

№ 25 (1341)
ЧЕТВЕРГ
27 МАРТА
1941 г.

СЕВЕРНЫЙ ПУТЬ

Выходит
по четвергам
и воскресеньям
ЦЕНА 10 коп.

ОРГАН УПРАВЛЕНИЯ И ПОЛИТОТДЕЛА СЕВЕРНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Превратим политотделы железнодорожного транспорта в боевые органы партии

(Передовая „Правды“ за 24 марта)

Большевистская партия и советское правительство из года в год улучшают работу железнодорожного транспорта. В 1940 г. по сравнению с 1938 г. грузооборот по железным дорогам увеличился на 10,3 процента. Успехи эти могли быть еще более значительными, если бы железнодорожный транспорт был свободен от серьезных недостатков, которые справедливо раскритикованы на XVIII партконференции.

Значение железнодорожного транспорта в жизни нашей страны исключительно велико. Однако должной слаженности в его огромном хозяйстве до сих пор нет. Он еще не стал четко работающим, исправно действующим, точным, как хороший часовой механизм, конвейером. А ведь именно в этой слаженности, как указывал товарищ Сталин, суть дисциплины! Продолжающиеся аварии, невыполнение установленных норм оборота вагонов, нарушения графиков движения поездов, «пробки» на узлах и сортировочных станциях, серьезные пробелы в обслуживании пассажиров — все это тяжелым грузом ложится на железнодорожный транспорт.

Немалую долю вины за эти недостатки несут политотделы транспорта, многие из которых по уши погрязли в канцелярской писанине, оторвались от жизни, в косяке встали на пути замечания недостатков вместо решительной борьбы с ними. Одной из главных причин такого положения явилась оторванность политотделов железных дорог от территориальных партийных организаций, от райкомов, горкомов и обкомов ВКП(б).

Нужно прямо и открыто сказать, — говорил в своем докладе на XVIII Всесоюзной партийной конференции тов. Маленков, — что политотделы на транспорте особенно на железнодорожном, работают крайне неудовлетворительно. Политотделы работают канцелярски, вместо работы анималось сбором многочисленных сводок с мест, посылают громадное количество телеграфных и письменных директив.

Разве можно говорить о подлинно большевистской оперативности в работе политотделов, если из их канцелярий идет на места, на линию непрерывный бумажный поток? Спросите любого работника политотдела, низового партийного работника на транспорте, и они скажут, что их рабочий день чуть ли не целиком уходит на чтение и обсуждение всевозможных телеграмм, циркулярных писем, распоряжений, на составление сводок, отчетов и т.п.

На собраниях партийного актива, где такого рода деятельность политотделов подверглась суровой большевистской критике, приводилось немало разительных примеров. Заместитель начальника политотдела Чусовского отделения Пермской дороги отправил в дорожный политотдел две телеграммы в 1.140 слов и в 240 слов. Телеграммы передавались два дня, а поезд от Чусовской до г. Молотова идет пять часов. Политотдел Калужского отделения, расположенный в полутора километрах от Управления Московско-Киевской дороги, получал из политотдела дороги телеграммы, содержащие по 600—1.200 слов; были и такие телеграммы, которые передавались по двое суток, тогда как нарочный мог бы доставить нужные сведения за 20 минут.

Бумажный поток захлестывает узловые партийные комитеты, лишая их возможности по-настоящему бороться за слаженность в работе железнодорожных узлов, выяснить, на чем надо сосредоточить внимание коммунистов, как следует организовать массово-политическую работу.

Бумажки завлакивают глаза работникам, заслоняют живое дело. Не потому ли в политотделах и Политуправлении НКПС большей частью трудно добиться ответов на вопросы, выдвигаемые жизнью, практикой партийной работы?

В уставе ВКП(б) ясно сказано, что политорганы транспорта обязаны поддерживать тесную связь с местными партийными комитетами. В действительности же такая связь не осуществлялась. (Окончание см. на 2 стр.)

Выходите на предмайское соревнование!

На нашей дороге началось предмайское социалистическое соревнование. Передовые коллективы и стахановцы по-большевистски борются за выполнение исторических решений XVIII партконференции, за то, чтобы вывести дорогу в число передовых магистралей.

Сегодня публикуется письмо двух паровозных бригад. Бригада т. Бережнева (Вологда) вызвала на соревнование бригаду т. Епифановского (Дани-

лов). Ими приняты социалистические обязательства. В центре внимания соревнующихся — выполнение графика и наилучшее использование производственной мощности паровозов, путем увеличения пробегов между промывками и вождения тяжеловесных поездов.

По примеру этих бригад необходимо развернуть соревнование всех паровозов, бригад, смен и коллективов предприятий.

Водить все поезда точно по графику

На дороге, как и во всей стране, начинается традиционное предмайское соревнование. В текущем году мы, паровозники, будем соревноваться на лучшее выполнение решений XVIII партконференции за максимальное использование производственной мощности локомотивов — основной движущей силы транспорта.

Наилучшее использование паровозов достигается графической ездой. 70 процентов вологодских паровозов с 10 марта работают по графику. Мы ездим строго по расписанию, не допускаем ни минуты опоздания.

В предмайском соревновании обязуемся:

— водить строго по графику тяжеловесные поезда по 200—300—400 тонн тяжелее нормальных и перевыполнять техническую скорость в среднем на 2 км в час;

— работать без межпоездного ремонта;

— содержать машину в образцовом порядке: применять шапавинско-лунинские методы, увеличить пробег между обточками до 70 тысяч км и сократить объем промывочного ремонта;

— сэкономить не менее 10 процентов топлива на паровоз, использовать опилки и другие отходы.

Вызываем Вас, тов. Епифановский, на соревнование и предлагаем организовать еженедельную проверку выполнения обязательств.

Будем бороться за то, чтобы в предмайском соревновании наши паровозы заняли первые места на дороге.

