

СЕВЕРНЫЙ ПУТЬ

ОРГАН УПРАВЛЕНИЯ
И ПОЛИТОТДЕЛА
СЕВЕРНОЙ ЖЕЛ. ДОР.

№ 31 (148.)

ПЯТНИЦА

20 марта
1942 г.

Выходит по
средам, пятницам
и воскресеньям

Цена 8 коп.

Железнодорожник Северной!
Срочной доставкой военных
грузов БЕЙ ВРАГА!

НИ МИНУТЫ ЗАДЕРЖКИ ФРОНТОВЫХ ГРУЗОВ!

С КАЖДЫМ ДНЕМ, С КАЖДЫМ ЧАСОМ УВЕЛИЧИВАТЬ
ПРОПУСКНУЮ СПОСОБНОСТЬ, ПРИЕМ И СДАЧУ ПОЕЗДОВ

★
БЫТЬ НАЧЕКУ!
СКОРО—
ВОДОБОРЬБА

Близится весна, близится ответственный этап работы путейцев — пропуск весенних вод. Сейчас стоят еще морозы, во подготовка должна вестись быстрыми темпами. Тщательно продуманный план организационно-технических мероприятий по водоборьбе необходимо разработать во всех деталях, предусмотреть все «мелочи», на всех дистанциях пути, на всех околотках, словом, каждый путейец уже сейчас должен знать где, что и как он будет делать.

Командиры путевого хозяйства обязаны подробно и неоднократно проинструктировать людей, расставить их с таким расчетом, чтобы в первые же оттепели уже очистить от снега балластные призмы, нагорные каналы, кюветы, лотки, чтобы своевременно был околот лед у опорных свай, устоев, укреплены фермы мостов и земляное полотно. Еще до наступления оттепели необходимо установить дежурство по метеорологическому и гидрометрическому наблюдению, а в угрожаемых местах создать непрерывно действующие посты.

Заготовка необходимых материалов — камень, лес, рогожные кули, гвозди, проволока, хворост — важнейший в решающий момент в подготовке к пропуску весенних вод. В отличие от прошлых лет все эти и многие другие материалы надо изыскать у себя, на месте, а не ждать централизованных фондов. Сметалку и изобретательность, творческую инициативу путейцев надо использовать в полную меру. Над развертыванием этой инициативы необходимо как следует поработать партийным, профсоюзным и комсомольским организациям. За местными начальниками дистанций пути по политчасти должен явиться боевым организатором, душой и запевалой социалистического соревнования за отличное проведение водоборьбы на своей дистанции. Он, опираясь на актив, должен вовлечь в эту работу не только путейцев, но их семьи, колхозников и местное население, чтобы в нужный момент водной стихии противопоставить большевистскую организованность.

Путейцы соседней, Горьковской дороги вызвали на социалистическое соревнование за образцовую подготовку к водоборьбе путейцев Северной дороги. Основное условие соревнования — полный отказ от централизованного снабжения материалами и инвентарем, на основе широчайшего использования местных ресурсов, пропуск весенних вод провести своими средствами, своими материалами.

Долг и дело чести работников путевого хозяйства нашей дороги в соревновании с горьковцами занять первенство, поработать так, чтобы в дни смертельной борьбы с фашизмом не было ни минутной задержки грузов на фронт. Из-за половодья, чтобы доблестные воины Красной Армии сказали свое фронтное спасибо железнодорожникам Северной за быстрое продвижение поездов на фронт, а колхозники — за своевременную перевозку посевных грузов.

★
Строго соблюдать план формирования

В борьбе за улучшение поездной работы огромную роль играет план формирования составов. Нарушение этого плана создает серьезные дополнительные трудности в работе сортировочных станций. К сожалению, на местах формирования поездов нередко об этом забывают.

Станция Вологда-I имеет достаточные парки для пропуска транзитных поездов. Но она не справляется с пропуском транзитного вагонопотока. Повинны в этом не только работники узла. Зачастую много затрачивается труда зря по вине некоторых станций нашей же дороги и в первую очередь по вине станций Ниядомского и Бабаевского отделений.

