

# СЕВЕРНЫЙ ПУТЬ

ОРГАН УПРАВЛЕНИЯ  
И ПОЛИТОТДЕЛА  
СЕВЕРНОЙ ЖЕЛ. ДОР.

№ 10 (1460)  
ПЯТНИЦА  
23 января  
1942 г.  
Выходит по  
средам, пятницам  
и воскресеньям  
Цена 8 коп.

**НКПС требует, чтобы на всех дорогах взялись по-большевистски за развитие лунинского движения как по линии ремонта и сохранения подвижного состава, так и по выполнению заданий по перевозкам. Лунинское движение то звено, ухватившись за которое можно и нужно решать основные хозяйственные вопросы транспорта в условиях войны.**

## ЗАБОТА О БЫТОВЫХ НУЖДАХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ

Экономия и бережливость—закон военного времени. Сознывая это, трудящиеся мирятся с лишениями, неизбежными во время войны, и самоотверженно трудятся, не жалея сил во имя победы над ненавистными немецко-фашистскими интервентами. Это отнюдь не значит, что раз война, то можно забросить дело культурно-бытового обслуживания. Наоборот, забота о бытовых нуждах приобретает в современных условиях исключительное значение, и работа всех организаций и предприятий, коим надлежит заниматься бытовым обслуживанием, должна быть поставлена образцово.

Железнодорожники работают в исключительно трудных условиях военной зимы. Работают самоотверженно и преданно. Естественно, что и забота о культурно-бытовых нуждах на каждой станции, в каждом поселке должна быть настоящей, большевистской.

Между тем кое-где люди не понимающие этой простой истины, решили: раз война, так нечего думать о культурно-бытовых условиях. Хуже того, подобные «работники» пытаются свою бездельность, беспомощность и неполадки объяснить военной обстановкой. Неправильное, антибольшевистское, осужденное нашей партией мнение.

Разве можно, например, объяснить возмутительную грязь и неорганизованность в столовой на Вологодском складе топлива военной обстановкой? Нет. Ее можно только объяснить тем, что руководители склада и хозяйственные и партийные работники трансторпгита не хотят по-настоящему организовать это дело. Разве можно объяснить военной обстановкой запущенность, холод и грязь, царящие в красном уголке Вологодского паровозного депо? Нет. Объясняется это в первую очередь тем, что начальник депо т. Семенов и секретарь парторганизации т. Бояринцев не проявляют должной заботы о единственном на узле культурном центре.

Работники магазина трансторпгита № 8, которым заведует Степанов, отличаются возмутительно грубым обращением с покупателями. Недавно здесь был такой случай. Не подвели во время хлеба, что создало большую очередь. Работники магазина в ожидании хлеба, как говорится, были бачушли т. е. ничего не делали. Наконец, хлеб привезли. Казалось бы, его надо сразу же начать продавать. Но, оказывается, наступил обеденный перерыв. Поэтому магазин закрыли, и покупатели вынуждены были ждать окончания обеденного перерыва на улице. Ни раньше на полчаса, ни позднее продавцы пообедали, видите ли, не могли—это они считают нарушением «порядка». Кроме как хамским, бюрократическим отношением к делу подобные вещи назвать нельзя.

Или взять, например, ни чем не объяснимый «порядок», когда лагерь трансторпгита при 42-квартирном доме в общеизвестные дни всегда закрыт, и многие работники не могут им пользоваться.

Надо решительным и самым беспощадным образом пресекать подобные явления. Больнички, магазинчики, бани, буфеты, лыжные и все прочие учреждения, обслуживающие бытовые нужды железнодорожников, обязаны работать тогда, когда это нужно для железнодорожников и так, как этого от них требуют железнодорожники. Бюрократы, грубияны, жулики должны быть изгнаны из этих учреждений, а злые силы из них должны подвергаться наказаниям по законам военного времени.