Ф. БЕРЕЖНЕВ — старший машинист паровоза СО № 18-53, **А. МОТОВ**, **И. ТОЛСТОВ** — машинисты, **Р. ВАРЗИН**, **Л. ЯЦЕМИРСКИЙ**, **Л. МАКОВ** — помощники машинистов, **Л. КОТОВА**, **Ф. БЕЛЯЕВА** и **А. ИВАНОВ** — кочегары.

Вызов принимаем

Вызов бригады тов. Бережнева принимаем и берем такие обязательства:

— ездить строго по графику, не допуская ни минуты опоздания;

— водить тяжеловесные поезда по 200—300 и 400 тонн выше нормы;

— перевыполнять техническую скорость в среднем на 3 километра в час;

— работать без межпоездного ремонта;

— по шапавински ухаживать за паровозом, добиться пробега между обточками до 60 тысяч километров и межпромывочного пробега до 15 тысяч километров;

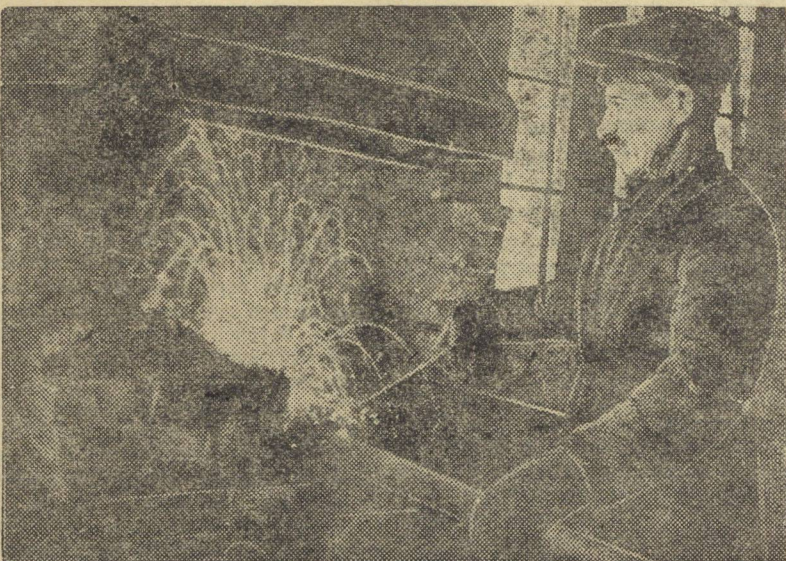
— по лунински эксплуатировать машину, добиться экономии средств

по хозяйству не менее 1000 рублей в месяц;

— экономить по 25—30 тонн условного топлива в месяц, а к 1 мая сэкономить не менее 50 тонн.

Несмотря на то, что у нас более лучший паровоз, современный мощный локомотив серии «СО», мы не думаем уступать в работе.

М. ЕПИФАНОВСКИЙ орденоносен, старший машинист, **ШАННСКИЙ** и **МИХАЙЛОВ** — машинисты-напарники, **ЛЕБЕДЕВ**, **КРАСАВИН**, **БЕЗБОРОДКИН** — помощники машинистов, **САЛЬНИКОВ**, **АНДРЕЕВ** и **КОЖЕНОВА** — кочегары.



Кандидат в члены ВКП(б), стажанец-котельщик депо Няндомы тов. А. М. Занятых выполняет нормы на 180—200 процентов, работает агитатором в цехе. На снимке: тов. А. М. Занятых нагревает концы дымогарных труб.

Фото Я. Сетникова.

Поучительный рейс

Собираясь ехать в Пуке, паровозники часто говорят:

— Не торопись, главный, все равно в Пуке простоят 4—6 часов под составом.

Это верно, Пуке держит паровозы. А как сделать, чтобы паровоз не держали? Над этим я часто задумывался и решил применить социалистические методы в работе.

Отправляют меня из Емцы за составом с паровозом. Вызываю по селектору дежурного по станции Пуке и говорю:

— Машинист, кондукторы и поездной вагонный мастер обязаны принять и подготовить состав к отправлению за полчаса. Вызываю твою смену на соревнование.

— Вызов принимаю, приезжайте.

Когда приехали, действительно в Пуке все было подготовлено. Поездной вагонный мастер т. Терин принял состав, машинист т. Шукин прицепил паровоз, мы со старшим кондуктором приняли состав и документы, и ровно через полчаса дежурный по станции т. Ленин дал нашему поезду жезл.

— А ведь всегда можно так работать? — говорили мы на прощание дежурному по станции.

— Конечно, можно, — ответил он, улыбаясь.

Но все-таки так пока не все работают. Причина этому — слабая массовая работа, не организованно как следует соревнование.

А. ПОПОНИН, главный кондуктор Няндомского резерва.

Прием тов. В. М. Молотовым Министра Иностранных Дел Японии г-на Иосике Мацуока

24 марта Председатель Совнаркома СССР и Народный Комиссар Иностранных Дел тов. В. М. Молотов принял Министра Иностранных Дел Японии г-на Иосике Мацуока, которого сопровождал японский Посол в Москве г. Татекава.

На приеме присутствовал тов. Сталин. Беседа продолжалась свыше часа.

Отъезд из Москвы Министра Иностранных Дел Японии г-на Иосике Мацуока

24 марта выехал из Москвы в Берлин Министр Иностранных Дел Японии г. Иосике Мацуока.

ПРЕВРАТИМ ПОЛИТОТДЕЛЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В БОЕВЫЕ ОРГАНЫ ПАРТИИ

(Окончание. Начало см. на 1 стр.)

Позабыв свои обязанности, некоторые работники политотделов встали на путь игнорирования территориальных парторганизаций. А некоторые из руководителей политотделов транспорта и прежде всего Политуправления НКПС, вопреки уставу партии, пытались создать «полосу отчуждения» между политотделами и местными партийными комитетами.