Отдельные поезда простаивают на станции по несколько часов только потому, что в них оказываются вагоны-«чужаки». Чтобы отцепить эти вагоны от составов, диспетчер отрывает маневровые паровозы от основной работы, задерживая тем самым отправку со станции других поездов.

Были дни, когда из-за нарушения плана формирования поездов на ст. Вологда-I создавалось исключительное затрудненное положение. За последнее время к нам меньше

поступает поездов, неправильно сформированных. Пути транзитных парков не засоряются отдельными вагонами, маневровые паровозы большее время работают там, где они и должны работать. Однако сделано еще не все. Так, 15 марта на станцию прибыли два поезда, которые были неправильно сформированы. Следовательно, план формирования поездов выполняется не всеми станциями.

Еще хуже дело с поступлением поездов в разборку. Прибытие к нам составов для разборки должно чередоваться с прибытием прямых поездов. Это чередование не соблюдается. Попреежнему поезда для расформирования поступают пачками. Транзитные пути занимаются этими поездами свыше норм, установленных технологическим процессом. Не одинаковое количество разборки поступает и по суткам. Если 15 марта прибыло к нам 2 состава, то 16 марта — 10.

Все это создает значительные трудности в планировании работы смен и тормозит пропуск поездов через Вологодский узел.

Н. Бочарова,
инженер ст. Вологда-I.

**Тяжеловесные составы — резерв увеличения
пропускной способности дороги**

Стремясь не допустить ни одной минуты задержки в продвижении фронтных грузов, передовые машинисты Вологодского депо продолжают водить тяжеловесные поезда. Взяв тяжеловесный поезд, машинист борется за то, чтобы его провести на высоких, кривоносовых скоростях.

14 марта успешно провели тяжеловесные поезда машинисты тт. Кузнецов, Андреев, Шецов, 15 марта — тт. Евгеньев, Михайлов.

Особенно хороших показателей добился машинист т. Михайлов. Он провел поезд по участку весом 2.600 тонн, при норме 1.600.

С 1 по 16 марта вологодскими машинистами проведены 32 тяжеловесных поезда. За этот же период в феврале ими проведен 21 тяжеловесный поезд. Но в феврале,

хотя и меньше по количеству проведено тяжеловесных поездов, все же груза сверх нормы перевезено было больше, чем в марте.

Те, кто водит тяжеловесные поезда оказывают огромную помощь в борьбе за снижение вагонного парка, в борьбе за скоростное продвижение до нормы. Вот почему надо настойчиво множить ряды тяжеловесников. Однако на Вологодском узле не уделяется необходимого внимания движению тяжеловесников. В этом повинны не только хозяйственники-командиры, но и руководители парторганизаций и, прежде всего, секретари парторганизации паровозного депо и станции. Большие обязанности уделять внимания тяжеловесникам также узловой парторганизации и политотдел отделения.

И. Николаев.

Пример для многих

Давно уже идет пятый десяток Прасковье Африкановне Смирновой. Четверть века она проработала на транспорте, в том числе стрелочницей — свыше 12 лет.

О ее самоотверженной работе, преданности и любви к железнодорожному транспорту красноречиво говорит украшающий ее грудь значок «Ударнику сталинского призвания». Его она получила еще в 1935

г. С тех пор стала работать еще увереннее, постоянно обеспечивая безопасное продвижение поездов.

Личным примером Смирнова учила и Коншину, и Попову, и Кузнецову, и многих других передовых работников.

Эта старая производственница, ничего не жалеет для родного транспорта



Составитель ст. Шарья тов. Валуев А. В. работает военными темпами. Поезда он формирует почти вдвое быстрее нормы.
Фото А. Калиничева.

**СКОРОСТНОЙ
МАРШРУТ**

Дежурный по станции Ерево тов. Пестерев организовал погрузку маршрута дров скоростными методами за 1 час 45 минут, при норме 3 часа. В настоящее время почти все лесные маршруты в Ереве грузятся скоростными методами.

**ТО ЗА ВОДОЙ,
ТО ЗА ДРОВАМИ**

**Экипировать паровозы
на месте**

Станция Вологда-II является важнейшим участком работы Вологодского узла. Она во многом решает успех продвижения поездов на Ленинград, а также продвижения составов с запада на восток, юг и порожняка на север.

