

№ 41 (1357)

ЧЕТВЕРГ

22 МАЯ

1941 г.

СЕВЕРНЫЙ ПУТЬ

ОРГАН УПРАВЛЕНИЯ И ПОЛИТОТДЕЛА СЕВЕРНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Выходит
по четвергам
и воскресеньям

ЦЕНА 15 коп.

НАВСТРЕЧУ СТАЛИНСКОМУ ДНЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА

У железнодорожников Советской страны стало прекрасной традицией отмечать свой праздник—Сталинский День железнодорожника боевыми, большевистскими делами, выполнением и перевыполнением своих измерителей.

В этом году встреча праздника имеет особенное значение, особый отпечаток. XVIII Всесоюзная конференция ВКП(б) поставила перед железнодорожным транспортом задачи хозяйственного и оборонного значения которых огромно. Темпы социалистического строительства, сложная и чреватая всякими неожиданностями международная обстановка требует от железнодорожников исключительной подвижности, напряжения воли и сил с тем, чтобы полностью удовлетворить возросшие требования страны и в любую минуту доказать свою способность выполнять план государственных перевозок не только в мирных условиях, но и в условиях военной обстановки.

Вот почему каждый железнодорожник должен свято помнить, еще и еще раз осмыслить и продумать мудрые указания вождя нашей партии тов. Сталина, которые он дал на приеме работников железнодорожного транспорта в Кремле 30 июля 1935 года. Он говорил о великой чести для каждого работать на транспорте, о работниках, которые поняли значение транспорта и кладут свой труд на алтарь своей родины. Тов. Сталин говорил, что для того, чтобы реализовать решающую и всеобъемлющую роль железнодорожного транспорта, требуется прежде всего слаженность всех частей и их работа в строго определенном порядке. Это и есть то, что называется дисциплиной на транспорте.

— Есть у железнодорожников,—говорил товарищ Сталин,—работники на больших постах и работники, стоящие на небольших постах, но нет на транспорте людей ненужных или незначительных. Начиная от самых больших руководителей и кончая «малыми» работниками вплоть до стрелочника, вплоть до смазчика, вплоть до уборщика—все велики, все значительны, ибо транспорт является конвейером, где важна работа каждого работника, каждого винтика.

Длительное отставание нашей Северной дороги именно тем и объясняется, что должной слаженности, о которой говорил товарищ Сталин, должной дисциплины не было и, к сожалению, еще нет.

На дорожном совещании паровозников-лунинцев, которое состоялось 19 мая, передовые люди дороги с искренним негодованием и болью говорили о причинах, мешающих большевистским темпам и качеству работы. Говорили они о неповоротливости многих командиров и политработников, о их отставании от нового движения.

Лунинская школа путеобходчиков

На Галичской дистанции пути по новому организованна техническая учеба путеобходчиков. Школой руководит лучший путеобходчик дороги лунинец Дмитрий Иванович Смирнов, побывавший на Ленинградской научной конференции путейцев, где он прочел лекцию о своей работе.

Собрали путеобходчиков. Тов. Смирнов просто и понятно рассказал им о своем опыте.

— А теперь приглашаю посмотреть мой участок пути,—сказал он в заключение.

И все слушатели школы пошли

— Если командиры будут помогать лунинцам так же горячо, как они говорят о лунинском движении на собраниях, будет хорошо.

Эти слова машиниста медаленосца тов. Евстигнеева должны понять и прочувствовать многие командиры. В самом деле: разговоров о лунинском движении очень много, а борьба за внедрение лунинских методов куда слабее слов. Начальник депо Вологда тов. Семенов откровенно признался, что лунинское движение в депо началось помимо его и о первых лунинцах в депо он узнал с большим опозданием. О том, что недооценил это движение говорил тов. Захаров—начальник Шарьинского депо, говорил об этом и секретари партбюро депо Вологда и Шарья тт. Бояринцев и Огарев.

Но уместно напомнить этим товарищам, что ведь тоже самое они говорили и месяц тому назад. До каких же пор они будут объяснять свою неповоротливость своей же «недооценкой» лунинского движения?

Пора кончать болтовню вокруг лунинцев и заняться практической, повседневной, организационной работой и помощью лунинцам.

Немало горьких упреков лунинцы высказали по отношению к путейцам. Упреки законны и справедливы. Это звено в общем конвейере дороги является самым слабым, текущее содержание пути совершенно не удовлетворяет требованиям возрастающих темпов перевозок. К путевому хозяйству сейчас надо приковать внимание всех хозяйственных и партийных организаций, иначе путь явится (да уже является) серьезным тормозом движению вперед.

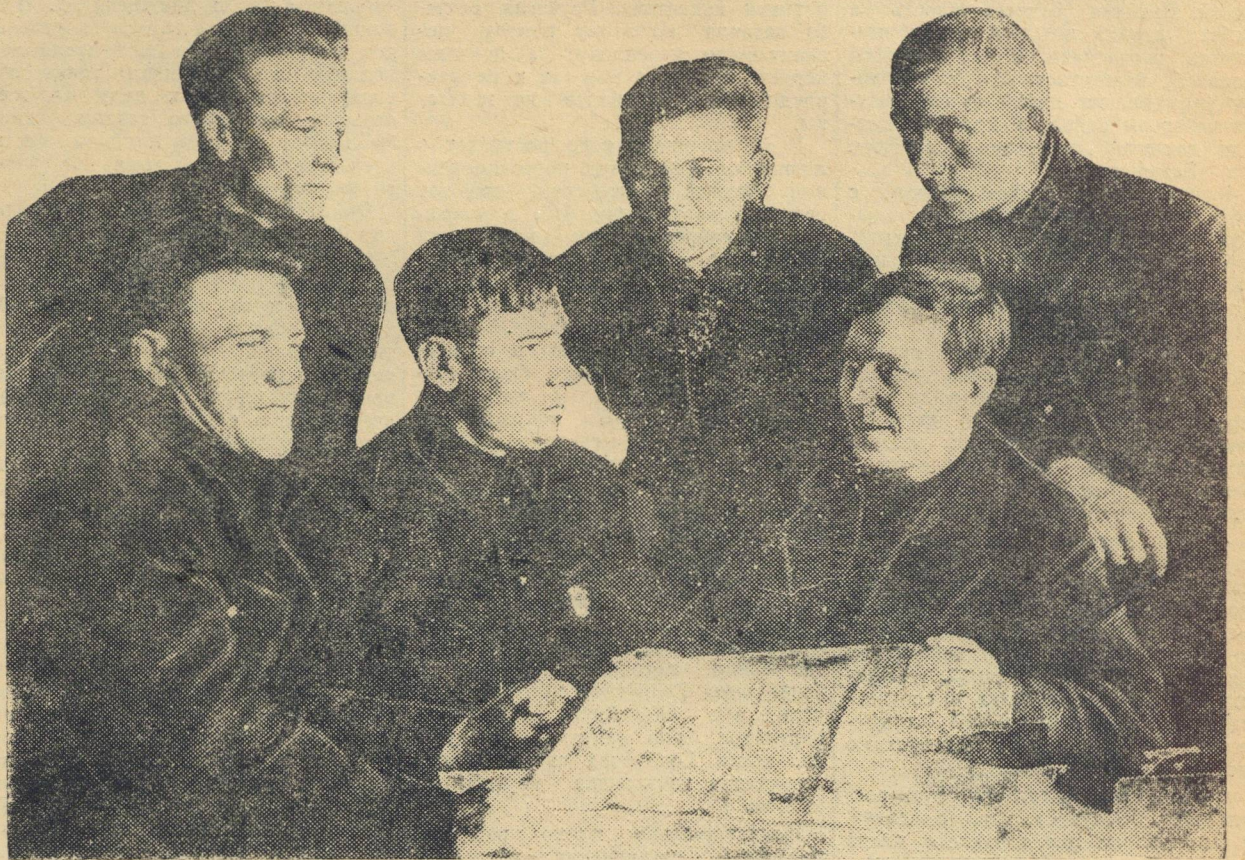
В апреле и мае намечалось некоторое улучшение работы дороги. Задача—не только закрепить это улучшение, но все больше и больше развивать темпы, улучшать качество работы, ни на минуту не успокаиваясь, не зазнаваясь.

