



Скоростной конвейер продолжен ОКтябрьская — Кировская — Северная — Ярославская ВЫЗОВ ЯРОСЛАВЦЕВ

Единая комсомольско-молодежная смена Ярославской дороги включилась в предмайское соревнование. Молодые патриоты дали слово:

выполнить нормы приема и сдачи по выходным пунктам,

двигать поезда со скоростью не ниже 500 километров в сутки,

безусловно выполнять задания по погрузке транспортов,

улучшить оборот паровозов...

Смена вызвала на предмайское социалистическое соревнование молодежь Северной.

Вчера вечером этот вызов обсуждали на селекторном совещании руководители дороги, отделений, движения, молодые и опытные железнодорожники.

— Принимаем вызов, — единодушно заявили они.

Помимо общих обязательств многие взяли на себя конкретные обязательства. Диспетчер четвертого отделения тов. Веселов сказал:

— Будем пропускать через Шарью не менее шести сквозных эстафетных поездов в сутки без отцепки паровозов и организуем по три тяжеловесных состава.

Комсомолец Шохирев внес предложение — не задерживать в Вологде составы с порожняком более 30 минут.

Другие железнодорожники внесли свои дополнения и потребовали, чтобы ежедневно после каждой смены, а не только комсомольско-молодежной, подводились итоги работы.

Конвейер, таким образом, продолжен: начала соревнование молодежь Октябрьской, затем Кировской дороги, включилась Северная и теперь Ярославская.

Комсомольско-молодежная колонна Немедленно исправить ошибки, допущенные в марте

ПАРОВОЗ № 1852

Машинисты **ЗЕЛЕНИН, СУДАНОВ.**

По среднесуточному пробегу занял первое место среди колонны паровозов.

Задание по технической скорости **ПЕРЕВЫПОЛНИЛ**. Тяжеловесных составов не водил.

ПАРОВОЗ № 1810

Машинисты **ВАСИЛЬЕВ, КОПЕЙНИН.**

По среднесуточному пробегу занял второе место.

Задание по технической скорости **ПЕРЕВЫПОЛНИЛ**, провел 1 состав на 100 тонн выше нормы. **ПЕРЕЖОГ** топлива 5 тонн.

ПАРОВОЗ № 2010

Машинисты **НОГИН, ЗЕРНОВ.**

По среднесуточному пробегу занял третье место.

Задание по технической скорости **ПЕРЕВЫПОЛНИЛ**. Провел 1 поезд на 200 тонн выше нормы. **ПЕРЕЖОГ** 8 тонн топлива.

ПАРОВОЗ № 2002

Машинисты **ВАЛЯЕВ, ЛУКИРЬЯНОВ.**

Занимает четвертое место по среднесуточному пробегу.

Задание по технической скорости **НЕДОВЫПОЛНИЛ**. Провел 1 поезд на 1100 тонн выше нормы. Имеет **ЭКОНОМИЮ** топлива — 7,7 тонны.

ПАРОВОЗ № 2606

Машинисты **РЫЖОВ, СТРОМОВ.**

Занял последнее место по среднесуточному пробегу среди паровозов колонны.

Задание по технической скорости **НЕДОВЫПОЛНИЛ**. Провел один поезд весом на 100 тонн выше нормы. **ПЕРЕЖОГ** топлива 0,87 тонны.

Шестой паровоз колонны был на обточке.

А ВОТ КАК РАБОТАЛ ЛУЧШИЙ ПАРОВОЗ ДЕПО
Машинисты **БОЛОНИН и БАЖЕНОВ.**

Среднесуточный пробег на 46,2 километра выше, чем у паровоза № 1852.

Задание по технической скорости **ПЕРЕВЫПОЛНИЛ**.

Провел 8 тяжеловесных поездов весом на 2856 тонн выше нормы, **ЭКОНОМИЛ** 16,3 тонны топлива.

108 ЧАСОВ В ПУТИ

Кондукторы подхватили почин передовых машинистов

Почин передовых машинистов, совершающих сквозные рейсы без заезда в депо, поддерживали лучшие кондукторы Вологодского резерва.