Здесь производится большая маневровая работа, для выполнения которой имеются два паровоза. Но эти паровозы вместо работы длительное время находятся под экипировкой на складе топлива ст. Вологда-I. Ст. Вологда-II зачастую по 8—10 часов остается совершенно без маневрового паровоза.

Так, один паровоз ушел под снабжение 14 марта, а обратно вернулся на другой день. На экипировку этого паровоза было затрачено 26 часов! 16 марта другой паровоз отсутствовал на станции 17 часов.

Два месяца назад на станции вышли на строя водоклонки. Об этом знает начальник Вологодского паровозного отделения т. Черниченко. Но мер к исправлению колонок не принимает. В результате бывает так: на паровозе есть топливо, но нет воды. И из-за этого машинист прекращает работу и уезжает на ст. Вологда-I.

До каких же пор не будет введен порядок в экипировке маневровых паровозов станции Вологда-II?
И Власов.

**От Советского
Информбюро**

**ИЗ ВЕЧЕРНЕГО СООБЩЕНИЯ
18 МАРТА**

В течение 18 марта на фронте ничего существенного не произошло.

За 17 марта уничтожено 44 немецких самолета. Наши потери — 16 самолетов.

В течение 17 марта частями нашей авиации уничтожено и повреждено 6 немецких танков, 55 орудий, 12 зенитно-пулеметных точек, 53 миномета, 185 автомашин с войсками и грузами, около 100 повозок с боеприпасами, 7 автоцистерн с горючим, взорвано 4 склада с боеприпасами, рассеяно и частично уничтожено до двух батальонов пехоты противника.

На одном из участков Западного фронта наши части за 5 дней боевых действий уничтожили 34 немецких ДЗОТ, 116 блиндажей, 6 танков, 3 орудия, 7 минометов, 9 пулеметов и захватили 3 танка, 13 орудий, 35 пулеметов и другое военное имущество. Противник потерял только убитыми до 3000 солдат и офицеров. На другом участке два батальона немецкой пехоты, при поддержке трех танков, предприняли контратаку. Наши пехотинцы совместно с танкистами отбросили противника, нанеся ему большие потери. На поле боя осталось свыше 200 вражеских трупов и подбитый немецкий танк.

**ИЗ УТРЕННЕГО СООБЩЕНИЯ
19 МАРТА**

В течение ночи на 19 марта на фронте каких-либо существенных изменений не произошло.

Нашими кораблями в Баренцевом море потоплен транспорт противника водоизмещением 3.500 тонн.

Пытаясь прорваться в окруженный нашими войсками населенный пункт, гитлеровцы предприняли «спихическую атаку». Пьяные немецкие солдаты во весь рост двинулись на одно из наших подразделений. Советские бойцы подпустили противника на близкое расстояние и открыли шквальный огонь. Оставив свыше 400 убитых и раненых, немцы в беспорядке отступили.

В делах разгромленного на Западном фронте штаба 17 немецкого артиллерийского полка обнаружено распоряжение отдела разведки и контрразведки 17 пехотной дивизии от 10 февраля. В нем говорится: «Следует систематически следить за мирным населением в местах расквартирования войск. С подозрительными элементами обращаться, как с партизанами т. е. расстреливать. Подозрительными являются все лица вне зависимости от возраста и пола, которые не смогут дать удовлетворительных объяснений причины своего местопребывания в том или ином месте». Немецкое командование не может подавить растущее с каждым днем партизанское движение. Тогда взбесившиеся гитлеровские бандиты решили, как показывает выше приведенный документ, уничтожить всех мирных советских граждан, «вне зависимости от возраста и пола». Ведь совершенно очевидно, что любое объяснение советского гражданина о причинах его пребывания в том или ином месте может быть объявлено немецкими крошечными «неудовлетворительным» и повлечь за собой расстрел. Таким образом еще раз документально доказано, что гитлеровцы, вопреки всем призывам и обещаниям ведения войны, воюют против беззащитных мирных жителей, в том числе женщин и детей. Нет необходимости доказывать, что подобные чудовищные зверства являются признаком не силы, а слабости гитлеровцев.

ВСЕ ДЛЯ ФРОНТА! ВСЕ ДЛЯ ПОБЕДЫ!

