

№ 8 (1324)
ВОСКРЕСЕНЬЕ
26 ЯНВАРЯ
1941 г.

СЕВЕРНЫЙ ПУТЬ

ОРГАН УПРАВЛЕНИЯ И ПОЛИТОТДЕЛА СЕВЕРНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Выходит
по четвергам
и воскресеньям
ЦЕНА 10 коп.

Усилить воспитательную работу среди паровозных бригад

От работы паровозной бригады — машиниста, его помощника и котельщика — зависит многое. Непредвиденные остановки поездов в пути, на перегонах по вине паровозных бригад пагубно отражаются на работе дороги. Вред этих остановок очевиден.

15 января машинист Няндомского депо Парамонов только за одну поездку простоял на перегонах из-за нагона пара 3 часа 10 минут. Кроме того 3 часа 7 минут был закрыт перегон, т. к. Парамонов бросил состав. Были задержаны из-за этого 4 других поезда в общей сложности на 17 часов 30 минут, сорвана погрузка леса на Исакогорском отделении, т. к. состав был порожняковый.

Возьмем пример с пассажирским поездом. 16 января из Архангельска в Москву отправился поезд № 71. Его следовало сдать на Ярославскую дорогу в 10 часов 41 мин., а сдали только 18 января — на сутки позже. От Архангельска до Няндомы его вел машинист Няндомского депо Свирицкий, который заморозил паровоз и в Няндому привел поезд с опозданием более чем на полчаса. Возмутительный случай произошел с этим поездом, когда повел его из Вологды машинист Павлов. Он довел его до станции Стеблево и бросил.

Машинист пассажирского паровоза Няндомского депо Патракеев систематически водит поезда с опозданием. А машинист того же депо т. Зайков, несмотря на жгучие морозы, отлично водит маршруты леса, систематически перевыполняет заданную скорость, не допускает брака.

В Вологодском депо точно также группа машинистов — тт. Ольшевский, Бережнев, Болонин, Трапезников и другие, преодолевая зимние трудности, по-кривосовски водят поезда. Вместе с этим, ряд других машинистов постоянно допускают остановки в пути, случаи брака в работе.

В чем дело, что мешает этим товарищам хорошо работать?

Среди плохо работающих людей есть явные дезорганизаторы и разгильдяи. Но есть и такие, у которых недостаточно знаний, опыта, производственной смекалки. А некоторые партийные и хозяйственные руководители не ведут с ними достаточной воспитательной работы.

Руководители чаще беседуют и помогают передовым машинистам, хорошо знающим свое дело, а на отстающих не обращают внимания. Например, в Няндомском депо есть машинист т. Крузе. В прошлом году он был передовым машинистом-тяжеловесником. А теперь т. Крузе работает посредственно, оторвался от общественной жизни. Парторганизация депо (секретарь т. Патарушин) ни разу не заинтересовалась причинами ухудшения работы т. Крузе, не помогла ему, не поддерживала во время творческой инициативы.

В ряде депо дороги социалистическое соревнование среди паровозных бригад развито слабо, воспитательная работа среди машинистов зачастую сводится к ругани на планерке.

Готовясь к XVIII партийной конференции, политотделы отделений, партийные организации паровозных депо должны усилить работу среди паровозных бригад, особенно среди отстающих в силу своей малоопытности, развернуть среди них социалистическое соревнование, чтобы паровозники заняли на дороге положенное им по праву ведущее место.

Социалистическое соревнование в честь XVIII конференции ВКП(б)

ЯНВАРСКИЙ ПЛАН ПОГРУЗКИ ЛЕСА ПЕРЕВЫПОЛНЕН

В результате широкого развертывания комплексного соревнования железнодорожников и клиентуры в честь XVIII конференции ВКП(б) коллектив Бабаевского отделения 21 января перевыполнил январский план погрузки леса. План — 1064 вагона, погружено 1110 вагонов.

В оставшиеся дни января кол-

лектив работников отделения и клиентура обязуются погрузить еще 600 вагонов леса сверх плана в подарок XVIII партконференции. Вызываем на соревнование железнодорожников и клиентуру Вологодского отделения.

Т. ТРОФИМОВ,
начальник отделения.
А. ЧЕРНЫХ,
начальник политотдела.

Смена т. Сорокина удерживает первенство

Смена маневрового диспетчера тов. Гусева, по инициативе составителей тт. Бурцева и Хренова, положила начало применению скоростных методов обработки поездов в Вологде. В эту смену были собраны лучшие работники.

В первые два-три дежурства смена добила высоких показателей. Составительские бригады выполняли нормы до 170 процентов.

Тем временем смена т. Сорокина вызвала смену т. Гусева за соревнование и опередила в 1 декаду января по всем показателям: по сброске парка, отправлению поездов по расписанию, снижению простоев и т. д.

Гусевцы намеревались отстоять первенство у т. Сорокина во второй декаде января, но не смогли, т. к. сорокинцы лучше организовали соревнование внутри смены, работали слаженнее, и во второй декаде смена т. Сорокина удержала первое место.

Отставание смены т. Гусева — результат самоуспокоенности и эгоизма, а это в соревновании не терпимо.

На Вологодском узле по-боевому разворачивается соревнование смен в честь XVIII партконференции. Смена т. Сорокина прочно удерживает первое место.

Отправлено 5 тяжеловесных поездов

Коллектив единой смены маневрового диспетчера Вологодского узла тов. Диричева за дежурство в ночь на 25 января добился выдающихся успехов в работе.

К 8 часам утра стахановцы смены снизили парк станции на 471 вагон, отправили за дежурство 5 тяжеловесных поездов и пропустили 9 сквозных поездов.

Стахановской работой ознакомили это дежурство составители тт. Губин, Барышев, Смирнов и Воробьев, маневровые машинисты тт. Полетаев, Широков, сценщики тт. Мясников, Курочкин, Полянский. Составитель тов. Губин, сценщик т. Полянский и машинист тов. Полетаев сформировали

сборный поезд за 35 минут, при норме 1 час 10 минут.

Маневровый машинист тов. Широков образцово содержал свой паровоз. На сдачу паровоза было затрачено 10 минут.

Четко и оперативно производил маневровую работу старший стрелочник тт. Попова, Черепанин, Ратников и Афоничев. Списывала вагоны тов. Терехова быстрее нормы списывала и размечала составы.

Достижение смены тов. Диричева — лучший подарок XVIII Всесоюзной партийной конференции, яркое доказательство того, что Вологодский узел может работать хорошо.

