

Воинская дисциплина, организованность — необходимые условия работы по графику

Решительно крепить государственную и трудовую дисциплину

Воодушевленные первомайским приказом великого полководца товарища Сталина все, в ком бьется сердце советского патриота, не щадя сил, самоотверженно трудятся на своих боевых постах. Помня, что родина пребывает от нас еще более быстро продвижения поездов с войсками, боеприпасами, народно-хозяйственными грузами, железнодорожники с новой силой борются за немедленное устранение недостатков и подьем работы всего транспортного конвейера.

Первые дни социалистического соревнования, начавшегося по инициативе металлургов, танкостроителей и работников авиапромышленности, стахановцами, лунинцами военного времени ознаменованы высокими производственными успехами. Но успокаиваться на достигнутом нельзя. Задача — добиваться новых успехов, изо дня в день двигаться вперед. Суровая военная обстановка преобладает больше организованности, самоотверженности. Понятно, что дальнейший подьем работы зависит в первую очередь от состояния на дороге трудовой и государственной дисциплины. Вот почему вопросы о дисциплине нужно сейчас поставить в центр внимания с новой силой, со всей большевистской остротой.

В то время, когда героическая Красная Армия ведет решительные наступательные боевые действия против фашизма, когда все честные железнодорожники самоотверженно помогают доблестным защитникам отчизны в разгроме подлого врага, вторгнувшегося на нашу свяшенную землю, протулы и нарушения государственной служебной дисциплины равносильны измене родине. Тот, кто своим разгильдяйским отношением к делу срывает бесперебойное продвижение поездов, должен привлекаться к ответственности по всей строгости законов военного времени. Так на поступил военный трибунал дороги с дезорганизаторами, по вине которых в Лепше допущено серьезное поражение.

К сожалению, случаи в Лепше не исключение. Невыполнение приказов 99/Ц, 134/Ц и 205/Ц начальником 13 дистанции пути т. Беляевым привело к поражению на ст. Кушуба. Беляев знал, что пути в Кушубе требуют немедленного ремонта. Там были и оспродефектные рельсы. Однако их не заменили.

Вообще в ряде дистанций пути часто нарушается служебная дисциплина. Так, на 17 дистанции бригадир пути Маслов недавно произволил замену рельс плетью и не опрадал место работы предупредительными сигналами. В это время по перегону шел пассажирский поезд. Только благодаря бдительности машиниста Няндовского депо т. Смирнова не произошла авария. Поезд был остановлен в 150 метрах от разобранного пути.

Разумеется, на дороге достаточно примеров хорошей работы с кадрами, воспитания людей в духе железной, воинской дисциплины. Но надо добиться, чтобы везде и все работники являлись собой образец дисциплины, решали свои задачи на трудовом фронте так же, как решают свои задачи бойцы на передовых позициях.

Дело оборонного значения Всемерно ускорить развоз местного груза, неустанно повышать темпы выгрузки

Тысячи железнодорожников и работников территориальных организаций Вологды 16—17 мая оказали Вологодскому отделению огромную помощь. В разное время суток на узле работали 2285 железнодорожников и 6500 рабочих и служащих города. Они выгрузили 802 вагона, что дало возможность передать на соседние отделения 625 вагонов порожняка. Только на Вологодском складе топлива было выгружено 239 вагонов и оштабелевано 14600 кубометров дров. Существенную помощь оказали транспорту горком ВКП(б) и горсовет, мобилизовавшие трудящихся города на ударную работу. Преодолевая различные трудности, машинисты Вологодского депо тт. Шишов и Болонин своевременно доставили в Вологду пуженые составы и подали их непосредственно к местам выгрузки. Оперативно работала вековщик станция Вологда-II т. Мельников. После 24-часового труда, она отказалась от отдыха и осталась работать еще смену. Образцы самоотверженного труда показал составитель станции Вологда-II тов. Шавилов. Он в ночную смену сформировал два поезда и расставил по местам выгрузки 35 вагонов. Большую работу выполнит коллектив жилищной дистанции. Особенно самоотверженно трудились тт. Козлов, Пахомов, Губин, Каронов, Петухов, Ромашев и 65-летний тов. Русанов. 30 работников облож выгрузили из трех четырехосных вагонов 200 кубометров кражника и уложили его в штабель на расстоянии 30 метров от бровки.

По-ударному трудились работники горисполкома, жилищного завода, областного управления НКВД и другие. Работая непосредственно на своих постах, движущие и паровозники, стремясь лучше подготовиться к новому, летнему графику, достигли также в эти сутки крупных успехов. Через узел пропущено большое количество поездов. Отправлено семь тяжёловесных поездов и перевезено сверх нормы 1280 тонн разных грузов. В процессе работы в разных пунктах Вологодского узла было выпущено свыше 30 «Боевых листков», в том числе на складе топлива и девяти, на Вологде-II—шести. В боевых листках освещался ход социалистического соревнования, которое было организовано среди коллективов.