На грузовой станции Ерцево

Ерцево—лесопогрузочная станция Няндомского отделения. В дни Отечественной войны передовые люди станции—стахановцы, лунинцы проявили немало инициативы и сметки, чтобы ускорить технологический процесс погрузки. Уже одно то, что часто коллектив добивается нулевого остатка под выгрузкой и погрузкой,—уже одно это является большой заслугой железнодорожников Ерцево.

Однако руководители отделения, работники политотдела недостаточно уделяют внимания этой станции, не обобщают опыт скоростной погрузки и не передают его на другие станции. Очень слабо поставлена в Ерцево политико-массовая работа. Справедливые требования работников станции о присылке лекторов, о помощи местному и комсомольской организации политотдел обязан удовлетворить.

КОГДА НОЛЬ СТАНОВИТСЯ ВЕЛИЧИНОЙ

В работе Няндомского отделения наша станция играет большую роль. Сотни вагонов крепежа, шпал, дров и других лесоматериалов грузятся на ее подъездных путях. Во время доставки это сырье предприятиям, работающим на нужды фронта,—такова главная наша задача.

Два года я работаю дежурным по станции Ерцево. За этот период у меня в смене не было ни одного брака в работе и нарушения Правил технической эксплуатации. Смена работает четко, по-военному.

Вступая на дежурство, я заранее узнаю у диспетчера о подходе порожняка, ставлю в известность клиентуру, выясняю, чем будет грузиться порожняк и требую маневровый паровоз для подачи вагонов на ветку.

Как только порожняк прибывает на станцию, осмотрщики вагонов быстро его принимают. Маршрут 60—65 вагонов они осматривают за 20 минут при норме—45. Стрелочники Старцева, Хвасинкова заделку маршрутов производят за 5 минут. Технические контролеры быстро списывают вагоны.

Вся смена работает слаженно, единым комплексом. Через 30 минут, при норме 1 час, порожняк отправляется под погрузку. Это значит, что мы простой каждого маршрута сокращаем наполовину.

Так мы обеспечиваем скоростную погрузку вагонов.

Не менее важное значение имеет сейчас прием и отправление поездов. Требуется военная четкость и бдительность. Чтобы быть знакомым с положением на станции, на дежурство я прихожу за полчаса раньше. Обхожу станцию, знакомлюсь с расположением грузов, куда они назначаются. Обхожу стрелочные посты, осматриваю хозяйство. Затем на кратком совещании ставлю задачу перед сменой, что она должна сегодня делать.

Каждый понимает мою команду с полуслова, четко и безоговорочно выполняет.

В результате применения скоростных методов наша смена добилась неплохих показателей. На 18 часов мы всегда имеем нулевой остаток вагонов под погрузкой и выгрузкой. В борьбе за «ноль» участвуют все, т. е. этот ноль, в данном случае, становится величиной, имеющей большое значение в ускорении оборота вагона.

Ни одной задержки поездов на подходе, а также брака в работе и нарушений ПТЭ у нас не бывало и не будет.

Все это результат работы стахановцев, стремящихся отдать все силы на помощь фронту в разгроме врага.

А. Сысоев, дежурный по станции Ерцево.

Им надо помочь

—Наша станция могла бы работать еще лучше,—говорят стахановцы станции Ерцево,—но нам не оказывают помощи. Коллектив лишен возможности прослушать хорошую лекцию, доклад о международном положении и т. д. В этом году никто из политотдельцев у нас не бывал.

В коллективе 12 комсомольцев, но помощи они от политотдела также не получают. В течение года только один раз посетил стан-

цию зам. начальника политотдела по комсомолу. Редкий гость на станции и нач. политотдела тов. Горячев. Он был на станции еще летом прошлого года и больше не бывал.

А помощь коллективу нужна большая. На станции нет библиотечки, стенная газета не выпускается, комсомольская и профсоюзная организации нуждаются в помощи и руководстве.

А. Быков.

Больше всего забочусь о безаварийности

Стрелочный пост—это военный пост. От стрелочника в военное время требуется предельная быстрота, четкость и военная бдительность. Этого правила я и придерживаюсь в своей работе.