Н. ЗАБЕГАЕВ.

Новые обязательства

Борясь за достойную встречу XVIII партконференции, коллектив работников нашей смены решил продолжить боевую работу стахановских суток.

Берем на себя следующие обязательства: план погрузки выполнить на 102 проц., из них за ночь 40 проц., выгрузки на 105 проц., за ночь 40 проц.

По Вожете сдать 22 поезда, из них за ночь 11, по Лешпе сдать 12 поездов, за ночь 6. Прием обеспечить полностью, по заявке. Из парка отделения сбросить 300 вагонов, из них за ночь 150 вагонов.

Вызываем на социалистическое соревнование диспетчеров Вологодского и Исакогорского отделений.

ШИМАНОВСКИЙ, дежурный по Няндомскому отделению.
ТРЕГУБОВ, НАХАЛОВ, НОСКОВ,
участники диспетчеры.

СОРЕВНОВАНИЕ ДИСПЕТЧЕРОВ

За первую декаду января первое место занял **Дергаев, 2—Шевкина (Бабаево), 3—Шагин, 4—Воробьев (Исакогорка), 5—Сизов, 6—Пестерев (Вологда), 7—Пленкин, 8—Садырин (Шарья), 9—Кудрин, 10—Николаев (Буй), 11—Трегубов и 12—Котов (Няндомы).**

Среди дежурных по отделению на первом месте **Сорокин (Вологда), на 2—Грибов (Буй), 3—Мельков (Шарья), 4—Сергунин (Бабаево), 5—Пупов (Исакогорка), 6—Клиентов (Няндомы).**

Колхозники на очистке путей

На помощь железнодорожникам Коноши приходят колхозники. После снегопада на очистку станционных путей вышло 45 колхозников.

В очистке путей от снега также помогают 35 домашних хозяйств. Особенно хорошо работают тт. Ручевская, Кочнева, Кононова, Косылова и другие.

ПЕРЕХОДЯЩЕЕ КРАСНОЕ ЗНАМЯ — ЛУЧШЕМУ ЖЕНСОВЕТУ

Обсудив результаты работы советов жен железнодорожников за декабрь месяц, политотдел дороги и дорофсоюз постановили вручить переходящее красное знамя дороги совету жен железнодорожников при 12 дистанции пути.

Выполняя договор на социалистическое соревнование с активистками Ярославской дороги, совет жен работников 12 дистанции пути провел большую работу по обеспечению выполнения Указа Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня 1940 года и приказа наркома № 261/Ц.

55 активисток 12 дистанции пути организованно выходят на очистку путей от снега. В декабре они отработали 165 дней, показав хорошие образцы в работе. Особенно активно участвуют в снегоборьбе тт. Воронцова, Ветрова, Дедюлина, Абрамова, Жаркова, Коновалова и др.

На 3 околотке активистки организовали доставку горячих обедов рабочим, занятым на снегоборьбе. Ежедневно обеспечивали до 150 колхозников горячей пищей, активистки ведут среди них массовую работу. Тов. Дедюлина проводит читку газет.

Бригада тов. Дедюлиной добила культурного содержания рабочих общежитий. Активистки побывали в 18 семьях железнодорожников.

По инициативе активисток организована ячейка МОПР, в которой состоят 15 домохозяек.

В результате большевистской борьбы коллектива рабочих и действенной помощи активисток — жен железнодорожников — коллектив 12 дистанции пути по работе за декабрь занял на дороге первое место.

За ноябрьскую работу переходящее красное знамя дороги находилось у активисток депо Вожжега.

Со станций и разъездов

☆ Металлическую шивку ремней по новому способу применил пиластав т. Лукьянов на дроворезках склада топлива Вологодского паровозо-вагоноремонтного завода. Ремни на 5 моторах, сшитые по способу Лукьянова, работают более месяца без перешивки, тогда как раньше их перешивали почти ежедневно.

☆ Стахановцы станции Чудцы энергично борются за перевыполнение январского плана погрузки. Декабрьский план перевыполнили. Замечательно работают стрелочники М. Богданов, А. Кротов, Ф. Богданов и другие.

☆ До 150 процентов подняли производительность труда, состояние пути улучшить до 25 баллов и не иметь ни одной задержки поездов — такие обязательства приняты к XVIII партконференции рабочими и служащими 5 дистанции пути.



Знатный машинист страны, орденосец тов. А. П. Папавин у вологодских паровозников. На снимке: тов. А. П. Папавин рассказывает о своем опыте работы по уходу за локомотивом. Фото П. СОТНИКОВА.



ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

Парторганизации в борьбе за внедрение передовых методов труда

Подготовка к XVIII конференции ВКП(б) сопровождается большим политическим и производственным подъемом. Преодолевая трудности зимы, лучшие люди нашей дороги показывают образцы социалистического отношения к труду.

Поездной вагонный мастер Буйского участка тов. Рейжевский применил в своей работе лунинский метод. Во время стоянок на полевых станциях он производит мелкий ремонт вагонов, внимательно осматривает каждую деталь, чем обеспечивает безаварийное следование поезда, сокращает объем ремонта на пункте осмотра.

В Бусе по методу тов. Рейжевского сейчас работают 47 поездных вагонных мастеров.

На том же Буйском пункте осмотра смена тов. Зверева отремонтировала без отцепки от поездов в октябре 126 вагонов, в ноябре 153 и в декабре — свыше 128 вагонов. Производительность труда в смене составляет в среднем 200 процентов.

Эти успехи достигнуты в результате хорошо организованной массово-политической работы на участке (секретарь партбюро тов. Комлев).

В агитколлективе участка — 16 человек. Лучшие агитаторы тт. Маланов, Мельников, Егорова, Майорова, Казакова и другие проводят читки и беседы в сменах. Работают агитаторы и в ночное время. Их работу контролирует партийное бюро.

Для агитаторов проводятся семинары, партбюро слушает их отчеты, созывает совещания по обмену опытом работы.

Партбюро участка хорошо организовало показ лучших людей, используя для этого наглядную агитацию: фотовитрины, доску показателей, стенгазеты.

Заметных результатов по внедрению лунинских методов добились также парторганизация Вожегодского депо. Партбюро депо организовало передачу опыта работы лучших машинистов молодым паровозникам по уходу и ремонту паровозов. Машинист тов. Орловский первый в депо стал работать по-лунински. Он прочитал о своей работе лекцию молодым машинистам. Коммунисты тт. Саратовский, Шагалов и Корнилов также передают свой опыт малоопытным работникам.

