

СЕВЕРНЫЙ ПУТЬ

ОРГАН УПРАВЛЕНИЯ
И ПОЛИТОТДЕЛА
СЕВЕРНОЙ ЖЕЛ. ДОР.

№ 28 (1478)

ПЯТНИЦА

6 марта
1942 г.

Выходит по
средам, пятницам
и воскресеньям

Цена 8 коп.

314 машинистов-луинцев Северной дороги

награждены наркомовской премией за отличную безаварийную работу в 1941 году.

Молодые машинисты! Перенимайте мастерство безаварийной работы у луинцев, учитесь у них работать по-военному, с луинской сметкой, высокой бдительностью и дисциплинированностью.

МАСТЕРА БЕЗАВАРИЙНОЙ РАБОТЫ

Сегодня мы печатаем списки машинистов, награжденных наркомовской премией за безаварийную работу в 1941 году. Эти товарищи — подлинны мастера безаварийной работы.

Любовный уход за локомотивом, луинские методы, высокая бдительность и дисциплинированность — эти замечательные качества, присущие патриотам-железнодорожникам, умело и гармонично сочетаются в практике людей, которые значатся в списках награжденных. Среди них не мало имен уже давно известных всем железнодорожникам Северной — гг. Болонин В. И., Шириков И. А., Сямин Н. В., Петрунин Д. Н., Епифановский М. М., Субботин А. С., Смирнов В. М. и многие другие как в мирное время, так и сейчас в условиях сложной военной обстановки показывают пример героического отношения к выполнению своего долга перед родиной во имя победы над ненавистными немецко-фашистскими интервентами.

Честь и слава героям трудового фронта! Пассажиры и бойцы Красной Армии, фронт и тыл могут быть спокойны, когда эти люди на высоких скоростях ведут поезд: поездка будет приведена к месту назначения во время, без аварий и крушений.

Среди награжденных есть работники, имеющие за плечами многолетний стаж и опыт, есть и товарищи совсем молодые. Но у тех и других многим железнодорожникам есть чему и надо поучиться. Поэтому командиры, партийные и комсомольские руководители должны всемерно распространять опыт безаварийной работы, добиваясь, чтобы весь коллектив того или иного предприятия изучил подробно этот опыт, перенял его, чтобы ряды мастеров безаварийной работы увеличивались как можно быстрее.

Надо сказать, что во многих местах недооценивают такого исключительного события, как награждение наркомовской премией. Оно проходит, как говорят, молчком, и коллектив зачастую даже не знает, кто у них получил премию. Премию надо вручать на профсоюзных собраниях, в соответствующей этому событию обстановке. На собраниях необходимо предоставить возможность мастерам безаварийной работы подробно рассказать о своем опыте. Списки награжденных должны быть вывешены на видных местах, в цехах депо, на станциях, в красных уголках.

Совсем по-казенному воспринимается награждение и в службах управления дороги. Работники служб ограничиваются составлением списков, пересылкой этих списков — вот, пожалуй, и все. А кому-кому, как не инженерно-техническим работникам служб следует тщательно и любовно обобщить опыт лучших из лучших, составить товарищеское письмо для линейных работников, в котором рассказать кто и как добился чести получить наркомовскую премию, как и где можно применить этот опыт. Ничего подобного не делается за последнее время. А делать это необходимо.

Безучастны к этому и профсоюзные организации. Руководители профорганизаций как будто и не замечают, что это их лучшие члены профсоюза, их золотой фонд кадров. Тупо и равнодушно воспринимают они сообщение о награждении, а часто вообще не знают о нем. Надо кончать с таким равнодушием. Надо мастеров безаварийной работы окружить общественным вниманием, выделять их из среды других работников в культурно-бытовом и другом обслуживании, создать вокруг них атмосферу общественного почта и уважения.

ПРОВЕРЯЕМ ВЫПОЛНЕНИЕ ПРИКАЗА № 89-Ц НА ВОЛОГОДСКОМ УЗЛЕ

Быстро продвигать местный груз — значит ускорять оборот вагонов!

