

СЕВЕРНЫЙ ПУТЬ

ОРГАН УПРАВЛЕНИЯ
И ПОЛИТОТДЕЛА
СЕВЕРНОЙ ЖЕЛ. ДОР

№ 42 (1492)

СРЕДА

8 апреля
1942 г.

Выходит по
средам, пятницам
и воскресеньям

Цена 8 коп.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК СЕВЕРНОЙ!

Срочной доставкой
военных грузов
БЕЙ ВРАГА!

ВОИНСКАЯ ДИСЦИПЛИНА— ЗАЛОГ УСПЕХА

Ленин писал: «Беспрекословное подчинение единой воле для успеха процессов работы, организованной по типу крупной машинной индустрии, безусловно необходимо. Для железных дорог оно необходимо вдвойне и втройне».

Это указание для железнодорожников в дни войны должно служить, как непреложный закон. Твердая, воинская дисциплина, основанная на принципе единоначалия, должна пронизывать сейчас работу всех железнодорожников. Ведь именно потому, что на Вологодском узле долгое время не было настоящего единоначалия, а существовала чехарда и неразбериха в командовании, именно поэтому создались большие затруднения в работе узла. Отсутствие единой, твердой воли командира, как правило, порождает расхлябанность даже среди нешкольного коллектива работников, т. к. отдельные дезорганизаторы, пользуясь попустительством и безнаказанностью, могут свести на нет все усилия коллектива.

Приказ командира — закон для подчиненных. Вокруг приказа недопустимы дискуссия и болтовня, приказ надо выполнять беспрекословно, так, как это делается в любой воинской части. Командир, издающий приказ, обязан добиваться его выполнения во что бы то ни стало. Малейшее нарушение приказа, если оно не повлечет за собой немедленной ответственности нарушителя, роняет авторитет начальника в глазах подчиненных, создает почву для дальнейших нарушений.

К сожалению, есть среди железнодорожников командиры, которые никак не могут понять этой неслучайной истины.

В свое время на станции Исакогорка неплохо работали единые смены. Но вот они развалились. Начальник станции тов. Первухин перевел дежурных из одной смены в другую и по существу упразднил эти смены. Начальник отделения тов. Гусев 13 марта издал приказ по отделению и предложил: «к 15 марта создать единые смены во всех службах и в первую очередь среди работников служб движения». Приказ передал начальникам станций по телефону. Передали и... стали ждать списки единых смен.

Списки эти и до сегодня тов. Гусев не получил, т. к. многие начальники станций подлили этот приказ к делу и забыли о нем. И окорей всех забыл свой приказ тов. Гусев. Так и нет на станциях Исакогорского отделения единых смен.

Это один из многочисленных примеров, когда командиры, издавая приказ, не заботятся о его дальнейшей судьбе. Такой, с позволения сказать, «стиль» ничего общего не имеет с советским, большевистским стилем работы. Это стиль чиновника, работающего по принципу «подписано и с плеч долой».

Укреплением единоначалия во всех звеньях дороги должны повседневно заниматься политотделы и партийные организации. Политическая работа на железной дороге должна вестись именно вокруг приказа командира, как это делается в Красной Армии. В свою очередь каждый командир обязан быть волевым, требовательным к себе и к своим подчиненным. Либерализм и ксенообразное поведение командира-начальника на транспорте и в мирное время губительно отражалось на работе, а сейчас в военной обстановке они преступны и поэтому недопустимы. Железная воинская дисциплина на любом участке, в любом звене железнодорожного конвейера—вот что сейчас необходимо, вот что решает

Предмайское соревнование железнодорожников Северной

Темпы! Темпы! Темпы!

Ни минуты задержки фронтовых грузов

30 ТЫСЯЧ КУБОМЕТРОВ
ДРОВ СВЕРХ ПЛАНА

Ответ лесорубов Монзенского леспромхоза
на письмо паровозников Вологды

Товарищи паровозники!

Прочитав в «Красном Севере» ваше письмо к нам—лесорубам—сообщаем: коллектив Монзенского леспромхоза досрочно выполнил постановление Государственного Комитета Обороны. На 1 апреля 1942 года вывезено дров на оклады 51 тысяча кубометров. План погрузки дров для железной дороги нами перевыполнен.

