

СЕВЕРНЫЙ ПУТЬ

ОРГАН УПРАВЛЕНИЯ
И ПОЛИТОТДЕЛА
СЕВЕРНОЙ ЖЕЛ. ДОР.

№ 15 (1465)

СРЕДА

4 февраля
1942 г.Выходит по
средам, пятницам
и воскресеньям

Цена 8 коп.

Надо решительнее бороться за плановую работу на транспорте, использовать все его резервы, всю инициативу и сметку железнодорожников для ускоренного продвижения поездов, для более четкого обслуживания тыла, для еще более лучшего обслуживания фронта!

„ПРАВДА“

БОРЬБА ЗА ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ВНУТРЕННИХ РЕСУРСОВ

Использование внутренних ресурсов каждым цехом, каждым предприятием, станцией, депо, изыскание дополнительных средств и материалов для удовлетворения потребностей производства — задача, которая в условиях Отечественной войны приобрела огромное государственное значение. Сейчас каждый килограмм металла — ценность, которая в той или иной мере решает успех борьбы на фронте. Решительная и строгая борьба с расточительностью, переход от планового государственного снабжения сырьем, полуфабрикатами и фабрикатами к изготовлению полуфабрикатов и фабрикатов собственными силами — к этому должен стремиться каждый руководитель предприятия.

На транспорте в этом отношении имеются неисчерпаемые возможности. Богатое техническое оснащение узлов, дистанций пути и связи позволяет изготовлять из собственных материалов многое необходимое не только для себя, но и для фронта.

На нашей дороге, в дни Отечественной войны во многих предприятиях научились изготовлять такие детали, инструменты, что раньше казалось прямо-таки невероятным. Особенно много изобретательности и инициативы проявили коллективы депо Шарья, Данилов, Вологодского паровозного вагоноремонтного завода и др.

Начавшееся с первых дней войны движение за бережливость, за экономию не потухает и сейчас. Сегодня мы печатаем ряд материалов о тех предприятиях, где вопросы изыскания и использования собственных ресурсов стоят в центре внимания, где добываются немалой экономии государственные средства, сырье и материалы. Характерно, что изыскания и использование местных ресурсов идет удовлетворительно там, где за это дело вплотную взялись партийные организации. Вывод отсюда: раз борьба за экономию и бережливость общегосударственная задача, значит каждая без исключения парторганизация обязана возглавить эту борьбу и вести ее непрерывно. Это решит успех.

Надо сказать, что на нашей дороге и наполовину не используются те возможности, которые есть. И потому не используются, что в борьбу за экономию и бережливость не вовлечены все силы. В частности в стороне от нее стоят профсоюзные органы, начиная от дорожного комитета и кончая профуполномоченными. Слабые признаки жизни за последнее время проявляет дорожное научное инженерно-техническое общество (ДОРНИТО). А уж кому-кому как не профсоюзным и инженерно-техническим работникам следует проявить себя в этом деле. Заметно снизилась и инициативность многих комсомольских организаций дороги в этом вопросе.

Борьба за всемерное использование местных резервов — это не скользящая кампания, а длительная, постоянная, упорная работа всех без исключения работников, всех звеньев, организаций. И оставлять эту работу ни при каких обстоятельствах нельзя, а нужно можно развивать ее все шире и шире.

ДРОВА ДОРОГЕ

Смена дежурного по Няндомскому отделению тов. Климентов в отдельные дежурства добивается перевыполнения планов погрузки. Особое внимание т. Климентов обращает на погрузку дров, понимая, что для пешей работы дороги необходимо своевременно завезти дрова на склады топлива.

Применив скоростные методы т. Климентов в последнее дежурство перевыполнил план погрузки дров на 17 вагонов.

ЛЕНИНГРАДСКИМ ГРУЗАМ — БОЛЬШЕВИСТСКУЮ СКОРОСТЬ!

Боеготовность подразделения доказана на деле

Смена дежурного по отделению тов. Синицына повышает качество поездной работы

Работники смены участкового диспетчера тов. Синицына объявили себя воинским подразделением. Тов. Синицын назначен командиром подразделения, а тов. Шемелев — политруком.

Это воинское подразделение доказало на деле свою высокую боеготовность. Вступая на дежурство командир — дежурный по отделению тов. Синицын организует соревнование всех работников смены.