Публикуемое сегодня письмо лунинцев, их призыв развернуть социалистическое соревнование в честь Сталинского Дня железнодорожника на досрочное выполнение семимесячного плана государственных перевозок безусловно встретит самый горячий отклик железнодорожников Северной. Командиры, партийные, профсоюзные и комсомольские организации возглавят энтузиазм железнодорожников, направят его в русло деловой, упорной борьбы за окончательную ликвидацию отставания, за достойную, большевистскую встречу всенародного праздника—Сталинского Дня железнодорожника.

посмотреть на участок т. Смирнова. Путеобходчики задавали лектору много вопросов и очень одобрительно отзывались о такой форме занятий.

Сходили на километр путеобходчика т. Посыпкина и обнаружили там 15 ослабших болтов, 18 незакрепленных противоугонов. Пристыдили т. Посыпкина. Он обещал привести свой километр пути в отличное состояние.

А. Карандашев,
зам. начальника дистанции
по политчасти.



Участники дорожного совещания паровозников—лунинцев (слева направо): А. С. Бовыкин — старший машинист депо Исакогорка, Н. Н. Пышкин—старший машинист депо Коноша, Н. Ф. Малышев—старший машинист депо Няндомы, Г. Я. Субботин—машинист депо Шарья, А. Я. Пасынков — старший машинист депо Буй и В. И. Сытов—машинист депо Данилов. Фото П. Сотникова.

Досрочно выполним семимесячный план государственных перевозок

ПИСЬМО ПАРОВОЗНИКОВ—ЛУНИНЦЕВ КО ВСЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКАМ
СЕВЕРНОЙ ДОРОГИ

ДОРОГИЕ ТОВАРИЩИ!

В предмайском социалистическом соревновании, осуществляя решения XVIII партконференции, железнодорожники Северной начали улучшать свою работу. В апреле выполнен не только общий месячный план погрузки, но и задание по погрузке леса и крепежа. Однако это лишь начало перестройки работы. Коллективу Северной надо еще многое сделать, чтобы наша дорога была в шеренге передовых магистралей Советского Союза, чтобы полностью выполнила задачи, поставленные XVIII Всесоюзной конференцией ВКП(б). Борьба за осуществление этих исторических задач—священный долг каждого железнодорожника.

На нашей дороге сотни передовых людей работают методами знатного новосибирского машиниста Николая Лунина. Железнодорожники Северной известны имена таких замечательных инициаторов лунинского движения на дороге, как машинисты депо Шарья тт. Евстигнеев и Субботин, машинист депо Вологда т. Шириков, стрелочник ст. Буй т. Золотов, путеобходчик Галичской дистанции т. Смирнов и многие другие. Прекрасный почин поездного вагонного мастера Буйского участка тов. Рейжевского подхвачен не только вагонниками Северной, но и других дорог.

При всем этом, надо прямо сказать, что лунинское движение на дороге не получило еще должного большевистского размаха и находится в зачаточном состоянии. Вот почему внедрение лунинских методов во все звенья дороги, распространение их среди работников всех профессий является первоочередной и боевой задачей.

Мы призываем всех железнодорожников Северной активно включиться в это замечательное движение, с новой силой развернуть действенное социалистическое соревнование в честь Сталинского Дня железнодорожника за досрочное выполнение семимесячного плана государственных перевозок.

Мы призываем движениев, вагонников, связистов и всех других работников дороги выполнить священный долг перед любимой родиной и во-время, на кривоносовских, на лунинских скоростях перевезти столько грузов, сколько потребует партия и правительство, сколько потребуют интересы укрепления хозяйственной и оборонной мощи социалистического

отечества.

Мы призываем командиров, инженерно-технических работников дороги возглавить лунинское движение, повседневно помогать лунинцам, дополнять и расширять их творческую практику технической мыслью, организованно обеспечить все необходимые условия для работы.

Мы вынуждены особо обратиться к коллективу путейцев дороги и призвать к тому, чтобы они навели должный большевистский порядок в своем хозяйстве. Не секрет, что лунинским скоростям на нашей дороге мешает неудовлетворительное состояние пути, особенно на таких дистанциях, как Няндомская, Вожегодская и др. Не секрет, что по вине путейцев на дороге происходит большинство аварий, браков, порча подвижного состава. Не к лицу работникам пути плестись в хвосте социалистического соревнования. Не к лицу командирам-политработникам пути выслушивать ежедневные справедливые упреки в плохом текущем содержании пути.

Путейцам есть у кого учиться работать по-лунински. Знатный путеобходчик Галичской дистанции тов. Смирнов являет собой пример настоящего, большевистского отношения к своим обязанностям и содержит свой участок образцово. С него и надо брать пример всем путейцам.

Товарищи железнодорожники Северной!

В социалистическом соревновании в честь Сталинского Дня железнодорожника мы должны и можем добиться, чтобы наша Северная дорога была в шеренге передовых магистралей страны, чтобы наш радостный праздник встретить победой и иметь право заявить любимому наркому Л. М. Кагановичу:

— Партийные и непартийные большевики Северной сдержали свое слово, выполнили свой священный долг перед родиной, перед партией, перед великим Сталиным.

Шире же размах социалистического соревнования в честь Сталинского Дня железнодорожника!

Выполним досрочно семимесячный план государственных перевозок!

За дело, за большевистское дело, товарищи!

(Письмо обсуждено и принято на дорожном совещании лунинцев-паровозников 19 мая).

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

ОТЧЕТНО-ВЫБОРНОЕ СОБРАНИЕ В ШТАБЕ ДОРОГИ

Управление нашей дороги — это штаб руководства важнейшим участком железнодорожного конвейера на Севере. От оперативного руководства работников этого штаба во многом зависит выполнение государственного плана перевозок всей дорогой. Двойная ответственность за работу дороги ложится на коммунистов управления. Именно об этой большой ответственности и говорили выступавшие товарищи на отчетно-выборном собрании при обсуждении доклада секретаря партбюро тов. Захарова.

Говорить было о чем. Наряду с положительными результатами, в работе партийного органа управления, призванного воспитывать и спланировать аппарат служб и отделов на боевую работу, еще очень много серьезных недостатков.

Докладчик тов. Захаров сказал, что партийное бюро слабо вникало в существо работы, не изучало экономичку служб и отделов управления дороги, ограничиваясь подчас поверхностными обледованиями и вынесением решений, свыкло с длительным отставанием дороги.

— Это привело к тому, — говорит т. Захаров, — что многие работники служб и отделов руководили канцелярско-бюрократическими методами, не осуществляли действенного контроля и проверки исполнения приказов и распоряжений. Перестройка работы аппарата в соответствии с решениями XVIII конференции ВКП(б) идет недопустимо медленно.