Поезда теперь идут с людьми, с военными грузами, на фронт, в тыл и должны продвигаться быстро, без аварий.

Нам, стрелочникам, доверена очень важная обязанность. Чтобы образцово выполнять эти обязанности, на каждое дежурство я прихожу за полчаса раньше. Спросив разрешение на прием дежурства, внимательно осматриваю каждую стрелку, каждый рельс, болт крестовины, инструменты, советительные приборы. Если все в порядке—докладываю дежурному по станции о приеме дежурства.

На своем посту чувствую себя полной хозяйкой. Беру лопату, метлу, скрепки и чищу стрелки, креплю болты. Чем больше работы, тем веселее.

Каждое распоряжение дежурного выполняю беспрекословно. Принимая поезд, смотрю на ходовые части, слежу за сигналами и, если замечу неисправность, немедленно сообщая дежурному. После прохождения каждого поезда тщательно осматриваю стрелки и крестовины. Не появились ли где трещины, нет ли лопнувшего рельса.

Однажды при осмотре второго пути, на который принимался поезд, я заметила лопнувший рельс. Быстро сообщила дежурному. Он приказал принять поезд на 4-й путь и вызвал путейцев, которые быстро сменили рельс. А не догляди—могла быть авария. Поезда теперь идут на фронт. Большой вред принесло бы крушение.

О безопасности движения поездов я пишу всего забочусь. Это самое главное. Аварий и брака в работе за 2 года у меня не бывало, стрелки всегда—зимой, летом, осенью, весной—содержу в отличном состоянии. Знаю, что хорошая стрелка никогда не подведет. А в военное время стараться еще больше. Понимаю, что все мы теперь боимся с немецкими фашистами, все теперь профессии военные, а особенно наша. Быть начеку, всеми силами помогать Красной Армии—вот что нам нужно для победы над врагами.

М. Старцева, старший стрелочник.

Кооперирование ремонта паровозов



Лунинцы депо Буй прочитали в газетах о ценном почине машинистов депо Челябинск Южно-Уральской дороги, организовавших совместный ремонт своих паровозов. Вскоре опыт южно-уральцев был применен и в депо Буй.

Когда паровоз тов. Пасынкова встал на промысловый ремонт, в депо пришли сам т. Пасынков с помощником т. Морозовым и кочегаром т. Банкиным, а также машинист-напарник т. Колесов с кочегаром т. Владимировым и машинист паровоза № 2018 т. Беляев с помощником т. Барановым.

В книге было записано 22 пункта ремонта. Один пункт выполнили котельщики, другой—автоматчики, а 20 пунктов выполнили сами паровозники-лунинцы.

При следующей постановке на промывку бригада т. Пасынкова помогла в ремонте бригаде т. Беляева. С этого почина и начало применяться кооперирование паровозных бригад в депо Буй.

На снимке инициаторы кооперирования: машинист т. Колесов, кочегар т. Банкин, пом. машиниста т. Морозов, машинист т. Киселев и машинист т. Беляев, в овал—т. Пасынков.

Фото Н. Горшкова.

Честность

Поезд стоял 1 минуту. За это время начальник разъезда Солта тов. Латкин успел принять от кассира пакет с деньгами. Пересчитать не успели.

Когда поезд ушел, т. Латкин подсчитал. В пакете оказалось 2010 рублей больше. При обратном рейсе т. Латкин вручил кассир излишнюю сумму.

В военной прокуратуре дороги

Параграф 463 Правил технической эксплуатации требует от каждого рабочего и служащего железнодорожного транспорта зорко охранять перевозимый груз. Все честные железнодорожники свято выполняют жарковские правила. Лишь отдельные выродки, пользуясь трудностями военного времени, расхищают народное добро.

Такими расхитителями оказались машинист депо Бабаево Стибло Г. В. и его помощник Воробьев И. М. Следуя с поездом, они замышляли в голове состава не-

охраняемые полувагоны с пшеницей мукой. Сговорившись, воры в ходе поезда таскали муку на паровоз ведрами, а потом взяли целый мешок.

Военная прокуратура привлекла расхитителей к судебной ответственности.

Военный трибунал Северной провинции Стибло Г. В. и Воробьев И. М., на основании закона от 7 августа 1932 года, к лишению свободы на 10 лет каждого с конфискации всего лично принадлежащего им имущества.

