

№ 2 (1318)
воскресенье
5 ЯНВАРЯ
1941 г.

СЕВЕРНЫЙ ПУТЬ

Выходит
по четвергам
и воскресеньям
Цена 10 коп.

ОРГАН УПРАВЛЕНИЯ И ПОЛИТОТДЕЛА СЕВЕРНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

НАСТУПАТЬ, А НЕ ОБОРОНЯТЬСЯ

Похолодание началось с северо-запада. В Емце несколько дней держались морозы на уровне 40 градусов. Затем в Няндоме, Вожеге, Вологде.

Морозы продержались три дня, но за это короткое время нормальное движение поездов на Няндомском, Бабаевском, Буйском и Вологодском отделениях было нарушено. Разгильдяи бросили несколько поездов, потушили несколько паровозов.

Грузовая работа в эти дни тоже пала. Достаточно сказать, что 4 января суточный план погрузки выполнен всего на 45 процентов, чтобы определить, какой серьезный ущерб в работе дороги был нанесен в эти дни.

Публикуемые сегодня материалы «Северного пути» с достаточной бдительностью говорят о том, что дело не столько в морозах, которые держались всего три дня, а дело в том, что отдельные командиры депо и отделений, а также начальники политотделов в Няндоме и Бое не организовали наступления, заняв оборонительные позиции.

Отдельные саботажники под видом чистки топок в Лепше дезориентируют движение на важнейшем участке Няндомы—Емца. Среди буйских и шарьинских машинистов и же инструкторов нашлись такие разгильдяи, которые находят возможным тушить паровозы, не забывая о последствиях этого.

В то же время машинисты т.т. Болонин, Фигурин, Сямин, Евгеньев, Куликов и другие в самые сильные морозы водят нормальные и тяжеловесные поезда с выполнением технической скорости.

Значит дело не в морозах. Дело в том, что отдельные саботажники трусы успели напакостить в эти холодные дни и, пользуясь тем, что остались безнаказанными, продолжают пакостить и сысцаться морозы. А морозы тем временем прошли. Установилась обычная зимняя температура.

Встает вопрос о том, что надо делать для ликвидации последствий растерянности. Нужно привести в действие все средства для поощрения борьбы с нарушителями трудовой и государственной дисциплины. Каждый случай нарушения Указа от 26 июня: бросания поездов, опоздания, произвольного простоя, невыполнения казды, нарушения Правил технической эксплуатации—нужно быстро расследовать, а виновников строго наказывать.

Партийные и непартийные бойцы—стахановцы, кривоносцы в дни делом доказали, что мороз не помеха. Передовые люди смело идут в наступление трудности зимы и побеждают, смело, мужественных бойцов показывают, по-большевистски доказывают о их трудовых подвигах. Многие беседы командиров или инструкторов с бригадами перед поездкой, заключение союзнических договоров на одну поездку, боевая наступательная работа на складах топлива, в вагонах, электростанциях, в угольных, общежитиях, в бараках—все должно подчиняться одной задаче—смело наступать на трудности.

Руководители партийных, комсомольских, профсоюзных организаций должны быть с теми людьми, которые водят поезда, обеспечивать погрузку леса, крепежа, дров, его засиживание в тиши кают. Командиры и политработники своим личным примером при организации поездов должны увещивать на трудовые подвиги своих работников. Коммунисты и комсомольцы—вперед наступления! Возглавляя социалистическое соревнование XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б)!

Социалистическое соревнование имени XVIII конференции ВКП(б)



Руководитель колонны машинистов-тяжеловесников Вологодского депо машинист-кривоносовец тов. В. И. Болонин.

Фото П. Сотникова.

КРИВОНОСОВСКИЙ РЕЙС ВАСИЛИЯ БОЛОНИНА

Мороз крепчал. Машинист Вологодского депо В. И. Болонин отправлялся в очередной рейс. Его помощник И. Г. Коновалов и кочегар М. Д. Григорьев тщательно готовили паровоз к предстоящей поездке. Василий Иванович сам проверял каждую деталь. Поезд из 533 тонны тяжелее нормального, в мороз вести труднее. От бригады требуется собранность и напряженность.

Это был один из многих рейсов кривоносцев в честь XVIII Всесоюзной партконференции.

Ночью 29 декабря тяжеловесный поезд отправился из Вологды. В составе 88 вагонов. Ночью мороз усилился. Но это не страшило кривоносцев бригаду. Поезд шел, набирал скорость, и первые перегоны Шапшиха—Стеблево—Мясниковка ехали с напором.

В Мясниковке поезд задержали из-за закрытого семафора. На восьмипроцентном уклоне тяжеловесный

поезд был неожиданно остановлен. Впереди удалялся поезд.

От Мясниковки поезд пошел с опозданием. В составе образовалось самоторможение. Кочегар и помощник немного приуныли, но Василий Иванович не терялся. Он принимал все меры к тому, чтобы не остановить поезда на перегоне, отдавая четкие команды бригаде.

Тов. Болонин обнаружил, что в составе происходит утечка воздуха и предупредил по селектору дежурного по станции Данилов, чтобы он организовал тщательный осмотр состава.

В Данилове обнаружили, что у третьего вагона с хвоста поезда был включен действующий авто тормоз с воздушораспределителем жесткого типа. Ненормальность была устранена, и от Данилова до Филино бригада провела поезд с напором.

Этим рейсом тов. Болонин доказал, что тяжеловесные поезда можно водить в любые морозы.

ПОЧИН КОМСОМОЛЬЦЕВ

На ремонтном заводе начинается широко развертываться борьба за строкчайшую экономию, против расточительности. Почин в этом деле принадлежит комсомольской организации, создавшей во всех цехах бригады по экономии.

На днях комсомольцы паровозного и тендерного цехов организовали субботник по сбору лома цветных металлов. За короткий

срок они собрали 180 килограммов меди и других цветных металлов. Особенно хорошо работали комсомольцы слесари т.т. Попова, Быков, Андрианов и конторщица т. Ионова.

В разборочном цехе завода комсомольцы разбирали старые детали, подготовленные для сдачи в утиль.

МОРОЗ НЕ ПОМЕХА

Николай Васильевич Сямин, машинист Буйского депо, собирався в поездку.