Не «зашиваться», а находить выход из самого затруднительного положения. По-государственному, а не по-делачески подходить к перевозкам каждого груза, всегда и всюду помнить об интересах фронта, не прятаться за ширмой то «объективных» причин, то трудностей войны или трудностей зимы, не пасовать перед ними, а смело и решительно преодолевать их.

Грузить и выгружать круглосуточно

Обстановка военного времени требует от вологодских железнодорожников, как и от всех трудящихся нашей страны, самоотверженной работы. Сейчас все должно быть подчинено интересам фронта, реальной помощи Красной Армии в ее борьбе против кровавого фашизма. Страна требует, чтобы грузы, направляемые к Ленинграду, не встречали на своем пути никаких препятствий, продвигались бы на высоких кривоносовых скоростях. И лучшие люди Вологодского узла с честью справляются с этой ответственной и в то же время почетной задачей.

Но в отдельных случаях мы еще недостаточно четко выполняем задания партии и правительства, плохо справляемся с выполнением государственного плана перевозок, не умеем иногда преодолевать возникающие трудности.

На Вологодском узле еще недостаточно четко выполняются указания тов. Л. М. Кагановича, изложенные им в приказе № 89/Ц. Слабо ведется борьба за снижение рабочего парка вагонов, который ежесуточно бывает завышен в три раза более установленной нормы. Систематическое нарушение специализации путей приводит к задержке транзитных поездов, снижает провозоспособность станции, мешает маневровой работе.

Чтобы улучшить работу станции, надо освободить сортировочные пути от транзитных поездов и, как правило, передавать их на приемо-отправочные пути. Это основное требование наркомовского приказа надо выполнять неукоснительно. Только при выполнении этого условия можно добиться и снижения парка и улучшения маневровой работы, а что самое главное — увеличения пропускной способности станции.

Практика показывает, что плохая работа с местными грузами еще более осложняет положение. Надо добиваться, чтобы такие грузы не задерживались сутками на станции, а убирались тут же по прибытии.

Работники грузового двора обязаны по договоренности с клиентурой организовать круглосуточную работу у пакгаузов, на складах, базах и в других пунктах выгрузки.

Надо, чтобы круглые сутки чувствовался боевой ритм работы на всех участках станции — вот основное требование, предъявляемое к нам в условиях военного времени.

Наша обязанность — с честью выполнить свой долг перед страной по оказанию реальной помощи фронту и населению города Ленина.

Н. И. Бочарова,

инженер станции Вологда-1.

*

Почему создается «пробка»

Недавно мы подали под выгрузку 35 вагонов спиртзаводу. Предполагалось, что они будут выгружены немедленно. Каково же было наше удивление, когда на другой день мы увидели на всех вагонах разметку о том, что надо их переправлять.

Во что обошелся такой казус? Во-первых, на несколько часов был оторван от работы в парках станции маневровый паровоз. Столько же часов бесполезного труда затрала и составительская бригада. Некуда было ставить и новые 25 вагонов, прибывшие этому заводу.

Но этим дело не организовано. На третий день на каждом из 35 вагонов — новая пометка: «Оставить на месте».

До каких пор? Какова судьба этого груза? Скоро ли от него будут освобождены вагоны, в которых так остро сейчас нуждается железнодорожный транспорт?

Успех работы маневровых паровозов во многом решает склад топлива. Новый склад вполне может обслужить маневровые паровозы. Но беда в том, что на этом новом складе уже вошли в обиход старые безобразия. Здесь очень ограничены запасы дров, а порой их и совсем не бывает.

Маневровые диспетчеры часто оказываются в затруднительном положении. Куда послать паровоз для набора топлива? На старый склад? Но ведь это значит на 5—6 часов прекратить маневры. Ожидать топлива на новом складе? Также неизвестно когда оно будет. А время не терпит. Вагоны с местным грузом стоят. Прибывают новые. Так создается «пробка».

Дальше такое положение не может быть терпимым. Надо в первую очередь заставить клиентов относиться к использованию вагонов по-государственному и установить нормальные деловые взаимоотношения с получателями и отправителями грузов.

В. Сорокин,

заместитель нач. ст. Вологда-1.