Служба движения, которую возглавляет коммунист тов. Богданов, в апреле не имела общего плана работы. В грузовой службе (начальник т. Шаповалов) план был составлен 4 апреля, а на линию разослан спустя 6 дней. Поэтому не удивительно, что в работе предпринятый дороги наблюдалась штурмовщина и неорганизованность. В первой четверти суток грузили 9%

плана, во второй четверти — 13%, в третьей — 16%, а в последней — 62%.

В службах управления еще немало элементов канцелярщины и бюрократизма. Еще в сентябре прошлого года при выдаче груза Архангельскому порту обнаружена крупная недостача. Грузовая служба затеяла по этому поводу нескончаемую переписку, а причины недостачи до сих пор так и не расследованы и виновники не наказаны.

В управление дороги поступает с линии большой поток корреспонденции. Многие документы требуют срочного разрешения. Но, как сказал на собрании зам. начальника контрольно-инспекторской группы тов. Уваров, в грузовой службе, например, служебные пакеты не вскрываются по две недели.

Работу по воспитанию и сплочению аппарата партийное бюро обязано сосредоточить в партийных организациях служб, руководители которых несут не меньшую ответственность, чем и хозяйственники. В руководстве партийными организациями служб со стороны партбюро также было много серьезных недостатков. Во время отчетов и выборов в шести парторганизациях управления работа признана неудовлетворительной. У руководства парторганизаций служб пути долгое время находился невежда и бездельник Горбунов, который развалил всю партийную работу. А партийное бюро заметило это тогда, когда Горбунова сняли с поста помощника начальника службы по кадрам.

Исключительно плохо работали партийные организации в лесном отделе, дорстрое, в аппарате ревизоров по безопасности и др.

Очень слабо бюро вовлекало в активную работу коммунистов — начальников служб и отделов. Эти руководящие товарищи каждый день сидят до полуночи в управлении и

их считают людьми чрезмерно перегруженными работой. Партийных заданий им по этой причине не дают и их участие в партийной жизни заключается в посещении партийных собраний.

— В прошлом году, — говорит начальник службы движения т. Богданов, — партбюро дало мне серьезное поручение. Я нашел время выполнить его, перечитал много литературы, отнесся к делу со всей серьезностью. Такие задания дали бы многое в нашем идейном росте, но, к сожалению, больше мне ничего не поручали.

Об этом же говорили на собрании и другие командиры служб.

Справедливые упреки пришлось выслушать на собрании членам партбюро и за то, что они слабо контролировали выполнение принятых решений. Неоднократно на заседаниях партбюро и партийных собраниях ставились вопросы о работе коммунистов службы пути. Принимались хорошие решения, но положение в службе почти не изменилось. Она попрежнему является самым отстающим участком на дороге.

В прениях выступило 16 человек. Большинство из них сделали ценные замечания и предложения по работе парторганизации. Работа бюро признана удовлетворительной. В новой состав партбюро избрано 9 человек: тт. Захаров — секретарь партбюро, Макалов — начальник группы информации, Богданов — начальник службы движения, Быков — зам. начальника дороги, Муравьева — пом. начальника службы пути по кадрам, Галкин — начальник административного отдела, Дмитриев — председатель дорпрофсожа, Бирюков — начальник службы связи и Колотиллов — зам. отв. редактора газеты «Северный путь».

Секретарем партийного бюро вновь избран тов. Захаров.

И. Суздалов.

Под знаком критики и самокритики

(СОБРАНИЕ КОММУНИСТОВ БУЙСКОГО УЗЛА)

Выполняя решения XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б), первичные парторганизации Буйского узла глубоко стали влезать в дела производства. Коммунисты решительней теперь вскрывают недостатки, настойчивей добиваются их устранения.

Паровозное депо в 1940 году было в числе отстающих на дороге. Сейчас оно работает значительно лучше. Межпоездной ремонт сократился вдвое. Перевыполняется техническая скорость. Машинисты тт. Папулин, Антонов и другие работают по-лунински.

Лучше стала работать и станция. Составительские бригады тт. А. Смирнова, Чистякова, Лебедева и другие, соревнуясь между собой, перевыполняют нормы по формированию поездов на 20—40 проц.

Коммунисты и комсомольцы смен тт. Чистяков, Заборников, В. Смирнов, С. Белоусов возглавляют социалистическое соревнование.

Поездный вагонный мастер тов. Рейжевский первым на дороге среди вагонников применил метод Лунина в уходе за подвижным составом.

Главный кондуктор тов. Лужаев проявил инициативу подбора сборных поездов на участках. Его метод начинает применяться на всей дороге.

Растет число стахановцев и ударников. Если в январе их было 1086, то сейчас 1203, из них 148 коммунистов. Десятки лучших железнодорожников награждены орденами, медалями, именными часами, значками «Почетному железнодорожнику», «Ударнику сталинского призыва».

Не мало внимания партийный комитет узла уделял политическому воспитанию коммунистов. 36 коммунистов занимались по истории ВКП(б) в лектории и закончили изучение «Краткого курса истории ВКП(б)». Сейчас они работают над первоисточниками марксизма-ленинизма.

Однако в работе узлового партийного комитета состоявшееся на днях отчетно-выборное собрание вскрыло много недостатков.

На узле не ликвидированы случаи нарушения трудовой дисциплины, брак в работе и аварии. Среди нарушителей трудовой дисциплины было и несколько коммунистов (Веселков, Бабакин, Тихомиров).

В некоторых службах узла число случаев брака не уменьшилось, а возросло. Например, в дистанции пути в марте было 6 случаев брака, а в апреле — 14.

Партийный комитет много выносил решений, но проверкой исполнения их занимался плохо. За отчетный период было принято 101 решение, а проверено исполнение только 12.

Коммунисты резко критиковали работу партийного комитета. В своем выступлении т. Рябинин сказал, что партком слабо боролся за снижение простоя вагонов. За 1940 год и первый квартал 1941 года убытки от простоев вагонов превышают 300 тысяч рублей.

— Секретарь парткома тов. Разгуляев не имел живой связи с парторганизациями, — сказал коммунист т. Деметев. — Он не посещал партсобраний предприятий, плохо знал жизнь парторганизаций.

Отрыв парткома от первичных парторганизаций влиял на слабую работу всех служб.

Зав. транспортным отделом Ярославского обкома ВКП(б) тов. Максимов отметил, что узел работал неравномерно. Много поездов отправляется не по расписанию. Лунинское движение распространяется медленно, и им по существу никто не руководит. Партком не возглавлял борьбы за чистоту и порядок на производстве.

Коммунисты в решениях наметили ряд практических мероприятий по улучшению партийной работы. Секретарем парткома избран П. Г. Смирнов.

А. Сулов, инструктор райкома ВКП(б).

Командир-агитатор

Начальник станции Заборье коммунист т. Фролов умело сочетает хозяйственную работу с массово-политической. Тов. Фролов проводит беседы о международном положении, читает из газет статьи и заметки о новых достижениях кривошеи-лунинцев, рассказывая, как надо применять передовые методы работы на своей станции.

Долгое время на станции был отстающим стрелочник тов. Соколов. На занятиях технической учебы он ходил редко, на беседах, которые проводил агитатор, почти не бывал, а сам газеты читал от случая к случаю.

Тов. Фролов обратил на Соколова особое внимание. Он не раз подробно рассказывал Соколову о том, как передовые люди содержат стрелки, наводят на производстве порядок и чистоту. Соколов начал улучшать работу. Теперь он аккуратно посещает занятия технической учебы, бывает на беседах агитаторов. А на производстве он в числе лучших стрелочников.