— Сегодня поведу тяжеловесный состав,—сказал он жене.

— Смотри, будь внимательнее,—предупредила его жена,—мороз сегодня сильный.

Николай Васильевич был уверен в себе и надеялся на помощника и кочегара, а главное—знал, что машина в исправности и не подведет.

До отправки поезда Николай Васильевич вместе с помощником тов. А. Г. Смирновым и кочегаром тов. И. Г. Глаголевым тщательно осмотрели машину. Из Буйа отправились ночью. Мороз колот лицо, но никто из бригады не обращал на это внимания.

— Веселей работай, никакой мороз не прошибет,—говорил по-смеиваясь помощник.

— Скутчать некогда,—отвечал кочегар,—состав как «деревня».

Состав весом 1900 тонн по норме 1700 тонн перегон за перегон шел в Данилов без опоздания. Мороз усиливался. Но, как ни крепко мороз жег лицо, он оказался бессильным сломить железную волю людей. Поезд шел уверенно вперед.

На перегоне Лунка—Данилов оказалась неисправной автоблокировка. Красный сигнал остановил состав на перегоне у 7-тысячного подема. Но и это не нарушило упорного стремления бригады. Песочница была исправной, пар в котле достаточно, и даже после остановки поезд преодолел без затруднений.

В Данилове на паровоз добавили угля и бригада повела состав до Всполья. Самый трудный перегон Пантелеево—Путятино. На этом перегоне 9-тысячный подъем.

— Не останавливаясь,—уверенно заявил Сямин,—цетом «едим» зимой проедем. Только Александр Григорьевич опонь в топке держит ровней.

Смирнов и Глаголев старательно заправили топку. Трудный перегон был пройден с шагом 6 минут. Во Всполье тяжеловесный поезд был приведен во время, техническая скорость его составила 34,5 км в час, при норме 32 км.

Рейс машиниста Сямина лишний раз подтверждает, что там, где люди наступают на зиму, они выходят победителями.

Н. ЧЕРНЫШЕВ.

БУИ, (наш спец. корр.).

В любую погоду точно по графику

Постепенно падая, ртутный столбик термометра остановился против цифры 41. Мороз сковывал движения, леденил дыхание. Трудность ведения поезда усугублялась еще густым от мороза туманом и колючим встречным ветром.

Изявка отрываясь от окна, Дмитрий Алексеевич Фигурин заглядывал в топку паровоза, отдавал короткие распоряжения помощнику и кочегару, открывал инжектор и вновь устремлял свой взгляд вперед. Вот и подъем преодолели, теперь состав по инерции катился по площадке. Хотя вес поезда был и тяжелее нормы на 100 тонн, но скорость его не сбавлялась. Полностью используя мощность локомотива, невзирая на мороз, Фигурин успешно вел тяжеловесный состав.

Скалино. Первая остановка от Данилова для набора воды. Помощник машиниста т. Федоров и кочегар т. Трофимов осмотрели

машину, а машинист тем временем подготовил топку паровоза.

Поезд снова в пути. Машинист мастерски вел состав, уверенно действовала его бригада.

Вологда. По всему участку Дмитрий Алексеевич сэкономил в пути 44 минуты, перевыполнив техническую скорость тяжеловесного поезда на 6,2 километра в час.

Кривоносский рейс машиниста Фигурина—яркое доказательство того, что и в большие морозы можно водить тяжеловесные поезда с повышенными скоростями.

Выдающийся рейс 2 января сделал также машинист паровоза СО № 18-1942 депо Няндомы тов. Куликов, его помощник т. Федоров и кочегар т. Забарский. По участку Няндомы—Вожега они провели поезд весом 1930 тонн, при норме 1200 тонн. Техническая скорость поезда выполнена.

К. НИКОЛАЕВ.

ВЫСОКИЕ ТЕМПЫ

Дежурная по станции Коноша т. Стуникова и в морозные дни работает с неослабеваемыми темпами. Особенно хорошо смена работала 31 декабря, когда мороз достигал 37 градусов. Составитель т. Нефедов, машинист т. Коновалов и спецник т. Зязин формировали поезда за 35 минут, при норме 1 час 05 минут.

Списчик вагонов т. Жоретаевский списывал составы за 8 минут раньше срока.

УСПЕШНАЯ РАБОТА

Несмотря на сильный мороз, смена старшего осмотрищика вагонов станции Данилов тов. Ветрова в ночь на 3 января добилась больших успехов в работе. За дежурство было обработано строго по технологическому процессу нужное количество по плану поездов.

Образцово работали в смене осмотрищики вагонов т.т. Подгогулин и Смирнов, которые осматривали поезда за 10—12 минут.

Выйдем победителями в соревновании с ярославцами!

Договор соревнования коллективов Северной и Ярославской дорог

Подготовка к XVIII конференции ВКП(б) на железнодорожном транспорте ознаменовывается образцовой работой в зимних условиях. Между коллективами дорог заключаются новые договоры на социалистическое соревнование.

На днях на секторном совещании передовые люди Северной дороги приняли договор и вызвали на социалистическое соревнование работников Ярославской дороги. Ярославцы вызов северян приняли.

СЕВЕРНАЯ

Мы, рабочие и служащие, командиры и политработники Северной дороги, готовясь достойно встретить XVIII конференцию ВКП(б), берем на себя обязательство—обеспечить образцовую, безаварийную работу Северной магистрали путем внедрения передовых стахановских методов работы и решительно перейти в наступление на преодоление зимних затруднений в 1940—41 г.

МЫ ОБЯЗУЕМСЯ:

1. На основе широкого развертывания соревнования с клиентурой, внедрения скоростной погрузки маршрутов и отдельных вагонов, перевыполнять государственный план погрузки на 5 проц., выгрузки на 10 проц.

План погрузки по решающим грузам выполнить: лес—на 102 проц.; крепеж—на 105 проц.; дрова Москве—на 105 проц.

Ежедневно грузить не менее 10 скоростных маршрутов.

2. Внедрить среди диспетчеров методы работы Загорко, а на станциях—составителей Краснова и Кожухаря, организовав эстафетные поезда и повседневно укрепляя трудовую дисциплину.