В депо имеется хорошо оформленная книга, в которой записываются обязательства машинистов и рабочих депо, соревнующихся на одну поездку и смену. После окончания поездки или смены, в книге отмечаются результаты выполнения обязательств.

Коммунисты Буйского вагонного участка и депо Вожега делают важное дело. Распространение опыта передовиков — обязанность каждой партийной организации.

П. ЖУКОВ,
инструктор политотдела дороги.

Подготовка к партийно-теплотехнической конференции в депо Вологда

Задачей партийно-теплотехнических конференций в депо Вологда, Буй, Данилов, Тихвин и Няндомы является — выявить и признать передоков, передать опыт лучших машинистов по экономии топлива.

Машинистам депо Вологда есть у кого учиться экономить топливо. Машинист т. Иванов (паровоз «СО» № 1810) за октябрь, ноябрь и декабрь сэкономил 35.351 кг, т. Фигурин (паровоз «СО» № 1811) за три месяца сэкономил 25.220 кг, т. Мохов (паровоз «СО» № 1814) — 18.400 кг, т. Болонин — 16.333 кг.

Экономят на паровозах и других серий: машинист т. Сазонов (паровоз «Су» № 19199) за три месяца сэкономил 25.128 кг, тов. Блазов — 26.135 кг и т. д.

Но не все работают одинаково. Машинист т. Степанов (паровоз «СО» № 1854) за октябрь, ноябрь и декабрь пережог 13.714 кг, т. Колосов — 14.962 кг, т. Болотов — 28.325 кг. Только четыре машиниста этого же депо за три месяца пережгли 74.539 кг, а всего в депо 19 паровозов, которые систематически пережигают топливо.

В депо до сих пор существуют обезличка. На ряде паровозов ездит от 5 до 11 бригад.

Готовясь к теплотехнической конференции, партбюро депо утвердило план, разработанный ячейкой НИТО (инженерное общество).

Намечено прочитать три лекции инженеров для поездных

бригад, создать три бригады по проверке паровозов и качества топлива.

Члены технического общества инженеров проверяют теплотехническое состояние машин. Инженеры — преподаватели техникума тт. Оленин, Голубев и Добжанский окажут помощь в подготовке к теплотехнической конференции.

Председатель ячейки НИТО в депо т. Гусев — машинист-инструктор — возглавляет одну бригаду, в которой участвует т. Оленин. Опыт бригады т. Болонина изучает т. Голубев и зав. техкабинетом т. Ногинев.

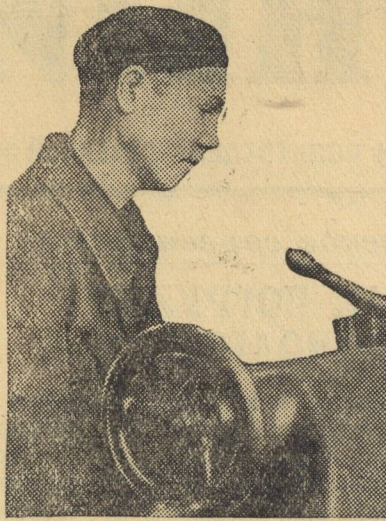
В бригаде по складу топлива участвуют тт. Владимирский и Добжанский. Докладчику на конференции помогает инженер т. Зав. Кашинов.

Ячейка НИТО, как технический помощник хозяйственного руководства, поможет разобраться во всех технологических вопросах. Председателем ячейки тов. Гусевым уже получен исчерпывающий материал о теплотехническом состоянии 8 паровозов.

Ячейка НИТО депо Вологда должна помочь организовать соревнование за экономию топлива среди машинистов, крановщиков, работников водокачек, электростанций. Задача состоит в том, чтобы папавинско-лунинскими методами овладели все паровозные бригады и покончили с пережогом.

К. КОПЕИКИН,
инструктор ДОРНИТО.

В честь XVIII конференции ВКП(б)



Комсомолец — стахановец тов. В. М. Шириков, токарь Исакогорского вагоноремонтного пункта, выполняет нормы в среднем на 347 процентов.

Фото П. Сотникова.

С НУЛЕВОЙ УТЕЧКОЙ

Смена осмотриков вагонов в Шарье тов. Панфилова в зимние месяцы оправила уже сотни поездов с нулевой утечкой воздуха из автомагистралей. Эта смена лучшая в Шарье среди вагонников.

Результат в соревновании в честь XVIII партконференции, смена т. Панфилова улучшает свою работу. В дежурство 24 января смена оправила 16 поездов, из них с нулевой утечкой 8, с утечкой 0,1 — шесть поездов, а остальные по норме — 0,2 атм.

Эти достижения обеспечены передовиками смены тт. Бузнецовым, Быстровым, Огарковым, Шумиловым и Соловьевым.

Слесари тт. Корякин, Семенов, Лебедев и Мальшев произвели смену аппаратных болтов у трех вагонов за 15 минут, при норме 42. Смазчики тт. Червякова и Иванова быстро обрабатывали буфсы.

СОРЕВНОВАНИЕ ЗА ЭКОНОМИЮ ТОПЛИВА

Общественные теплотехники Амурской дороги обязались к XVIII партконференции сэкономить 10 составов угля и предложили организовать всеобщее соревнование паровозников за экономию топлива. Амурцы успешно выполняют обязательства.

На нашей дороге работает более 100 общественных теплотехников. Имена лучших из них: тт. Болонина, Тропкина, А. Бовыкина, Елифановского и других известны всей дороге.

Благодаря деятельности общественных теплотехников, дорога в 1940 г. хотя и снизила пережог топлива, но очень многие паровозники все еще имеют пережог. В декабре пережог составил 5,5 проц. За первую декаду января 7 основных депо пережгли 700 тонн, что составляет более 1 состава угля.

В соревновании с Ярославской паровозники Северной взялись сбросить 3 проц. топлива, или 3 состава угля. На первые места в соревновании за экономию топлива выдвинулись машинисты — т. Тропкин (Данилов), сэкономивший за 1940 год 100 тонн, Ельников (Данилов) — 70 тонн, Иванов (Вологда) за 4 квартал сбросил 35,4 тонны и другие.

В деле экономии топлива большое значение имеет ликвидация обезлички паровозов. А у нас на дороге обезличка еще имеется. Например, в Вологодском депо на паровозе № 7159 за 4 квартал сменилось 42 машиниста. На паровозе № 1426 сменилось 26 машинистов.

