голубев спекулировали на срочности составов, на желании движенцев обеспечить внеочередной пропуск сквозных поездов. Эти поступки машинистов—хулиганов, задержавших продвижение срочных эшелонов, по заслугам оценят Военный трибунал. Тем более, что это не первое преступление и Реутова и Голубева.

нужны сейчас и которые можно делать из отходов. Мастера Воронков, Белоусов жалуются, что им не дают обучать молодежь ремеслу. Они считают, что каждый мастер мог бы за короткий срок обучить 2—3 человека своей профессии. Разве не дело комсомольцев разобраться в этом?

На топливном складе работы непочатый край. Зам. начальника паровозной службы, член комитета комсомола Золотов там бывает каждый день, но он ничего не сделал, чтобы комсомольцы почувствовали ответственность за всю работу склада.

А вот такая организация много дней уже без руководителя. Помощника начальника политотдела тов. Мергасова это, видимо, не тревожит. Он по шаблону запрашивает всякие списки, и совсем не думает о руководстве комсомольцами, молодежью. Лишь бы списки были.

А. Вакурова.

Редакционная коллегия