Точный план для каждой смены

Ежедневно в Вологду прибывает свыше ста вагонов с местными грузами. Но далеко не все из них подается тотчас же под выгрузку. Иные вагоны задерживаются сутками на станционных путях, загромождают их, мешают маневровой работе, формированию составов и продвижению транзитных поездов.

На 18 часов 1 марта из 120 вагонов к местам выгрузки подан только 21. На другой день, 2 марта, из 88 вагонов поданы были под выгрузку лишь 20.

Вот, например, четыре вагона с грузом в адрес спиртзавода. Они прибыли на узел еще 26 февраля, но к месту выгрузки не были поданы и 4 марта. Есть вагоны, которые в ожидании подачи под выгрузку по полумесяцу катаются по путям или стоят в тупиках. Недавно 3 вагона с какао несколько дней простояли в «водяном» тупике.

Все это осложняет работу станции, захламляет пути и тормозит быстрейшее продвижение транзитных поездов.

Не лучше ли с вагонами местной погрузки. Готовые, запломбированные, оформленные соответствующими

документами вагоны сутками стоят у пакгаузов.

На грузовом дворе работает специальный маневровый паровоз. Но он часто используется не по назначению. Взяв от пакгаузов вагоны, маневровый паровоз ведет их в сортировочный парк и там застревает часами. Безусловно, диспетчер вправе использовать маневровые средства на любом участке. Но злоупотреблять этим правом, в ущерб работе с местными вагонами, обрекать их на длительный простой, нельзя.

Чтобы улучшить положение, необходимо руководителям станции иметь точный план работы на сутки и на каждую смену. Заставить маневровых диспетчеров, составительские бригады четко работать по этому плану. К сожалению, такого плана нет, хотя на этот счет наркомом даны специальные указания в его приказе 89/Ц.

А. Рыбин,

начальник грузового двора ст. Вологда-1.

От Советского Информбюро из ВЕЧЕРНЕГО СООБЩЕНИЯ 4 МАРТА

В течение 4 марта наши войска вели упорные бои с противником и на некоторых участках фронта заняли несколько населенных пунктов.

За 3 марта сбито в воздушных боях 3 немецких самолета, огнем зенитной артиллерии — 1 самолет и уничтожено на аэродромах 14 самолетов противника. Всего за этот день уничтожено 18 немецких самолетов. Наши потери — 6 самолетов.

За 3 марта частями нашей авиации уничтожено и повреждено 6 немецких танков, 120 автомашин с войсками и грузами, около 50 повозок с боеприпасами, 67 орудий, 7 зенитно-пулеметных точек, взорвано 2 склада с боеприпасами, разрушено 7 железнодорожных вагонов, рассеяно и частью уничтожено до батальона пехоты противника.

Наши части, действующие на одном из участков Западного фронта, в результате ожесточенных боев прорвали укрепленный район противника и нанесли большой урон 17 немецкой пехотной дивизии. Разгромлены штабы двух полков этой дивизии. Захвачены пленные и много трофеев.

Летчик старший лейтенант тов. Беклишев, находясь в воздухе, заметил 4 немецких транспортных самолета, направляющиеся в район, где находится окруженная советскими войсками 16-я гитлеровская армия. Пристроившись к немецким машинам, летчик достиг вражеского аэродрома и обрушил на него весь запас бомб. Зенитчики противника открыли огонь, но было уже поздно. На аэродроме было уничтожено 5 немецких самолетов.

из УТРЕННЕГО СООБЩЕНИЯ 5 МАРТА

В течение ночи на 5 марта наши войска продолжали вести активные боевые действия против немецко-фашистских войск.

Бойцы под командованием тов. Попова (Северо-Западный фронт) успешно отразили атаку противника, а затем, преследуя отходящих немцев, захватили у них несколько орудий и открыли из них огонь по врагу. Развивая успех, наши бойцы заняли 3 населенных пункта, захватили еще 10 немецких орудий, несколько пулеметов и много боеприпасов. На поле боя осталось свыше 100 вражеских трупов.