В ночь с 29 на 30 марта из Вологды на Данилов с поездом № 221 выехал главный кондуктор Паутов и старший кондуктор Пчелин. В 9 часов 15 минут 30-го марта они были в Данилове и приняли поезд подготовленный для отправки на Буй. В 12 ча-

сов бригада отправилась с этим поездом и на следующий день, в 11 часов 40 минут утра доставила его в Буй. Там они приняли поезд № 509, подготовленный для отправки сквозным рейсом на Череповец. 1-го апреля бригада проследовала Вологду и, не требуя смены, повела поезд на Череповец. Там Паутов и Пчелин приняли состав на Данилов и с дороги связались с секретарем партор-

ганизации и нарядчиком кондукторского резерва.

— Есть ли у вас бригады на Буй? — спросили они. — Если нет, — поведем поезд дальше.

Бригада буйского резерва была, и по прибытии в Вологду Паутов сдал ей состав.

Всего патриоты пробыли в поездке 108 часов 33 минуты.

Это вторая такая поездка Паутова и Пчелина.

В. СОРОКИН.

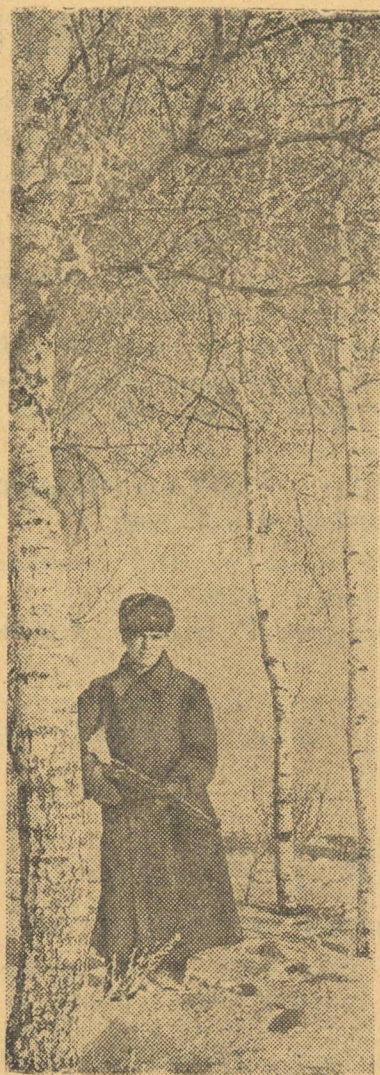
По примеру Болонина

Когда машинист Моторов прибыл на станцию Кадниково, там уже стоял состав на Вожегу.

Диспетчер предложил Моторову взять одним паровозом оба состава.

Поезд весом в 3100 тонн своевременно прибыл в Вожегу. Машинист Моторов выполнил свое обещание.

БУДЬТЕ ТАКИМИ



Разведчик первой гвардейской ордена Ленина дивизии Филиппенко не раз показал отвагу и находчивость. Трижды пробираясь он в тыл противника, в самое логово зверей-фашистов, добывал ценные сведения и доставлял их в часть, несмотря ни на какие трудности.

Будьте такими и вы, молодые железнодорожники Северной! Не ждите сил, обслуживая фронт!

ВАГОН—НЕ СКЛАД СУРОВО НАКАЗЫВАТЬ ТЕХ, КТО ЗАДЕРЖИВАЕТ РАЗГРУЗКУ

2 апреля базе Заготзерно подали под выгрузку 21 вагон. Эти вагоны простояли в ожидании выгрузки 589 вагоночасов. 26 вагонов, поданных накануне, простояли 348 часов. И так каждый раз. Работники базы: директор Кургин и зав. погрузкой Миронов—расперижаются вагонами, как своими складами: «хотим—выгрузим, хотим—нет». За время, которое простояли вагоны, можно было перевезти тысячи тонн груза.

Руководители вологодского маслозавода тоже решили, что заводские грузы можно хранить в вагонах. С 30 марта стоят вагоны с льносеменем, их и не начали выгружать.