Огромную роль в наведении порядка в бытовом обслуживании железнодорожников должны сыграть профсоюзы. Рабочий, общественный контроль над бытовыми учреждениями должен быть организован самым строгим и постоянным.

Заботой о бытовых нуждах железнодорожников надо заниматься энергично и повседневно.

## Годовщине Красной Армии—достойную встречу!

### ★ Павлу Светлову

Машинист энского депо Павел Светлов смело вошел на участке прифронтового отделения. На перегоне фашистский самолет разрушил путь, тов. Светлов сам организовал восстановление и повел поезд дальше.

Заметит ли мороз суровый,  
Заметит ли пути пурга—  
Все равно паровоз Светлова  
Грозный пруж ведет на врага.  
Налетели фашисты стаей,  
Угрожая с небес огнем,  
Но Светлов проводил составы  
Невредимо ночью и днем.  
Не сумеет задержать фашистам  
Фронтной поток поездов—  
Много есть таких машинистов  
Боевых, как Павел Светлов.  
Расступись, пурга снеговая,  
По утрам, мороз, не звени,  
Не тебе, стихия седая,  
Укротить наш порыв в эти дни.  
Боевую бригаду Светлова  
Никому никогда не сломить.  
Потому, что он дал  
большевистское слово:

К фронту путей составы водить.  
Н. Чернышев.

### Тренировка лыжников

Энергично готовится к лыжному кроссу имени XXIV годовщины Красной Армии молодежь Шарынского узла. Приобретены лыжи, лыжные палки. На узле создано 13 тренировочных групп, в которые входит 96 человек. 11 и 18 января успешно прошли заочные лыжные соревнования. Для проведения их были привлечены инструкторы военно-лыжного дела. В проведенных тренировках участвовало до 200 человек.

### Пилят и выгружают дрова

Напилить каждому по 6 кубометров дров или выгрузить один вагон—такое решение приняли 18 января на собрании работники Вожегского кондукторского резерва.

В этот же день на склад прибыло несколько вагонов дров. После собрания председатель месткома тов. Кузнецов, главные кондукторы тт. Муравьев, Скакунов, Жуверцев, нарядчик тов. Смирнов пошли на склад и разгрузили 6 вагонов дров.

В течение 21 января наши войска, нанося противнику удары и преодолевая попытки немецко-фашистских войск закрепиться на новых оборонительных рубежах, продолжали успешно продвигаться вперед и заняли несколько населенных пунктов. Противник несет большие потери.

За 20 января уничтожено 7 немецких самолетов. Наши потери—1 самолет.

За 20 января части нашей авиации уничтожили 3 немецких танка, 325 автомашин с пехотой и грузами, около 400 повозок с боеприпасами, 7 орудий с прислужкой, взорвали склад боеприпасов, разрушили 44 железнодорожных вагона, расстреляли и частью истребили 3 батальона пехоты противника.

При взятии гор. Можайска наши войска, по далеко не полным предварительным данным, захватили 20 орудий, 76 автомашин, 3 склада с боеприпасами и интендантским имуществом. Остатки разгромленных

## Четыре эстафетных поезда

Изложение телеграммы начальника дороги и начальника подора

Готовясь достойно встретить 24 годовщину Красной Армии, все новые и новые работники проявляют ценную инициативу и сметку, применяя скоростные методы в поездной работе. Начальник дороги тов. Грушичев и начальник подора тов. Мошкин послали диспетчерам Буйского и Шарынского отделений тт. Старостину, Вершинину, Овчинникову и Цибурику, машинисту комсомольского паровоза депо Шарья т. Хрущеву, а также работнику распорядительного отдела т. Шохиреву телеграмму, в которой высоко оценивается работа этих товарищей в ночное дежурство с 13 на 14 января.

Несмотря на некоторые затруднения в обеспечении паровозами, эти товарищи сумели мобилизовать коллектив смены и на основе социалистического соревнования в честь XXIV годовщины Красной Армии провели четыре эстафетных поезда, значительно сократив стоянку поездов на решающих станциях. Поезд под управлением машиниста тов.