3 марта в районе окруженной советскими войсками 16-й немецкой армии приземлились 2 фашистских транспортных самолета «Ю-52». Об этом было сообщено на командный пункт нашего артиллерийского подразделения. Артиллеристы открыли огонь по аэродрому и с первых же выстрелов уничтожили немецкие самолеты.

Артиллеристы части тов. Иовлева (Западный фронт) за один день подавили немецкую минометную батарею, уничтожили орудие, 2 пулемета и рассеяли до роты пехоты противника.

На одном из участков Ленинградского фронта группа советских разведчиков во главе с сержантом Беляевым забросала гранатами землянки, в которых укрывались гитлеровцы. Разведчики уничтожили 25 немецких солдат и офицеров. Захватив пленного, пулемет и несколько винтовок, группа разведчиков без потерь вернулась в свою часть.

Боевой приказ в действии



Не покладая рук

Железнодорожники Нямдомского узла восприняли приказ № 55 наркома обороны СССР товарища Сталина, как боевую программу действий. Готовностью отдать все свои силы, а если потребуется то и жизнь, ответили паровозники депо на исторические указания любимого вождя народов, гениального полководца товарища Сталина.

Пенсионеру тов. Сафонову пошел седьмой десяток. Недавно он отказался от пенсии и вернулся на производство.

Боевой приказ товарища Сталина, — заявил тов. Сафонов, — придает нам силу, бодрость, уверенность в победе. Не могу в эти дни сидеть спокойно, сложа руки. Буду работать, не покладая рук.

И свои обязательства стахановцы военного времени подкрепили конкретными делами. В первую же после собрания смену слесари цеха под'емки тт. Шишков и Урбанов, строгальщик заготовительного цеха тов. Бурдуков, кузнец т. Богданов и молотобоец тов. Осипов выполнили по две и по три нормы каждый. Четыре нормы за смену выполнил токарь механического цеха тов. Злобин.

Боевой приказ наркома обуславливал диспетчеры Нямдомского отделения. Чтобы оказать существенную помощь Вологодскому узлу, они обязались переработать в соответствии с планом формирования поездов весь нечетный грузопоток и вывалили последовать их примеру диспетчеров Исакогорского отделения.

П. Павловский.

Самоотверженный труд

Исторические указания товарища Сталина данные в выступлениях 6 и 7 ноября минувшего года, вызвали новый производственный подъем среди работников станции Емца. Во всех службах, коллективах, сменах, бригадах широко развернулось социалистическое соревнование за повышение производительности труда.

Если в октябре было 30 двухсотников и 6 трехсотников, то сейчас по две нормы выполняют 64 товарища и по три — 11.

Такие мастера социалистического труда, как кузнецы Полазников, Орлов, молотобоец Иванов, токари Михайлов, Морозов, слесари Коптев, Игнатов, Васеньдин, электросварщик Пирогов и другие ежемесячно в среднем выполняют нормы до 350 процентов.

Прекрасные образцы самоотверженного труда показывают машинисты-лунинцы — Кирик, Денисенко, Чеснок, Нефедов, Сальников, Жур, Милаев, Шалиберов и Ильин.

Машинист — комсомолец Курик вместе со своим напарником Денисенко за 7 месяцев сэкономили 57 с половиной тонн топлива. Увеличили межпромысловый пробег до 6540 километров. Сами отремонтируют паровоз, затрачивая на это вдвое меньше времени, установленного планом. Водят тяжеловесные и двоярные составы.

Машинист Сальников, награжденный наркомом значком «Ударнику сталинского призыва», в январе этого года сэкономил 11 тонн топлива.

Прекрасно работает крановщик склада топлива Н. Д. Рябов, в течение трех лет не знающий ни брака, ни аварий.

Стахановцы военного времени из месяца в месяц множат производственные победы. Если в декабре паровозные бригады сэкономили 10 с половиной тонн топлива, то в январе — 270 тонн. Снижен до установленной нормы и простой паровозов на промысках.

М. Изюмов,

секретарь партийного бюро.

Ст. ЕМЦА.



Машинисты-лунинцы тт. Шишков И. А., Сямин Н. В., Болонин В. И. и Петрунин Д. Н. — награжденные наркомовской премией за отличную, безаварийную работу в 1941 году.