В ответ на ваше письмо, мы включаемся в предмайское соревнование и берем на себя обязательство: дать транспорту 30 тысяч кубометров дров сверх плана.

Товарищи паровозники! Водите тяжеловесные поезда по большевистски, не допускайте перерасхода топлива. Скоростным продвижением поездов бейте врага, а мы, лесорубы Монзенского леспромхоза, дадим вам топлива столько, сколько потребуется.

По поручению хозяйственного актива Монзенского леспромхоза письмо подписали: Морозов, секретарь Лежского РК ВКП(б), Зарихин, директор Монзенского леспромхоза, Воробьев, Кукушкин, лесорубы и другие всего 25 подписей.

ОРГАНИЗАТОР



На снимке—И. Ф. ХРЕНОВ—знавший диспетчер Вологодского отделения движения. Тов. Хренов, как уже сообщалось, за стахановско-кривоносскую работу награжден грамотой Вологодского Городского Комитета Обороны. Высокая и заслуженная награда воодушевила тов. Хренова.

Вступив в предмайское соревнование, бравой командир показывает образцы социалистического отношения к труду. За дежурство 6 апреля он опять проявил своиственные ему сметку и находчивость, дополнительно отправив более 60 вагонов с важным грузом.

МОЛОДЫЕ ДВУХСОТНИКИ

Свыше 20 опытных слесарей, столбров Исакогорского вагоноремонтного пункта ушли на защиту родины. На смену пришли новые люди—учащиеся школ ФЗО. Многие из них быстро и успешно научились работать. В течение двух месяцев ученик слесаря Михаил Глатконогих в совершенстве овладел специальностью слесаря. Сейчас тов. Глатконогих выполняет работу слесаря 5 разряда. Он самостоятельно производит смену колесных пар. Ежедневно выпускает из ремонта по 1—2 вагона, выполняет до двух норм за смену.

Хорошо работает ученик столбров Владимир Коржов. Он самостоятельно производит смену люковых брусьев, делает постановку постоянных печных разделок.

По-лунински

Передовые машинисты депо Буй в дни великой отечественной войны работают по-лунински. Они водят тяжеловесные поезда для фронта с повышенной технической скоростью.

За 1941 год машинисты-лунинцы трех лучших паровозов товарищи Гепляков, Люлинцев и Лебедев сэкономили 343,957 тонны топлива. За два месяца 1942 года, несмотря на то, что паровозы переведены на дровяное отопление, ими сэкономлено 32 тонны топлива.

За январь и февраль Люлинцев и Лебедев провели 12 тяжеловесных поездов и перевезли груза сверх нормы 1.900 тонн.

Гирилович,

зам. нач. топливного отдела
по политчасти.

Трофеи войск Западного фронта за период с 23 марта по 4 апреля 1942 года

Войсками Западного фронта в боях с противником за период с 23 марта по 4 апреля захвачены следующие трофеи: танков—28, орудий—122, минометов—69, пулеметов—541, автоматов—336, винтовок—3.234, снарядов—12.968, мин разных—7.200, гранат—3.132, патронов—1.206 тысяч, ракет—1.568, раций—9, кабеля телефонного 94 километра, автомашин—186, повозок—54, паровозов

парашютов—350, гильз снарядных 3.200, колючей проволоки—1 тонна, бензобочек—347, лошадей—219, продовольствия—3 вагона.

За период с 23 марта по 4 апреля противник потерял убитыми около 40 тысяч солдат и офицеров.

Освобожден от противника войсками Западного фронта 161 населенный пункт.

ХРОНИКА

Президиум Верховного Совета СССР освободил тов. КАГАНОВИЧА Л. М. от обязанностей Наркома Путей Сообщения и назначил его на пост Заместителя Председателя Транспортного Комитета, объединяющего работу железнодорожного, морского и речного транспорта и устанавливающего государственные планы перевозок.

Народным Комиссаром Путей Сообщения Президиум Верховного Совета СССР назначил тов. ХРУЛЕВА А. В.