То же можно сказать и про контору «Главметаллосбыт», и про топливный склад, и про десятки других получателей грузов, грубо нарушающих советские законы, обязывающие немедленно освобождать вагоны от грузов.

Ежедневно только на Вологодском узле остаются не разгруженными сотни вагонов. Но не всегда виноват грузополучатель. Вот вчера, например, на станции Вологда-1 остался под выгрузкой 91 вагон, причем 50 из них не были поданы к местам выгрузки. Так бывает ежедневно. Свыше сотни вагонов постоянно ждут подачи под выгрузку. Так на станции Вологда-1 есть одиночные вагоны, не поданные с первых чисел марта. Вагон со смазкой простоял на пути больше месяца, 10 вагонов с посудой для спиртзавода стоят около месяца.

3 апреля на ст. Вологда-1 было разгружено в два раза меньше вагонов, чем требовалось разгрузить. Целый состав с дровами не был разгружен только из-за того, что маневровый диспетчер Соколов не подготовил дровяной склад для подачи туда вагонов.

Грузовая служба 2-го отделения не использует права призывать грузополучателей к ответственности за несвоевременное освобождение вагонов. До сих пор ни один грузополучатель, виновный в простое вагонов, не осужден.

Больше того, транспорту разрешено применять принудительную разгрузку. И это право не использовано. Ни один вагон, даже из тех, которые простаивают неделями, не был разгружен принудительно.

На товарном дворе, на грузовой станции, в наклаузах к вечеру замирает вся работа. Ночная выгрузка и погрузка не организована. Заместители начальника станции по грузовой работе Хорева и его помощников ночью на станции не найдешь. Все это приводит к колоссальным простоям вагонов под выгрузкой.

Комсомольский пост, созданный на товарной станции, комсомольская организация проходят мимо всех этих безобразий.

Городские комсомольцы могли бы оказать большую помощь в разгрузке вагонов. Можно по примеру Москвы создать из комсомольцев специальные отряды, которые в случае нужды быстро приходили бы на помощь транспорту.

О. ХОРИНЬКА.

О своей комсомольской организации

Письмо комсомолки

В нашей организации 16 комсомольцев. С этим коллективом многое можно сделать. А что мы сделали?

25 марта после трехмесячного перерыва было собрание. Секретарь тов. Дудкина сделала отчет о работе за целый год. Год этот исключительный — военный. Агитаторы Уханова, Спиренкова и Чекармова работали плохо. Комитет не контролировал их. Ни одного отчета комсомольцы не заслушали.

В других организациях комсомольцы собирают лом, а мы этим делом совсем не занимались. Пути захламлены — опять-таки наша организация не приняла никаких мер, чтобы очистить их.

Был у нас контрольный пост — Чистякова, Уханова и другие — по проверке, как идет погрузка и выгрузка. Немного поработали и бросили и все потому, что комитет забыл о своем поручении, не спросил отчета.

На собрании мы убедились, что комитет и секретарь работают не по-военному и решили избрать других руководителей. Наметили кандидатуры и разошлись до следующего дня. На следующий день не пришло и половины комсомольцев. 30-го марта в третий раз намечалось собрание — пришло лишь 6 человек. Так до сих пор и нет у нас комитета.

Ни политотдел отделения, ни горком ВЛКСМ г. Сокол нам до сих пор не помогли.

Комсомолка А. Спиренкова

НА ПОМОЩЬ ПАРОВОЗНИКАМ

Из Буя в Вологду шел поезд № 413. В Леже выяснилось, что топлива до Вологды нехватит. Машинист хотел оставить состав и резервом направить за топливом.

В дело вмешалась кондукторская бригада. Главный кондуктор Киселев и

старший кондуктор Пошвин предложили машинисту свои услуги для погрузки угля.

Общими усилиями паровозников и кондукторов топливо было погружено. Поезд отправился в дальнейший путь.

А. СМОЛКИН.

Пишите

в выездную редакцию

„Комсомольской правды“

по адресу: Вологда, Движенческий пер., дом № 1.

Звоните

по телефону через вокзал № 3-37.

Редакционная
коллегия