Вся эта кропотливая работа с людьми дала замечательные результаты. В самые напряженные зимние месяцы работы, станция Заборье на Бабаевском отделении была на первом месте. Эти успехи закреплены. Апрельский план погрузки был выполнен досрочно на 10 дней.

П. Жуков, инструктор подора.

Шарьинский политотдел о лунинском движении

Шарьинский политотдел проверил, как руководят лунинским движением партбюро Шарья и начальник депо тов. Захаров. На оргсовещании политотдела был заслушан доклад секретаря партбюро тов. Огарева. Вскрыты серьезные недостатки в этом деле.

Политотдел отделения предложил на очередных партсобраниях депо, вагонном участке, станциях, дистанциях пути, связи и склада топлива обсудить вопрос о руководстве лунинским движением и принять меры по внедрению лунинских методов среди работников всех профессий.



Бригадир комплексной бригады депо Буй С. С. Феоктистов — секретарь цеховой парторганизации и член партбюро нового состава обеспечивает выпуск паровозов из промывки за одну смену. На снимке: тов. Феоктистов (слева) беседует со стахановцами своей бригады тт. М. В. Лапкиным, А. А. Бойцовым и И. Н. Семичевым. Фото П. Сотникова.

О ЧЕМ РАССКАЗАЛИ ЛУНИНЦЫ

ДОРОЖНОЕ СОВЕЩАНИЕ ПАРОВОЗНИКОВ — ЛУНИНЦЕВ

19 мая состоялось дорожное совещание паровозников-лунинцев, хозяйственных и партийных руководителей депо. С докладами о внедрении лунинских методов выступили начальники депо тт. Семинов (Вологда) и Захаров (Шарья) и секретари партбюро этих депо тт. Бояринцев и Огарев. Доклады не удовлетворили участников совещания, т. к. в них попрежнему были ссылки на объективные причины и заученные повторения о том, что «мы лунинское движение не доосценили». Секретарь партбюро депо Вологда т. Бояринцев признался, что ни Семинов, ни он по-настоящему не помогали лунинцам.

Выступавшие на совещании машинисты отметили, что руководители депо слабо помогают внедрять лунинские методы в работу. В ряде депо руководители не поняли существа лунинских методов. Начальник депо Емца т. Ефанов считал машиниста Анфилова лунинцем. А когда Анфилов поставил паровоз в ремонт, машина оказалась разбитой. Пришлось менять почти всю решетку жаровых и дымогарных труб. Ходовые части были разболтаны. Анфилов не только не отремонтировал паровоз, но и не обеспечил хорошего ухода за локомотивом.

В том же депо Емца машинист Шукин работал систематически с браком, а в мае бросил поезд из-за неисправности паровоза. Однако и Шукин был в списке лунинцев.

Если в Емце бракоделов считали лунинцами, то в Шарье машинистам, которые стремились своими силами устранять неисправности, приклеивали ярлык бракоделов.

— Находясь в депо, — рассказывает тов. Евстигнеев, — я решил осмотреть подшипник одной оси паровоза. Это заметил ревизор по безопасности и расценил, что я допустил межпоездной ремонт. Или другой пример. Мы с напарником осматривали в топке суперьер. Начальник отделения т. Гудков, проходя мимо, увидел ослабшие болты. «Не делом занимаетесь, — сказал он, — в топке ищите неисправности, а снаружи не видите».

В Шарье так и было заведено. Если увидят, что машинист в свободное от работы время устраняет мелкие неисправности, то считали, что это межпоездной ремонт. Даже притирку клапана считали межпоездным ремонтом.

Эти примеры говорят о том, что некоторые руководители депо формально отнеслись к распространению лунинских методов, лунинцам

не помогали и не создавали им условий для нормальной работы.

— У нас на паровозах, — говорил помощник машиниста депо Няндомы т. Иванов, — инструмент пришел в негодность, а заменить его нечем. Хуже того, если машинисту потребуются гайка, шайба или шплинт, то в депо эти мелкие детали найти трудно.

Такое же положение и в Череповце. Машинист т. Жолобов рассказал на совещании, что инструмента нет даже в инструментальной.

— Я готовлю своего помощника на машиниста, — говорит т. Жолобов, — мне хочется привить ему также и слесарные навыки, но осуществить их трудно. В депо нет даже тисков.

Машинисты правильно упрекали руководителей депо за плохую помощь лунинцам.

Лунинцы потребовали создать специальный запас необходимого инструмента, чтобы им не искать фрезер или метчики по всему депо, как это бывает в Шарье, а всегда можно было бы взять в определенном месте. Такой же запас нужно создать в депо и мелких ходовых деталей.

Секретарь партбюро депо Буй тов. Рябинин критиковал руководителей паровозной службы за то, что они также слабо занимаются развитием лунинского движения. И это правильно. Тов. Ганцеровский в выступлении сказал, что в Буйе работают по-лунински бригады трех паровозов, а в действительности там лунинцев значительно больше. За 4 месяца буйские машинисты-лунинцы сэкономили 12 тысяч рублей государственных средств. Об этом не было известно в паровозной службе. Не осведомлены работники паровозной службы и о лунинском движении в депо Вологда — они жили старыми бумагами и сводками.

Многие руководители парторганизаций паровозных депо до сих пор не поняли всей политической сути лунинского движения. Об этом свидетельствует тот факт, что авангардная роль коммунистов в лунинском движении очень слаба. В депо Вологда, например, из 136 коммунистов только 11 лунинцев. О практических задачах в развертывании лунинского движения на совещании говорили начальник политотдела дороги т. Мошкин и заместитель начальника дороги т. Быков. На совещании было обсуждено и принято письмо лунинцев ко всем железнодорожникам дороги.

Н. Чернышев.

Кто нарушает график

В Коношском депо переведен на графиковую работу паровоз № 4092 старшего машиниста т. Пышкина. Разработан график, но борьбы за его выполнение нет.

Обратимся к фактам. С первых дней мая паровоз уже не работал по графику.

4 мая дежурный по станции Поддого Федорова принял графиковый паровоз на занятый путь. 12 мая на этой же станции дежурный Баталов тоже принял на занятый путь.

Рейс 12 мая наиболее показательный. В разезде Юра задержали на 10 минут, т. к. на вагонах не оказалось бикор. По этой же причине поезд стоял в разезде Козье 15 минут. В Поддого приняли на занятый путь. В Вересове поезд поставили на прикол на 1 час 45 минут по неприяму Коноши.

Не пора ли зам. начальника Няндомского отделения тов. Акишину навести порядок на отделении.

Д. Петрунин, машинист депо Коноша.

Навести большевистский порядок в путевом хозяйстве дороги

Борьба за безаварийность— главная задача путейцев

Путевое хозяйство нашей дороги запущено. За последние 4 года количество аварий по вине службы пути не снижалось, а в 1941 году возросло. Вот цифры: в 1938 году было 16 крупных аварий, в 1939 и 40 гг.—по 8, а за 4 месяца 1941 г. их было 9. При этом только 6 аварий, произошедших в январе, вызвали перерыв движения на 30 часов. Основная причина—преступное нарушение Правил технической эксплуатации и невыполнение основных приказов НКПС.