Закончился тираж денежно-вещевой лотереи

4 апреля в Москве закончился тираж выигрышей денежно-вещевой лотереи. Разыграно 2.071.500 денежных выигрышей на общую сумму 265 миллионов рублей и 28.500 вещевых выигрышей на 15 миллионов рублей.

Денежные выигрыши в 100 и 500 рублей будут выплачиваться местными сберегательными кассами. Выплата денежных выигрышей в 1.000 рублей и выше будет производиться после проверки каждого выигрышного лотерейного билета Главным управлением сберегательных касс, куда эти билеты будут отправляться местными сберегательными кассами.

Вещевые выигрыши будут высылаться непосредственно в личные адреса владельцев выигравших лотерейных билетов. Для получения вещевых выигрышей лотерейный билет нужно сдать в местную сберегательную кассу, которая направит его в Главное управление сберегательных касс. Стоимость вещевого выигрыша по желанию владельца лотерейного билета будет оплачиваться наличными деньгами. (ТАСС).

От Советского Информбюро

из ВЕЧЕРНЕГО СООБЩЕНИЯ
6 АПРЕЛЯ

В течение 6 апреля на фронте чего-либо существенного не произошло.

За 5 апреля сбито в воздушных боях и уничтожено на аэродромах противника 119 немецких самолетов. Наши потери—17 самолетов.

из УТРЕННЕГО СООБЩЕНИЯ
7 АПРЕЛЯ

В течение ночи на 7 апреля на фронте каких-либо существенных изменений не произошло.

На одном из участков Западного фронта, стремясь вернуть захваченные на днях советскими войсками населенные пункты, немцы предприняли контратаку, поддержанную танками. Наши бойцы, отбросив противника, подбили 3 немецких танка и захватили 5 пулеметов. На поле боя осталось около 100 вражеских трупов. На другом участке советские артиллеристы за 2 дня разрушили 17 ДЗОТов и блиндажей, 5 пулеметных гнезд, 2 наблюдательных пункта и взорвали склад с боеприпасами.

Наши войска, действующие на одном из участков Калининского фронта, за день освободили от немецко-фашистских захватчиков 11 населенных пунктов. Враг понес большие потери в живой силе и технике. Взяты трофеи. На другом участке фронта наша часть уничтожила до роты пехоты противника, 20 пулеметов и 25 ДЗОТов и блиндажей. Наш тяжелый танк в этом бою разбил 4 немецких

Хорошо обслужить пассажиров—долг работников вокзалов

В феврале 1942 года коллектив вокзала ст. Архангельск завоевал первенство. Работники вокзала, особенно буфета, немало приложили стараний в обслуживании пассажиров. Неплохо они работали и в марте. Однако по оценке мартовских итогов работы получили уже не первое место, а третье, т. к. коллективы Шарьинского и Даниловского вокзалов стали работать лучше и по праву получили первые места.

Работники вокзалов! Соревнование продолжается. Боритесь за первенство в апреле. Кто завоеует звание к Первомайскому празднику?

Знамя отвоюем

В феврале коллектив работников вокзала ст. Архангельск присужден переходящее красное знамя пассажирской службы управления дорог.

Эту высокую честь стачкавцы завоевали упорной борьбой за чистоту и культуру в обслуживании пассажиров. Если раньше вокзал был очагом бескультурья, то сейчас в нем чистота и порядок.

Не мало стахановцы вокзала затратили труда. Прежде всего произвели распределение зал, организовали отдельные билетные залы, оборудовали дополнительное помещение для гражданских пассажиров.

Для наведения чистоты на территории вокзала организовали три массовых воскресника. В помещениях стали ежедневно проводить дезинфекцию и влажные уборки. Установили круглосуточное дежурство.

При вокзале имеется комната матери и ребенка. За детьми заботливо ухаживает няня Клавдия Корельская. В киоске продаются книги, газеты и журналы. Пассажир ежедневно может узнать свежие новости. Оборудован агитпункт, в

котором систематически проводятся лекции и бесплатно устраиваются для пассажиров сеансы звукового кино. Оборудована газетная витрина и «Окно ТАСС».

В коллективе 97 процентов работающих имеют индивидуальные соцдоговоры, и каждый борется за выполнение своих обязательств. Из 40 работников мы имеем 14 стахановцев, 16 ударников.