Можно назвать немало фактов, когда работники политотделов открыто противились желанию территориальных парторганизаций помочь железнодорожному транспорту. Например, начальник политотдела Московско-Киевской дороги тов. Симонов пренебрежительно отнесся к решению Каменского горкома партии; дело дошло до того, что секретарь горкома вынужден был пожаловаться в обком партии на недисциплинированность начальника политотдела. Работники политотдела в Улан-Уде пытались запретить обкому, горкому и райкому партии вмешиваться в дела первичных парторганизаций железнодорожного узла. Секретарь узлового парткома станции Нежин Юго-Западной дороги тов. Купчик (ныне освобожденный от этой работы) уже после конференции воспротивился вмешательству горкома партии в дела узла.

Конечно, такие, как Купчик и ему подобные, не могут характеризовать весь состав работников политотделов. Большинство политотделов, при помощи территориальных парторганизаций, начинают осознавать ошибочность методов своей работы, вскрытую XVIII Всесоюзной партконференцией. Тем более надо решительно разоблачать тех, кто не желает этих своих ошибок понять и так или иначе сопротивляется критике, сопротивляется реализации решений конференции.

А такие политически тупые люди есть среди политотделских работников. Их отношение к решениям XVIII партконференции не может быть квалифицировано иначе, как антипартийное. И в данном случае, как уже сообщалось в «Правде», дурной пример подали руководители Политуправления НКПС, откровенно показавшие неприятие критики по их адресу на конференции и соображая партактива, сопротивление этой критике, притом весьма сомнительными методами.

На состоявшемся в 1935 году приеме железнодорожников в Кремле товарищ Сталин призывал их решительно вскрывать недочеты в своей работе при помощи самой большевистской самокритики. Товарищ Сталин призывал критиковать открыто, честно, до

конца, как полагается большевикам. Без критики двигаться вперед нельзя.

К сожалению, некоторые руководящие работники политотделов железнодорожного транспорта забывают эту истину.

Борьба за четкую работу железнодорожного транспорта — кровное дело всей партии. Это должно быть ясно каждому большевику, где бы он ни работал. Выполнение планов погрузки и выгрузки, путевые работы, содержание в надлежащем порядке подъездных путей, строительство новых дорог, обслуживание пассажиров, ремонт подвижного состава, взаимоотношения дорог с клиентурой, партийно-массовая работа — все это может успешно осуществляться только при повседневной помощи и постоянном контроле со стороны территориальных партийных организаций.

XVIII Всесоюзная партийная конференция указала на необходимость «покончить с отрывом политотделов железнодорожного и водного транспорта от территориальных партийных организаций. Политотделы должны быть подотчетными обкомам, горкомам партии».

Обкомы и горкомы партии обязаны добиться ликвидации канцелярских методов в работе политотделов и превратить их в боевые органы партии, болеющие за работу транспорта и активно помогающие делу подъема транспорта.

Директива ясна. Каждый обком и горком партии вместе с политотделом должен проводить в жизнь конкретные мероприятия для решительного улучшения партийной работы на железнодорожном транспорте.

Наша страна справедливо называется великой железнодорожной державой. Достаточно взглянуть на карту, чтобы получить представление о тех колоссальных пространствах, которые приходится преодолевать при помощи железных дорог. Трудно переоценить значение железнодорожного транспорта и в укреплении обороноспособности социалистического государства. Недаром говорят у нас, что красноармеец и железнодорожник — родные братья.

Чтобы еще выше поднять честь великой железнодорожной державы, большевики транспорта должны решительно преодолеть недочеты в своей работе, изменить методы своей деятельности. Долг территориальных парторганизаций активно помочь тому, чтобы в кратчайший срок все политотделы на транспорте стали боевыми органами партии.

В НАРКОМИНДЕЛЕ

На днях имел место обмен заявлениями между Советским и Турецким Правительствами.

Ввиду распространившихся в иностранной печати слухов, согласно которым в случае, если Турция будет вынуждена вступить в войну, СССР воспользуется затруднениями Турции для того, чтобы напасть на нее, и в связи с поступившим по этому поводу запросом, Советское Правительство довело до сведения Турецкого Правительства, что:

1) Подобные слухи совершенно не соответствуют позиции СССР.

2) Если Турция действительно подвергнется нападению и будет вынуждена вступить в войну для защиты своей территории, то Турция, исходя из существующего между нею и СССР пакта о ненападении, может рассчитывать на полное понимание и нейтралитет СССР.

Турецкое Правительство в связи с этим заявлением выразило свою самую искреннюю благодарность Советскому Правительству и заявило в свою очередь, что в случае, если бы СССР оказался в подобной ситуации, СССР мог бы рассчитывать на полное понимание и нейтралитет Турции.

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ В политотделе Исакогорского отделения замазывают ошибки и недочеты в работе

Больше месяца прошло с тех пор как закончила свою работу XVIII Всесоюзная конференция ВКП(б). На этой конференции была подвергнута суровой и вполне справедливой критике работа политотделов железнодорожного транспорта. Оторванность политотделов от территориальных парторганизаций, от жизни, подмена большевистского руководства канцелярской писаниной, замазывание серьезных недостатков вместо решительной борьбы с ними — вот главные причины, которые привели к тому, что политотделы и нашей дороги перестали быть боевыми органами партии.

Такая оценка целиком относится, в частности, к политотделу Исакогорского отделения, являющемуся решающим отделением на дороге. Начальник политотдела т. Козинин везде и всюду много говорит о недостатках в работе отделения, но всякий раз скромно умалчивает о том, как перестраивает он работу самого политотдела, что практически предпринимает для устранения серьезных недочетов, тормозящих четкую работу отделения и всех его звеньев.

Отделение систематически не выполняет государственного плана погрузки, установленных норм оборота вагонов, нарушает графики

движения товарных и пассажирских поездов, неудовлетворительно обслуживает пассажиров. Ни в январе, ни в феврале это отделение не выполнило плана погрузки. В первой декаде марта план погрузки выполнен на 94 проц.

