

НАШ ПАРОВОЗ, ВПЕРЕД ЛЕПТИ!..

МОЛОДЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ, РАВНЯЙТЕСЬ ПО ЕЛИСЕЕВЦАМ!

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

СМЕНА

Орган Ленинградского Областного и Городского Комитетов ВЛКСМ

№ 51 (5079) | Среда, 27 мая 1942 г. | XXXIII ГОД ИЗДАНИЯ | ЦЕНА 15 коп.

Машинистам комсомольского паровоза № 4375 Ленинград-Финляндского депо Октябрьской дороги ТТ. ЕЛИСЕЕВУ, ЕЛЕДИНУ и САМОЙЛОВУ, политруку тов. КОНДРАТЬЕВУ

Центральный Комитет ВЛКСМ поздравляет вас — инициаторов вождения скоростных тяжеловесных поездов — с достигнутыми результатами и призывает закрепить, умножить успехи работы, добиваясь первенства в развернувшемся Всесоюзном соревновании железнодорожников. Несмотря на то, что вы водите поезд на дровах отопления и в четыре раза сократили число паровозов на участке дороги, ваша бригада значительно увеличила подвоз драгоценного топлива для героического Ленинграда.

Выполняя боевой приказ товарища Сталина, как подобает славным сынам Ленино-Сталинского комсомола, вы своими делами помогаете Красной Армии громить и гнать фашистских мерзавцев.

Центральный Комитет комсомола уверен, что вы и впредь будете в первых рядах борцов за четкую и бесперебойную работу железнодорожного транспорта во славу нашей Родины, во имя победы!

Секретарь Центрального Комитета ВЛКСМ Н. МИХАЙЛОВ

Дело чести молодых железнодорожников

ДОРОГА жизни! Так прозвали легендарную ледовую трассу, которая в суровые зимние месяцы связывала город Ленина со всей страной. По этой дороге сотни машин и днем и ночью доставляли с одного берега на другой продовольствие, оружие, боеприпасы и прочие драгоценные грузы для осажденного города.

Но ледовая дорога была лишь одним звеном в общей системе снабжения нашего города. Наряду с отважными шоферами, работавшими на льду Ладожского озера, так же самоотверженно трудились и ленинградские железнодорожники. Вдохновленные одним желанием — помочь родному городу, помочь фронту — они, соревнуясь друг с другом, приводили в Ленинград скоростными методами тяжеловесные товарные поезда.

В эти дни ленинградцы узнали имена Ковалева, Иванова, Филимонова, Соловьева и других передовых машинистов Октябрьской дороги. В эти дни прославился и молодой машинист Елисеев, который первый на дороге в рекордно-короткий срок привел в Ленинград тяжеловесный состав с топливом.

В сегодняшнем номере «Смены» рассказывается о боевых делах бригады комсомольско-молодежного паровоза № 4375. Машинист этого паровоза Елисеев и его напарники Еледин и Самойлов стали инициаторами создания топливной колонны имени Военного Совета Ленинградского фронта. Подлинный трудовой героизм проявили молодые водители тяжеловесных поездов, славные представители ленинградского комсомола. В труднейших условиях, работа по-стахановски, по-кривоносковски, по-лунински, они доставили в Ленинград сотни тонн торфа, дров, угля. Елисеевцы многое сделали для обеспечения топливом наших электростанций, заводов, фабрик. Самоотверженный труд молодых машинистов нашел высокую оценку в опубликованном сегодня приветствии ЦК комсомола.

По примеру елисеевцев на дороге создаются сейчас новые комсомольско-молодежные паровозы, смены, посты, бригады. Уже работает на Н-ском участке дороги второй комсомольско-молодежный паровоз. Водители этого паровоза — машинисты комсомольцы Кириллов, Лукьянов и Буянов в первой декаде мая в соревновании с другими паровозами топливной колонны вышли на первое место по доставке скоростных и тяжеловесных поездов.

На днях железнодорожники Московского узла Ленинской дороги — той самой, где 23 года назад состоялся первый коммунистический субботник, — обратились ко всем работникам железнодорожного транспорта с призывом: развернуть Всесоюзное социалистическое соревнование.