К числу лучших можно отнести: уборщицу А. Мишарину и П. Рыжеву, билетного кассира З. Чертовских, контролеров М. Панькова, В. Бачурко, А. Копылова, работника кубогейки А. Ромашеву.

Прошел март. Надо сказать, что мы несколько успокоились, зазнались. И хотя сейчас вокзал не ухудшил обслуживание пассажиров, но другие нас победили в соревновании, так как стали работать лучше, чем мы. Знамя мы потеряли, его завоевали шарьинцы. Но мы примем все меры, чтобы к великому празднику знамя отвоюем.

В. Мартынов,

нач. вокзала ст. Архангельск.

Можно готовить вкусные обеды

Забота о пассажирах в дни великой отечественной войны приобретает исключительное значение. Для того, чтобы пассажир смог получить на вокзале быстро горячий, доброкачественный обед, завтрак, от работников буфета требуется максимум инициативы, заботы, любовного и добросовестного отношения к своему делу.

Я старший повар. Естественно—моя обязанность приготовить обеды вкусные и разнообразные. Некоторые ссылаются на трудности военного времени. Слов нет, трудности большие. Тем большие и требования к нашей работе. В ассортименте блюд наш буфет имеет всегда от

3 до 4 супов: суп-лапша с мясом, суп гороховый, щи из капусты, суп рыбный и т. д. На второе пассажир получает мясной гуляш или треску отварную, мясо тушеное и прочее на выбор одно из 6 блюд. На третье—кофе с молоком, чай сладкий.

На качество обедов люди не жалуются. И я испытываю большое удовлетворение от того, что люди довольны моей работой. Буду и дальше стараться, чтобы качество обедов было еще лучше и разнообразнее.

К. Седалина,

старший повар буфета ст. Архангельск.

Еще о буйском вокзале

13 марта буфет ст. Буй к прибытию поезда не подготовился. Группе пассажиров по талонам на обед дали холодный суп с неразваренным горохом. Второго совершенно не было. Пассажиры потребовали книгу жалоб. Дежурный администратор Ашметьев грубо заявил:

— Никакой книги вам не будет. Одна из женщин потребовала обратно талон. На это последовала опять грубость Ашметьева:

— Давай, не задерживай, не отвлекай. Талон не получишь...

Обращаюсь с командирозочным удостоверением к Ашметьеву и прошу обед. Ашметьев на ходу выдал талон только на одно блюдо, а на удостоверение сделал отметку «обед 13 марта получен».

Подхожу к кассе. Кассирша берет талон и смотрит в меню: а сколько стоит вода с горохом? Цены она, конечно, не нашла. Обращается к работникам кухни:

— Сколько стоит «сегодняшний горох»?

Ей отвечают: — Был мясной, стоил около двух рублей, а сейчас без мяса... давай, твоя копейка по 80.

Пришлось и мне попросить книгу жалоб. Отказали. Обращаюсь к дежурному милиционеру. Последний помог—книгу жалоб дали. Пишу о том, что книга администрацией буфета не просматривалась в течение 2 месяцев, ответов на жалобы не дается, дежурный администратор Ашметьев груб, что буфет к прибытию поезда не подготовился, суп холодный с полусырым горохом, касса не знает цены обедов. Сделал запись и о том, что книгу жалоб смог получить только через милиционера, а другим вообще ее не дали...

На второй день, проезжая через Буй обратно, интересуюсь, каков ответ на мою жалобу. На этот раз ответ дан немедленно 14 марта. И ответ поистине «глубокомысленный». Зав. буфетом Голубев вложил в него все свои способности бюрократов. Голубев написал буквально следующее: «Предъявленные требования не выполнены согласно существующего порядка в буфете».

Н. Горшков,

технический инспектор НКПС.

От редакции: О буйском вокзале это не первый материал. Видимо, постановление политотдела, вынесенное по «Письму из редакции» о безобразиях на буйском вокзале, не выполняется. Редакция просит директора головного буфета принять меры по настоящей статье.