Во второй декаде марта положение с погрузкой не улучшилось, а даже ухудшилось. План в эту декаду выполнен лишь на 81,5 проц. Не выполнены и другие измерительные задания по формированию отправительских маршрутов — выполнено на 48,3 процента. Только 15,5 процента поездов проследовало по расписанию.

Также подавляющее большинство и пассажирских поездов следует не по расписанию.

На отделении есть много замечательных стахановцев, таких, как машинист-тяжеловесик т. Бабаев со своим напарником и др., которые зачастую не встречают необходимой поддержки в своей стахановской работе.

Политотдел не сумел добиться слаженности в работе всех служб Исакогорского отделения. Между работниками паровозного отделения (начальник т. Афанасьев) и отделения движения (начальник т. Захаров) существует нетерпимая вражда, отрицательно влияющая на работу всего отделения в целом.

Решения XVIII партийной конференции обязывают политотделы и парторганизации навести четкий порядок и культуру на транспорте. Однако в Исакогорском отделении по этому поводу все еще продолжают быть одни лишь бесплодные разговоры. Почти во всех цехах предприятий Исакогорского узла, на вокзалах, отделениях и трудовых поездках царит невылазная грязь. Пути не очищены от всякого хлама, снега, льда.

В первой дистанции пути более 40 тонн подкладок и других материалов верхнего строения пути разбросано под снегом, водоканка на станции Плесецкая превращена в складское помещение под различные машинные части.

Плохо поставлена на отделении и трудовая дисциплина. После Указа Правительства от 26 июня 1940 года на отделении имели место до 1 января 1941 г. 306 случаев нарушений, а с 1 января до 15 марта 74. Это, однако, мало беспокоит руководителей отделения, которые явно смирились с этим позором и ничего не предпринимают для того, чтобы раз навсегда покончить с ним.

— Расхатанность трудовой дисциплины есть результат слабой массово-политической работы, — твердят на каждом шагу работники политотдела и руководители парторганизаций Исакогорского узла. Но от этих заклинаний толку никакого нет, как нет и подлинно большевистской воспитательной работы. Зайдите в любое общежитие железнодорожников, и вам скажут, что никто из руководящих партийных, хозяйственных и профсоюзных работников не заглядывает туда. Увидеть в общежитии газету, книжку, шахматы или музыкальный инструмент можно лишь за редким исключением. Агитаторы в общежитиях почти не бывают. В цехах депо Исакогорка беседы и читки проводятся от случая к случаю, а секретарь партбюро т. Яриков ходит и беспомощно разводит руками.

В цехах предприятий, клубе, красных уголках — нигде не увидишь ни одного лозунга, мобилизующего железнодорожников на выполнение решений XVIII Всесоюзной партконференции. Эти решения не нашли никакого отражения даже в парткабинете (зав. парткабинетом т. Шубина). Спокойно взирают на все эти серьезные провалы в политической работе начальник политотдела отделения т. Козинин и руководители парторганизаций узла. Правильно заявляют многие железнодорожники о том, что руководители отделения и в частности тт. Козинин, Захаров и Афанасьев оторвались от масс, свыклись со многими вопиющими безобразиями, не замечают их.

Непонятным становится в свете всех этих фактов поведение т. Козинина, который ни словом не обмолвился на хозяйственно-политическом активе отделения, проходившем в Исакогорке 16 марта, о самом провале политической работы. Нехватило, видимо, мужества по-большевистски признать и раскритиковать негодный стиль работы политотдела.

Пора, наконец, понять работникам политотдела Исакогорского отделения, и в первую очередь его начальнику т. Козинину, ошибочность методов своей работы. Понять и решительно отказаться от этих порочных и осужденных партийных методов работы. Во-время признать промахи и ошибки, а не замазывать их, ибо малейшее замазывание неизбежно приведет к сопротивлению критике, к сопротивлению реализации решений конференции.

Ф. О.



Коммунист — стахановец Б. И. Лимин, слесарь Вологодского паровозного депо рабочее место содержит в образцовой чистоте.

Фото П. Сотникова.

УДЕШЕВЛЕНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВА ДЕРЕВЯННЫХ ЗДАНИЙ

Строительством вторых путей Данилов—Архангельск в 1940 году реализовано изобретение автора настоящей статьи — шестипильный агрегат для механизации строительства деревянных зданий.

Агрегат производит обработку стеновых брусьев по особому профилю с угловым пазом и гребнем.

Заготовленные на агрегате брусья до сего времени направлялись на место строительства, где из них собирались здания, причем раскраивание брусьев не делали, обработка угловых врубок и соединений производилась вручную.

Агрегат выполняет самую трудную часть работы по обработке стеновых брусьев, т. е. 70 процентов общего объема плотничных работ по возведению здания. Остальные 30 процентов плотничных работ производились кустарным методом.

Чтобы максимально механизировать заготовку деталей деревянных зданий и перейти к индустриальным методам их строительства, строительный двор на станции Бурачиха оборудуется дополнительными механизмами: циркульными пилами, электрифицированным инструментом.

На стройдворе будет достигнута почти полная механизация плотничных работ, с крупным производственно-экономическим эффектом и обеспечением высокого качества строительства зданий.

Одним из факторов к получению экономического эффекта является использование отходов древесины после обработки стенового бруса — горбылей, из которых будут изготовляться шиты для накатов, перегородок, ограждений, цоколей и пр.

Производственный поток стройдвора организуется таким образом, что брусья, опиленные на агрегате несколькими круглыми пилами, распиливаются на части в соответствии с детальными проектами здания. Затем электрическими дисковыми и цепными пилами производится обработка сопряжений — угловых врубок, отборка шипов и пазов для соединений оконных косяков и пр. Далее по всей длине стеновых брусьев электросверлилкой просверливаются отверстия для нагелей.

Параллельно производственному потоку по обработке стеновых брусьев организуется второй поток по переработке горбылей в шиты, для чего устанавливаются торцовки и

дисковые обрезные пилы. Для складывания из подготовленных для этого горбылей устраиваются деревянные столы.