Награждение машинистов за отличную безаварийную работу в 1941 году

Изложение приказов начальника дороги тов. Груничева

За отличную работу без единой аварии в 1941 г. начальником Северной дороги тов. Груничев, на основании приказа НКПС № 184/Ц, наградил наркомовской премией лучших машинистов.

ПО ДЕПО ВОЛОГДА

- | | |
|---|--|
| Андреева В. А.,
Андреева С. А.,
Бельшева Н. А.,
Болонина В. И.,
Болотова М. М.,
Бородкина А. П.,
Белякова А. М.,
Виноградова В. Н.,
Виноградова М. Д.,
Веденева Н. Ф.,
Егорова А. А.,
Забурин В. А.,
Зеленина В. Г.,
Иванова В. М.,
Изюмова Л. М.,
Иванова Ф. Ф.,
Коновалова И. Г.,
Коренькова Т. И.,
Крылова В. В.,
Коровкина С. А.,
Куликова П. Н.,
Крылова М. П.,
Курбагова М. Н.,
Кузнецова А. И.,
Леонова Н. И.,
Лысова М. П.,
Моторова А. Г.,
Морозова И. А.,
Моторова Н. А.,
Медведева А. И.,
Моторова Д. А.,
Максимович В. И.,
Максимович Д. И.,
Мешалкина П. А.,
Осокина А. В. | Подхомутова А. Н.,
Попова С. Г.,
Подхомутова В. В.,
Полякова Н. А.,
Полетаева А. С.,
Подовинникова С. В.,
Петошина Н. В.,
Павлова Е. Г.,
Подхомутова М. Н.,
Романова В. А.,
Рассадин Г.,
Роднина А. М.,
Рубцова В. Я.,
Сергеева П. К.,
Соколова Н. Г.,
Скворцова Н. П.,
Серова К. Г.,
Соколова Н. А.,
Сазонова А. Я.,
Самсонова Н. Н.,
Соловьева А. А.,
Спирина А. А.,
Смирнова А. Г.,
Соколова А. А.,
Толстова И. Н.,
Фигурин А. А.,
Федорова П. И.,
Федотова Н. С.,
Хабарова Н. И.,
Хрулева Н. В.,
Шишова В. А.,
Ширикова И. А.,
Шетнева Н. И.,
Щенникова В. Г.,
Волкова Б. И. |
|---|--|

ПО ДЕПО НЯНДОМА

- | | |
|---|---|
| Артемьева В. И.,
Березина А. Н.,
Вдовина Е. П.,
Голубева В. В.,
Головцева С. В.,
Годовикова И. С.,
Езопихина В. Н.,
Ешевского Н. М.,
Ермолина Н. И.,
Зайкова А. А.,
Замураева С. М.,
Коровина К. П.,
Кокорина С. И.,
Давыдова А. Б.,
Ларионова С. М.,
Манушкина Л. И.,
Мухина Н. А.,
Мартемьянова А. А.,
Морпунова А. В.,
Махлакова М. А.,
Мухина Д. В. | Пименова Г. В.,
Пименова П. В.,
Лискилина П. А.,
Поспелова В. И.,
Рыжкова П. Е.,
Рыжкова М. В.,
Старцева И. В.,
Сверского Ф. А.,
Смирнова Л. П.,
Тишина А. М.,
Богданова А. Ф.,
Братушева Б. С.,
Ершова В. С.,
Заварина Г. Н.,
Иванова Д. Д.,
Новожилтова А. М.,
Трусова Н. Н.,
Тихомирова В. Ф.,
Федорова И. Д.,
Чапурина В. Е. |
|---|---|