К чему это приводит? На паровозе «СО» 18-54 сменилось 8 ма-

шинистов, пережог 20 тонн, на паровозе № 699-33 сменилось 13 машинистов, пережог 20 тонн и т. д.

Коммунисты Вологодского склада тт. Акимов и Шевелев подсчитали, что за 1940 г. из 3,6 тыс. тонн имеющейся изгари и шлакоотсева подано на паровозы 1,7 тысячи тонн, т. е. половина. Шлакоотсева машина заброшена. Этот пример показывает неиспользованные резервы для экономии топлива.

Паровозники в Вожеге летом и осенью сжигали опилки и древесных отходов более 1,5 тысяч кубометров в месяц, а теперь отходы не используют. Летом и осенью депо Вожега занимало первое место по экономии топлива, давая более 15 проц., а в декабре сэкономило только 2 проц.

О больших возможностях в экономии топлива свидетельствует опыт депо Данилов, которое в зимнее время не имеет пережога. Задача состоит в том, чтобы вовлечь в соревнование за экономию топлива всех машинистов, их помощников, кочегаров, работников складов топлива, водокачек, электростанций.

Партийные организации дороги, политотделы, профорганизации должны помогать общественным теплотехникам в их большой государственной работе. Надо помнить, что 30 процентов добываемого угля в стране сгорает в топках паровозов.

Бережь каждый килограмм угля — государственная обязанность каждого железнодорожника!

Сэкономлено 38 тонн

Паровозники депо Данилов за две декады января сэкономили 38 тонн условного топлива. Передовиком в соревновании является тов. Тропкин (паровоз № 5559), сэкономивший 6,5 тонны угля. Паровоз, на котором раньше работал т. Тропкин, командирован в Няндому. Тов. Тропкин взял новый паровоз, систематически пережигавший топливо. Теперь и этот паровоз дает экономию.

Общественный теплотехник машинист т. Елифановский (паровоз № 4107) за 20 дней января сэкономил 8,5 тонны топлива, а машинист т. Мельников — 6,5 тонны.

Передовые машинисты включают в соревнование и призывают всех паровозников экономить топливо.

БУЛЫГИН,
теплотехник депо Данилов.

ПАПАВИНЦЫ НА ТОПЛИВНЫХ СКЛАДАХ

Вспольинский машинист т. Папавин дополнил стахановско-кривцовские методы своим опытом долготелетного сохранения паровозов. Его почин был подхвачен передовыми людьми и в других отраслях железнодорожного хозяйства.

Лебедчики тт. БУШНЕВСКИЙ и СЕРЕБРОВСКИЙ

На складах топлива нашей дороги одними из первых последователей метода т. Папавина явились старшие лебедчики Буйской угольной эстакады тт. А. А. Бушневский и В. К. Серебровский. Внимательным хозяйским отношением к механизмам эстакады, своевременной смазкой они обеспечили безотказную работу эстакады в течение 8 лет, без капитального ремонта.

Папавинцы тт. Бушневский и Серебровский берегут механизмы, плавно включают и выключают реостат, не допуская рывков. Заботливо ухаживают за подшипниками электромотора и муфт сцепления. Берегут тросы, не допуская их соскальзывания с барабанов и рывков. Это удлиняет срок службы троса с 4 до 6 месяцев.

Слесарь эстакады папавинец т. П. М. Захаров помогает лебедчикам. Он замечательно освоил технику сращивания троса. Сращивает прочно, без утолщений. Это предохраняет трос от преждевременного износа.

Машинист крана т. РЯБКОВ

Огромное значение в борьбе за сохранность и бесперебойную работу углеподъемных кранов имеет внедрение папавинских методов в работу машинистов углеподъемных кранов.

Применив метод т. Папавина, машинист углеподъемного крана Емцовского склада топлива тов. Н. Д. Рябков обеспечил бесперебойную работу доверенного ему крана без капитального и среднего ремонтов в течение полутора лет.

В заботливых руках т. Рябкова кран одинаково хорошо работает и в условиях суровой зимы и в теплую погоду. Тов. Рябков не пасовал перед зимними затруднениями. Он особенно заботится о котле, правильно ведет отопление, не допускает охлаждения топки ненужным открыванием шуровочной дверки. При постановке котла на промывку обеспечивает равномерное охлаждение воды в топочной и цилиндрической частях котла, предупреждая возможность деформации и течь труб.

Папавинец т. Рябков требователен к себе и взыскателен к подчиненным ему крановщикам. Он требует тщательного ухода за машиной. Чтобы не было парения сальников, проводников, поршней и трубопроводов, он обеспечивает своевременную и хорошую набивку сальников, не допускает выработки кулисных камней.

Заместитель народного комиссара путей сообщения т. Филиппов 2 ян-

варя 1941 года за образцы стахановского труда, за папавинские методы в работе объявил т. Рябкову благодарность и премировал его месячным окладом.

Папавинец т. РОЩИН и другие

По-папавински работает и старший машинист углеподъемного крана склада топлива станции Н.-Полома тов. Н. К. Рошин. Еще в мае 1940 г. т. Рошин на страницах газеты «Северный путь» делился своим опытом сохранения крана.

Кран у т. Рошина в полной технической исправности, работает без ремонта в течение двух лет.

В безукоризненной чистоте содержит углеподъемный кран старший машинист Тихвинского склада топлива — папавинец т. В. А. Яковлев.

Можно привести немало примеров замечательной работы, папавинского отношения к механизмам передовых людей на складах топлива дороги.

Опыт этих передовиков — патриотов своей родины — надо шире внедрять в работе складов топлива, их примеру должны последовать все машинисты углеподъемных кранов, лебедчики эстакады, мотористы, механики и слесари складов топлива нашей дороги.

В. МАРТЯНОВ,
зам. начальника топливного отдела по политчасти.

СТАХАНОВСКИЙ ОПЫТ

Как водить тяжеловесные поезда зимой

Лекция машиниста депо Вологда тов. В. И. БОЛОНИНА

В красном уголке депо вожак колонны тяжеловесников машинист-кривосовец тов. В. И. Болонин прочел лекцию на тему «Как водить тяжеловесные поезда зимой». Лекция вызвала большой интерес. Машинисты просили руководство депо чаще практиковать чтение лекций опытными машинистами.

Ниже мы печатаем запись лекции тов. Болонина.