3. Регулировочное задание между дорогами выполнять на 105 проц.

4. Широко внедрить папавинский и лунинский методы, движение кольцевиков и тяжеловесников на дороге и, на этой основе, перевыполнить среднесуточный пробег паровоза, а полезную работу паровоза в движении довести не менее 10 часов в сутки.

Сократить процент больных паровозов в депо в ремонт против нормы не менее, чем на 1 проц. Полностью выполнить задание по подемному ремонту. Сократить расход топлива против нормы на 3 процента.

5. Выполнить план по капитальному ремонту вагонов на 110 проц., по среднему на 115 проц., а по годовому осмотру вагонов—на 115 процентов.

Улучшить качество безотцепочного ремонта вагонов, обеспечить снижение остатка неисправных вагонов на 30 процентов против нормы.

6. Обеспечить содержание пути, гарантирующее безопасность движения поездов, чтобы общая балльная система не превышала на дистанции 90 баллов, развернуть подготовку к среднему и капитальному ремонту пути.

7. Добиться 100-процентного проследования пассажирских и пригородных поездов по расписанию. Привести в культурное состояние подвижной состав и вокзалы, применения аладинские методы работы по культурному обслуживанию пассажиров.

8. Правильной организацией работы по снегоборьбе добиться бесперебойного движения поездов и обеспечить выход рабочих на борьбу со снежными заносами в необходимом количестве.

Вступая в социалистическое соревнование в честь XVIII партийной конференции, мы вызываем на социалистическое соревнование коллектив Ярославской железной дороги.

Коллектив Северной дороги уверен, что в соревновании в честь XVIII партконференции с Ярославской железной дорогой мы приложим все усилия для того, чтобы полностью обеспечить выполнение приказа № 261-Ц народного комиссара тов. Л. М. Кагановича.

ЯРОСЛАВСКАЯ

Коллектив Ярославской дороги принимает вызов коллектива Северной дороги на социалистическое соревнование в ознаменование XVIII Всесоюзной партийной конференции и берет на себя следующие обязательства:

1. Охватить социалистическим соревнованием каждого работника дороги и внедрить методы работы знавших людей железнодорожного транспорта—машинистов тт. Папавина, Лунина, диспетчера т. Загорко, составителей тт. Краснова, Кожухаря и др.

2. Государственный план погрузки и выгрузки выполнить на 105 процентов, при полном соблюдении порожней погрузки, обеспечив сдачу порожних вагонов в строгое со-

ответствии с регулировочным заданием НКПС.

3. К 5 января привести вагонный парк на дороге в соответствие с установленной нормой и обеспечить полностью графическую езду.

4. Ежедневно отправлять не менее 12 отправительских и ступенчатых маршрутов.

5. Увеличить пробег паровоза между обточками в среднем не менее 15 процентов: между средним ремонтом—товарных паровозов на 20 проц. и пассажирских на 25 проц., а между капитальным ремонтом на 100 проц. от существующей нормы.

6. Дать экономии топлива в январе и феврале на 5 процентов против плана и использовать отходов не менее 5 процентов.

7. Кольцевую работу паровозов довести до 100 процентов, простой паровозов на станциях и в оборотных депо держать в норме.

8. Снизить количество больных паровозов в депо в ремонт на 1,5 процента против нормы.

9. В январе и феврале по вагонной службе выполнить производственный план:

по среднему и капитальному ремонту грузовых вагонов на 110 процентов;

по годовому осмотру грузовых вагонов на 100 вагонов сверх плана; пассажирских на 105 проц.; остаток больных вагонов текущего ремонта снизить на 10 вагонов против нормы.

10. Содержать путевое хозяйство не выше среднего балла 70, снять все имеющиеся временные предупреждения по остродефектным рельсам и не допускать случаев задержки поездов из-за неисправности пути и снежных заносов.

11. Обеспечить выполнение плана перевозок пассажиров, организовав их культурное обслуживание на вокзалах и в пути следования.

12. Окончательно изжить на дороге аварии, крушения, брак в работе и перерывы в работе СЦБ и связи.

13. Для дальнейшего улучшения культурного обслуживания и усиления политического просвещения железнодорожников дороги и их семей установить 500 радиоточек, в первую очередь в путевых будках и квартирах работников линейных станций.



Стахановцы-грузчики погрузочно-разгрузочной конторы станции Няндомы тт. С. С. Спирин, К. А. Бутин, И. И. Труничев, Н. С. Кузнецов под руководством прораба Ванюкова А. В., награжденного значком «Ударнику сталинского призыва», систематически перевыполняют производственные измерители, борются за быстрейший оборот вагона. Фото П. Сотникова.

СОВЕЩАНИЕ ХОЗЯЙСТВЕННО-ПОЛИТИЧЕСКОГО АКТИВА ВОЛОГОДСКОГО УЗЛА

Вологодский узловой партийный комитет (секретарь т. Медведев) и Вологодский горком ВКП(б) провели 30 декабря совещание хозяйственно-политического актива. На совещании участвовали стахановцы узла, партийные и хозяйственные работники, представители партийных и советских организаций города и клиентуры.

Совещание, проведенное по приему Москвы, обсуждало задачи улучшения работы узла в 1941 году.

Принято обращение железнодорожников Вологодского узла к работникам Даниловского узла и всем работникам Северной дороги.

— Железнодорожники Северной дороги, — говорится в обращении, — проявили немало образцов подлинного героизма в преодолении трудностей в суровые морозы зимой 1940 года. Ряд лучших людей дороги и, в частности, Вологодского узла, получили награды от народного комиссара путей сообщения тов. Л. М. Кагановича.

На узле выросли машинисты—вожаки, инициаторы социалистического соревнования за скоростное продвижение тяжеловесных поездов и сквозную езду по Вологде. Среди работников вагонного депо Вологодского узла, получившие награды за оказание социалистической взаимопомощи, за ремонт вагонов без отцепки от поездов. Среди составителей началось социалистическое соревнование за скоростное формирование и расформирование поездов.

В декабре проведено 3 скоростных, 196 тяжеловесных и 78 сквозных поездов. Отремонтировано без отцепки от поездов 434 вагона, с отцепочным ремонтом. Вагонное депо добилося нулевого остатка по текущему ремонту.