Негодные для изготовления шитов отходы частично идут для изготовления нагелей; остальная же часть почти полностью может быть использована для заготовки газогенераторных чурок, а опилки и мелкие отходы пойдут на топливо в локомотив.

Таким образом произойдет стопроцентное, рациональное использование древесины, что в значительной степени повлияет на удешевление стоимости строительства.

Для сборно-скоростного строительства деревянных зданий обязательно должны быть использованы специально разработанные для этой цели проекты, имеющиеся на строительстве.

В данное время основное оборудование для стройдвора в Бурачихе доставляется, что даст возможность быстро организовать первый в Союзе строительный двор, работающий по новым и рациональным методам.

Инж. С. КУЗЬМИН.

ТОЧНО ВЫПОЛНЯТЬ ГРАФИК ВО ВСЕХ ЗВЕНЬЯХ ПЕРЕВОЗОЧНОГО ПРОЦЕССА

Решительней бороться за строгую техническую и трудовую дисциплину

Кончается март. Подводятся итоги работы дороги за 1 квартал 1941 года. Итоги крайне неудовлетворительные. Только за 20 дней марта стране передано больше тысячи вагонов леса.

Вагонов на дороге достаточно. Парк порожняка в первой и второй декаде был более 100 процентов, на Няндомском отделении—131 проц. и на Исакогорском—105 процентов. Местным грузом отделения также обеспечивались. Леса, крепежа и дров вполне достаточно. Но план погрузки срывается.

В чем причины этого?

Анализ показывает, что забвение графика, как основного организующего начала ритмичной работы, привело нас к этим печальным результатам.

Возьмем планирование. Мы планируем, ориентируясь на графическое продвижение поездов и графическую работу паровозов. А график выполняется лишь на 20, самое лучшее на 40 проц.

Начальнику Басаевского отделения т. Трофимову неведомо, что, выполняя график движения поездов на 23 процента, он дезорганизует работу всей дороги. Не лучше работает и начальник Буйского отделения т. Костин, где проследование поездов по графику достигает 21 процента.

Руководители Буйского отделения забросили применение новых стахановских методов в работе диспетчеров (эстафетные поезда) и кондукторов (метод т. Лукаева). Больше того, среди остальных работников распространена гнилая «теоретика» о том, что якобы при работе по графику социалистические шутки и соревнования на одну поездку не применимы. И этому не дается отпора.

Только забвением графика можно объяснить нарушения технологической дисциплины в формировании поездов. Прямые поезда засоряются отцепками в Бие, Вологде и других узлах. Таких нарушений больше всего было на

Шарыинском и Няндомском отделениях.

Большой брак в работе паровозников также дезорганизовал работу, нарушал график. Только одно депо Няндомы за 20 дней марта допустило 67 недопач паровозов. Из-за остановок в пути перегоны были закрыты для движения на 102 часа. На этом потеряно 57186 вагончасов.

По-иному выглядит работа Вологодского отделения, где с 10 марта 70 процентов паровозов были переведены на работу по графику. Участковая скорость выполнена на 100,8 проц, техническая на 110,8 проц, ускорился оборот вагонов и т. д.

Это лишний раз подтверждает, что только на основе неуклонного выполнения наркомовского графика дорога может решительно улучшить работу и станет издателя в день выполнять государственные планы.

С 1 апреля по примеру Вологды вводится график оборота паровозов во всех депо дороги. В этом заключаются особенности всей работы во втором квартале.

В борьбе за график не будет поблажек разгильдяям и бракоделам. Примером этому служит приказ № 108 начальника дороги, изданный в связи со срывом графической езды паровозов на Вологодском отделении 24 марта. Два машиниста-бракодела и два главных кондуктора выбили поезд из графика и на 8 часов дезорганизовали движение. У машиниста Гоголева отобраны права управления паровозом, и он уволен с дороги. Машинист Шпагин снят с помощника. Главным кондукторам Хомутову и Скороходову объявлены выговоры, с отстранением от работы в колонне графических поездов комплексных бригад.

До начала второго квартала осталось несколько дней. Их нужно использовать для подготовки к организации работы паровозов по графику, развернуть соревнование, подтянуть дисциплину.

С. БОГДАНОВ,
начальник службы движения.

Ускорить вывозку затопляемых грузов

До весеннего паводка на Северный Двине остались считанные дни, а количество грузов, лежащих в затопляемой зоне Архангельского узла, не убывает. Наоборот, грузы прибывают.

На 20 марта в затопляемой зоне было грузов на 9150 вагонов. Но с вывозом их не торопятся. За две декады марта из Архангельска вывезено всего 3844 вагона, а подвезено за это же время 3869 вагонов. Поезд не уменьшается и в третьей декаде. 21 марта погрузило 130 вагонов, а подвезено груза на 150 вагонов.

В свое время начальники Исакогорского отделения тов. Захарова и тов. Петрова—линейного помощника начальника грузовой службы—обязывали ежесуточно грузить по 300 вагонов затоп-

ляемых грузов, а начальникам Вологодского и Няндомского отделений было приказано пропускать на север ежедневно по 4 бронированных маршрута порожняка.

Но это оперативное распоряжение нарушается. С 19 по 23 марта вместе 20 маршрутов дано только 13, а 23 марта—только два. Причем один маршрут порожняка из-под выгрузки был направлен из Архангельска-пристань в... Пермь-Лово.

Таковы планы и действительность.

До паводка осталось очень мало времени. Теперь надо грузить ежедневно по 300, а 400 вагонов затопляемых, но руководители службы движения и грузовой не обеспечивают и 300 вагонов.

В. ЩЕКАТУРОВ.

ЗА РИТМИЧНУЮ РАБОТУ

Недавно бригада железнодорожников Вологодского узла приезжала в Няндому для передачи опыта внедрения графической езды паровозов. Организовать работу, как в Вологде, можно и необходимо и на Няндомском отделении.