Хрущева на участке Свеча—Шарья проведен скоростным рейсом.

Дежурный по отделению тов. Овчинников сумел хорошо организовать на отделении выгрузку: при суточном задании 80 вагонов выполнил за первую половину суток 71 вагон, расставил 110 вагонов под фронта погрузки и выгрузки.

За хорошую работу по организации движения поездов и проявленную при этом инициативу в решении поставленных задач тт. Шохиреву, Старостину, Вершинину, Овчинникову, Цибурику и Хрущеву объявлена благодарность.

Начальник дороги и начальник подора выражают твердую уверенность, что коллектив работников смены приложит все силы и знания, обеспечит четкое выполнение заданий управления дороги и на основе социалистического соревнования в честь XXIV годовщины доблестной Красной Армии умножит успехи в своем стахановско-кривосовско-лунинском труде.

## Смена—воинское подразделение

Работники комсомольско-молодежной смены Буйского паровозного депо под руководством коммуниста тов. Феоктистова объявили свою смену фронтовым воинским подразделением. Считая себя бойцами фронтового подразделения, рабочие широко развернули подготовку к дню Красной Армии.

Между работниками смены заключены договоры социалистического соревнования. Все они обязались выполнять по 2—3 нормы.

## Теплые вещи для фронтовиков

Железнодорожники Няндомского отделения в подарок фронтовикам в честь XXIV годовщины Красной Армии организовали дополнительный сбор теплых вещей. На 20 января здесь собрано 27 полушубков, 26 пар валенок, 4 овчинных жилета, 60 шапок-уханок, 202 пары перчаток и рукавиц, 37 овчин и много других теплых вещей.

## Вклад рабочего тов. Кириллова

Рабочий кузнечного цеха Вологодского вагонного депо тов. Кириллов пришел в местный комитет и подал заявление, в котором пишет:

«Наша доблестная Красная Армия наносит все новые и новые удары по гитлеровской гвардии.

Я прошу руководство депо причитающийся заработок за 2 недели января—513 рублей перечислить в фонд обороны страны. Пусть на наши трудовые рубли строятся новые самолеты, изготовляются боеприпасы для фронта. Пусть это будет новым сокрушительным ударом по озверелому врагу».

## ОТ СОВЕТСКОГО ИНФОРМБЮРО

ИЗ ВЕЧЕРНЕГО СООБЩЕНИЯ 21 ЯНВАРЯ

ИЗ УТРЕННЕГО СООБЩЕНИЯ 22 ЯНВАРЯ

7 немецкой пехотной дивизии, 3 мотодивизии и 321 пехотного полка 197 пехотной дивизии отбрасываются нашими войсками на запад. Немцы несут большие потери, особенно в людях.

В боях за гор. Кондрово наши части нанесли тяжелое поражение 17 и 260 немецким пехотным дивизиям и полностью разгромили отдельный батальон СС. На улицах города наши бойцы захватили 5 вражеских танков, 53 автомашины, 20 станковых пулеметов и много других трофеев.

Бойцы тов. Федюнинского (Ленинградский фронт), ведя наступательные бои с противником, за 2 дня уничтожили 10 немецких орудий, 9 пулеметов, 2 броневика, 12 машин, 4 миномета, подбили 3 тяжелых танка, разрушили 11 резервоаров опеных точек, захватили много оружия и боеприпасов. На поле боя противник оставил свыше 500 трупов солдат и офицеров.

В течение ночи на 22 января наши войска продолжали вести активные боевые действия против немецко-фашистских войск.

Бойцы тов. Говорова, преодолевая сопротивление гитлеровцев, захватили 11 орудий, 54 автомашины, 15 мотоциклов и другое военное имущество. На другом участке часть тов. Селезнева за два дня ожесточенных боев с противником нанесла немцам большой урон и захватила орудие, миномет, 11 пулеметов, 1500 снарядов, 21 тысячу патронов и другие трофеи.