Мы, стахановцы Вологодского узла, подводя итоги работы за 1940 год, признаем, что Вологодский узел все еще работает плохо. Боевой приказ № 261-Ц наркома тов. Л. М. Кагановича нами не выполнен. Основными причинами плохой работы являются: слабое выполнение Указов Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня 1940 г. и 10 июля 1940 г. и недостаточная слаженная работа между службами узла и с клиентурой.

Вступая в новый хозяйственный год, четвертый год третьей сталинской пятилетки, железнодорожники Вологодского узла не могут мириться с такими недостатками и ставят своей задачей полностью устранить эти недостатки и добиться в 1941 году лучшей работы всех служб.

Постановление ЦК ВКП(б) о созыве XVIII Всесоюзной партийной конференции вызвало во всей стране новый производственный подъем.

Горя желанием выполнить задание партии и правительства, работники Вологодского узла и города развертывают социалистическое соревнование к XVIII Всесоюзной

партийной конференции за образцовую работу в зимних условиях и готовят производственные подарки матери-родине.

Мы, работники и стахановцы Вологодского узла и руководители партийных организаций узла и города, обращаемся к коллективу работников Даниловского узла с предложением вступить в социалистическое соревнование за образцовую работу Северной дороги в зиму 1941 года, на достойную встречу XVIII партконференции.

По примеру работников Московского железнодорожного узла и Ленинграда, на основе социалистического соревнования между Северной и Ярославской дорогами, мы обязуемся обеспечить четкое продвижение поездов в зимних условиях, строгое соблюдение графика движения, не допуская случаев задержки поездов, образцово выполнять регулировочное задание НКПС по сдаче порожняка.

Полностью ликвидировать аварии и брак в работе, обеспечить безотказную работу паровозов, не допускать порч и заездов в депо на межпоездный ремонт, ускорить оборот паровозов и вагонов, повысить участковую и техническую скорость, добиться значительной экономии топлива, ликвидировать оспаривание пассажирских поездов и обеспечить культурное обслуживание пассажиров.

Внедрять культуру и плановость в работе, обеспечить соблюдение технологической дисциплины в ремонте подвижного состава, содержании пути, в организации движения поездов, добиваться укрепления хозрасчета и рентабельности каждой хозяйственной единицы.

Для того, чтобы успешно двинуться вперед, мы должны повседневно укреплять трудовую дисциплину, неуклонно выполнять Указы Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня и 10 июля 1940 года. Всерьез распространять опыт передовых стахановцев, воспитывать новых стахановцев-кривосовцов во всех отраслях железнодорожного хозяйства.

Выполнение этих обязательств во многом зависит от повседневной помощи местных территориальных партийных и советских организаций железнодорожному транспорту. Мы обязуемся всемерно укреплять связь железнодорожников с территориальными и советскими организациями и общими усилиями полностью выполнить взятые обязательства.

Имея боевой приказ № 261-Ц наркома тов. Л. М. Кагановича по улучшению работы Северной дороги, а также повседневную помощь со стороны НКПС, управления дороги и территориальных организаций, железнодорожники Вологодского и Даниловского узлов к концу открытия XVIII партконференции добьются побед в деле улучшения работы железнодорожного транспорта, укрепления хозяйственного и военного могущества нашей социалистической родины.

ПЕРВЕНСТВА НЕ СДАДИМ

Прошедший 1940 год явился для коллектива вагонников Буйского участка годом замечательных побед. Отставивший ранее участок превратился в передовое предприятие на дороге. Вот уже несколько месяцев подряд коллектив участка держит дорожное переходящее красное знамя.

В новом, 1941 году мы пришли к перевыполнению всех государственных заданий. Задание по годовому осмотру вагонов нами выполнено на 127 процентов, сверх плана произведена ревизия автотормозов у 907 вагонов. Больше чем в 5 раз перевыполнено задание по ремонту крыш и кузовов вагонов и ремонту бортов.

Наш участок образцово подготовился к зиме. План переэластичности смазки перевыполнен на 585 вагонов и по разгонке стоек—на 278 вагонов. За неполный год, с января по ноябрь, на участке было 257 нулевых суток.

Участок стал рентабельным предприятием. За этот же период

мы имеем 86.934 рубля экономии государственных средств.

Хорошая и своевременная подготовка обеспечивает нам четкую работу в начавшуюся суровую зиму. За последние три месяца на участке не было случая горения буга.

Все это говорит о замечательной работе передовых стахановцев, благодаря честному труду которых участок стал передовым. Сейчас в нашем коллективе 183 стахановца и 97 ударников. Передовой является смена старшего осмотрщика вагонов т. Зверева, которая является инициатором безотцепочного ремонта вагонов. Только за 29 дней декабря эта смена отремонтировала без отцепки от поездов 128 вагонов, в том числе у 25 вагонов сменены колесные пары. Всего в прошедшем году буйскими вагонниками отремонтировано без отцепки от поездов 4345 вагонов, у которых была произведена смена колесных пар, буга, чиряжи бугсовых лап и т. д.

Лучше всех в смене Зверева работают осматривщики вагонов тт. Румянцев, Калинин и Корешков, слесари тт. Побылов, Соколов и Дрыгин. Бригада автоматчиков т. Голубева систематически отправляет поезда с нулевыми утечками воздуха из поездных автотормозных магистралей.

Поездный вагонный мастер тов. Я. И. Рейжевский является инициатором внедрения лунинских методов работы. Его почину следуют поездные вагонные мастера тт. Мальшев, Сизов, Егоров, Польщиков и Беляев.

Наступил новый год—четвертый год третьей сталинской пятилетки. Коллектив буйских вагонников не успокоится на достигнутом, а будет множить успехи, чтобы весь 1941 год работать отлично. XVIII партийной конференции мы организуем достойную встречу.

М. ЖЕЛТУХИН,
нач. Буйского вагонного участка.