★

С апреля 1940 года я на своем паровозе «СО» № 18-1814 провел 90 тяжеловесных поездов и перевез 30 тысяч тонн груза сверх нормы. По самым скромным подсчетам этим сэкономлено 15 выдач паровозов.

Вожжение тяжеловесных поездов имеет огромное значение в деле выполнения приказа № 261/П и способствует улучшению работы нашей дороги. Поэтому оно должно быть тщательно поддержано машинистами Вологодского депо.

Но водить тяжеловесные поезда нужно не от случая к случаю, а систематически. В этом должны оказать нам помощь товарищи движеньцы, своевременно формируя тяжеловесные составы.

Прошло то время, когда на транспорте делались скидки на плохую работу в зимний период. Точно также и вожжение тяжеловесных составов не должно прекращаться в морозы. Зима требует от машинистов большой напряженности, нужен особый уход за локомотивом.

Ухаживать за паровозом по-лунински

Передовые машинисты нашей страны тт. Папавин и Лушин личным примером доказали, что паровоз может работать долгое время без порчи, если за ним любовно ухаживать.

В самом деле, что может получиться, если не следить за работой пресмасленки? Если не прогревать ее, то маслопроводы замерзнут, и доступ масла в цилиндры прекратится, неизбежен задир золотников и поршней. С такими дефектами паровоза тяжеловесный состав не вытянуть. Но и сильно прогревать пресмасленку также нельзя, так как при перегреве она не будет подавать масло.

Великий ремонт на паровозе можно предупредить. Своевременно заменять износившиеся детали может и должен каждый машинист, как это делает т. Лушин. Что стоит, например, сменить износившуюся тормозную колодку? А не замени ее вовремя, могут быть неприятности при следовании с тяжеловесным составом.

Паровозники должны использовать каждую остановку для осмотра локомотива и устранять малейшие недостатки.

Для примера приведу такой случай. Заливая смазкой паровозные буксы в Вологде, я убедился, что смазки хватает до Вожеги. Однажды, следуя в Вожегу, наш поезд остановили в Сухоне. Эту стоянку мы использовали для осмотра паровоза. Бочегар т. Задумкина, зная, что буксы залиты смазкой в Вологде, ее осмотрела их. Бочка я напомнил ей об этом, оказалось, что в одной из букс вылетела трубочка, и вся смазка вытекла. Не посмотрел — подождал, был бы расплавлен.

Теперь моя бригада на каждой остановке производит тщательный осмотр паровоза.

Чтобы водить тяжеловесные поезда, нужно иметь на паровозе хорошее паробразование. Поэтому бригады должны уделять особенно большое внимание уходу за котлом. Налет сажи в огневой коробке в 1—1,5 см, накипь на стенках котла вызывают пережог топлива около 7 процентов и значительно ухудшают паробразование.

На участке Вологда—Вожега мы делаем продувку котла 5—6 раз с интервалами. Открываем кран на 5—6 секунд и на полминуты продувку прекращаем. За это время подойдут новые частицы загрязненной воды, которые при следующем открытии крана выдуваются наружу. При продувке выдувается 4—5 сантиметров воды по водомерному стоялку.

Этот испытанный папавинский метод вполне оправдывает себя. Наш паровоз после двенадцатитысячного пробега встал на промывку, и котел оказался чистый, как шпеклированный.

Учиться искусству отопления паровоза

Не так давно т. Валиев, неплохой машинист нашего депо, остановился на подъеме, и тяжеловесный состав выводит чистыми. Как руководитель колонны тяжеловесников, я разобрал этот случай. Оказалось, что т. Валиев поступил неправильно. Перед самым подъемом он заправил топку углем марки «ПС». Этот уголь, как известно, трудно разгорается. Поэтому, пока уголь разгорался, достаточного паробразования не было, и произошла вынужденная остановка.

Чтобы избежать подобного случая, мы поступаем очень просто. На легком профиле заправляем топку и, когда состав входит на подъем, в топке бывает хороший огонь.

Готовиться к отоплению паровоза нужно с момента набора угля на складе. Не все угли одинакового качества, но топку можно одинаково успешно рсми. Набирая топливо на складе, мы всегда требуем, чтобы уголь был правильно смешан.

Но и при правильной смеси углей можно оказаться в неприятном положении, если весь рейс не наблюдать за отоплением. Мы забрасываем уголь в топку небольшими дозами, но часто. При забрасывании угля лопату в топку нужно обязательно разворачивать. Уголь разбрасывается тонким, ровным слоем, захватывая большую площадь колосниковой решетки (ручной столяр).

При забрасывании топлива нужно избегать притока холодного воздуха в топку. Это достигается прихлопыванием дверки.

Таким способом пользуются все машинисты.

Очень важно смачивать уголь. Смоченный уголь не дунется в трубу. Влажность угля должна быть такой, чтобы, взятый в горсть, он не рассыпался.

Ездить только на большом клапане

До сих пор еще многие машинисты ездят по перегонам на малом клапане. Это нужно забыть. Усвоив метод работы Петра Кривоноса, я езжу только на большом клапане, с открытым и закрытым репультором. Доступ пара в цилиндры я регулирую реверсом, от чего пар не мнется и хорошо передается. Малый клапан нужен только на станции при маневрах.

Следуя с тяжеловесным составом, я всегда использую живую силу поезда. Перед подъемом набираю наибольшую скорость и тем самым преодолеваю часть подъема за счет живой силы.

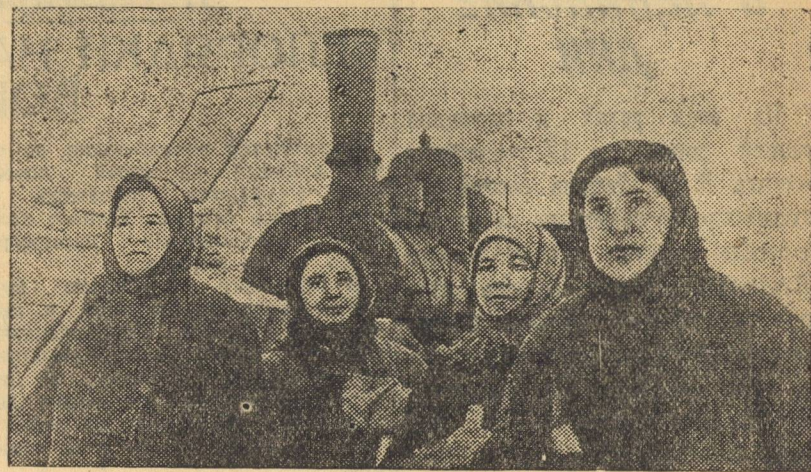
На перегоне Мясикивка—Грязовец есть подъем. Перед ним я развиваю скорость 60 километров. Из многочисленных наблюдений пришел к заключению, что конечная скорость на подъеме 15 километров. Я сделал подсчет, и выходит, что на этом подъеме я вывожу 970 тонн груза за счет живой силы состава. Чем тяжелее состав, тем больше сила инерции, а следовательно и живая сила поезда. Это известно из законов физики. Каждый машинист может произвести эти расчеты, пользуясь формулой, которую можно взять в любом учебнике по тяговым расчетам.