Бригадир 8 дистанции Чистяков приступил к смене рельса. Он не разделил рельсовых соединителей в стыках, а дело происходило на автоблокировочном участке, и не срабатывало место работы сигналами. Дорожный мастер Шириков проходил мимо. Он видел преступное нарушение Правил, но не приостановил работ, не сделал даже замечания бригадиру, а спокойно прошёл дальше. В результате произошла авария, вызвавшая перерыв движения на 5 часов.

Дорожный мастер Люлинец (3 дистанция) при осмотре рельса не очищал их от грязи и не заметил продольную трещину. Из-за этого также произошла авария.

Путеобходчик Васильев (13 дистанция) сам вздумал сменить рельс, хотя на это не имел права и тоже допустил аварию.

Примеров, свидетельствующих о нарушении Правил технической эксплуатации, очень много. Распушенность—это результат слабости трудовой дисциплины. В прошлом году в службе пути было 813 нарушений Указа Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня 1940 года, а в этом году—194 нарушения.

Наиболее угрожаемые безопасности движения участки пути находятся на 1, 2, 3, 4, 7, 8 и 15 дистанциях. Здесь не изучают причин изломов рельса, а занимаются их сменой, и только. Приказ № 79/Ц на этих дистанциях не выполняется.

Вот уже второй год служба не обеспечивает нормальное текущее содержание пути рабочей силой. В прошлом году нехватало 316 чел., а в этом году—239. Но и имеющихся рабочих используют на текущем содержании только на 66 проц., остальные посылают на разные работы.

Неудивительно поэтому, что за 3 последних года на главном пути дороги сменено более 80 тыс. дефектных рельсов, т. е. по 11—12 штук на каждом километре, а толку никакого. Израсходовали металл, затратили много средств, а все напрасно. Выход рельс в дефектность не уменьшается. Замена рельса вызывает дезорганизацию движения, т. к. путейцы выдают в связи с этим много предупреждений.

Анализ показывает, что 60 проц. рельс сменено из-за излома и трещин в стыках, а 27 проц.—из-за продольных трещин под головкой рельса. Это значит, что за стыками нет надлежащего ухода, а осмотр производится поверхностно.

О вопиющей бесхозяйственности и беззаботности говорит и такой пример. На участках Коноша—Архангельск и Коноша—Синегельс рельсы прибиты двумя костылями, без подкладок, и в то же время несколько тонн подкладок валяется на бровках.

Нарком тов. Л. М. Каганович отпустил службе пути нашей дороги около миллиона рублей на противоаварийные мероприятия, но из этих средств не использовано еще ни копейки. Отдельные начальники дистанций проявляют растерянность. Так, начальник 7-й дистанции тов. Честных, испугавшись трудностей, закрыл движение по станции Антропово, не мобилизовав коллектив путейцев на быстрейшее устранение недостатков.

Благодушие в аппарате службы продолжается. Решение партсобрания, на котором коммунисты управления заслушивали доклад т. Улюгова, не выполняется.

Руководство службы обязано принять энергичные меры для выполнения плана противоаварийных работ. Для того, чтобы покончить с дальнейшим расстройством пути, необходимо коренным образом улучшить его текущее содержание.

Опыт передовой 12-й дистанции, ленинские методы путеобходчика т. Смирнова должны получить самое широкое распространение.

Г. Козлов, пом. дорожного ревизора НКПС по безопасности движения.



Тов. Д. А. Кузнецов—лучший дорожный мастер красносельской 12 дистанции пути. На его околотке путь в отличном состоянии. Фото П. Сотникова.

ПОЧЕМУ ОПАЗДЫВАЮТ ПОЕЗДА НА 7 ДИСТАНЦИИ

(Письмо машиниста)

На седьмой дистанции пути (нач. т. Честных) настолько запущено состояние пути, в особенности стрелочное хозяйство, что невозможно стало водить поезда по расписанию. Начиная от Никола-Поломы и до Буй, почти на каждом разъезде и станции имеются предупреждения о снижении скорости на стрелках до 15 км. в час. Это ведет к постоянному опозданию поездов на участке Н. Полома—Буй.

Совсем другое положение на 8-й и 9-й дистанциях. Здесь нет ни одного предупреждения о сокращении скорости. Мы, машинисты, на этих участках опозданий не имеем, а ездим с нагоном.

Пора руководству службы пути обратить внимание на состояние пути 7-й дистанции.

А. Герасимов, машинист депо Шарья.

ИЗО ДНЯ В ДЕНЬ ПОВЫШАТЬ КУЛЬТУРУ ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ РАБОТЫ

Против опошления единого технологического процесса

В марте, по указанию Горьковского обкома ВКП(б), работа станции Горький-товарная и подвездных путей мельничного завода № 1 и завода «Красное Сормово» была организована по единому технологическому процессу.

Работа по-новому дала положительные результаты—простой вагонов против задания снижен от 10 до 26,6 процента.

Бюро обкома ВКП(б), отметив большое государственное значение начатого дела, обязало всех начальников отделений движения (в том числе и Шарьинского) организовать работу всех железнодорожных станций и подвездных путей предприятий по единому технологическому процессу.

Вместо того, чтобы со всей серьезностью приняться за выполнение этой партийной директивы, руководители Шарьинского отделения (начальник т. Воронцов) равнодушно, по-чиновничьи отнеслись к делу. По станциям Ней и Мантурово технологический процесс составили без точного анализа «на глазок». И неудивительно поэтому, что на все операции намечены округленные цифры 5, 10, 15, 25 минут.

Спланировав работу кое-как, руководители отделения ничего не предприняли для того, чтобы разрабатывать нормы и положения безоговорочно выполнялись.

График обработки, погрузки и уборки вагонов обсудили на совместном совещании клиентуры и железнодорожников. Но всех железнодорожников с этим графиком не ознакомили. Многие грузчики, весовщики, осматривщики вагонов и составители график не знают.

В результате такого пренебрежительного отношения к делу простой вагонов не сократился, а значительно возрос. Так, на станции Мантурово на путях фанерного завода в первой декаде мая отдельные вагоны простаивали на 2 часа больше нормы.

Еще хуже дело на станции Ней (начальник тов. Ступаков). На путях лесозавода в первой декаде марта из 45 прибывших вагонов 10 простояли значительно больше нормы. В первой декаде мая, после составления технологического процесса, из 41 вагона, находившегося на путях, уже простояло 36 вагонов.

Характерно, что ни разу ни в Мантурово, ни в Нее руководители отделения не проанализировали причин перепростоя вагонов. Начальники станций обязаны ежедневно на планерках вместе с клиентурой подводить итоги совместной работы по осуществлению технологического процесса, но до сих пор не делают.

Начальник отделения движения тов. Воронцов всю организацию плановой работы станций и подвездных путей клиентуры отдал на откуп своему заместителю тов. Кукушкинскому, который этим делом занимается исключительно плохо. Он даже не затрудняет себя анализом причин завышенных простоев вагонов.

Руководители отделения отлично знают, что начальники станций Мантурово—т. Кузьмин и Ней—тов. Ступаков не борются за соблюдение графика в работе, но мер никаких не принимают.

А. Калинин,
отв. редактор газеты
«Сталинец».

Важный резерв ускорения оборота вагонов

На многих станциях северных отделений дороги производится погрузка леса, крепежа и дров маршрутами. Часто из-за недосмотра работников станций клиентуры грузит, что поближе лежит, не считаясь с государственным планом. В свою очередь, работники станций, приняв с подвездных путей клиентуры состав груза, вынуждены нарушать междудорожный план формирования поездов. Вместо оперативных маршрутов, со станций погрузки уходят поезда, которые в пути следования приходится перерабатывать от 3 до 5 раз.