СМЕЛО И РЕШИТЕЛЬНО НАСТУПАТЬ НА ЗИМНИЕ ТРУДНОСТИ

ВЕРНУТЬ БЫЛУЮ СЛАВУ БУЙСКОМУ ДЕПО

Александр Иванович Данилов — зачинатель применения стахановско-кривоносских методов на нашей дороге. Работая машинистом в депо Буй, он первым на дороге применил методы Кривоноса. Партия и правительство высоко оценили его труд, наградив орденом Ленина и медалью «За трудовое отличие». Трудящиеся Буйского избирательного округа избрали его депутатом Верховного Совета СССР. В течение года А. И. Данилов учился в Москве. Недавно он снова возвратился на дорогу и работает начальником Буйского паровозного отделения.

Сейчас, в связи с зимними трудностями, тов. Данилов призывает буйских паровозников смелее наступать на зиму, вернуть былую славу депо Буй.

Буйское паровозное депо является родиной стахановско-кривоносского движения на Северной дороге. Вслед за замечательным починком Петра Кривоноса, буйские паровозники первыми на дороге повели борьбу за вождение тяжеловесных поездов, за кольцевую и сквозную езду, за увеличение пробега локомотивов между промывками и экономии топлива.

Благодаря смелому внедрению новых методов работы и организации социалистического соревнования, наше депо и в суровые зимы работало без поражений. В боях с морозами и трудностями зимы, среди паровозников выросло много замечательных людей, новаторов социалистического труда. Эти люди и сейчас, готовясь к XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б), по-большевистски борются за выполнение приказов ЦКП. К ним относятся машинисты тт. Кулешов, П. Иванов, Райкин, Киселев, слесари комп-

лексных бригад тт. Бойцов, Фектистов, токарь Кропчин и многие другие.

Однако надо честно признаться, что в последнее время депо Буй утратило былую славу. Похолодания встречены неорганизованно. Среди паровозников обнаружилось трусы, испугавшиеся морозов. Сейчас в депо не чувствуется того стахановского задора, забыли об испытанных методах. Нет борьбы за быстрый оборот паровозов, мало тяжеловесников, совсем забыта сквозная езда по Бую. Паровозы подолгу стали простаивать на промывке. Некоторые трусы бросают поезда, иные отлынивают от поездок, предпочитая отсиживаться в холода дома.

Былые образцы выпуска паровозов из ремонта за одну смену заброшены.

Все это произошло в результате неорганизованной встречи зимы, самоуспокоенности и благодушия отдельных командиров депо и отделения.

Командиры стали почему-то считать зазорным работу с людьми. Они не возглавили социалистическое соревнование. Это привело к тому, что в целом депо стало отстающим, начало тормозить работу дороги.

Дальнейшее отставание депо Буй нетерпимо. Надо немедленно сделать решительный перелом в работе паровозников, вернуть утраченные традиции и славу. Для этого надо наступать, а не обороняться от трудностей зимы.

Хороших людей у нас много. Они горят желанием работать зимой по-большевистски, вернуть первенство и повести за собой отстающих. Надо только этими людьми руководить.

А. ДАНИЛОВ,
начальник Буйского паровозного отделения.

После беседы в политотделе

Вологодский политотдел накануне нового года пригласил группу машинистов депо Вологда на беседу. Явилось 19 товарищей. В 1940 году эти машинисты допускали остановки в пути по нагону пара, из-за боксования и т. п. Им рассказали о безупречной работе лучших машинистов.

В откровенной беседе каждый из присутствующих давал слово работать без брака.

На улице был 40-градусный мороз. Но большевистская беседа подняла боевое настроение у машинистов, и они с честью выполняют свои обязательства.

Машинисты тт. Евгеньев и Баженев в самый сильный мороз блестяще провели поезд из Данилова в Вологду: т. Баженев привел поезд на 1 час раньше расписания, а т. Евгеньев — на 53 минуты.

РАЗГИЛЬДЯИ ПОТУШИЛИ ПАРОВОЗ

На паровозе Буйского депо вместе с машинистом Павловым ехал инструктор Беляев. Разгильдяи не следили за машиной, в результате допустили перегрев воды в холодном баке и 2 января в Паприхе потушили паровоз.

Этот факт свидетельствует о безответственности и расхлябанности среди машинистов-инструкторов Буйского депо. Разгильдяев Павлова и Беляева следует строго наказать.

К подобного типа трусам и саботажникам относится машинист паровоза № 200-85 депо Шарья Якимов.

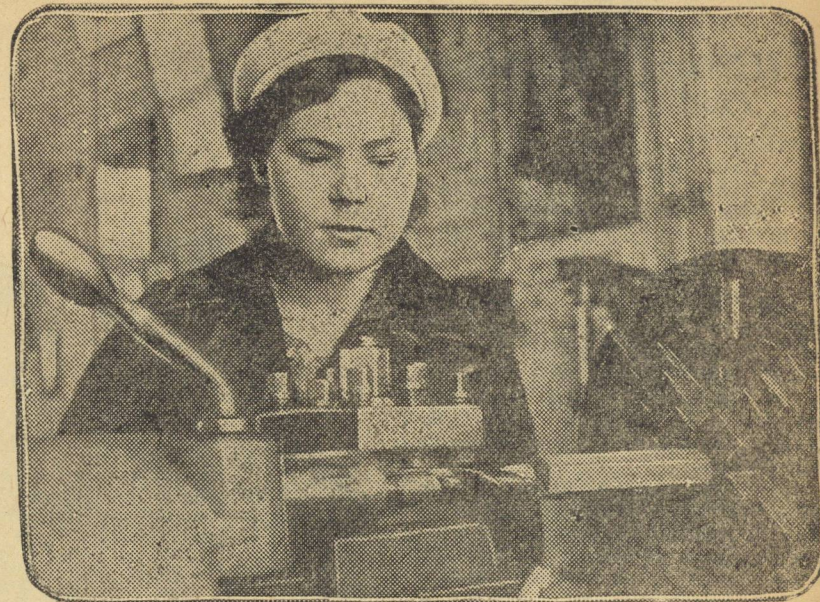
2 января Якимов вызвали на паровоз вести курьерский поезд № 2. Погода стояла морозная. На первых же перегонах поезд начал опаздывать. Якимов проглядел, что в тендере паровоза мало воды. И вдруг на перегоне между раз'ездами №№ 46 и 47 вода кончилась. Якимов погасил паровоз, дезорганизовав на несколько часов движение поездов на всем участке.