Диспетчеры этой смены тт. Дмитриев, Смирнов М., Шемелев и паровозный диспетчер Писцов за одно дежурство организовали три эстафетных поезда и обеспечили скоростное продвижение их к фронту. Хорошо провел поезд машинист тов. Крупинин со своим напарником Бориковым. На участке Череповец — Бабаево они сделали нагон 1 час 08 минут. Хорошо провели поезд и выполнили свои обязательства машинисты тт. Русаков и Богданов. Дежурный по депо Череповец тов. Савичев обеспечил своевременную выдачу паровозов под поезд в бе-

седовал с каждой отъезжающей бригадой.

Замечательную инициативу проявил паровозный диспетчер тов. Писцов. Он сам лично по телефону разговаривал с каждым машинистом, отъезжающим в поездку, и вызывал их на социалистическое соревнование по скоростному продвижению эстафетных поездов с ленинградским грузом.

Он всегда следит, как едет машинист, с которым диспетчер соревнуется, выясняет причины опоздания, вызывает машинистов к селектору и вместе с поездным диспетчером принимает необходимые меры.

Хорошие образцы в работе показали дежурные по станции Тешемля — тов. Семенов, Кипелово — тов. Дружинин, Дикая — тов. Бойков, Чебарово — тов. Смирнов, которые четко, по-военному пропускали поезда и добивались сокращения интервалов при скрещении поездов до четырех минут, организовали быструю прицепку и отцепку вагонов.

В. Быстров,
секретарь партбюро.

760 километров в сутки

Достижения диспетчеров Дмитриева и Смирнова

Вызвав на социалистическое соревнование вологодских диспетчеров, диспетчеры Бабаевского отделения настойчиво повышают качество поездной работы. Диспетчер тов. Смирнов, применяя скоростные методы, добился среднесуточной скорости движения поездов 723 км.

Ленинградским грузам — большевистскую скорость! Под этим лозунгом работают машинисты, кондукторы и поездные вагонные мастера. Все они соревнуются с диспетчерами. Так, например, диспетчер тов. Дмитриев, заключая договор на одну поездку и применяя социалистические путевки, обеспечивает машинистам достижение высоких скоростей. Машинист тов. Андрианов, главный кондуктор т. Пискунов провели поезд по участку Бабаево

— Тихвин с значительным перевыполнением участковой скорости и этим обеспечили среднесуточную скорость поезда 760 км. Серьезных достижений в соревновании добились также машинисты и главные кондукторы тт. Познаев и Таран, Крупец и Овечкин и др.

Машинист тов. Крицкий и главный кондуктор т. Соболевский провели тяжеловесный (почти двойной) состав из Бабаева до Ефимовской без набора воды, с перевыполнением технической и участковой скорости.

Надеемся, что и вологодские работники добьются в соревновании улучшения в поездной работе.

Тихомиров,
зам. начальника отделения.
Черных,
начальник политотдела.

НЕДОПУСТИМОЕ ОТНОШЕНИЕ К ГРАФИКУ ОБОРОТА ПАРОВОЗОВ

Как известно, решено было перевести на работу по графику все вологодские паровозы колонны имени Государственного Комитета Обороны. В колонне 8 паровозов. График введен с 29 января. Прошла неделя. Однако по графику еще не работали все паровозы колонны. В чем дело? В том, что в борьбе за график нет большевистской настойчивости, которая была в прошлом году, когда на отделении начиналась работа по новому. Это относится прежде всего к командирам паровозного депо и отделения.

2 февраля днем в паровозном отделении дежурил диспетчер т. Белов. Вечером, как всегда, в отделении движения проводилась планерка. Диспетчеру т. Белову было предложено рассказать о работе графиковых паровозов.

— Я ничего об этом не могу сказать, — заявил т. Белов.

Оказывается, он не только не организовал работу графиковых паровозов на участках, но даже вовсе и не интересовался ими. Это важнейшее дело пущено на самотек. Между тем графиковые паровозы задерживались. И главным образом по вине самих паровозников. Так, из-за неисправности паровоза,

где машинистом Михайлов, был задержан графиковый локомотив старшего машиниста Мохова более чем на час.

Недопустимо относится к графику зам. начальника депо по эксплуатации т. Степанов. Он до 2 февраля даже не имел графика оборота локомотивов колонны и ознакомился с ним лишь в политотделе отделения, куда его вызвали побеседовать о графической работе паровозов.