БОЙЦЫ, ПРИНИМАЙТЕ ПОДАРОК СЕВЕРЯН ПОЕЗДА-БАНИ ОТПРАВЛЕННЫ НА ФРОНТ

Железнодорожники Северной построили два поезда-бани для фронтовиков. Строили поезда-бани коллективы Вологодского паровозово-вагоноремонтного завода, Вологодского, Буйского, Шарьинского и Череповецкого вагонных участков.

Славно поработали на оборудовании вагонов для поездов-бань столы Буйского вагонного участка Н. Воробьев и П. Якушев, выполнявшие норму до 520 процентов, а маляр П. Кончин—на 600 процентов. Слесарь т. Молодцов, кровельщик т. В. Смирнов работали по 16—20 часов в сутки. Когда же коллектив участка обязался сдать вагоны раньше намеченного срока, они двое суток не уходили с производства, пока не выполнили всю порученную им работу.

Много инициативы и изобретательности проявили рабочие Шарьинского вагонного участка, особенно в использовании местных ресурсов. Поездные вагонные мастера тт. Ивакин и Рыков, имеющие вторую профессию—столяры, показали высокие образцы работы. С большой любовью работали кровельщики т. Зайцев и т. Степанов, маляр т. Казанкин и др.

Особо следует отметить коллектив вагонного цеха ВПВРЗ. Наряду с высокой производительностью он показал высокую культуру в работе.

Итак—два поезда-бани построены. На вагонах написано: «От коллектива стахановцев Северной жел. дор. и ВПВРЗ—бойцам Красной Армии».

Во всех вагонах созданы замечательные удобства: добротные скамейки, вешалки, зеркала. В вагоне-душевой на каждого человека отдельные кабинки, есть где и попариться. В вагоне-клубе бюсты Ленина и Сталина, портреты и газеты, журналы, почтовая бумага и конверты, чернильные приборы, пашки, домино, гитары, мандолины, балалайки. На столах белые салфетки, любовно изготовленные женщинами-активистками. Имеется несколько комплектов салфеток для парикмахерской, которая находится в вагоне-клубе. Весь состав поезда электрифицирован. За сутки один поезд-баня может пропустить более двух тысяч человек.

Оба поезда-бани отправлены на фронт.

Н. Исаков,

инструктор подора по военной работе.

БАНЯ

Прикатил на полустанок.
Быстрый паровоз,
Красным вошам в подарок.
Баню он привез.

Подходи, ребята, мойся
Парься не спеша.
Не зябнешь, друг, не бойся—
Банька хороша!
Эх, и банька,
Только глянь-ка,
Что за прелесть, за вода.

Немчуре такая банька
Не пригнётся никогда!
Горяча идет водица.
Замирает аж душа.
Целый день сидеть бы, мыться.
Больно банька хороша.
После этой жаркой бани,
Еще крепче драться станем!
Слава нашему старанию —
Рано на заре,
Мы задать решили баню
Випивой немчуре.

Подкатили пушки ближе,
Под покровом тьмы
— Не чешись, приятеля рыжий,
Вас почешем мы.

Эх и банька!
Только глянь-ка —
Убегает кто куда
— Неужель такая банька
Вам не снится никогда?
Им не нравится водица,
В пятки просится душа.
Жарь, ребята, мойте Фрица
Эх и банька хороша!

Получили вместо мыла —
Нашу шулю прямо в рыло.
Получили вместо пару —
В праздный лоб оскотков шару.
И еще воды ведро —
Штык под пятое ребро.
От горилчей нашей бани
Фриц запарится, не встанет.

Алексей РЫКАЛИН.

ВОЛОБОРЬБА

НЕ ПОВТОРЯТЬ ПРОШЛОГОДНИХ ОШИБОК

В этом году снег выпадал почти до начала апреля. Поэтому надо произвести повторную очистку кюветов. Иначе не избежать печальных ошибок прошлого года, когда на участке дорожного мастера тов. Коротких во время прохода вешних вод кюветы оказались забиты снегом. В результате на одном из перегонов скорость движения поездов пришлось сократить.

А ведь чего бы стоило своевременно организовать всю бригаду на повторную очистку кюветов, как это сделал, например, дорожный мастер Поляков. Не считаясь с отдыхом, в выходной день он мобилизовал свой коллектив на очистку кюветов и тем самым избежал печальных последствий, имевших место на участке мастера Коротких.