НИКАКИХ ПОБЛАЖЕК АВАРИЙЩИКАМ

На раз'езд Лоста прибыл поезд № 752. Здесь же стоял ранее прибывший поезд № 944. Участковый диспетчер приказал дежурному по раз'езду Лапшинову перецепить паровоз № 684-24 от прибывшего поезда к составу № 944 и отправить его двойной тягой в Вологду.

Лапшинов передал эту команду главному кондуктору поезда № 752 Морозову. Вместо выполнения приказа Морозов пустился в пререкания с диспетчером.

Тем временем машинист паровоза № 684-24 депо Вологда Оболев, без ведома главного кондуктора, предложил конегару Попову снять переходную цепь автосцепки с винтовой упряжки, а помощнику Садовому отцепить паровоз от состава. Попов, в присутствии дежурного Лапшинова, снял цепь, но винтовую стяжку не накрутил на ухо автосцепки.



Комсомолка-стахановка тов. М. Д. Левкина, токарь Исакогорского вагоноремонтного пункта, выполняет нормы на 270 процентов, дает безукоризненное качество продукции.
Фото П. Сотникова.

ПОКОНЧИТЬ С РАСХЛЯБАННОСТЬЮ

В Данилове грубо нарушили Правила технической эксплуатации. Государству причинен значительный ущерб. Виновники аварии дежурный по станции Большаков и ст. стрелочник Трубин понесут суровое наказание.

Но дело не только в уголовном наказании разгильдяев. Важно выяснить причины, породившие нарушение Правил движения.

Выяснилось, что в Даниловсе распатана трудовая и государственная дисциплина, ослаблена бдительность. Партийное бюро (секретарь т. Синицин) не придавало значения тому факту, что в 1940 году на станции зарегистрировано 54 случая нарушения Правил и 38 нарушений Указа Президиума Верховного Совета от 26 июня.

Техническая инструкция на станции нарушалась систематически. Ни начальник станции т. Вершинин, ни секретарь партбюро т. Синицин не сочли нужным строго пресекать нарушения технологического процесса.

Управление послало на станцию

техника т. Королеву на должность инженера по технологическому процессу маневровой работы. Начальник станции в течение четырех месяцев заставлял т. Королеву заниматься канцелярской работой, техника превратилась в делопроизводителя.

Хозяйственное руководство станцией было на низком уровне, но партбюро не замечало этого.

Узловой партком тоже много заседал, а агитационную, воспитательную работу запустил. Беседа с работниками станции не проводилась, суровой оценки нарушения трудовой и государственной дисциплины не давали.

В результате на станции царил расхлябанность, разгильдяи не разоблачались.

Даниловскому узловому партийному комитету нужно много и настойчиво поработать над укреплением трудовой и государственной дисциплины, чтобы полностью изжить брак в работе станции и всего узла.

Н. ЗУБАРЕВ.

НАХОДЧИВОСТЬ

Во второй половине ноября ученица 6 класса Валя Сорокина шла по полотно железной дороги в город Буй. На 446 километре она обнаружилла лопнувший рельс.

Зная, что в скором времени здесь должен проходить пассажирский

поезд № 42, Валя Сорокина растерялась и подняла тревогу. Её крик услышал находившийся недалеко ремонтный рабочий тов. Дмитриев. Меры предупреждения были приняты, и авария поезда предотвращена.
БЕРЕЗКИН.

Саботажники чистят топку

Прыгнули первые морозы и сразу обнаружилась слабая трудовая дисциплина среди отдельных работников. Вот несколько характерных примеров.

Отдельные машинисты проявляют трусость. Приезжая в Лепшу, они находятся на работе уже 8—9 часов. Вместо того, чтобы продолжать рейс — чистят топку. Делают это не торопясь, часа 3—4. Смотряшь прошло 12 часов, и на этом основании трус заливает отдых, требует смену.

Машинист Федоров простоял в Лепше 16 часов, отказываясь ехать. Наконец, получив от начальника дороги приказ: немедленно ехать с поездом. О выполнении этого приказа Федоров расписался в 12 часов, а с поездом отправился только в 3 часа 40 минут. Три часа 15 минут топку чистил. Это возмутительное поведение Федорова иначе как саботажем назвать нельзя.

Машинист Осипов чистил топку два с половиной часа и 40 минут заправлял ее, а всего таким образом простоял в Лепше 3 часа 10 минут.

Машинист Заговоротных дох-

жен был следовать по Лепше без отцепки. Путь ему был дан, но Заговоротных умудрился простоять более двух часов уже после сигнала, данного главным кондуктором.

Таких примеров можно привести десятки. Все они говорят о том, что среди няндоминых машинистов появились трусы, которые пытаются обойти Указ от 26 июня, под видом чистки топок саботажники безнаказанно нарушают трудовую дисциплину.

Начальник паровозного отделения должен немедленно установить время для чистки топок в Лепше, чтобы выбить этот «козырь» из рук разгильдяев, ибо своими длительными стоянками в Лепше они явно саботируют работу на длинных плечах.

Народный комиссар тов. Л. М. Каганович, в приказе № 261-Ц предложил испытать работу на длинных плечах. Несомненно, что это мероприятие при правильной организации дела даст большой эффект.

А. РАЗИН,
начальник станции Лепша.

ОБЗОР ИНОСТРАННЫХ ТЕЛЕГРАММ

ОТВЕТ ГЕРМАНИИ НА РЕЧЬ РУЗВЕЛЬТА. [АНГЛО-ГЕРМАНСКАЯ ВОЙНА. [НА ФРОНТАХ В АФРИКЕ И В АЛБАНИИ. [РЕЧЬ ЧАН КАЙ-ШИ. [ТАИ И ИНДО-КИТАИ.

Как уже сообщалось, президент США Рузвельт в речи, произнесенной 29 декабря, говорил об опасности, угрожающей США со стороны держав оси, и призывал превратить США в арсенал для снабжения Англии и ее союзников вооружением.