ПО ДЕПО БУЙ

- | | |
|---|---|
| Белана И. Г.,
Беляева С. И.,
Быстрова В. А.,
Бойцова В. И.,
Голубкова П. П.,
Голубева Н. В.,
Голубева П. А.,
Жаркова В. У.,
Ефимова П. С.,
Земина М. Н.,
Казакова С. И.,
Кузнецова Н. А.,
Кудрявцева А. А.,
Комракова Н. Ф.,
Кузьмина А. В.,
Колесова А. К.,
Климова М. А.,
Кулешова Е. Ф. | Киселева М. А.,
Кулькова С. А.,
Мельникова И. В.,
Морозова Д. И.,
Петрова М. Д.,
Румянцева Л. А.,
Сахарова К. В.,
Субботина А. С.,
Смирнова А. А.,
Смирнова А. В.,
Стонина Н. Ф.,
Скворцова М. В.,
Скворцова А. В.,
Соловьева М. К.,
Соловьева И. С.,
Соколова Г. П.,
Сатина Н. Г.,
Соколова А. П. |
|---|---|

- | | |
|--|---|
| Сямин Н. В.,
Смирнова И. Н.,
Тихомирова А. Н.,
Телегина А. Г.,
Тепляева Г. М.,
Тюленева Г. Ф.,
Тарышева С. Г.,
Шишкина С. А.,
Шорохова П. В.,
Голубева Н. М.,
Антонова А. Н.,
Беляева М. А.,
Богомолова Д. Д.,
Галанина А. М. | Говорова А.,
Кончина Н. А.,
Киселева П. Е.,
Лаврова П. В.,
Маланова Б. А.,
Молодцова К. Г.,
Пасьякова А. Я.,
Предтеченского Н. Н.,
Смирнова В. М.,
Богданович Н. М.,
Ковчина П. М.,
Френкова П. Д.,
Смирнова Н. И.,
Смирнова В. Н. |
|--|---|

ПО ДЕПО ДАНИЛОВ

- | | |
|--|--|
| Армеева В. Т.,
Быкова В. М.,
Богомолова В. И.,
Булычева Н. А.,
Лукьянова Н. Ф.,
Воскресенского С. М.,
Ворова П. А.,
Ершова А. П.,
Егорова Г. А.,
Епифановского М. М.,
Кузнецова Б. М.,
Колесова С. И.,
Кукушкина В. П.,
Кукушкина Ф. П.,
Базарова И. Н.,
Мужикина Ю. Н.,
Малиотина Б. Н. | Ельникова А. Д.,
Крылова Д. Н.,
Паутова М. М.,
Поспелова А. В.,
Павлова Е. П.,
Петрова Н. Г.,
Касаткина А. И.,
Рязувалова С. Н.,
Роднина П. Г.,
Семеникова А. М.,
Соколовского И. В.,
Соколова Н. Д.,
Сизова Г. Ф.,
Творогова Д. В.,
Усичева А. А.,
Шашлова В. А. |
|--|--|

ПО ДЕПО ШАРЬЯ

- | | |
|---|---|
| Альгина П. Е.,
Быстрова М. А.,
Власова В. П.,
Веселова А. И.,
Гребнева И. Г.,
Дементьева Б. В.,
Дехтерева Б. А.,
Зеленцова Ф. И.,
Косач Г. М. | Левковича М. И.,
Пивоварова А. Ф.,
Преснякова М. А.,
Ромоданова Н. С.,
Дароватского А. А.,
Тепляшина В. Н.,
Смирнова В. М.,
Федорищева А. В. |
|---|---|

ПО ДЕПО ТИХВИН

- | | |
|---|--|
| Антонова В. В.,
Артемьева А. М.,
Богданова М. М.,
Комлева И. В.,
Лазаревского В. Я. | Левитского А. Н.,
Миньского Г. В.,
Фомичева Н. В.,
Чухарева П. Б. |
|---|--|

ПО ДЕПО БАБАЕВО

- | | |
|--|---|
| Богданова Н. П.,
Васильева И. В.,
Мурашкина Т. А.,
Медведева Ф. В.,
Маслакова Д. Г.,
Писова Н. И.,
Скворцова С. П.,
Шадурнова П. И.,
Самарина И. А.,
Храбрецова Н. С. | Мужина И. С.,
Хрипунова А. В.,
Кудрявцева Т. К.,
Суркова М. В.,
Осипова Г. В.,
Сигова Т. С.,
Чумакова К. Ф.,
Целикова И. В.,
Носова Н. В. |
|--|---|