Горячо откликнулись на этот боевой призыв стахановцы транспорта. Нарастает новая волна трудового подъема на железных дорогах. Советские железнодорожники знают, что четкая, слаженная работа транспорта поможет успешнее выполнить приказ товарища Сталина — сделать 1942 год годом окончательного разгрома немецко-фашистских захватчиков.

Новые серьезные требования предъявляются в связи с этим к ленинградским железнодорожникам. Не останавливаясь на достигнутых результатах, работать еще напряженнее, добиваясь новых рекордов в скоростном вождении тяжеловесных поездов — дело чести каждого работника транспорта. Молодые машинисты должны следовать примеру елисеевцев, которые на деле доказали, что один паровоз может заменить четыре. Надо неустанно овладевать кривоносковско-лунинскими методами работы, держать в образцовом порядке железнодорожное хозяйство, всемерно крепить дисциплину, обучать новичков. В этом — залог успеха соревнования.

Молодые железнодорожники! Включайтесь во Всесоюзное социалистическое соревнование! Помните — каждая лишняя тонна груза, доставленная в город Ленина, — это удар по врагу.

Широко известно на Октябрьской железной дороге имя комсомольца машиниста Елисеева. Это он со своей бригадой в суровые февральские дни доставил в город Ленина первый тяжеловесный состав с топливом в рекордно-короткий срок. Это он со своей бригадой завоевал первенство в предмайском соревновании.

Замечательной работе елисеевцев посвящены материалы, публикуемые на этой странице. Пример комсомольско-молодежной бригады Елисеева зовет всех молодых железнодорожников к еще более энергичной, подлинно фронтовой работе.

Равняйтесь по Елисееву, товарищи! Так же, как елисеевцы, помогайте городу и фронту, деритесь за первенство во Всесоюзном соревновании железнодорожников!

Работать, как требует товарищ Сталин

На комсомольско-молодежный паровоз Елисеева я пришел в начале апреля. О нем уже шла громкая слава, как об одном из лучших паровозов в депо. В соревновании с бригадой старшего машиниста Фильченка этот паровоз добился высоких показателей. Однако в первой декаде апреля бригады Фильченка обогнали елисеевцев.

Мы обсудили итоги работы, выяснили, что нам мешает. Оказалось, что из-за нераспорядительности диспетчеров нам приходилось подолгу простаивать.

Мы вызвали диспетчеров на соревнование, потребовали, чтобы они работали лучше. Стали регулярно выпускать «Боевые листки».

Ежедневно мы устраивали читки газет, беседы на политические темы. Говорили о героических делах наших бойцов на фронте и трудовых подвигах советских патриотов в тылу. Члены бригады глубже осознали важность своей работы, политически ее осмыслили. После одной из таких бесед ко мне подошел помощник машиниста Борис Боровик.

— Хочу вступить в комсомол, — сказал он.

Цотом подал заявление о желании стать комсомольцем кочегар Василий Соболев. Оба эти товарища работают хорошо, заботливо ухаживают за паровозом. Мы приняли их в ряды комсомольской организации.

Первомайский приказ товарища Сталина вдохновляет нас на борьбу за новые, еще более высокие производственные показатели. Мы включились во Всесоюзное социалистическое соревнование железнодорожников, перешли на полный хозрасчет. Взяли новые, более жесткие обязательства по экономии топлива и смазочных материалов, обязались увеличить вес поездов и скорость.

Работать, как требует товарищ Сталин, — к этому направлены все стремления молодых паровозников.

Политрук Я. КОНДРАТЬЕВ

Мимо станции Н. уже мелькали последние вагоны бесконечно длинного состава, груженного торфом.

Вот проскочил и хвостовой. А диспетчер все еще стоял на платформе, глядя на красный быстро удаляющийся огонек. Потом с сомнением покачал головой и вошел к начальнику станции.

— Рискованное дело затеяли, — сказал он. — Один паровоз вместо четырех! Ну, выйдет — хорошо, а если сорвется? Скандал на всю дорогу!