Представителям иностранной печати в Берлине было заявлено, что для германских политических кругов эта речь Рузвельта не явилась неожиданной и не внесла ничего нового. Судьба Англии решена, и никакая речь Рузвельта не в состоянии отодвинуть или предотвратить окончательное решение. Речь Рузвельта построена на ложном заявлении о том, что Гитлер намерен установить свое господство над всем миром. Германия удивлена, что политические деятели говорят такие слова. Рузвельт высказал сомнения в прочности союза между Германией и Италией. Но речь Рузвельта является не таким сильным аргументом, чтобы помешать падению Англии. Точка зрения Германии в вопросе англо-германских отношений ясна.

В новогоднюю ночь германская авиация так же, как и английская, бездействовала. Следующей ночью германские самолеты бомбардировали многочисленные важные в военном отношении объекты в Центральной и Юго-Восточной Англии. Английская авиация направила основной удар на судостроительные верфи и авиационный завод Фокке-Вульф в Бремене (Северо-Западная Германия).

На ливийском фронте англо-итальянской войны без перемен. О-тысячный гарнизон Бардии отрезан англичанами от основной итальянской армии. Английские войска готовятся к штурму этой крепости. На северном и центральном фронтах Албании в последние дни происходили упорные бои. Итальянцы, о словах агентства Рейтер, предпринимают решительные, но безуспешные контратаки. Буря, свирепствующая сейчас по всей Албании, крайне затрудняет действия обеих сторон и почти полностью парализовала активность авиации.

В Италию прибыло несколько грузов германского воздушного флота. Как передает агентство тефани, они примут участие в военно-воздушных операциях в юго-средиземноморском море.

В речи по радио, посвященной годовщине 30-летию Китайской республики, Чан Кай-ши сказал, что итоги военных операций показывают несомненный провал планов врага. Международное положение непрерывно улучшается в пользу Китая. Однако народ должен быть предупрежден, что хотя разгром врага в этой войне и предвиден, но нужно многое еще сделать, чтобы обеспечить победу. В гнев войны должен быть дан толчок к созданию экономической базы и обеспечению военной готовности. Конечной целью является рождение в жизнь трех принципов Сун Ят-сена и введение конституции. (Основоположником китайского национально-освободительного движения Сун Ят-сен умер 15 лет назад. Его «три народных принципа» имеют в виду национальную независимость Китая, превращение Китая в демократическую республику и некоторые социально-экономические реформы в интересах народа).

НЬЮ-ЙОРК, 2 января. (ТАСС). По сообщению корреспондента агентства Ассошиэйтед пресс из Ганоя (Французский Индо-Китай), там официально объявлено, что посол Таи в Виши ведет переговоры относительно инцидентов на границе Таи и Французского Индо-Китая.



В общежитии рабочих 13 дист анции пути. На снимке (слева направо): работница М. И. Колотушина, диспетчер дистанции комсомолка В. Е. Беляева и работница Н. В. Беляева—в часы досуга. Фото П. Сотникова.

СМОТР ТЕХНИЧЕСКИХ ФИЛЬМОВ

С 1 января на нашей дороге в узловых клубах и красных уголках проводится декада технических фильмов. Цель такого декада—широкое распространение и внедрение стахановско-кривоносовских и папавинских методов работы в зимних условиях.

Всего будет демонстрироваться 24 фильма:

«Магистралью побед», «Сигналы», «Паровоз СО», «Ремонт паровой машины ФД», «Экипировка паровоза», «Метод Блудмана на железнодорожном транспорте» и др. Во время декады организуются ряд интересных лекций, дополняющих содержание кинофильмов.

В плане, утвержденном политотделом дороги, рекомендованы 33 лекции по различным вопросам железнодорожного транспорта.

Помимо чтения таких лекций по дороге рекомендовано устройство во время декады выступлений с лекциями стахановцев и кривоносовцев нашей дороги с рассказом о своей работе.

Привлекаются к активному участию в декаде техкабинеты, технические и профсоюзные библиотеки, весь клубный актив.

Веселые каникулы

Много интересных мероприятий будет проведено в дни школьных каникул на ст. Исакогорка.

Состоятся оборонные и лыжные соревнования, будет проводиться игра «На штурм», намечены экскурсии в музей, паровозное депо, будут два культпохода в театр юного зрителя и т. д. 40 учащихся проведут дни каникул на местной базе отдыха.

К выступлениям в дни каникул хоровой кружок Буйской школы № 13 разучил ряд песен советских композиторов, подготовился и струнный оркестр.

Школа включилась в военную игру «На штурм». Юнармейцы распределены на роты, отделения, взводы. Изготовлено учебное оружие. Приступили к строевой подготовке.

В. ИВАНОВ.

Откуда взялась сказка о „рождестве“

«Рождество христово» — религиозный праздник, посвященный культу сказочного «спасителя» — Иисуса Христа. Наука доказала, что на самом деле Христа никогда не существовало, а следовательно, он и не рождался.

Откуда же и как возник праздник «рождества»?

В римском государстве, на территории которого около двух тысяч лет назад зародилась христианская религия, у различных народов были свои религии, свои боги и свои религиозные праздники. К числу особо почитаемых языческих богов принадлежал Митра, «бог солнца».

Среди язычников были распространены сказания, что бог этот непорочно родился 25 декабря от девы — «богини земли» — и что первыми на поклонение ему в пещеру пришли пастухи с соседнего поля. Подросши, Митра будто бы совершил на земле различные подвиги на благо людей, творил чудеса, проповедывал новое религиозное учение, создал первую общину — церковь из своих учеников, умер и вознесся на небо, где стал «ходатаем» за людей перед высшими богами и боржом с темными силами дьявола.

Почитание этого божества сложилось в древности под влиянием тех условий, в которых жили тогда земледельцы и скотоводы. Бессильные в борьбе с природой, они верили, что солнце — это благодетельное божество, которое дает свет и

тепло, защищает людей и скот от злых духов. Древние люди верили, что зимой, когда солнце греет слабее и когда дни становятся короче, солнечный Митра умирает. Когда же дни снова начинают увеличиваться, солнце светит дольше и греет сильнее, Митра как бы воскресает из мертвых и рождается вновь.

Этот перелом зимы на весну приходился на 25 декабря, на день «зимнего солнцеворота». Поэтому день этот язычники, поклонники Митры, сделали своим религиозным праздником и назвали его «рождеством солнечного бога Митры».