ВОЛОГОДСКИЙ ТЕХНИКУМ НКПС

производит с 1 марта внеочередной набор студентов на путевое отделение

В техникум принимаются без экзаменов лица обоего пола в возрасте от 15 до 30 лет, окончившие семь и более классов средних школ, а остальные с испытаниями за семь классов по предметам Конституции СССР, русскому языку и литературе, математике и физике.

Срок обучения:

для окончивших 7 кл.—3 года,
для уч-ся и окончивших 8-9 кл.—2½ года,
для уч-ся и окончивших 10 кл.—2 года.

Отличники зачисляются на стипендию.

Начало занятий с 1 апреля 1942 года.

При техникуме имеется общежитие и столовая.

Прием заявлений производится в канцелярии техникума (Планетная, 4-б) и в здании средней жел. дор. школы № 9 (ул. Ласалая, д. 8) ежедневно с 9 ч. до 3 ч. дня и с 7 ч. до 9 вечера, кроме выходных дней.

Справки о зачислении в техникум выдаются там же, в то же время.

Коль война, так по-военному!

Железная трудовая дисциплина—вот что характеризует работу нашей станции в дни великой Отечественной войны. Даже тот, кто раньше не отличался особой дисциплинированностью, теперь неузнаваем. Люди понимают, раз война, значит надо работать четко, по-военному. В коллективе свыше 20 стахановцев и ударников.

Этими людьми гордится станция. Они вдохновляют своим стахановским трудом весь коллектив. Большой любовью пользуется в коллективе старшая стрелочница Мария Старцева. Эта патристка за два года не имеет ни одного брака в работе. Пост содержит в отличном состоянии. Тов. Старцеву всегда и в любую непогоду можно видеть на своем посту. Она чистит стрелки, убирает снег, киркует лед до баласта, крепит болты крестовин и протирает перья стрелок керосином.

Ее примеру следуют и остальные стрелочницы—Анна Хвойникова, А. Богарева, Н. Пестухова, младшие стрелочники А. Якинунова, А. Суровцева, А. Коромыслова, М. Сивякова и другие стахановки военного времени.

Наши лучшие дежурные по станции—А. Сысоев, А. Пестерев чет-

ко, без задержки пропускают поезда, по-лунински борются за сокращение простоя вагонов под грузовыми операциями. Не одну сотню маршрутов они подали под погрузку на ветки клиентов скоростными методами. Простой этих маршрутов под погрузкой сокращен наполовину.

Замечательно работают стахановки-товарные кассиры—М. Шурпо и П. Яршева. Они тоже применили скоростной метод обработки документов. Маршрут еще грузится, а у них уже заготовлены документы. Остается только представить вес и поезд готов к отправлению.

Стахановцы станции большую помощь оказали путевикам. Свыше 15 воскресников отработали на очистке путей от снега и льда. Подняли сотни метров пути. Больше 2000 рублей перечислили в фонд обороны Родины.

Каждый работник стал бережливей. Мы все экономим государственные средства. Силами стахановцев заготовлено для нужд станции 80 км дров и на этом сэкономлено 1400 рублей.

А вот другой пример хозяйского отношения к государственному доб-

ру. На станцию прибыл состав порожних цистерн. При осмотре их мы обнаружили не слитые остатки керосина. Пока поезд стоял, мы насчитали более 700 литров керосина. Когда же прибыла к нам цистерна с керосином для нашей станции, мы отказались от получения этого керосина.

Всего за дни войны коллектив сэкономил для государства свыше 5000 рублей.

Коллектив выполнял в дни войны ряд специальных заданий по оборудованию и разоборудованию вагонов. До войны никогда эти работы на станции не производились, но стахановцы блестяще справились с новой, непривычной для них работой.

Склада топлива у нас нет, но наш коллектив снабдил дровами не один десяток паровозов для того, чтобы паровозы могли продолжать рейсы, не бросать состава.

Коллектив ни на одну минуту не ослабляет борьбы за продвижение на фронт военных грузов, делает все для того, чтобы приблизить час разгрома ненавистного врага.

М. Сивяков, нач. станции Ерцево.