Вообще тов. Степанов ведет себя вызывающе. Один из паровозов, который должен был 2 февраля начать работу по графику, целые сутки находился в депо. Но когда он должен был выходить на контрольную, чтобы включиться в график, оказалось, что на паровозе не исправен водоприемный рукав.

— Как же так получилось? — спросил Степанов.

— Это не мое дело, — ответил он. Меня не интересует ремонт паровозов (!).

Комментарий к этому излишен. По вине Степанова и раньше часто срывалась своевременная выдача паровозов под поезд. От этой вредной практики он не отшелся и сейчас, после введения графика,

149 скоростных поездов

Коллектив диспетчеров Буйского отделения движения горячо откликнулся на новое начинание железнодорожников узла Барнаул Томской жел. дороги по организации сталинских оборонных вахт имени 24-й годовщины нашей славной героической Красной Армии.

Встав на сталинскую оборонную вахту имени 24-й годовщины Красной Армии, дежурный по отделению тов. Старостин, инициатор организации эстафетных поездов, участковый диспетчер тов. Кудрин и диспетчеры тт. Соколов, Трегубов и Романов взяли на себя обязательство — быстро продвигать поезда и организовать эстафетные скоростные поезда.

Выполняя взятые обязательства, диспетчер тов. Кудрин в январе организовал и провел с перевыполнением участковой скорости 35 скоростных поездов, диспетчер тов. Соколов провел 46 таких поездов, тов. Романов — 34 и тов. Трегубов — 34. Подводя итоги работы за январь, коллектив диспетчеров Буйского отделения обязался в феврале работать еще лучше.

В. Мартынов,
инструктор полтора.

Безотдепочный ремонт вагонов

Смены старших осмотровиков вагонов тов. Кузнецова и тов. Ковригина (Шарья) объявили себя воинскими подразделениями и стали более широко применять безотдепочный ремонт вагонов. Так, например, за последнее время было смонтировано три колесные пары за 18 минут каждая, без отцепки вагонов от поездов.

Бойцы этих подразделений — слесари тт. Малышев, Шумилов, Блинова обрабатывают поезда скоростными методами и выполняют по две нормы. Обе смены затрачивают на технический осмотр поездов по 10 — 15 минут вместо 45 минут по норме.

От Советского Информбюро

ИЗ ВЕЧЕРНЕГО СООБЩЕНИЯ
2 ФЕВРАЛЯ

В течение 2 февраля наши войска на большинстве участков фронта продолжали вести наступательные бои против немецко-фашистских войск. На ряде участков фронта гитлеровцы переходили в контратаки, которые были отбиты. Противник понес большие потери в технике и особенно в живой силе. Несколько дней назад наши войска оставили город Феодосию.

За 1 февраля уничтожено 11 немецких самолетов. Наши потери — 3 самолета.

Наши корабли в Баренцевом море потопили 3 транспорта противника общим водоизмещением 8.800 тонн.

За 1 февраля частями нашей авиации уничтожено 6 немецких танков, 170 автомашин с пехотой и грузами, 35 повозок с боеприпасами, 22 орудия с прислужкой, 9 зенитно-пулеметных точек, 3 миномета, автостерина с горючим, уничтожено и рассеяно до двух батальонов пехоты противника.

За истекшую неделю с 25 по 31 января немецкая авиация потеряла 160 самолетов, из них в воздушных боях сбито 58 самолетов, зенитным огнем — 17, на аэродромах противника уничтожено 85 самолетов. Наши потери за этот же период — 39 самолетов.

Наша авиационная часть, действующая на одном из участков Западного фронта, в результате успешного налета на вражеский аэродром в районе К., уничтожила 5 немецких транспортных самолетов «Юнкерс-52» и 1 бензоцистерну.

Наша часть, действующая на одном из участков Южного фронта, за один день выбила немцев из нескольких населенных пунктов и захватила 11 орудий, 21 пулемет, 13 минометов, 3 автомашины и уничтожила 3 немецких танка. Немцы потеряли 1170 солдат и офицеров. На другом участке наши кавалерийские части истребили до полуроты полков вражеской пехоты и захватили большие трофеи.

ИЗ УТРЕННЕГО СООБЩЕНИЯ
3 ФЕВРАЛЯ

В течение ночи на 3 февраля наши войска продолжали вести активные действия против немецко-фашистских войск.