В начале четвертого века христианская церковь стала богатой и влиятельной организацией. Римский император Константин тогда объявил христианство государственной религией, сделал ее своей опорой, а христианские церковники перешли на службу императорской власти.

Для привлечения языческого населения империи к христианству церковники начали усиленно заимствовать различные языческие верования, обряды и праздники и приспосабливать их к своим сказкам о Христе. В числе прочего они заимствовали тогда у язычников и праздник «рождества Митры». Римские императоры еще раньше объявили этот праздник государственным, обязательным для всех.

Когда киевский князь Владимир (в конце десятого века) и его пре-

Трансторгпит Северной впереди

В соревнованиях с Ярославским Трансторгпитом и Вологодским Торпечтрансом трест «Трансторгпит» Северной за 11 месяцев 1940 года вышел по основным показателям на первое место. Годовой план товарооборота выполнен за 11 месяцев на 80 проц., оборот общепита — 114,8 проц., выпечка хлеба — 128,6 проц.

Но у нас есть еще и недостатки и многому следует поучиться у соревнующихся коллективов, особенно у Велико-Устюжского отделения Торпечтранса. Это отделение уже несколько лет не имеет растрат и вся дебиторская задолженность составляет менее 7 тыс. руб.

АЛЕКСАНДРОВ.

Гастроли театра миниатюр

С 28 ноября по 18 декабря на станциях Ленинградского направления нашей дороги работал Вологодский областной театр миниатюр (худ. руководитель А. В. Бадаев).

На станциях, начиная от Шексны до Тихвины, театр за это время поставил 25 спектаклей, показав первую и вторую программы.

С 22 декабря театр начал работать на станциях Кировского направления дороги, начиная со станции Свеча.

Эта поездка займет время до второй половины января.

А. Б.

Честность

В декабре проводник пассажирского поезда № 71 тов. Х. Хитров (Вологодский резерв) обнаружил в вагоне бумажник с деньгами и документами. Найденный бумажник с деньгами и документами тов. Хитров сдал в железнодорожную милицию.

В пассажирском поезде № 72, после прибытия в Архангельск, проводник тов. А. Волков нашел в вагоне полевую сумку, в которой были документы и 1040 рублей денег. Находка сдана по принадлежности.

Как видим, праздник рождества имел свою длинную историю и возник совсем не так, как об этом говорят попы.

Религиозные праздники являются в нашей стране вреднейшим пережитком капиталистического прошлого. Товарищ Сталин указывал, что «религиозные предрассудки идут против науки, ибо всякая религия есть нечто противоположное науке».

Идеи, которые церковь проповедует в связи с рождеством, — идеи терпения, любви к врагу, надежды на «приход небесного спасителя» — вредны для трудящихся и веками используются эксплуататорами для подавления революционных настроений в массах.

«Рождество», как и другие религиозные праздники, обычно вызывает прогулы, тормозит своевременное выполнение производственных планов.

Религия с ее праздниками, с насаждаемыми ею предрассудками является тормозом социалистического строительства, вредна для трудящихся.

Н. РУМЯНЦЕВ.

В НОЧЬ ПОД НОВЫЙ ГОД

Весело и радостно провели новогодний праздник железнодорожники Вологодского узла в клубе имени Х-летия Октябрьской революции 31 декабря.

Силами коллектива художественной самодеятельности клуба для гостей был устроен большой новогодний концерт.

В верхнем фойе клуба была устроена красиво иллюминированная, вращающаяся елка. Работники клуба организовали ряд интересных аттракционов.

После концерта полилась веселая музыка. Танцы молодежи продолжались далеко за полночь.

В день встречи нового года в клубе железнодорожников Тихвинского узла было особенно оживленно и весело. Состоялся бал-маскарад. Выступала художественная самодеятельность клуба.

На сцене были установлены большие часы, откуда ровно в полночь вышел пионер, олицетворявший новый год. Начались приветствия. Танцы. В зале стояла ярко украшенная елка.

До пяти часов утра продолжались танцы и новогоднее веселье в Тихвинском клубе.

В 21 час стали собираться железнодорожники Нямдомы в свой клуб, на встречу нового года.

В программе вечера много художественных массовых номеров, был карнавал, аттракционы и т. д.

Когда истекли последние минуты 1940 года, хор исполнил песню «О родине». Весь зал подпевал. Затем начался первый танец в новом, 1941 году.

Лучшие и разнообразные номера были включены в новогоднюю программу Даниловского железнодорожного клуба. Выступал хор и другие кружки художественной самодеятельности. Под звуки оркестра шли танцы.

Стрелки часов показали 11 часов 45 минут. По радио было объявлено о прекращении танцев и аттракционов. Началось вступительное слово диктора. Поднялся занавес. На сцене — Кремлевская стена, Спасская башня с часами. И когда на этих часах подключенный радиоприемник в 12 часов ночи проиграл всем знакомую мелодию, с потолка сцены стал плавно опускаться плакат: «С новым годом, товарищи! С новыми победами!»

Под звуки оркестра весь зал исполнил любимую песню «О родине».

Ответственный редактор
Н. И. ВЕСЕЛОВ.

ОБЪЯВЛЕНИЯ

Дорожная техническая библиотека управления Северной ж. д. с 1 января по 15 февраля 1941 года проводит перерегистрацию читателей.

При прохождении перерегистрации читатель должен при себе иметь паспорт и удостоверение личности.

Библиотека открыта ежедневно, кроме воскресенья, с 12 часов дня до 20 часов 30 минут.

Адрес: г. Вологда, ул. Путь-Ская, дом № 3. Справки по телефону № 2-77 2 звонка (коммутатор управления дороги).

В соответствии с постановлением секретариата ВЦСПС и ЦУНХУ Госплана СССР от 10-III-1934 года предлагается всем руководителям и гл. бухгалтерам хозяйств дороги представить расчетную ведомость по соцстраху за IV квартал 1940 года к 8 января 1941 г.

За нарушение установленного срока виновные будут привлечены к ответственности.

Расчетная ведомость должна быть тщательно проверена и подписана МК.

Председатель дорпрофсожа
ДМИТРИЕВ.
НФ МОТОРИН.