Не менее важным условием при вожжении тяжеловесных поездов является работа песочного аппарата.

Наш паровоз не боксует потому, что мы предупреждаем боксование. Есть машинисты, которые неправильно действуют в тот момент, когда паровоз боксует. Они перекрывают репультор, прекращая доступ пара в цилиндры. Нужно реверсом уменьшить посылку пара, но лучше совершенно не допускать боксования паровоза. А этого можно добиться, если хорошо ухаживать за песочницей.

На паровозах «СО» в песочнице есть два канала. Один для продувки и второй для передувания песка из трубины в трубу. Диаметр отверстия второго канала меньше и поэтому часто засоряется. Некоторые машинисты проверяют работу песочницы на слух. Дует — значит исправна, а на деле канал, по которому подается песок, засорен.

Чтобы водить тяжеловесные поезда, паровозники должны в совершенстве овладеть техникой паровоза, выполнять приказы и инструкции НКПС, уметь управлять паровозом в пути. Для этого надо содержать локомотив в исправном состоянии, ездить на большом клапане, при большой форсировке котла и умело использовать живую силу поезда.



Бригада рабочих кирпичного завода № 1 в составе (слева направо) — тт. Е. П. Парамоновой, Е. Я. Матросовой, З. И. Малковой и Г. Ф. Вагановой — четвертый сезон работает на снегоборьбе на 13-й (Вологодской) дистанции пути, нормы выполняет до 160 процентов. Фото П. СОТНИКОВА.

Погрузки и перевозки леса ТРУСЛИВАЯ ПОЗИЦИЯ

За 10 дней января Шарьинское отделение недотрузило 224 вагона леса и 143 крепежа. В этом виноваты главным образом руководители отделения и особенно помощник начальника по грузовой работе т. Колобов.

На отделении остается такая же трусливая позиция по отношению к неоправданной клиентуре. Клиентура самовольно переносит центр тяжести выполнения плана погрузки на конец месяца, а руководители отделения ничего не предпринимают. В результате в первые дни каждого месяца либо совсем не грузят, либо грузят небольшое количество вагонов.

Так, станция Нея (нач. станции т. Ступаков) в первой декаде недотрузила 62 вагона, Брантовка (нач. станции т. Немелов) недотрузила 103 вагона.

Большое недовыполнение плана допустили начальники станций Нельша — т. Лебедев, Мантурово — т. Кузьмин, Шекшеда — т. Мелузов и другие.

А. т. Колобов вместо того, чтобы пресечь эту преступную практику, сам ее поощряет. Он в выходные дни дает заниженные задания. 5 января т. Колобов запланировал погрузить половину суточного плана, установленного управлением, а 12 января — 75 процентов.

Эти действия Колобов пытается объяснить тем, что клиентура — Октябрьский мехлесопункт, Нейский леспромхоз и другие — не требует вагонов в выходные дни, мол клиентура не имеет рабочей силы в выходные дни.

Таким образом Колобов вполне солидарен с нерадивыми клиентами, которые не выполняют государственного плана погрузки.

Методы передовых людей и, в частности, скоростная погрузка не внедряются.

Было сделано несколько попыток применить методы Бакарицы, но их оплошили. В первых числах января в Брантовку для организации скоростной погрузки был командирован инженер по маршрутизации т. Гроздинский. Он свою деятельность ограничил упрощением. Когда ночью подали порожняк, то на работу вышли только лишь отдельные грузчики.

Начальник Октябрьского мехлесопункта т. Ровнов, парторг т. Тараканов, зав. погрузкой т. Каравайчиков безмятежно спали. Гроздинский превратился в мятеж. Он пошел будить беспечных руководителей.

На отделении есть немало передовых станций, которые перевыполняют план погрузки. Разъезд Крутенский (начальник т. Шумихин) в первой декаде уже перевыполнил январский план погрузки. Начальник станции Гостовская т. Юдинцев так поставил дело, что в течение 10 дней почти вдвое перевыполнил план.

Секрет этих успехов весьма прост. Руководители станции требовали от клиентуры хорошей подготовки к погрузке, лично сами следили, как подготавливается материал.

ШАРЬЯ. (Наши корр.).

Большие простои цистерн

Сотни цистерн на Шарьинском отделении по вине отдельных разгильдяев обречены на длительный простой.

В Шарье за первую декаду января 37 цистерн, следовавших с транзитными поездами, простояли 1001 час. Каждая из 15 цистерн, прибывших в Шарью под слив, простояла по 58 часов, при норме 10 часов. Цистерна № 210723 простояла больше 7 суток.

Директор Шарьинской нефтебазы т. Дудырин не организовал быстрого слива. Некоторые цистерны стоят под сливом по 23 часа, вместо 2 часов.

Руководители смирились с этим. Виновики задерживают цистерны, оставляя ненаказанными.

Не лучше и у железнодорож-

ников. На складе топлива (начальник тов. Чечуров) цистерны стоят под сливом по 18 часов, а потом в ожидании отправления по 67 часов. Начальник станции обязан лично наблюдать за сливом и продвижением цистерн, но т. Демин (Шарья) этого не делает.

В Шабалино (начальник тов. Пленкин) прибыло 7 цистерн. Они стояли под сливом 10,1 часа. В первой декаде на станции 12 цистерн простояли 730,8 часа.

В Шарье и Шабалино есть партийные организации, но они не организовали действенного контроля за продвижением цистерн.

А. КАЛИНИЧЕВ, Н. ЗУБАРЕВ.

В ЛЕНИНСКИЕ ДНИ

На всех узлах и станциях нашей дороги в 17 годовщину смерти В. И. Ленина состоялись торжественно-траурные заседания и беседы о жизни и деятельности Владимира Ильича. В ряде клубов и красных уголков демонстрировались историко-революционные фильмы. На беседах и заседаниях присутствовали тысячи железнодорожников и членов их семей.