По приказу начальника дороги с 1 апреля 70 процентов паровозов депо Няндомы переводятся на графическую работу. Мы серьезно готовимся к этому, но наши диспетчеры держат паровозы по нешторму у Лешки, а Исакогорские диспетчеры держат наши паровозы под составами. Пора покончить с этими безобразиями в регулировке.

Точно выполнять график—это значит на деле осуществлять ре-

шения XVIII партконференции. Поэтому каждый работник нашего отделения от стрелочника до командира должен проявить инициативу и энергию, чтобы устранить все недостатки.

Включаясь в предмайское социалистическое соревнование, мы обязуемся перевыполнять техническую скорость в среднем на 2 км в час, провести в месяц не менее 5 тяжелых поездов, сэкономить топлива не менее 2 тонн.

П. РЫЖКОВ, А. ЗАЙКОВ, Н. ТРУСОВ, В. ЕЗОПИХИН, В. ДЕРГАЕВ, В. ПЕРЦЕВ, В. КОНДРАТОВИЧ, М. БОГДАНОВ, В. ПОПОВ—машинисты депо Няндомы. И. СОКОЛОВ, А. ЛАДОЧКИН—помощники машинистов, М. СТЕПАНЮК—кочегар.



Лучший машинист маневрового паровоза депо Няндомы тов. П. В. Пименов и его помощник тов. М. С. Дойкова. Они работают без брака, перевыполняют заданные нормы.
Фото П. Сотникова.

НАВЕСТИ ПОРЯДОК НА СТАНЦИЯХ НЯНДОМСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ

В декабре прошлого года на страницах «Северного пути» была помещена статья—«Устранить организационно-технические недостатки». Прошло достаточно времени для того, чтобы устранить те недостатки, о которых писалось в статье, но этого не сделано.

Работа отдельных пунктов на Няндомском отделении страдает очень многими недостатками, которые нарушают ритмичную работу и угрожают безопасности движения поездов.

Вот несколько примеров. По приказу № 261-Ц на разъездах №№ 807 и 816 км должны быть проведены путевые работы. Уложили стрелочные переводы, но выяснилось, что переводы с прямыми острямиками здесь работать не могут, нужны кривые острьяки. Кривые острьяки не нашли и зашли прямые. В таком положении разъезды находятся более трех месяцев. Вместо трех путей, которые были на каждом разъезде, осталось только по два. Таким образом, вместо улучшения, работа разъездов ухудшилась.

В Лухтонге тоже должны быть проведены работы. Но здесь «забыли» перенести северную гидроклонну. В результате все нечетные поезда при наборе воды находятся за пределами приемного пути. Пока паровоз не наберет воды и не вычистит топку, при-

ти в Явенту другим поездам не дается.

В Няндоме после развития южной горловины район обслуживания стрелок увеличился до 900 метров. Установлен контрольный пост, но не решено главное: кто же должен обслуживать эти стрелки. Стрелочников нет, вместо них предусмотрены... конторщики. Это усложняет обслуживание тракционных путей через стрелку, принадлежащую станции.

Встал другой вопрос: об организации в южном конце станции двух стрелочных районов. Дело встало из-за стрелочников, а готовить их никто не собирается. В результате старшие стрелочники, чтобы заготовить маршрут, вынуждены пройти около двух километров. На это тратится уйма времени, допускается сшибка. Старший стрелочник стрелки не записывает и ключи от младших стрелочников не отбирает. Заменяется маневровая работа.

Для нормальной и безаварийной работы в южном конце Няндомы нужно 8 стрелочников, из них два старших. А сейчас их всего 4. Прошло достаточно времени, чтобы подготовить не 4, а 40 стрелочников, но никто этим делом не занимается.

Руководителям Няндомского отделения известно, что в Бурячихе и Шалакуше конторы дежурных по станции не отвечают требованиям параграфа 86 Правил технической эксплуатации. В Бурячихе на 6—7

Выдающийся успех диспетчера т. Загонова

Выдающийся успех добился диспетчер южного участка т. Загонов. Он, строго согласовывая свои действия с паровозными диспетчерами и работниками узла, 22 марта отправил по расписанию 100 процентов поездов. Ни один поезд не был перенесен на другое расписание. Это на Няндомском отделении за последние два года первый случай.

Тов. Загонов личным примером доказал, что с Няндомского узла на юг можно отправлять поезда точно по графику.

По примеру т. Загонова работал дежурный по станции т. Заварин. Он отправил из Няндомы по расписанию 83 процента поездов.

Тов. Заварин создал все условия для того, чтобы отправить 100 процентов поездов по расписанию. Но подвели паровозники. Дежурный по депо тов. Галагин выдал 2 паровоза с промедлением, из-за чего 2 поезда на север ушли с опозданием.

Выездная редакция «Северного пути» на Няндомском узле.

Сэкономили 52 тонны угля

ЧЕРЕПОВЕЦ. Партийно-техническая конференция, проведенная парторганизацией депо, мобилизовала паровозников на экономию топлива.

В первый декаду марта сэкономлено 52620 кг. В депо теперь нет ни одного паровоза, перевозящего топливо. Отдельные машинисты достигли выдающихся успехов в сбережении угля. Машинисты тт. Силин и Михайлов сберегли 8,2 тонны, Шатров, Гаврилов и Зайцев—6,9, Езовихин и Бергер—6,7 тонны.

Н. КОПЕЛКИН.

кв. метрах помещаются: дежурный по станции, товарная контора и телеграф. Сюда ежедневно заходят десятки лиц, связанных с движением поездов и работой станции. В Шалакуше то же самое.

В таких условиях невозможна нормальная работа.

В Шалакуше уже длительное время идут разговоры о нехватке стрелочников, но их не готовят.

На отделении до сих пор не выполнено очень важное распоряжение о снабжении отдельных пунктов маршрутными таблицами.

Управление дороги сыало за незнание Правил уже 10 начальников станций, а техническая учеба поставлена из рук вон плохо. Особенно это относится к вновь выдвинутым товарищам на должности начальников станций.