Наша часть, действующая на Южном фронте, за два дня боев захватила 30 вражеских орудий, 28 пулеметов, 12 минометов и 300 подвод с военным имуществом. Противник потерял убитыми 1400 солдат и офицеров.

Гитлеровцы засели в сильно укрепленном населенном пункте Д. Красноармеец Пискунов перебежал от дома к дому и забрасывал их граблями, уничтожал огневые точ-

## Множить ряды трехсотников

Выполняя указания товарища Сталина по перестройке работы на военный лад, коллектив вагонников Буйского участка добился серьезных успехов в работе за 1941 год. Участок получил переходящее красное знамя дороги.

Производственные нормы по ревизии автотормозов выполнены коллективом на 120 проц., а годовой осмотр вагонов—на 127 проц.

Четко, по-военному работали кровельщики тт. Смирнов, Ягодин и другие. Специальные задания они выполнили на 10 дней раньше срока.

Сейчас на участке с новой силой развертывается социалистическое соревнование в честь XXIV годовщины Красной Армии. Бойцы фронтальной смены (командир старший осмотрщик тов. Н. Смирнов) обязались работать скоростными методами, работать по-лунински и передавать опыт своей работы в другие смены.

Включились в социалистическое соревнование также и рабочие автотормозного пункта.

Задача партийных, комсомольских и профсоюзных организаций состоит в том, чтобы закрепить успехи, множить ряды стахановцев военного времени—двухсотников и трехсотников, множить ряды лунинцев.

П. Смирнов,  
секретарь узлового парткома  
станции Буй.

## Помощь складу топлива

13 января на складе топлива станции Поназырево создалось затруднительное положение. Чтобы не допустить срыва в снабжении паровозов, коллектив работников станции решил оказать помощь складу топлива. Организовали 2 бригады. Механической пилой они распилили 60 кубометров дров. Все паровозы были снабжены дровами, и поезда отправлены без единой задержки.

Т. Тарелкин,  
начальник станции Поназырево.

## Ускорен оборот вагонов

По инициативе стахановцев Монзенского леспромпхоза—машиниста тов. Кустова, заведующего погрузкой тов. Глебычева и десятника т. Журавлева на станции Вохтога организована скоростная погрузка дров дороге.

Оборот вагона ускорен на 2 часа.

ки врага. Только в одном из домов тов. Пискунов поразил 8 немецких солдат.

Отряд ленинградских партизан, которым командует тов. П. взорвал крупный железнодорожный мост и тем самым на 10 дней приостановил движение поездов, подвозивших боеприпасы немецким войскам. Этот же отряд взорвал два деревянных моста, во многих местах разрушил телефонную связь противника и минировал стратегические дороги.

Жители ныне освобожденной от немецких оккупантов деревни Варваровка Медвского района Смоленской области составили акт о зверствах гитлеровских мерзавцев. В акте говорится, что немцы ограбили всех крестьян, а при отступлении из деревни подожгли ее. Жителей, пытавшихся выбежать из горящих домов, немцы расстреливали. Среди убитых Плахова О. Л., и ее два сына, Творогова А. С. и ее дочь 6 лет, Ильин В. В. его жена, пять дочерей и сын. Жилин В. Д. и его два сына.



# Шире внедрять лунинские методы во все звенья работы!

## Скоростное формирование поездов

РАССКАЗ

составителя  
тов. Хапугина  
Павла Афанасьевича

Приказ 18/Ц народного комиссара тов. Л. М. Кагановича и начальника Политуправления НКПС тов. М. Я. Белоусова «О развитии лунинского движения на железнодорожном транспорте в условиях войны» кладет конец кривотолкам о том—кто должен считаться и кто может быть лунинцем на железнодорожном транспорте. Возьмем составителя. До опубликования приказа № 18/Ц кое-кто считал, например, что составитель не может быть лунинцем. Никто не разъяснил составительским бригадам того положения, что, применяя скоростные методы формирования поездов, они содействуют быстрому продвижению поездов, обеспечивают экономию топлива, работа без брака (не бьют вагонов, не допускают сходов с рельс), они сохраняют на долгие годы подвижной состав и т. п.