С 1 по 19 мая с Исакогорского, а также с Няндомского отделений на станцию Вологда прибыло 77 поездов, которые приходилось расформировать. А ведь эти поезда обрабатывались и на самой станции погрузки и на попутных участках станциях. Это—не считая сборных поездов, которых Няндомское отделение отправляет от 3 до 5 в сутки. Следовательно, вместо того, чтобы пройти без обработки минимум 500—700 километров, каждый вагон подвергается «сортировке» на первых же 200 километрах пути от места погрузки.

Если учесть, что обработка транзитного вагона стоит 80 коп., то станет ясным, какие огромные убытки терпит дорога от нарушения плана формирования, от этих бесцельных обработок и переработок вагонов в пути.

Помимо поездов, следуемых, как принято называть, в разборку, в Вологду ежедневно прибывают сквозные поезда, засоренные вагонами совершенно другого направления. В апреле, например, таких поездов прибыло в Вологду 50. Здесь приходилось перерабатывать эти составы, выкидывая «чужие» вагоны, выбивать из графика и поезда и графиковые паровозы.

Не улучшается положение и в мае. Если в первой декаде мая в Вологду прибыло 9 поездов с неправильным формированием, то за 8 дней второй декады—уже 14.

Особенно в этом отличаются работники станций Шалакуша, Плещея, Няндомы, Коноша, Ерево и Вожега. 16 мая в поезд № 985, следовавший без переработки до Лосиноостровской, в Вожеге при-

цепили вагон № 497317, который шел в Н. Полому, т. е. совсем в другое направление. В поезде № 1083, погруженном в Пуксе, вагоны в Москву оказались в семи местах состава. А в поезд № 959 Пукса—Купянск на станции Няндомы прицепили вагон до Ленинграда и 2 вагона до Вологды.

В Вологду часто прибывают сквозные поезда без хвостовых тормозов. Это прямое нарушение не только плана формирования, но и Правил технической эксплуатации. 19 мая в Ерево погрузили маршрут дров для Москвы и отправили его в Вожегу без хвостового тормоза. А так как в Вожеге не нашлось попутного тормоза с московским грузом, в состав пришлось включить вагон вспольинского направления. В Вологде этот состав вновь пришлось перерабатывать.

Надо сказать, что некоторые главные кондукторы Вологодского резерва халатно относятся к приему составов, своевременно не обнаруживают брак в формировании. 17 мая главный кондуктор Мальцев привел в Вологду состав для Москвы, в который был включен вагон противоположного направления. На другой день главный кондуктор Кокорев привел купянский маршрут, также засоренный вагонами разных направлений.

Такие случаи происходят прежде всего потому, что многие главные кондукторы не знают ни плана формирования, ни условной меловой разметки. А не зная этого, кондуктор не может определить, правильно ли сформирован поезд.

Вопрос, поднятый в «Гудке» главными кондукторами Ртищевского резерва Пензенской дороги, очень серьезный, своевременный и заслуживает всяческой поддержки и одобрения. Главный кондуктор должен быть хозяином поезда. Он должен иметь право потребовать перестроения состава, если в нем обнаружит нарушение плана формирования. Для этого надо, чтобы каждый главный кондуктор хорошо знал междудорожный план формирования поездов по специализации и условную меловую разметку.

Н. Викторов.

Летние ремонтно-путевые работы

Беседа с заместителем начальника дороги тов. Смирновым

Для путейцев дороги наступил период горячей, напряженной работы. В летний период предстоит отремонтировать средним ремонтом 200 километров пути. Наибольший объем ремонтных работ сосредоточен на 1, 2, 6, 7, 9, 11, 13, 14, и 15 дистанциях пути.

Ремонт уже начался. Но работы пока идут очень медленно. На 19 мая ремонт производится на 34 километрах, на 15 километрах произведена под'emка пути. Но окончательно пока не отремонтировано ни одного километра, а по плану следовало сдать 20 мая 12.

Надо всеми мерами усилить темпы работ, бороться за высокое качество ремонта. Для успешного выполнения программы есть все возможности. В распоряжении путейцев всевозможные механизмы—баластеры, компрессоры и т. д. Создана машинно-путевая станция, имеются кадры командиров и рабочих-путейцев. Требуется лишь большевистская организованность, работа по строгому плану, без рычков и авралов.

Бесспорно, в работе путейцев встретятся большие трудности. Уже сейчас имеются затруднения со снабжением шпалами, рельсами, балластом, в укомплектовании рабочей силой путевых колонн, особенно на северных дистанциях. Надо, стало быть, правильно организовать распределение имеющихся материалов, а также и рабочих по местам работ. А неурядиц в этом деле сейчас очень много. Например, на 8 дистанции пути имеется 11 тысяч пропитанных шпал, а ремонта пути

здесь не будет. Между тем, на других дистанциях с большим объемом ремонтных работ шпал не хватает.

Явно неудовлетворительно организован ремонт и использование механизмов. Дорожные мастерские до сих пор не отремонтировали и не отправили на линию компрессоры. Один из баластеров ремонтировали в Вологодском вагонном депо. После ремонта баластер направили на Любимскую дистанцию. Но через три перегона—в Стеблево—у него расплавился подшипник. Баластер вернули обратно в Вологду, где он стоял еще несколько дней. График работ на дистанции в эти дни был сорван. Наблюдается серьезное отставание с ремонтом скреплений.

Большое значение имеет размещение людей на местах работ, организация питания, снабжения и культурно-бытового обслуживания. В этом деле также пока много недоделок. На ряде дистанций не хватает палаток для жилья, не упорядочен вопрос с устройством столовых. Деятельную помощь в этом вопросе должны оказать путевым руководителям транспортная и дорожная.

Наряду со средним ремонтом, в летний период предстоит выполнить большой объем капитальных путевых работ. Надо освоить 200 тысяч рублей, из них 155 тысяч—на 10 дистанции пути (нач. т. Шабалин).

Эти работы также разворачиваются недопустимо медленно. На объектах работ недостаточно щебня, кам-

ня, цемента и других строительных материалов. Проектная контора службы пути (нач. т. Вестин) затянула составление и высылку на места проектов и смет, что, бесспорно, отразилось на производстве.

Начальнику службы пути тов. Улюгову и его аппарату надо проявлять больше оперативности в руководстве, больше контроля и проверки хода работ и большевистскую непримиримость к недостаткам.

Необходимо решительно покончить с индифферентными настроениями, которые еще имеются у некоторых работников аппарата службы пути в отдельных начальников дистанций. Использование местных ресурсов должно стоять в центре внимания всех путейцев. Чтобы не допустить срыва ремонтных работ, надо усилить ремонт и выбраковку старых шпал, наладить строгий учет и обработку рельс, ускорить сварку накладок, ремонт костылей и т. д. Необходимо в срок и полностью выполнить план противоаварийных мероприятий—постановку стрелок на щель, перекладку стрелок и др.

Наряду с выполнением всех этих работ, нельзя ни в коем случае ослаблять внимания текущему содержанию пути.

Путьцы дороги, борясь за выполнение исторических решений XVIII партконференции, боевых приказов наркома тов. Л. М. Кагановича, должны летом показать высокий класс работы и выполнить программу летних ремонтно-путевых работ высококачественно и в срок.