Наши части, преследуя остатки бежавших из гор. Сухиничи полков разгромленных 208 и 216 немецких пехотных дивизий, вывели из строя за один день боев около 200 солдат и офицеров, подбили вражеский танк, уничтожили противотанковое орудие, 100 повозок с фуражом и боеприпасами и захватили 5 орудий, 4 пулемета, 4 автомашины и миномет. На другом участке Западного фронта наша стрелковая часть, выйдя усиленный батальон противника из пункта Я., захватила 2 исправных немецких танка.

На одном из участков Юго-Западного фронта наша часть за несколько дней захватила у противника 7 орудий, 5 станковых пулеметов, 11 ручных пулеметов, 1 танк, 12 автоматов. Противник потерял 200 солдат и офицеров.

Группа красноармейцев во главе с майором Садчиковым, совершив смелый ночной налет на село А., перебила до 60 солдат и офицеров противника, уничтожила минометный расчет и 2 крупнокалиберных пулемета.

Красноармеец тов. Потягин скрытно пробрался к штабу немецкой части и умелыми действиями уничтожил 14 вражеских солдат и двух офицеров.

Об изготовлении крестовин и стрелочных переводов в дорожных дистанционных мастерских

Изложение приказа народного комиссара тов. Л. М. Кагановича

Народный комиссар путей сообщения тов. Л. М. Каганович издал приказ «Об изготовлении крестовин и стрелочных переводов в дорожных дистанционных мастерских». В приказе отмечается, что опыт Горьковской дороги, организовавшей в дистанционных мастерских изготовление крестовин и стрелочных переводов для обеспечения своих потребностей, может быть применен также и остальными дорогами сети.

Путейцы Горьковской нашли у себя на дороге и установили в небольшой кузнице Семеновской дистанции пути продольно-строгольный станок и фактически превратили эту кузницу в дорожные мастерские по изготовлению крестовин и стрелок. В этих мастерских в 1941 году изготовлено 650 крестовин стоимостью по 450 рублей каждая, против плановой стоимости 650 рублей, и 17 комплектов стрелочных переводов, а также организовано изготовление накладок всех типов из старогонных рельсов. Если мастерские Семеновской дистанции полностью перевести на изготовление крестовин и стрелочных переводов, то в 1942 году здесь можно изготовить не менее 1.000 отдельных крестовин и 250 комплектов стрелочных переводов, что полностью обеспечит потребность дороги.

За проявленную инициативу в деле изготовления крестовин и стрелочных переводов в дорожных мастерских приказом наркома награждены значком «Почетному железнодорожнику»: начальник Семеновской дистанции пути Катаев Ф. И., старший строгальщик дистанционной мастерской Ульязов М. А., слесарь мастерской Скурлатов В. Н., начальник производственного отдела службы пути Рубашкина Л. Г. и значком «Ударнику сталинского призыва»: строгальщики мастерской Тимофеев Г. Ф. и Аленин Ю. А.

НКПС обращает внимание всех начальников дорог и путейцев на то, что каждая дорога, применив опыт путейцев Горьковской, вполне может обеспечить себя стрелками и крестовинами, что даст возможность перевести стрелочные заводы НКПС целиком на изготовление заказов для восстановительных работ.

Коллектив Поназырево помогает складу топлива

Изложение телеграммы начальника дороги и начподора

Коллектив станции Поназырево работает, не покладая рук, чтобы обеспечить быстрое продвижение поездов. Начальник станции тов. Тарелкин мобилизует всех своих работников на помощь складу топлива.

В ночь на 28 января, чтобы не сорвать движение поездов по графику, тов. Тарелкин организовал массовый выход работников станции на разделку и подачу дров на паровозы. Благодаря этому мероприятию все поезда прошли без задержки.

Начальник дороги тов. Грушевич и нач. подора т. Мошкин послали тов. Тарелкину телеграмму, в которой приветствуют инициативу коллектива станции Поназырево и выражают уверенность, что этот коллектив и в дальнейшем также будет оказывать помощь в работе склада топлива, мобилизуя все силы на продвижение поездов и встретит 24-ю годовщину Красной Армии новыми производственными победами.