В Вологодском клубе имени Х-летия Октябрьской революции на торжественно-траурном заседании, посвященном памяти В. И. Ленина, присутствовало 1600 человек. После доклада состоялся концерт художественной самодеятельности клуба и музыкального училища. Вечер закончился демонстрацией кинофильма «Человек с ружьем».

Работниками библиотеки в клубе была организована выставка произведений Ленина и литературы о Ленине.

На Вологодском ремонтном заводе во всех цехах проведены беседы, посвященные 17 годовщине со дня смерти В. И. Ленина.

В клубе завода состоялось торжественно-траурное заседание и демонстрировался кинофильм «Будем как Ленин».

В Бую около 700 железнодорожников узла присутствовало в клубе на торжественно-траурном заседании, посвященном памяти В. И. Ленина. С докладом—17 лет без Ленина, под руководством товарища Сталина по ленинскому пути—выступил зав. отделом пропаганды и агитации райкома ВКП(б) тов. Смокалов. После доклада состоялся массовый просмотр кинофильма «Великий трагик».

14 агитаторов станции, начиная с 15 января, проводили в сменах ежедневные беседы о жизни и деятельности В. И. Ленина.

На станции Чагода 30 железнодорожников собрались на торжественно-траурное заседание, посвященное памяти Владимира Ильича Ленина.

После доклада — 17 лет без Ленина, под руководством товарища Сталина по ленинскому пути—состоялось несколько выступлений. Тов. К. Веселов поделился интересными воспоминаниями о своих встречах с В. И. Лениным.

НА СНЕГОБОРЬБУ

10 января в Шарье под руководством председателя женсовета тов. Гробовой 27 домохозяйек очищали пути от снега.

В Шарье организован крепкий актив домохозяек, который повседневно участвует в общественной работе. Особенно хорошо работают тт. Л. Смирнова, Е. Смирнова, В. Жуковская, П. Беляева и др. Взятые к XVIII Всесоюзной партийно-конференции обязательства все домохозяйки выполняют с честью.

Н. ЖУРАВЛЕВ,
председатель месткома.

Пассажирские перевозки НЕПОРЯДКИ НА ВОЛОГОДСКОМ ВОКЗАЛЕ

Вологодский вокзал—один из самых крупных на нашей дороге. Здесь с'езжаются пассажиры со всех концов страны. Однако культурное обслуживание пассажиров здесь не на высоте.

В 1939 году в вокзале было четыре радиопродуктора, а нынче нет ни одного. Из-за опозданий поездов пассажирам приходится иногда сидеть в вокзале по двое суток. Пассажиры не имеют возможности послушать по радио о жизни в нашей стране и за границей.

Правила санитарии выполняются плохо. На весь вокзал имеется только один умывальник для муж-

чин и женщин, у него создаются очереди. Уборная около вокзала находится в антисанитарном состоянии.

Среди работников вокзального хозяйства политико-массовая работа не развернута. Начальник вокзала т. Губин со своими подчиненными бывает груб. Сознательная трудовая дисциплина среди работников вокзала слаба. Бывший дежурный по вокзалу т. Баулин, снятый в перронные контролеры, нередко устраивает пьянки. Партийная и профсоюзная организации станции мало интересуются порядками в своем вокзале.

В. ЖУРАВЛЕВ.

Всю ночь ехали без света

Пассажирский поезд № 71 Архангельск — Москва обслуживала 1 января бригада проводников тов. Комиссарова.

От самого Архангельска по всему составу не было света, и всю ночь ехали в темноте.

Проводники не раз обращались к своему бригадиру, чтобы обеспечить пассажиров светом, но его это нисколько не тревожило. Он оказался пьяным, сидел не в своем вагоне, и на требования проводников заявил, что динамо-машина не работает, свечей мало дают, и света не будет...

Когда проехали Емцу, проводники снова хотели обратиться к своему бригадиру. Но Комиссаров,

вместе со своим напарником Катаевым, спокойно спал в чужом вагоне.

Когда об этом возмутительном факте было сообщено на планерке, то начальник резерва тов. Виноградов потребовал от проводников письменного донесения. Такое «донесение» было написано после первой же планерки. Однако до сих пор никаких мер в отношении Комиссарова не принято, факт пьянки и разгильдяйства сошел бригадиру безнаказанно.

А. ТРЕСКИН,
проводник Вологодского резерва.

Нет заботы о пассажирах

На нашей дороге многие командиры станций и раз'ездов хорошо организуют культурное обслуживание пассажиров зимой. С осени они привели в порядок станционные здания, залы ожидания, комнаты матери и ребенка.

Но на дороге имеются и такие руководители, которые не проявляют заботы о пассажирах. Начальники некоторых станций не считают своим долгом даже отапливать залы ожидания, где находятся пассажиры.

Рабкор тов. Шубейкин со станции Уткино пишет: «Пассажирское здание на станции Уткино не отапливается. Пассажиры с детьми вынуждены сидеть в ожидании поезда в холодном помещении. Начальник станции тов. Соболев остается равнодушным и мер не принимает».

Не отапливается помещение для пассажиров и на раз'езде Догадцево. Об этом пишет тов. Семенов.

Многие пассажиры рабочего поезда садятся и сходят на переезде около Вологодского ремонтного завода. Однако условий для пассажиров здесь не создано.

Проводники рабочего поезда плохо следят за тем, чтобы все двери тамбурных площадок непо-

садочной стороны во время останковки поезда были закрыты, и пассажиры не гарантированы от несчастных случаев.

Для пассажиров рабочего поезда необходимо построить на переезде специальную платформу.

К. МАКСИМОВ,

ОБЗОР ИНОСТРАННЫХ ТЕЛЕГРАММ

АНГЛО-ГЕРМАНСКАЯ ВОЙНА ◆ НА ФРОНТАХ В АЛБАНИИ ◆ ВОЙНА В АФРИКЕ ◆ ВЫСТУПЛЕНИЕ МАЦУОКА ◆ ОБОСТРЕНИЕ ВНУТРИПОЛИТИЧЕСКОГО ПОЛОЖЕНИЯ В РУМЫНИИ ◆ ПРАВИТЕЛЬСТВО США ОТМЕНИЛО «МОРАЛЬНОЕ ЭМБАРГО» В ОТНОШЕНИИ СССР

В последние дни германская авиация продолжала свои налеты на некоторые английские города, в том числе на Лондон.