Предложения рационализаторов и изобретателей

Как продлить срок работы дымососного колеса

Новые паровозы серий «СО» и «Сум» оборудованы дымососом. Дымососное колесо защищено от изгари сетками. Но эти сетки быстро забиваются несгоревшими частицами угля, тяга уменьшается и паробразование падает. Некоторые машинисты вынуждены были даже снимать защитные сетки. Это приводило к преждевременному износу дымососного колеса.

Старший машинист депо Шарья т. Евстигнеев сделал очень простое, дешевое, но весьма эффективное приспособление. Он прикрепил к сетке дымососа небольшой щиток из простого кровельного железа. Несгоревшие частицы угля, ударяясь об этот щиток, теряют силу инерции и падают вниз. Сетка не засоряется и лопасти дымососного колеса не изнашиваются.

Паровозы «Сум», оборудованные щитками Евстигнеева, сделали по 50 тыс. км без ремонта дымососных колес.

Дымоотсекатель над тендером

Паровозы «Сум» недавно оборудованы дымоотсекателями, которые также приспособил тов. Евстигнеев. Такие дымоотсекатели поставлены на буйских и кировских паровозах, курсирующих с пассажирскими поездами.

История этого нововведения такова. В Шарье получили новые паровозы «Сум». В пути дым из трубы завихривался в будку машиниста. Арматура покрывалась толстым слоем сажи. Лица, руки, одежда машиниста, помощника, кофегара тоже покрывалась сажей.

Машинист тов. Евстигнеев придумал простое приспособление. Он поставил железный козырек над тендером. Этот козырек отсекает дым, и завихрение сажи на тендер прекратилось.

Теперь все паровозы депо Шарья имеют дымоотсекатели Евстигнеева. В будках чисто. Бригада, проехав 700 км., выглядит чистой, арматура блестит.

Новое пополнение

В июне в Буйский вагонный участок прибудет 10 слесарей и автоматчиков из школ ФЗО. На участке готовятся к встрече трудового пополнения. Подготовлено общежитие, закуплены кровати и постельные принадлежности. Помещение приводится в чистый и культурный вид.

Клуб, как он есть (СТАНЦИЯ ЕМЦА)

В железнодорожном поселке станции Емца стоит большое серое здание. Это клуб железнодорожников. В нем просторные комнаты, неплохое оборудование.

С виду похоже, что здесь подлинный культурный очаг. Но пройдитесь по этим комнатам и впечатление изменится. Посетители сидят в верхней одежде, в головных уборах, хотя в помещении тепло. Не потому, что они не хотят раздеваться, а потому, что в клубе нет гардеробной, да и не требует никто соблюдения порядка.

Напротив комнаты отдыха помещается библиотека-читальня. На полках аккуратно сложены книги. Но трудно искать среди них какое-нибудь художественное произведение — беллетристики нет.

Стены в зрительном зале были когда то побелены известью. Сейчас на них множество грязных пятен, толстый слой пыли.

За сценой — кабинет заведующего клубом. В нем скромно: стол, телефон, незгораемый ящик, на стенах три зеркала. За столом — председатель правления Брач Юрий Петрович.

— Как работаете, что делаете? — Спрашиваем его.

— Как, что? — Недоумевает он, — заведываю.

— Как кружки работают?

— Нет у нас кружков теперь, — вздыхая, отвечает зав.

Испытания в школах дороги

ПЕРВОКЛАССНИКИ

В первых, вторых и третьих классах железнодорожных школ дороги закончился учебный год. В школе № 9 (Вологда) из 130 человек 126 переведены в следующие классы. 26 мая заканчивается учебный год в 4-х классах.

В 5 «б» классе железнодорожной школы № 8 в первый день испытаний проведена письменная контрольная работа по арифметике. Проверка показала хорошее усвоение учащимися пройденного материала.

Сессия поселкового совета об обслуживании пассажиров

Сессия Яхшангского поселкового Совета заслушала доклад начальника станции тов. Рыжева о благоустройстве вокзала и обслуживании пассажиров на станции Яхшанга.

Депутаты Совета тт. Волков, Нестеров, Дороничев и другие отмечали, что к пассажирам в Яхшанге относятся плохо. Чтобы попасть на вокзал, надо преодолеть лужи воды и грязь. Сведения об опаздывающих поездах не вывешиваются. В пассажирском зале недостаточно мебели.

Сессия обязала руководителей станции благоустроить вокзал, привокзальную площадь, сквер, организовать культурное обслуживание пассажиров.

На следующей сессии решено проверить, как выполнены намеченные мероприятия.

22 года безупречной работы

Находясь на дежурстве, стрелочник ст. Шекшема т. И. Рыжев заметил у прибывающего поезда неисправность ходовых частей одного вагона. Об этом он сразу же сообщил дежурному по станции. Вагон был отцеплен. Предотвращена возможная авария.

Стрелочником т. Рыжев работает 22 года. Он лучший стахановец, передает опыт своей работы молодым стрелочникам. Получал много благодарностей за проявленную бдительность на своем посту.

А. Яблоков, профорг ст. Шекшема.

— А раньше были?

— Как не быть. Были. Был хороший хор, но он сейчас не работает, нет баянства. Любители ставили пьесу Островского «Лес». Конечно готовили ее около года, но все же поставили.

— А теперь не стало руководителей? — догадываемся мы.

— Есть руководитель — тов. Суханова. Окончила курсы руководителей драмкружков в Москве. Поставила она одну постановку, а больше не стала, даже в клуб не ходит. Потом помощник машиниста Милаев снова собрал любителей, поставил в апреле пьесу В. Гусева «Слава» и в мае — пьесу Арбузова «Шестеро любимых». Сейчас снова все замерло.

— Трудно стало работать. — Сокрушенно говорит тов. Брач. — Правление клуба ни под каким видом собрать невозможно. Правда, его члены заходят в клуб, но только тогда, когда бывают хорошие кинофильмы или гастроль приезжих артистов.

Партийные и профсоюзные руководители не уделяют клубу никакого внимания.

Со стороны политотдела и дорпосожа тоже не чувствуется должной заботы.

Не ходят теперь железнодорожники в свой клуб. Да и неудивительно это. Самодельность в нем не организована. Комсомольский актив к работе клуба не привлечен. Массово-воспитательной работы клуб не проводит. Не так давно проходила реализация билетов 15 Всесоюзной лотереи Осоа-

На испытаниях в 8 классе средней школы № 10. Отвечает по анатомии ученик В. Чернавский. Слева — члены проверочной комиссии Е. С. Еремина и Л. К. Бушина. Фото П. Сотникова.

Первый день

Рано утром в коридорах школы № 10 собрались по-праздничному одетые учащиеся.

Звонок. Закрылись двери аудиторий. Испытания начались.

Учащимся 10 класса дано задание — выполнить письменную работу по литературе. Преподаватель тов. Андриевская на классной доске написала темы работ. Каждый выбирает для себя одну тему.

Из множества материалов, изученных за год, надо взять самое главное, подобрать наиболее близкие слова для выражения мыслей, правильно построить предложения, не допустить грамматических ошибок. Это понимает каждый ученик и, не торопясь, внимательно приступает к работе.

В аудитории № 4 в это время проходят испытания по географии. Сдает первая группа 6 «а» класса. Испытания проводит преподаватель-отличник Н. С. Шайжин.

К столу подходит ученик Борис Красильников. Он подробно рассказал о реках, горах и полезных ископаемых Италии.

Ученик Просвириков дает физико-географический обзор Словакии. Оциалкин рассказал о природных условиях Великобритании. Вслед за ними отвечают ученицы Копылова, Галанина и др. Все они хорошо знают карту, политическую географию и получают вполне заслуженно отличные оценки.