В апреле прошлого года на нашей дистанции выход рельс был значительно большим, чем за весь год. Получилось так потому, что дорожные мастера и бригады своевременно не заменили сгнившие основные напильники на более устойчивые—березовые. Необходимо учесть и эту ошибку. И пока не поздно—заменить негодные напильники.

Помимо этого необходимо принять меры по закреплению пути от угонков. Ведь ни для кого не секрет, что поставленные противоугонки весной обычно теряют свою техническую эффективность, особенно там, где производился средний ремонт пути. Нельзя забывать и такого поучительного факта, который имел место на реке Волоховке. Нами со стороны течения реки были приняты все меры к укреплению земляного полотна. Много было уложено кулей с песком, путь укрепили на тросы. Но оказалось, что опасность неожиданной возникла с противоположной стороны, где уровень воды стал значительно выше обычного. Произошло это потому, что сильный ветер с моря погнал воду на неукрепленный участок, что и создало угрозу размыва пути. Поэтому сейчас надо обезопасить путь буквально со всех сторон.

Необходимо не повторять прошлогодних ошибок, предусмотреть все капризы наступившей весны и самоотверженной работой, ищущей и бдительностью дать сокращенный отпор стихии. И. Кравцов, зам. начальника первой дистанции пути по политчасти.

РАЗВЕ ТАК НАДО ПРОПУСКАТЬ ТУРНЫЕ ПАРОВОЗЫ? До Череповца никак не доедем

Паровоз 712.02 в Буйском депо в числе пяти лучших паровозов выделен для кольцевой турной езды по кругу Буй—Череповец. На нем закреплены постоянные бригады паровозников и кондукторов. Оборудован и предоставлен вагон для отдыха бригад в пути. Выезжая из Буя, машинисты Телегин и Предтеченский знают, что путь далек. Они берут топливо в достаточном количестве, до 16—18 тонн. Ведут состав в Вологду и еще на пути договариваются с вологодскими диспетчерами о безостановочном проходе сильно загруженного Вологодского узла. В договоренности затруднений, конечно, нет. Вологжане обещают. Это в их интересах. Но стоит приблизиться к Вологде на расстояние одного—двух перегонов, как официальное обещание становится просто обманом.

Вологда не принимает. О безостановочном проходе ее уже и говорить не приходится. Простояв добрых 3—5 часов, у «врат» этой

«крепости», израсходовав бесцельно на стоянке львиную долю дорогостоящего топлива, паровоз 712.02, наконец, попадает в Вологодский узел.

— Ну, теперь скоро в Череповец!—улыбаясь, восклицает машинист. Но вологжане-движенцы люди «серьезные», что им до радости машинистов.

— Поедете в Буй!—повелевают они.

— Позвольте, а как же кольцо? Мы же в Череповец следуем... У нас топлива на полный круг...

Разговор кончен. Настоятельность законных возражений бригады отскакивает как горох от стены. Так и обрывается тур в Вологде. Турный паровоз 712.02 с 15 марта выделен для кольцевой езды по маршруту Буй—Череповец. Шесть поездов совершили машинисты Телегин и Предтеченский за этот период. Но они еще ни разу не были в Череповце.

П. Иванов,

политрук паровоза 712.02.

ТРИ ЧАСА ЖДАЛИ ПРОВОДНИКА

Машинист Череповецкого депо тов. Гальцев довел состав до Вологды, отцепился и поехал под колеску брать воду.

Чтобы скорее выехать дальше, машинист позвонил дежурному по депо:

— Пока я набираю воду, прошу подготовить проводника, так как вести поезд самостоятельно, по незнакомому профилю—не рискованно.

Дежурный ответил: «Понятно», затем пробормотал еще что-то мало-вразумительное и повесил трубку.

Паровоз Гальцева быстро набрал воду и вновь встал под поезд. Подошел и дежурный по станции с жезлом, а проводника из депо все нет, да нет.

Чтобы впустую не занимать перегона, жезл пришлось возвратить обратно и ждать проводника еще три часа.

Смирнов,

политрук паровоза № 720.65.