А в пункте 2 приказа № 18/Ц прямо сказано, что лунинскими паровозными бригадами считаются бригады, которые экономят топливо, работают без крушений и аварий, не допускают непроизводительного простоя паровозов и т. д. «Подобными же производственными показателями,—говорится далее в приказе,—уточненными и конкретизированными применительно к своим профессиям, должны обладать лунинские бригады работников во всех других службах и отраслях железнодорожного хозяйства».

### НАША БРИГАДА

Составителем поездов в Коноше я работаю с 1936 года. За пять лет не разбил ни одного вагона, не допустил ни одного схода с рельс. Словом, брака в работе не было, нормы выработки систематически перевыполняются до 300 процентов. Поезда, как правило, мы формируем скоростными методами в полтора—два раза быстрее технологических норм. Конечно, один я не в состоянии обеспечить такую работу. Только слаженная работа составителя, сцепщика, паровозной бригады, технического конторщика (сцепщика вагонов), стрелочников, весовщиков, дежурного по станции обеспечивает успех.

И вот, если проанализировать всю нашу работу, мы увидим, что наша составительская бригада—лунинская бригада. Формируя поезда скоростными методами, мы ускоряем продвижение поездов, экономим топливо, смазочные материалы, не допускаем брака в работе, мы бережем подвижной состав и т. д. Ведь если подсчитать, сколько мы сэкономили государству одним только перевыполнением норм выработки, получится внушительная сумма.

НКПС указывает, что лунинские методы в условиях войны оказались ценнейшим оборонным резервом транспорта. Это видно на примере нашей работы в условиях текущей военной зимы. Вот об этой работе я и хочу рассказать подробнее.

### КАК Я ДЕЖУРИЮ

Выше я уже говорил, что мы применяем скоростные методы и перевыполняем нормы. В условиях военной зимы мы темпов и качества работы не снизили, а, наоборот, повысили, хотя трудности в работе увеличились.

Чтобы лучше объяснить читателям систему нашей работы, начнем с начала дежурства. На работу прихожу за час до начала дежурства. С полчаса знакомлюсь с расположением вагонов на станции. При этом записываю в специальный блокнот—где, какие вагоны и с какой разметкой стоят.

После этого иду на планерку. Здесь дают подход поездов: какие придут с работой и какие без работы. Затем начальник станции объявляет задание смене на дежурство.

Еще до получения наряда мне уже ясно, с чего начать работу. Получив наряд у дежурного, иду к машинисту на паровоз. Здесь обычно ждут меня сцепщик и стрелочник.

Объясняю им предстоящую работу и ставлю задачу—выполнить вдвое быстрее. Машинист, сцепщик и

стрелочники, зная наряд, работают не вслепую, знают, во сколько минут надо выполнить то или иное задание и стараются сделать быстрее.

Работу с людьми, организацию социалистического соревнования я считаю самым главным средством в борьбе за перевыполнение норм. Машинист, сцепщик и стрелочники часто мне говорят, что только благодаря предварительному разъяснению наряда они успешно справляются со своими обязанностями.

Далее. Когда наряд выполнен, докладываю дежурному по станции. Чтобы не тратить время на ходьбу в контору, звоню по телефону и часто получаю новый наряд тоже по телефону. Получив новый наряд, объясняю его машинисту, сцепщику, стрелочнику, и приступаем к работе.