Б. Пономарев.

В клубе не написали даже ни одного лозунга по этому поводу.

Вечером молодежи не проводится. Молодежь не знает, где провести свободное время.

Единственное развлечение в клубе — кино. И то не без помех. Во время киносеансов каждый раз гаснет свет. 10 мая демонстрировалась картина «Яков Свердлов». Ее с нетерпением ждали железнодорожники. На середине сеанса свет погас. Зав. клубом т. Брач «успокоил» зрителей: «Свет будет через 30 минут. Посидите немного, а я побегу на электростанцию к т. Донцову».

Ушел и как в воду канул. Публика ждет полтора часа. Света нет. И Брача нет.

Вдруг телефонный звонок. Говорит Брач:

— Объявите зрителям, что киносеанс продолжаться не будет. Пусть приходят завтра в 9 часов.

Зрители потребовали, чтобы Брач пришел в клуб и объяснил причины срыва сеанса. Но Брач категорически заявил: «Я перед массой отчитываться не должен. Публика мне не указ». Так и не пришел.

В клубе беспорядок, отсутствие элементарной дисциплины. Плана работы правления нет.

Железнодорожники Емцы настойчиво борются сейчас за выполнение решений XVIII партконференции, болеют душой за работу дороги, своей станции, но это не волнует тов. Брач. В клубной работе застой.

И. Павлов.

НА ОТЛИЧНО!

Включаясь в социалистическое соревнование, ученицы 6-го класса 9-й железнодорожной школы Маргарита Науменкова, Мария Модестова и Лилия Мухина взяли на себя обязательство — к концу учебного года добиться только хороших и отличных оценок. Это обязательство они выполнили — Маргарита Науменко имеет по всем предметам только отличные оценки, Мария Модестова и Лилия Мухина — «отлично» и «хорошо».

По Северной дороге

Курсы медсестер запаса

На Вологодском паровозо-вагоноремонтном заводе заканчивают полугодовую программу курсы медицинских сестер запаса.

На курсах обучаются без отрыва от производства работницы завода. С 1 июня они сдадут испытания и получат оборонные специальности медсестер запаса.

Отлично учатся на курсах работницы тт. Смирнова, Вольнова, Ярушников, Орлова, Неподина и др. Руководит курсами врач тов. Третьяков.

Обмен опытом передовых проводников

Комсомольская бригада проводников тов. С. Серова (Вологодский резерв) образцово обслуживает пассажиров в поездах.

Бригадир тов. С. Серов и секретарь комсомольской организации резерва тов. С. Секретарева выезжают в Москву для обмена опытом работы со стахановской комсомольской бригадой проводников пассажирского поезда, курсирующего по линии Москва—Ржев (Калининская железная дорога).

Работа улучшилась

Работники ст. Любим добились перевыполнения производственных показателей. Передовая смена дежурного по станции т. Смирнова значительно сократила простой вагонов. Грузчики тт. Алов, Зайцев, Иванов и др. выполняют нормы на 150 процентов.

Активистки станции тт. Попова, Беляева, Шабалина, Дощечкина, Каплинова, Скворцова, пенсионерка Осипова проводят большую работу по проверке исправности путевого хозяйства и наведению чистоты на станции.

Беляев, ст. Любим.

ДОРОЖНАЯ ХРОНИКА

Ф. Я. Овчинников — приказом Политуправления НКПС утвержден заместителем начальника политотдела Северной дороги по пропаганде и агитации.

Приказом начальника дороги утверждены:

И. В. Костин — начальником 4-й дистанции связи;

Н. И. Китаев — начальником 6-й дистанции сигнализации и связи.

Дежурный по станции Вологда-1 т. Г. В. Беляев за задержку поездов на подходах в январе этого года был снят в старшие стрелочники.

На этой работе т. Беляев настойчиво боролся за отправление поездов по графику и привел стрелочное хозяйство своего участка в хорошее состояние.

Приказом начальника дороги от 13 мая тов. Беляев за хорошую работу восстановлен в должности дежурного по станции Вологда-1.

ВСЕСОЮЗНАЯ ШКОЛА ТЕХНИКОВ

Постановлением СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 19 ноября 1940 года в Москве создана Всесоюзная школа техников. Школа имеет отделения железнодорожного транспорта, металлургического, горнорудного, энергетического и химического. Отделение железнодорожного транспорта имеет следующие специальности: паровозной, паровозное хозяйство, движение и грузовая работа, путь и путевое хозяйство, вагоны и вагонное хозяйство.

Всесоюзный Комитет по делам высшей школы утвердил условия поступления и разверстку мест кандидатов на железнодорожное отделение в количестве 210 человек, из них по специальности: паровозной, движения и путевой — по 60 чел. и вагонной — 30 чел.

На железнодорожное отделение принимаются по командировкам НКПС наиболее способные мастера, начальники цехов, начальники станций, дистанций, вагонных участков, их заместители и помощники, диспетчера. Возраст поступающих не более 30 лет, образование не ниже 7 классов средней школы, стаж работы по избранной специальности не менее 3-х лет.

С 15 июля по 15 августа все поступающие подвергаются приемным испытаниям по русскому языку, математике, физике. Все принятые в школу обеспечиваются стипендией в размере 600 руб. и общежитием. Срок обучения двухгодичный.

Приказом зам. наркома т. Белоусова от 4 апреля 1941 г. № 251/а установлена разверстка мест по дорогам и заводам, а также объявлены условия приема и порядка отбора кандидатов.

КНИЖНАЯ ПОЛКА

В дорожную техническую библиотеку поступила новая литература:

К. МАРКС и Ф. ЭНГЕЛЬС — «Исследования». Статьи 1844—1845 гг. Государственное издательство политической литературы, 1940 г., 647 стр.

В сборник включены крупнейшие работы Маркса и Энгельса — «Святое семейство», «Положение рабочего класса в Англии» и др.

РУДЕНКО Т. Г. и ЖИЛИН М. А.

— «Паровозные противоздушные насосы». Устройство и ремонт. Трансжелдориздат, 1941 г., 152 стр.

В книге описаны конструкции и работа современных паровозных насосов, а также способы их ремонта и обслуживания.

ПИВОВАРОВ Л. А. — «Опыт эксплуатации советского водоподогревателя». Трансжелдориздат, 1941 г., 74 стр. (Библиотека Стаханова — Кривоноса).

В брошюре описываются конструкции и эксплуатация советского водоподогревателя и уход за ним.

СОКОВИЧ В. А. и ПОШИВАЙ ЛО И. Н. — «Организация движения на железнодорожном транспорте», том I и II. Трансжелдориздат, 1941 г.

«Автотормоза». Устройство, управление, обслуживание и ремонт. Трансжелдориздат, 1941 г., 207 стр.

ШЕНТЯКОВ С. П. — «Безотцепочный ремонт товарных вагонов». Трансжелдориздат, 1941 г., 142 стр.

В книге описываются технологические процессы ремонта вагонов на парковых путях и организация безотцепочного ремонта применительно к разным типам станций.

Коротко

★ Полугодовой план сдачи металлолома выполнила 8 дистанция пути на 106,5 проц. Для промышленности отгружено 186,5 тонны металлических отходов.

★ Лекцию «105 дней на фронте» прочел писатель орденноносец т. Ерихонов в Шарыинском клубе. Лекция вызвала большой интерес, зал клуба едва вместил всех желающих.

Ответственный редактор
Д. БЕЛЯЕВ.

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