Все эти и другие организационно-технические недостатки приводят к увеличению брака в работе и авариях. В первом квартале текущего года, по сравнению с прошлым годом, нарушения Правил увеличились более чем на 90 процентов.

Руководителям Няндомского отделения, а также и управлению дороги необходимо все время бороться за устранение недостатков в работе отдельных пунктов Няндомского отделения, которое решает успех работы всей дороги.

В. МЯГКИХ,
пом. участкового ревизора НКПС по безопасности.

Навести и постоянно поддерживать чистоту и порядок в цехах, общежитиях, учреждениях

Редакция и политотдел Вологодского отделения провели совещание уборщиц и комендантов предприятий и общежитий Вологодского узла. Присутствовало 123 человека. Собравшиеся обсудили свои задачи в борьбе за наведение чистоты и порядка на предприятиях, поставленные решением XVIII конференции ВКП(б), а также приняли на себя ряд социалистических обязательств.

Ниже мы печатаем выступления отдельных товарищей на этом совещании.

★

В цехах паровозного депо

Тов. Смирнова работает уборщицей в механическом цехе.

— Опрятность и порядок, — говорит она, — необходимы везде. Я веду борьбу с грязью, но у нас часто приходится делать лишнюю работу.

Нередко, скажем, при разборке станка, или при резке железа, детали и обрезки металла разбрасывают где попало, захламляют цех, создают беспорядок. А ведь можно бы каждую часть положить аккуратно на свое место. Ведь и работать было бы гораздо приятнее, когда все вокруг в порядке, да в чистоте.

— Я 10 лет работаю уборщицей, — говорит тов. Крутова, — и вижу, что труд уборщицы — важный труд. Но поддерживать чистоту и порядок надо не только руками одних уборщиц. К этому должны стремиться все наши рабочие.

А у нас многие еще не научились уважать труд уборщиц. Только подметешь в цехе, смотришь, опять валяются окурки, приная пакля, концы и разный мусор. К нечистоте, которые это делают, наши руководители, особенно мастера, должны применять строгие меры.

Уважать труд уборщиц

(Из выступления тов. Дружининой)

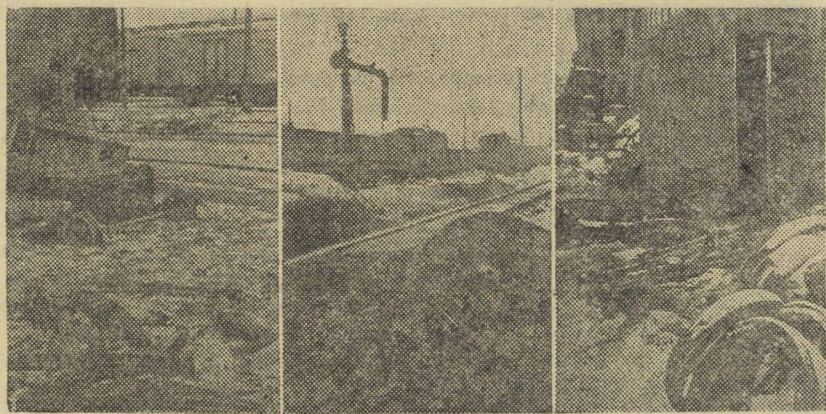
В нашем общежитии живут рабочие склада топлива. Пока они находятся на работе, мы истопим печи, подметем полы, заправим кровати. В комнатах становится чисто.

А когда зайдешь в комнаты после того, как люди пришли на отдых, больно становится на душе. Отдельные неряхи не обуть свои ботинки у входа и оставили на полу черные следы, грязную одежду бросили под кровать, набросали окурков, постели и одеяла смяты.

Сделаешь замечание таким неряхам, а они недовольны, говорят, что мы, уборщицы, на то

и приставлены, чтобы ухаживать за ними. Коменданту Николаевской скажешь об этом, и ее не слушают.

Это получается потому, что партийные руководители и начальники редко ходят в общежития и не помогают, как следует, нам навести настоящую чистоту.



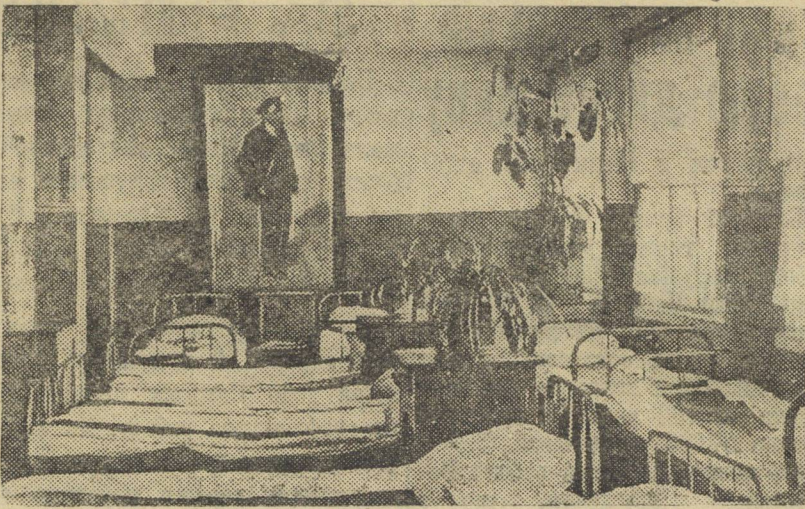
Между пунктом осмотра и технической конторой станции Вологда до сих пор в беспорядке валяются негодные части и всякий хлам (слева). Кучи шлака и мусора всю зиму лежат на пассажирских путях Вологды (в центре). У самого входа в Вологодское депо валяются разбитые ящики, металлолом, детали, мусор. О них все заминаются, но никто не убирает (справа).

Фотообвинения П. Сотникова.

житий строителей тт. Шевелева, Полетаева, Левальд и др.