Часто бывает, что у проходящих поездов требуется отцепить вагон или группу вагонов, бывает и другая работа. В таких случаях дежурный по станции сам приходит ко мне. Если проходящий поезд стоит долго, он не отравляет меня от основной работы по наряду, а только скажет, когда и какую работу надо выполнить у проходящего поезда. Если же поезд надо отправлять быстро, то я немедленно выполняю распоряжение дежурного по станции.

Перед концом дежурства стараюсь привести вагоны на станции в такое положение, чтобы принявший дежурство составитель мог немедленно приступить к высокопроизводительной работе, чтобы ему не пришлось тратить время на приведение станции в порядок.

Сдав дежурство, иду на планерку. В своих выступлениях на планерке я всегда оцениваю работу людей. Кто хорошо работал, говорю, что хорошо, а кто допустил оплошность, был медлителем, того критикую по товарищески, советую, как устранить недостатки. Почти всегда говорю, как надо работать в следующее дежурство, чтобы добиться еще лучших показателей.

После планерки иду к дежурному по станции и спрашиваю, нужен ли я. Часто бывает—кончить дежурство и сразу едешь за главного кондуктора сопровождать поезд, который задержался на станции из-за отсутствия кондукторов. Специальностью главного кондуктора я обладаю неплохо. И это мне пригодилось в военное время.

### ИСПОЛЬЗОВАНИЕ МЕСТНЫХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ

Применяя скоростные методы в формировании поездов, мы используем для этого все местные возможности.

Все маневры производим с южно-

го конца, т. к. он имеет возвышение и мы работаем, как на полугорке—на башмак. На заездку вместо 10—15 минут мы тратим только 5 минут. Сцепщики научились работать с башмаком. Аварий и брака в работе не бывает. Использование возвышения на южном конце обеспечивает нам быстроту в работе, и вместе с этим требует от нас высокой бдительности.

Я целиком присоединяюсь к тем составителям, которые заявляют, что безвыходных положений на станции не бывает. Бывает, что станции забита вагонами, но маневров мы не прекращаем.

Мы продолжаем работу даже в тех случаях, когда нет ни одного свободного пути. В этих случаях осаживаем составы до пределов и освободившееся место для 10—15 вагонов используем для подборки вагонов по группам. А как только освободится путь, быстро соединим эти группы, и состав готов.

### РАБОТА С МЕСТНЫМ ВАГОНОМ

В своей работе мы завели правило—в центре внимания держать местный вагон. Мы понимаем, что в военное время вагоны нужно обрабатывать быстрее, чтобы подвозить на фронт и в тыл все необходимое для победоносного ведения войны.

Вступая на дежурство, я беру на учет все вагоны, прибывшие под погрузку или находящиеся под выгрузкой. Вагоны под выгрузку мы подаем немедленно специальными заездами или же попутно. Порожняки берем также быстро. К концу дежурства, ночного или дневного безразлично, мы не оставляем вагонов, не поданных под выгрузку или не убранных после выгрузки.

### СЛАЖЕННОСТЬ

Со сцепщиком т. Севрюгиным я работал долго. Теперь он сдал испытания и работает составителем самостоятельно. Так вот, с ним и маневровыми машинистами Петруниным и Гуляевым мы так сработались, что по взгляду или чуть заметному движению, жесту Севрюгин понимает меня и я его, с маневровыми машинистами такая же сработанность. А это сильно ускоряет темп работы.

Можно привести такой пример. Вылезая из-под вагона, кивнешь головой, и машинист уже дает свисток на тот путь, на который я ему показал.

Сцепщик т. Севрюгин, маневровые машинисты тт. Петрунин и Гуляев, весовщики тт. Распопова, Парамонина и комсомолец Красикова, дежурные по станции тт. Патракеев и Шубин, старшие стрелочники тт. Мизина, Ельцина, Петровичева и младшие—Исакова, Холостякова—вот то ядро лунинцев на нашей станции, которое обеспечивает успешное применение скоростных методов в поездной работе. Эти люди работают слаженно, самоотверженно, по-лунински, инициативно, со знанием дела и смекалкой преодолевают трудности военной зимы.