СТАХАНОВЦЫ НАУГОЛЬНЫЙ, ТАЛИЦЫН, УЛАНОВ И ИВАНОВ ЧЕТВЕРО СУТОК НЕ ВЫХОДИЛИ ИЗ ЦЕХА

Коллектив Вологодского автоконтрольного пункта, встав на сталинскую вахту, показывает замечательные образцы в работе.

Бригадир тов. Наугольный, слесари тт. Талицын, Уланов и И. Иванов не уходили из цеха четверо суток, пока не выполнили срочного оборонного задания. Помимо этого они выполняли и плановую работу.

Экономия — закон военного времени

Лунинское движение, возникшее в мирное время, стало неоценимым в условиях великой отечественной войны с германским фашизмом. В обстановке войны особенно необходимо экономить металл, лес, топливо, а также сокращать расходы на рабочую силу, что с успехом достигается в результате применения лунинских методов работы; поэтому лунинское движение является серьезным резервом транспорта и одной из важнейших основ перестройки работы железных дорог на военный лад. (Из приказа НКПС № 18/4)

По инициативе парторганизации

В период военного времени бережливость, хозяйственный расчет и строжайшая экономия материалов и средств имеют огромное значение. Ценная инициатива в этом деле проявлена коммунистами Вологодского резерва проводников (начальник тов. Виноградов, секретарь партбюро тов. Новожилов).

На протяжении ряда лет резерв производил ремонт хозяйственного инвентаря в мастерских разных предприятий, выплачивая за работу большие средства.

На одном из заседаний партбюро было внесено предложение организовать свою мастерскую. Предложение быстро провели в жизнь. Подыскали помещение под мастерскую. В качестве слесаря и жестянщика стал работать проводник тов. Шенкуров, а столяром тов. Капеллин.

За семь месяцев в мастерской сделано 240 новых ведер по 3 руб. А раньше за ведро платили 7 руб. 58 коп. Сделано 540 совков по 1 руб. 80 коп. штука, а раньше они обходились по 4 руб. 90 коп. Насажено и отточено 711 колес по 1 руб. 70 коп. за колес, а раньше за это платили по 4 руб. 50 коп. Отремонтировано 378 сигнальных фонарей по 3 руб. 40 коп., а раньше платили по 7 руб. 50 коп. Всего мастерская сэкономила 6.234 руб. А какие удобства, когда своя мастерская! Заказы выполняются вовремя и высококачественно.

Но парторганизация не ограничилась на этом свою борьбу за экономию. Партбюро стало настойчиво внедрять лунинские методы. Каждая беседа или читка газеты увязывалась с разяснением лунинских методов в работе проводников.

Первым применил лунинские методы бригадир проводников пассажирского поезда Москва—Архангельск тов. Периков. Подобрал для своей бригады комплект самого необходи-

мого инструмента, проводники сами стали производить в пути следования ремонт в вагонах, не прибегая к помощи вагонных.

Первое время производился самый несложный ремонт: исправление столиков, ремонт дверей, бинтование водяных труб при течи, продувка труб уборных и т. д. Сейчас лунинцами освоен более сложный ремонт. За последние месяцы ими отремонтировано 11 насосов парового отопления, исправлено 15 умышленных кранов, починено 13 дверных замков, 10 сальников насосов, 22 спускных крана, ремонтируется свой инвентарь и т. д. Проводники женщины вымыли пол в 13 вагонах и 17 вагонов вымыто полностью, вплоть до стен и потолков.

Опыт работы бригады тов. Перикова партийная организация стала широко популяризовать среди других бригад резерва. В результате с ноября лунинские методы стали применять проводники бригады тов. Тимофеева.

Всего сейчас в резерве работает лунинскими методами 14 человек. Особенно хорошие образцы показывают тт. Ильин, Бобылев, Богданов, Заостровский, Богородская, Аравин, Змеева, Соловьев, Звонков и др. Число лунинцев все время растет. В ближайшее время минует всякая необходимость пользоваться при ремонте услугами вагонных. Этим лунинцы-проводники создают удобства едущим в поездах пассажирам, т. к. всякая неисправность, доставляющая пассажиру те или иные неприятности, устраняется на ходу.

Партийная организация правильно поняла свои задачи, сочетая партийно-политическую массовую работу с выполнением производственных заданий.

П. Жуков,

инструктор политотдела дороги.

★

Все машинисты экономят топливо

Коллектив Коношского паровозного депо самоотверженным трудом, денежными средствами и экономией топлива помогает Красной Армии громить германский фашизм.