— Вытянут, — уверенно ответил начальник. — Это же — елисеевцы!

Елисеевцы! Вот уже несколько месяцев их паровоз доставляет топливо Ленинграду. Сколько раз зимой, в крутые морозы, в заносы, под обстрелом врага елисеевцы водили свой поезд. И порой не верилось, что поезд сможет притти по графику. А он неизменно приходил минут за минуту...

И на этот раз, как всегда, комсомольско-молодежный паровоз старшего машиниста Елисеева мчался вперед и вперед по своему



Знатный машинист комсомолец В. ЕЛИСЕЕВ

Фото Н. Апаньева

ПО-ФРОНТОВОМУ

Несколько месяцев назад начальник депо вызвал меня и сказал: — Вы будете возить топливо для электростанций Ленинграда.

Мы, молодые паровозники, поняли, какая большая ответственность на нас возложена. Решили войти в число паровозных бригад топливной колонны имени Военного Совета Ленинградского фронта. Заключили договор на социалистическое соревнование с бригадами паровоза, где старшим машинистом тов. Фильченка. Там большинство машинистов и кочегаров имели солидный стаж.

Но мы решили не отставать. 28 февраля наша бригада впервые доставила в Ленинград тяжеловесный поезд с топливом в рекордно-короткий срок. На другой день мы получили приветствие от секретаря Обкома и Горкома ВЛКСМ тов. Иванова.

Весь март прошел в упорном соревновании с бригадами машиниста Фильченка. В первой декаде апреля они доставили 34 поезда. Мы оказались сзади: привезли всего 26 поездов.

Но мы не падали духом. На производственном совещании мы обсудили итоги нашей работы, выяснили, что нам мешает и предложили организовать перевозку топлива на Н-ском участке дороги с помощью одного паровоза вместо четырех. Диспетчеры и работники паровозной службы сперва запротестовали. «Не справитесь, — говорили они. — Сорвете график!»

В первый же день мы на своем паровозе перекрыли норму, установленную для четырех паровозов. За вторую декаду апреля наша бригада доставила 41 поезд, из них — 20 скоростных. Это оказалось в два раза больше, чем у бригады Фильченка. Определили мы ее и в третьей декаде апреля. В предмайском соревновании мы заняли первое место, завоевав переходящее красное знамя управления и политотдела дороги.

Вдохновленные историческим приказом товарища Сталина, мы дали слово закрепить и умножить наши успехи. Наша бригада объявлена фронтовой, и мы стараемся работать по-фронтовому.

В ответ на обращение железнодорожников Московского узла Ленинской железной дороги мы берем социалистическое обязательство — добиться еще более высоких результатов по всем показателям, доставить электростанциям нашего города столько топлива, сколько требуется, чтобы полностью обеспечить нужды фронта и тыла.

Старший машинист В. ЕЛИСЕЕВ



пути. Еще на прошлой станции они должны были остановиться, чтобы набрать воду. Но остановка — это лишняя потеря времени. Они, точно рассчитав скорость, решили доехать до конечного пункта без дополнительного набора воды.

Елисеев, высунувшись из окна паровоза, зорко всматривался в уходящие вдаль полосы рельсов, вслушиваясь в ход машины, отдавая короткие приказания.

Из вагона пришли сменные машинисты Еледин и Самойлов. У них сейчас — свободное время. Но они не могут спокойно отдыхать, когда машина идет в такой ответственный рейс.

Самойлов подошел к Елисееву. — Не пришлось бы крепить в пути, стучит, — сказал он, кивая на машину.

— Давно вслушиваюсь, — ответил Елисеев, не отрываясь от окна. — Ничего, доделаю.

Еледин взглянул на кочегара, с трудом подтаскивавшего к тошке

тяжелую чурку. И забыв, что у него свободное время, вместе с Самойловым принялся помогать товарищам. Так бывало всегда: они работали, помогая друг другу, не считаясь со временем. Как и у бойцов фронта, их основным принципом в работе была взаимовыручка.