## Ценная инициатива жен железнодорожников

Изложение телеграммы народного комиссара тов. Л. М. Кагановича

Народный комиссар путей сообщения тов. Л. М. Каганович послал начальнику Южно-Уральской дороги т. Малькевичу и начальнику поллитотдела т. Манько телеграмму, в которой отмечает особое значение развивающегося на Южно-Уральской дороге нового массового движения жен железнодорожников в борьбе за образцовую работу транспорта.

Жены железнодорожников Курганского депо по своей инициативе и собственными силами выткали 60 метров материала для отопления паровозов. Следуя этому примеру, жены железнодорожников депо Нязепетровск также выткали около 245 метров мешковины для отопления паровозов и 40 метров холста для спецрукавиц.

Активистки депо Златоуст организовали изготовление ложек и вилок для столовых. На Шумихинской дистанции пути 25 домохозяйек организовали изготовление своими силами пучинных карточек. Активистки Нязепетровского узла создали бригаду из 30 домохозяйек, которые обрабатывают шерсть, вяжут носки, варежки и перчатки в подарок бойцам Красной Армии. В Троицком депо активистки занялись заготовкой несложных деталей для ремонта паровозов и успешно овладевают токарным делом.

НКПС приветствует трудовой почин жен железнодорожников, проявляющих высокий советский патриотизм и отдающих свой скромный труд, свои знания и силы для полного уничтожения немецко-фашистских захватчиков.

## ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ КОММУНИСТЫ В АВАНГАРДЕ

Работать так же, как бьют врага на фронтах отечественной войны красноармейцы, вот чем живут сейчас железнодорожники Коношского вагоноремонтного пункта.

В дни войны неизмеримо выросла авангардная, ведущая роль коммунистов. По ним, как по правофланговому, равняются беспартийные товарищи.

Партийная организация вагоноремонтного пункта небольшая, но коммунисты с честью несут высокое звание члена коммунистической партии. Каждое поручение секретаря партийной организации, приказ хозяйственного руководства они принимают как боевой приказ и выполняют его, не жалея своих сил, забывая об отдыхе.

Кандидат партии Иван Михайлович Поршнев работает плотником. Он ведет за собой остальных рабочих. Показывает пример высокопроизводительного труда, военной дисциплины и выдержки. Его средняя производительность труда в дни войны 300 процентов. За последние 7 месяцев он выполнил полугодовой план. Так еще никогда не работал Иван Михайлович. Правда, он стал меньше отдыхать.

— Отдыхать после будем,—говорит патриот Поршнев,—а сейчас не до этого. Работать надо, бить врага надо.

На ремонт вагона дается четыре смены. Плотник коммунист ремонтирует за полторы смены. Вот чем бьет врага Иван Михайлович Поршнев.

В отдельные дни его производительность достигает 500 процентов. Этим он готовит достойную встречу годовщине Красной Армии. Нередко, отработав свою смену, не отдыхая, он снова приступает к работе, но производительность труда его не падает, а, наоборот, растет.

Недавно был получен срочный заказ. Иван Михайлович, отработав после смены несколько часов, собрался идти домой. Была ночь, клонило ко сну, но, узнав о срочном заказе, он остался в цеху и продолжал работать.

Поршнев не один. Каждый коммунист показывает пример беспартийным.

Коммунист Денисов не так давно был комсомольцем. В Красную Ар-

мию ушли его товарищи. Вагоноремонтному пункту требовался кузнец. Коммунист Денисов в короткий срок овладел этой специальностью и заменил ушедших на фронт. Работая кузнецом, он свои производственные задания выполняет на 300—400 процентов. Три нормы в смену—вот задача, которую он поставил перед собой в дни войны, и с честью ее выполняет.