Но силами одних уборщиц трудно навести и постоянно поддерживать культуру и порядок в цехе, в общежитии, в учреждении. Надо, чтобы каждый железнодорожник боролся за чистоту своего рабочего места и жилища, ценил бы и уважал труд уборщиц.

А на деле, например, в паровозном депо получается так: не успеет работница закончить уборку, как неряхи снова разводят грязь, бросают на пол пропитанные нефтью шпильки, металлические части, стружки и др.



Чисто и культурно в общежитии грузчиков станции Вологда-1, где комендантом работает тов. Н. В. Краснораменский. Фото П. Сотникова.

Чистота дисциплинирует людей

(Из выступления тов. Краснораменской)

Общежитие грузчиков товарного двора станции Вологда-1 занимает по чистоте первое место на Вологодском узле. Это заслуга не только наша, а и тех людей, которые проживают в общежитии. Мы строго следим за соблюдением правил внутреннего распорядка. В комнатах у нас чисто,

уютно, кровати заправлены, около них стоят табуретки и тумбочки. А когда в помещении чисто, каждый окурочок, призывный след на полу будет заметен. Его сразу же уберешь, а кто его сделал — пристыдишь. Чистота дисциплинирует людей.

Соревнование помогло

(Из выступления тов. Левальд)

В недалеком прошлом в общежитиях строителей было грязно и неуютно. Рабочие ложились на постели в верхней одежде, курили в комнатах и т. д.

Мы решили положить конец

бескультурью. Все уборщицы заключили социалистические договоры, на каждую уборщицу возложили ответственность за поддержание чистоты и порядка в определенной комнате. В коридоре отдели специальное место для курения.

Соревнование помогло нам навести надлежащий порядок и чистоту. Плохо то, что начальник стройучастка т. Крюков и начальник Дорстрой т. Колесников не считают своим долгом заходить в общежития. А следовало бы.

культуре и неряшливости. К числу таких следует отнести Пашину, Недобову, Сатину.

22 марта политотдел отделения и редакция «Северный путь» впервые собрали совещание уборщиц узла. Выступившие на этом совещании уборщицы тт. Федорова, Левальд, Краснораменская, Полотнова, Рыжова, Дружинина, Бобылева, домохозяйка т. Швецова, санитарный врач т. Афанасьева выразили полную готовность включиться в борьбу за наведение чистоты и порядка, вскрыли серьезные недостатки в этом деле на предприятиях узла.

Коменданты и уборщицы взяли на себя обязательство — развить социалистическое предмайское соревнование между собой и призвали последовать своему примеру комендантов и уборщиц предприятий и общежитий Даниловского узла.

Надо поддержать эту ценную инициативу, организовать широкую массовую политическую работу среди этой категории работников.

А. ГУРОВА,
инструктор политотдела
Вологодского отделения.

БЕСКУЛЬТУРЬЕ

Наркомат путей сообщения 28 января с. г. дал руководителям паровозных отделений ясные указания об очистке тракционных, верных, складских путей и под гидроколоннами. Но начальник Шарьинского паровозного отделения тов. Гудков не выполняет этих указаний. В Шарье и в Свече эти пути заущены и доведены до аварийного состояния. На них то и дело происходят аварии и прорывы нарушения Правил технической эксплуатации. За последние дни было по этой причине несколько случаев схода вагонов и паровозов.

Деповские тупики завалены строительными материалами. В результате запасные локомотивы стоят на канавах в депо, мешая ремонтным бригадам.

Грязь и бескультурье наблюдаются и в цехах депо. Однако, это не беспокоит начальника депо т. Захаво и секретаря партбюро тов. Огарева.

Н. ЛЯЛЮШКИН,
ревизор НКПС по
безопасности.

Холодно и грязно в вокзале станции Пундуга: на стенах слой пыли, пол всегда грязный, в баке постоянно нет воды.

В помещении дежурного по станции грязь на столах, на полу и стенах не очищалась годами. Здесь настолько свились с бескультурьем, что начальник станции тов. Фалин даже после XVIII конференции ВКП(б) ничего не предпринимает, чтобы навести в вокзале чистоту и элементарный порядок.

Ф. МАЙСКИЙ.

«КНИГА — ПОЧТОЙ»

Чтобы обеспечить железнодорожников, проживающих на линейных станциях, в путевых будках и казармах политической и технической литературой, дорожная техническая библиотека организует отдел — «Книга — почтой».

Каждый железнодорожник может написать в библиотеку запрос на необходимую ему литературу и получить ее бесплатно через железнодорожную экспедицию.

Библиотека помещается в Вологде, на Шутейской улице, в доме № 3.

Хроника

Начальник пассажирской службы т. Козьмин освобожден от занимаемой должности, как не справившийся с работой. Начальником пассажирской службы назначен тов. Е. С. Ракитский.

Тов. П. Н. Артамонов утвержден в должности начальника планового сектора дорожно-транспортной экспедиционной конторы дороги.

За отличную работу без единой аварии в 1940 году машинист комсомольского паровоза депо Вологда Н. И. Пучков награжден наркомовской премией.

И. о. ответственного редактора
И. Н. КОЛОТИЛОВ.

ОБ УБОРЩИЦАХ

XVIII конференция ВКП(б) обязала партийные организации промышленности и транспорта «решить немедленно задачу поддержания чистоты и порядка на предприятиях, как задачу, не терпящую никаких отлагательств».

В выполнении этой государственной задачи видная роль принадлежит непосредственным исполнителям дела — комендантам, завхозам, уборщицам. Этой категории работников раньше уделяли очень мало внимания, слабо ценили их труд, не вели с ними достаточной воспитательной работы.

Между тем, на предприятиях и в общежитиях Вологодского узла много таких уборщиц, работа которых заслуживает всяческой похвалы. Так в общежитии дружинок, где уборщицей работает т. Краснораменская, всегда образцовая чистота и порядок. Добросовестно работает в вагонном депо 56-летняя уборщица т. Кузнецкина. Большую заботу о чистоте проявляют уборщицы обще-