За дни войны здесь отчислено в фонд обороны страны наличными деньгами 10.938 рублей. На 8.900 рублей сдано облигаций государственных займов и на 18.080 рублей приобретено билетов денежно-вещевой лотереи.

Коллектив сэкономил государственных средств 416 тысяч рублей. Из них 156 тысяч сэкономили на топливе паровозники. В депо нет ни одного машиниста, который бы не сэкономил топлива.

Замечательных результатов в этом деле добился машинист тов. Алексеев. За дни войны он сэкономил 72.800 кг условного топлива, стоимость которых составляет 13.104 рубля. 65.823 кг сэкономил машинист тов. Вахрушев и многие другие. Всего по депо за 1941 год сэкономлено топлива 1612,7 тонны на сумму 291 тысяча рублей.

Г. Марышев,

главный бухгалтер депо.

Ценная инициатива буйских автоматчиков

Бригада автоконтрольного пункта ст. Буй тов. Топоркова в количестве 7 человек, встав на сталинскую оборонную вахту 24-й годовщины Красной Армии, взяла обязательство своими силами отремонтировать компрессор и освоить ремонт соединительных рукавов.

Широко используя местные ресурсы, в январе бригада собрала на путях станции 700 резиновых прокладочных колец для соединения рукавов. Эти кольца перешили и использовали. Восстановили из утиля 4 воздухопроводителя системы Матросова и 17 спускных клапанов.

ТАМ, ГДЕ НАУЧИЛИСЬ БЕРЕЧЬ МЕТАЛЛ И ВРЕМЯ

Война потребовала от коллектива вагонников Коноши исключительного бережного отношения к инструментам и материалам. Люди научились ценить металл. Если 9-миллиметровый болт разрабатался, его теперь не выбрасывают, как раньше. Хозяйская рука токаря делает из него восьми-или семимиллиметровый болт.

Рационализаторская мысль стала работать над тем, как удешевить и ускорить изготовление запасных частей, которые обычно привозились с заводов. Потребность в материалах удовлетворяется, главным образом, за счет использования внутренних ресурсов.

Стахановцы перебрали весь металлолом, собранный для сдачи в утиль. Выбрали из него детали, которые можно восстановить. Потом стали сами делать детали. Начали с изготовления болтов, и сейчас подсобные цехи делают на месте около 60 видов деталей. Среди них — буксовые вкладыши, дверные ролики, аппаратные чеки. Число деталей, изготавливаемых на месте, с каждым днем возрастает.

Если в октябре своими силами изготовлено новых и реставрировано старых деталей на 19.000 рублей, то в ноябре эта сумма выросла до 36.000 рублей. В декабре деталей изготовлено еще на большую сумму. Это серьезное достижение коллектива.

Благодаря этой важной инициативе вагонники сберегли государству несколько десятков тонн металла,

который используется на более необходимые цели. В цехах появилось новое отношение к металлу — бережливость. Раньше токарь Баженов, принимаясь за изготовление детали весом 500 граммов, брал кусок металла весом 700—800 граммов. В итоге 200—300 граммов металла уходило в стружку. Теперь токарь стал бережлив. В стружку и опилки от этой детали идет максимум 50—60 граммов металла. Но и стружки не пропадают, их отсылают на заводы для литья.

Экономить стали все. Маляры в былые времена на вагон тратили столько краски, сколько сейчас тратят на 2—3 вагона. Плотники экономят доски.

Экономия в материалах привела к экономии времени, а это — к высокой производительности труда. В первые дни ценили 10—15 минут, потом стали беречь минуту, а сейчас идет борьба за каждую секунду. Счет времени ведется секундами. Если раньше токарь Баженов для того, чтобы сточить 200—300 лишних граммов металла, тратил лишние 12—13 минут, то теперь ему это делать не приходится. В запасе у него только 50 граммов металла. А эти 12—13 минут, появившихся в результате хозяйского подхода к расходу металла, он тратит производительно — делает новые детали. Это доказывает его высокая производительность труда. Выработка Баженова — 400 проц. Такой показатель вы-

работки у него не эпизодический, а ежедневный.

Еще больших успехов добился электросварщик Бедокуров. Он достиг в конце декабря невиданной в Коноше производительности, в смену дал больше десяти норм, и таких людей немало. Среди вагонников Коноши нет ни одного рабочего, который бы давал меньше двух норм. Двухсотников насчитывается — 64, трехсотников 28 и более 20 рабочих дают свыше 500 процентов.