Тов. Денисов агитатор. В своем цеху проводит беседы, ятки газет. Но этим не ограничивается. Он знает, что сейчас формы агитации изменились. Сейчас агитируют фактами, делами. На все мероприятия партии и правительства, на победы Красной Армии над немецкими оккупантами он первым отвечает высокой производительностью, славными делами. Его пример заражает других рабочих.

Беседуя с рабочими, он говорит коротко и ясно, простым языком фактов. О нем, как об агитаторе, в коллективе говорят:

— Коммунист Денисов несет ленинско-сталинскую правду в широкие массы рабочих.

На ремонт одной стяжки вагона дается полтора часа. Было время, когда эту норму считали высокой. Но потом освоили ее все рабочие, и эта норма стала обычной. В дни войны кандидат партии т. Емельянов доказал, что эта норма низка. Одну стяжку он ремонтирует за 25—30 минут с отличным качеством. Но и это для него не предел. Он говорит:

— Стране дорог каждый вагон. Нужно перевозить грузы для фронта, сырье для фабрик и заводов, продукты питания для населения, и было бы преступлением держать вагон на ремонте столько, сколько он стоял до войны. Ремонт мы производим в полтора—два раза скорее, но и это недостаточно. Сейчас я ремонтирую стяжки вагонов за 25 мин., но такая производительность не предел. Я отвоюю еще несколько минут, и это будет мой новый удар по отступающему врагу.

Так работают коммунисты Коношского вагоноремонтного пункта. Так они куют победу над врагом.

А. Быков.

В. Дармодекин.

### Женщины-стрелки

До войны в Шарьинском отряде железнодорожной охраны работали только мужчины. В связи с тем, что сейчас часть стрелков охраны ушла на фронт, с оружием в руках защищать свою родину от ненавистного врага, на их место пришли жены и сестры.

В отряд поступили работать М. Н. Кузьмина, А. Н. Сабурова, Н. И. Василенко. Все они показывают образцы сознательного отношения к своим обязанностям. Они бдительно охраняют порученные им объекты, хорошо относятся к доверенному им оружию.

## Как получить справку об эвакуированных

Начальник управления по эвакуации населения тов. К. Д. Памфилов в беседе с сотрудником «Правды» сообщил следующее:

— Центральное справочное бюро, ведающее выдачей справок о новом местожительстве граждан, эвакуированных из прифронтовой полосы, в настоящее время размещено в городе Бугуруслане, Чкаловской области. Оно продолжает справочную работу, которую выполняло прежде Переселенческое управление при СНК СССР.

Бюро ведет учет эвакуированных граждан по спискам, получаемым из республик, краев и областей тыловых районов страны, где сейчас расселены эвакуированные.

Запрос о новом местожительстве эвакуированных граждан следует отправлять почтой по адресу: город Бугуруслан, Чкаловской области. Центральное справочное бюро.

Граждане, которым известно, в какой район, область, республику выехали родственники или знакомые, могут направлять свои запросы непосредственно в соответствующее областное, либо в краевое, или республиканское учетно-справочное бюро при Уполномоченном управлении по эвакуации населения.

Справки о лицах, поселившихся в известных гражданам городах, следует наводить в адресных столах при паспортном отделе милиции. В запросе обязательно указывать: 1) фамилия, имя и отчество, о котором наводится справка, 2) год рождения (или возраст, хотя бы приблизительно); республику, область, район, город или село, откуда он эвакуирован, желательно также, чтобы было указано, где он работал до эвакуации. Запросы следует писать кратко, ясно, разборчиво. Желательно на почтовых открытках указывать свою фамилию, имя и отчество и адрес для ответа. Это облегчит наведение справок.

Многие граждане запрашивают одновременно о большом количестве эвакуированных. Бюро отвечает на запросы во всех случаях, но для удобства желательно, чтобы одно письмо содержало запрос не более чем о пяти—шести эвакуированных.