Однако произошло то, чего они больше всего опасались: путь оказался занятым другим составом, опять подвели диспетчеры.

Елисеев, на ходу соскочив с поезда, побежал к диспетчеру. А его напарники, воспользовавшись вынужденной остановкой, с инструментами в руках окружили паровоз. За несколько минут они внимательно протеркали, выслушали, осмотрели все части, разобрали крейпкопф, подложили прокладки, чтобы устранить едва уловимый характерный стук... Тем временем кочегары Жигалов и Соболев с тряпками в руках наводили чистоту: протирали котел и прбыры, прибрали в будке машиниста.

На учет — каждую минуту

Уже с дороги, за несколько станций, мы сообщаем на топливный склад: «Идем на погрузку, готовьтесь». Нам важно сберечь каждую минуту, свести простой к минимуму.

И вот прибываем на склад, где начальником тов. Курицын. Дрова не разделаны — лежат толстые чурки. Рабочих для погрузки в два-три раза меньше, чем требуется. Кран не работает...

Непредвиденные простои, задержки в пути — вот наша главная беда. Прибываешь на станцию — надо бы с ходу отправляться дальше, но часто из-за нераспорядительности начальника станции или диспетчера путь бывает занят, приходится ждать. Теперь мы заключили с диспетчерами договор на соревнование. Простои по их вине уменьшились, но все еще бывают. Долго приходится стоять нам под погрузкой и выгрузкой на конечных пунктах. В этом виноваты, в частности, комсомольцы торфоразработок и Н-ской электростанции, куда мы доставляем топливо: они не взяли под свой контроль погрузку и выгрузку, мало нам помогают.

Если все это устранить, наши паровозные бригады сумеют добиться еще более высоких показателей.

Машинисты В. ЕЛЕДИН, А. САМОЙЛОВ

БЕРЕЖЕМ ТОПЛИВО

Наша паровозная бригада сэкономила двадцать процентов топлива — вдвое больше, чем обязалась в своем социальном договоре.

Мы первыми в депо перешли на новый, дровавый вид топлива. На ходу пришлось решить немало сложных задач: как лучше топить, чтобы дать необходимое количество пара и в то же время добиться экономии. Сейчас у нас уже есть в этом отношении значительный опыт, которым я и хочу поделиться.

Прежде всего, возникает вопрос: когда и как загружать дрова в топку перед отправкой поезда? Надо учесть качество дров, их влажность, особенность паровоза. Если дрова с высокой влажностью, которые нам сейчас дают, закладывать в топку минут за 15—20 до отправки в путь, они не успеют хорошо разгореться. Поэтому я их загружаю минут за 40—45. Важно, чтобы дрова были распилены и расколоты по стандарту.

В пути на интенсивность топки влияет много причин: вес поезда, скорость, профиль пути, расход паровозом топлива и воды. Тут надо смотреть в оба: на подеме вовремя подложить дрова, а как выскочишь на подем, использовать силу инерции.

Бригады нашего паровоза большое внимание уделяют способам топки, обмениваются опытом. И мы из месяца в месяц экономим много топлива.

Помощник машиниста И. БЕЛЯЕВ

Когда путь освободился, несправность уже была устранена.

Подъезжая к конечному пункту, Елисеев взглянул на часы. Он не ошибся в своих расчетах: тяжеловесный поезд елисеевцы привели в несколько раз быстрее графика. Тем самым они доказали практическую возможность обслуживать участок дороги одним паровозом вместо четырех!

С тех пор прошло полтора месяца. Это были дни напряженного, упорнейшего труда. Надо было закрепить достигнутые результаты, доказать, что это — не случайный успех, превратить его в систему, передать свой опыт другим.

Елисеевцы достигли этого. Общественные патристические чувства, отвечая на приказ вождя новым трудовым подъемом, они работают все лучше и лучше. С них берут пример машинисты Солодовников, Фильченка, Зинин и другие. Они обязуются работать по-елисеевски. Елисеевцы — это в депо становится почетным званием.

С. АНДРОНОВ