Борьба за экономию во всем: в металлах, в материалах, во времени ведется всем коллективом. Поэтому средняя производительность по вагоноремонтному пункту очень высокая. В октябре она была 258 проц., в ноябре 269, а в декабре 297 проц. Это значит, что пункт ежемесячно выполняет план за 2,5—3 месяца.

Растут ряды многостаночников и совместителей профессий. Их уже не единицы, а несколько десятков. Праксовья Попонина работает на токарном и шеечном станках, комсомолка Анна Васюкова до войны работала сверловщицей, а сейчас работает еще и строгальщицей. Комсомолец токарь Белозеров работает на трех станках, Баженов — на двух станках.

Так отвечают вагонники Коноши на призыв вождя товарища Сталина и готовят к XXIV годовщине доблестной Красной Армии достойный подарок.

А. Быков, В. Дармодехин.

Теплые вещи фронтовикам

Коллектив железнодорожников Вожегодского узла в подарок XXIV годовщины Красной Армии проводит дополнительный сбор теплых вещей для фронтовиков.

В январе коллективом собрано 115 теплых вещей, из них валенок 9 пар, полушубков 5, шапок-ушанок 11, фуфак 3, брюк ватных 3, свичин 19, рукавиц 26, теплого белья 20 пар, полушубка 2, портянок и носков 6 и шерсти на 12 пар валенок, которые скоро скатают в мастерской.

Всего за время отечественной войны вожегодскими железнодорожниками сдано 727 теплых вещей для Красной Армии. Тов. Южно — нач. агитпункта сдал 9 вещей: валенки, шапку, полушубок, теплые белье перчатки. Раздатчик столовой тов. Тимошенков сдал новые валенки, шапку, полушубок, теплые белье перчатки. Раздатчик столовой тов. Шаталов В. И. сдал новые валенки и шапку-ушанку. Тов. Вьялкин — секретарь узлового парткома сдал 6 выделанных овчин, шапку-ушанку, теплую рубашку, 2 теплых кальсона, рукавицы шерстяные и валенки.

В. Мартынов, инструктор подора.

★

В Шарье по почину патриотов-железнодорожников начал дополнительный сбор теплой одежды и обуви для бойцов Красной Армии. В январе собрано более 150 различных теплых вещей — полушубков, фуфак и ватных брюк, шапок, теплого белья, рукавиц, носков и портянок.

По примеру Шарья сбор теплых вещей для фронтовиков начался на всех станциях отделения.

На постройку бань-поездов для Красной Армии

Воскресник 25 января на Бабаевском отделении прошел под лозунгом: постройм поезд-бани для Красной Армии!

Сотни железнодорожников и членов их семей работали на очистке стационных путей от снега, раздвигали дрова для паровозов, ремонтировали паровозы и вагоны. Всего заработано 3.569 рублей, деньги переданы в фонд постройки поездов-бань.

★

О магазине № 24

За последнее время райтранспорты стали слабо осуществлять контроль за работой магазинов. Этим пользуются работники отдельных магазинов и допускают самоуправство, грубость к покупателям, нарушения трудовой дисциплины.

С некоторых пор покупатели стали замечать, что магазин № 24 в Вожеге слишком долго бывает закрыт на обед. 26 января проверили точно. Магазин закрылся на обед ровно в 13 часов, а открылся в 14 часов 35 минут. Продавцы полчаса прогуляли. Заявили мы об этом в узловой партком, но виновники до сих пор не наказаны.

(Васюков, Мохов,

рабочие Вожегодского пункта осмотра вагонов.

Объявление

Вологодский техникум НКПС с 1-го февраля объявляет набор студентов на путевско-строительное отделение.

Принимаются без испытаний лица обоего пола в возрасте от 15 до 30 лет, окончившие 7 классов НСШ или средней школы, или 8 и более классов средней школы.

Срок обучения 3 года. Начало занятий с 9 февраля.

Заявления направлять на имя начальника техникума (Планерная, дом 4-6) с приложением следующих документов:

1. Свидетельства об образовании.
2. Свидетельства о рождении.
3. Автобиографии.
4. Справки о состоянии здоровья.
5. Трех фотокарточек, заверенных учебным заведением или учреждением.

Дирекция.