ПО ДЕПО ЧЕРЕПОВЕЦ

- | | |
|--|--|
| Сазонова Н. В.,
Тарасова И. З.,
Шатрова Н. А.,
Рябикова Е. А.,
Ефимова Б. В. | Пушкина И. В.,
Желобова С. П.,
Колпакова П. В.,
Козлова Н. Ф. |
|--|--|

ПО ДЕПО ВОЖЕГА

- | | |
|--|---|
| Шагалова А. И.,
Шагалова А. И.,
Шельгинского П. Н.,
Пишаева Ф. М. | Крупениникова А. А.,
Горбачева А. А.,
Ледкова Н. Г. |
|--|---|

ПО ДЕПО КОНОША

- | | |
|---|---|
| Синцова Н. И.,
Гуляева А. М.,
Дубаева А. М.,
Овчинкина Ф. П.,
Попова В. Г.,
Парамонова Г. Ф. | Пышкина Н. Н.,
Петрунина Д. Н.,
Шулупова А. Д.,
Челпанова Г. М.,
Дьячкова И. И. |
|---|---|

(Окончание в след. номере)

За чистоту и порядок на станциях



День военно-санитарного порядка

Политотдел Кизеловского отделения Пермской дороги организовал и успешно провел «День военно-санитарного порядка». Этому предшествовала тщательная подготовка. Состоялись узловые собрания партийно-хозяйственного актива, лекторские совещания. На полевых станциях и путевские околотки являлись работники политотдела и партийно-комсомольский актив.

Политотдельцы и активисты совместно с хозяйственниками и председателями месткомов создали на местах из стахановцев и домохозяек специальные бригады по проверке культурно-санитарного состояния вокзалов, общежитий, квартир, будок, кубовых, столовых, магазинов, интернатов, детских садов и яслей.

Всего на отделении было создано 84 таких бригады в составе 170 домохозяек, 72 медицинских работников и санактивистов и 103 стахановцев. Бригады тщательно проверили санитарное состояние общественных учреждений, жилых и служебных помещений, составили акты обследования. Затем на всех предприятиях состоялись общие собрания железнодорожников с докладами на тему «Война и военно-санитарный порядок». Докладчики широко использовали материалы обследовательских бригад. В прениях выступило 269 человек.

В результате всесторонней подготовки Дня военно-санитарного порядка в нем приняли активное участие 1550 чел. Приведены в надлежащий порядок 15 вокзалов, 25 общежитий, 3 столовых, 18 кубовых, 7 магазинов, интернат, 7 детских садов и яслей, 7 красных уголков.

Политуправление НКПС послало начальнику политотдела Кизеловского отделения т. Ширганову и всем начальникам политотделов дорог телеграмму, в которой одобрило инициативу кизеловцев и выразило уверенность, что их ценный опыт будет широко использован.

В воскресенье участвовало 440 человек

Еще не так давно, вслед за освобождением — Красной Армией, железнодорожники пришли на ст. Тихвин. Они тогда наспех оборудовали несколько полуразрушенных комнат вокзала. Соскребли фашистские черные надписи со стен здания, восстановили связь, начали работать.

Теперь уже не над одним залом уложены балки, перекрытия и не в одном окне врезаны новые стекла. Но работы у тихвинцев еще много. И железнодорожники понимают это. Комсомольцы Тихвина, поддерживая инициативу буйских комсомольцев, объявили двухнедельник по очистке и наведению порядка на станции. Очистив дворы общежитий и учреждений, они ежедневно работают по 2 часа: убирают мусор, производят окорковку льда и снега. А комсомольцы 15 дистанции пути сделали и развесили надписи и указатели.

В выходной день 1 марта был организован массовый воскресник железнодорожников. На станции работало больше 100 человек. Работники специального строительного отряда № 6 очистили стропилощадку, рассортировали и сложили в штабеля лесоматериалы, подвезли для восстановительных работ песок, 3 тонны цемента и разобрали 4 кубометра старой кирпичной стены.

440 человек, участвовавших в воскреснике, заработанные деньги передают в фонд обороны родины.

В. Катяшев.