Английская авиация с 18 по 22 января налеты на Германию не производила. В ночь на 23 января бомбы были сброшены на объекты в Западной Германии и на аэродромы во Франции.

На фронтах в Албании итальянские войска предпринимали частые контратаки, стремясь перейти в контрнаступление. Однако, как сообщает иностранная печать, эти попытки не имеют успеха.

В Албанию непрерывно прибывают итальянские подкрепления. Только за последнюю неделю, по сообщению агентства Ассошиэтед Пресс, прибыло 18 свежих дивизий.

21 января англичане начали штурм Тобрука—итальянской военно-морской и воздушной базы на ливийском побережье Средиземного моря. На другой день командование английских сил на Ближнем Востоке сообщило, что Тобрук пал. За-

хвачено 20 тысяч пленных и большое количество военных материалов.

На происходящей сейчас 76-й сессии японского парламента с речью, посвященной внешней политике Японии, выступил министр иностранных дел Мацуока. Он заявил, что было бы нежелательным, чтобы существующие дипломатические отношения между Японией и СССР оставались такими, какими они являются в настоящее время. Сейчас прилагаются все усилия к тому, чтобы устранить взаимные разногласия и, если будет возможность, осуществить фундаментальные и далеко идущие изменения в дипломатических отношениях.

Югославская печать сообщает о резком обострении внутриполитического положения в Румынии. 20 января в Бухаресте и других городах страны состоялись крупные демонстрации железнодорожников. Демонстранты требовали отставки премьер-министра Румынии генерала Антонеску и создания чисто легионерского правительства.

БОЛЬШЕ ВНИМАНИЯ ЛЫЖНОМУ СПОРТУ

С начала проведения лыжного кросса профсоюзов по нашей дороге на 23 января приняло участие в кроссе только 1013 человек, из них сдали нормы ГТО по лыжам—536 человек.

22 января в Вологде участвовало в кроссе 96 железнодорожников, а сдали нормы только 63 человека. В Бую участвовало в кроссе и сдали нормы всего 10 человек. В Шарье—140 человек, сдали нормы—60 чел. Совсем не проводилось кросса в этот день в Вожеге и Череповце.

На Вологодском узле, где созданы все условия, в ряде организаций кросс проходит исключительно плохо. Например, в паровозном депо (пред. месткома т. Прохорин) на 20 января в кроссе участвовало только 7 человек, а норм пока не сдал никто. Из многочисленного коллектива управления дороги на 20 января в кроссе приняли участие лишь 5 человек, а сдали нормы 3 человека. Только один человек из 4 участвовавших сдал нормы из коллектива работников станции Вологда-I и т. д.

Из такого большого коллектива, как вагонный участок, с начала кросса несколько человек посетили лыжную базу, а в сдаче норм не участвовал никто. От кондукторского резерва в сдаче норм тоже участия никто не принимал. Такое же положение по коллективу райтранспортиста.

Подобное положение с массовым лыжным спортом на нашей дороге дальше не может быть терпимо. Пора решительно покончить с самотеком в этом деле.

ГОТОВИМСЯ К КРОССУ

Комсомольская организация паровозного депо Буй действительно готовится к комсомольскому кроссу имени XXIII годовщины РККА. В кроссе будет участвовать 60 человек. Все комсомольцы разбиты на пятерки, выделены командиры пятерок.

Командиры проходят учебу при «Локомотиве», консультируются, как лучше подготовиться к кроссу. Занятия проводит член «Локомотива» тов. Слетин.

Среди железнодорожников Северной есть много товарищей, в совершенстве владеющих лыжным спортом, есть отдельные коллективы, которые тоже неплохо владеют лыжами. Но мы должны и имеем все возможности в десятки раз умножить эту цифру. Для этого прежде всего нужна разветвленная агитационно-массовая работа на местах, нужна действенная личная инициатива самих руководителей. В первую очередь комсомольских организаций—секретарей и помполитов по комсомолу. Примеру помполита по комсомолу Буйского отделения тов. Румянцевой, сдавшей нормы по лыжам и организовавшей сдачу норм 11 секретарей низовых комсомольских организаций, должны последовать все комсомольские работники дороги. Энергичнее должны взяться за руководство и организацию лыжного спорта на местах активисты «Локомотива», инструктора-общественники.

Только нерадивым, беззаботным отношением самих комсомольских руководителей можно объяснить, что так исключительно плохо обстоит дело с лыжным спортом во многих коллективах Вологодского узла и на ряде других крупных узлов дороги. В корне должны пересмотреть свое отношение к лыжному спорту и партийные организации, которые также полностью отвечают за массовую подготовку лыжников, как одно из важнейших мероприятий по дальнейшему укреплению оборонной мощи нашей родины.

С ПАНКРАТОВ.

Командиры, в свою очередь, проводят лыжные тренировки со своими подчиненными.

По инициативе секретаря комсомольской организации тов. Пуховой недавно был организован тренировочный лыжный пробег по маршруту Буй—Руща, Данилов—Руща, на 46 километров. Проведено предварительное совещание с секретарями комсомольской организации и командирами пятерок о целях и значении этого пробега. Первой записалась участвовать в пробеге сама т. Пухова, за ней секретари пеховых организаций тт. Хорзин, Русаков, Бойцов и другие. Всего записалось 30 человек.

При проведении пробега в плам было включено—проверить, как работники шелевых станций и раз'ездов реализуют приказ № 261/Ц тов. Л. М. Кагановича, и оказать помощь низовым коллективам в деле развертывания социалистического соревнования и честь XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б).

В. РУМЯНЦЕВ.

Кинофестиваль

В Вологодском клубе железнодорожников 26 января демонстрируется кинофильм — «Шахтеры», 28 идет «Высокая награда», 29 — «Освобождение», 30 — «Друзья» и 31 января — «Чайковский».

Начало сеансов в 8 часов вечера.

Ответственный редактор
Н. И. ВЕСЕЛОВ.

АДРЕС РЕДАКЦИИ: Вологда, пл. Шиндта, 6. Телефоны (коммут. вокзал): отв. редактора—2-10, 69 (коммут. упр. дор. 1 зв.), зам. отв. редактора—2-11, отв. секретаря — 2-77, производственного, партийного и массового отделов—2-12, нач. издательства—3-37, типография—2-65. Адрес издательства: Набережная Свободы, 62.