Н. Оленев, зам. начальника политотдела Вологодского отделения.

ПО-СТАХАНОВСКИ

17 мая присты железнодорожников станции Бабаево пришли на склад топлива.

Началась горячая работа. 20 работников конторы отделения движения уложили в штабеля к местам подачи на паровозы 125 кубометров дров. Служащие конторы паровозного отделения раскололи 20 кубометров и 96 кубометров дров уложили в штабеля с подноской до 30 метров.

Особенно хорошо работали: начальник отдела приема и увольнения коммунист т. Маслаков, теплотехник т. Марфушин и начальник планового отдела инженер т. Ковалев. Каждый из них выполнил дневную норму на 110 проц.

Работники железнодорожной больницы тоже трудились добросовестно. Их бригада в 12 человек, расколола 10 кубометров дров и 35 кубометров уложила в штабеля. За день на складе топлива было выгружено 236 кубометров дров и уложено в штабеля 805 кубометров, расколото—169.

Произведена планировка 40 тонн угля и сделано 70 топорищ для колес.

Часть бабаевских железнодорожников работала на юских постах. Комплексная бригада депо под руководством большевика тов. Савина, вывела паровоз из промывки за 8 часов при норме 14. Слесарь этой бригады тов. Балашов выполнил дневную норму на 250 проц.

В. Катыев.

Успешное продвижение наших войск на Харьковском направлении

12 мая наши войска, перейдя в наступление на Харьковском направлении, прорвали оборону немецких войск и, отразив контратаки крупных танковых соединений и мотопехоты, продвигаются на запад.

За время с 12 по 16 мая наши части продвинулись на глубину в 20—60 километров и освободили свыше 300 населенных пунктов.

За названный период нашими войсками, по предварительным данным, захвачены у противника следующие трофеи: орудий—365, танков—25, минометов—188, пулеметов—379, снарядов—46.413 и отдельно 89 ящиков со снарядами, мин—23.284

патронов—около миллиона штук, гранат—13.000, автомашин—90, радиостанций—29, артиллерийских, продовольственных и вещевых складов—38. Захвачено в плен свыше 1.200 солдат и офицеров противника.

За это же время уничтожено 400 немецких танков, 210 орудий, 33 миномета, 217 пулеметов, около 700 автомашин, более 100 подвод с грузами, 12 разных складов, 147 самолетов.

Уничтожено около 12.000 немецких солдат и офицеров. Наступление продолжается.

Советское Информбюро.

СМЕТКА И ИНИЦИАТИВА Вот как надо готовиться к графику

Как уже сообщалось в предыдущем номере нашей газеты, в купеческом дежурстве диспетчера Вологодского узла А. М. Кудрявцева было принято и отправлено рекордное количество поездов.

— Таких успехов,—рассказывает тов. Кудрявцев,—я добился благодаря слаженности с работниками всех служб, связанными с движением поездов. Большую помощь мне оказывали дежурные по станции тт. Антонова и Уханов.

Быстро обрабатывала поезда смена маневрового диспетчера т. Новоселова. В его смене составитель т. Барышев на формировании и разборке поездов все время перешагивал нормы. Прибывающие поезда без малейшей задержки с приемочных путей убирались в сортировочный парк, чем повышалась пропускная способность станции.

Чтобы не задерживать поезда на Вологодском узле, мы их перерабатывали на участке. Таким образом, пока поезд подходил к Вологде, ему уже был обеспечен сквозной путь.

Путем добавления груза в неполновесные поезда мы экономим по два паровоза и больше. Благодаря этому только в одно дежурство удалось вывезти из Вологодского узла сверх нормы свыше двух тысяч тонн важных грузов.

Достигнутые нами успехи, говорит тов. Кудрявцев,—мы будем развивать и в дальнейшем, чтобы по-боевому подготовиться к новому, летнему графику.

БЕЗ ОТЦЕПКИ ОТ ПОЕЗДА

Недавно на станцию Плещеевка в одном из поездов прибыл куросовой вагон, из которого надо было выгрузить горючее.

Благодаря распорядительности и инициативности весовщиков тт. Потапова и Михрениной вагон был выгружен без отцепки от поезда в течение десяти минут.

Королев, начальник станции.

ПЕРВЕНСТВО ЗА 1 ОКОЛОТКОМ

Путеобходчики 1 околотка 9 дистанции, соревнуясь с путеобходчиками 2 околотка, работали самоотверженно, чтобы подготовить путь для движения поездов по новому графику.

Первенство в соревновании завоевали путеобходчики 1 околотка. Особенно образцово содержатся километры тт. Смирнова, Шадрина, Козлова и Коновалова.

Баранова, табельщик 1-го околотка.

В РЕКОРДНЫЙ СРОК

Коллектив пятой дистанции пути по-боевому борется за отличное содержание пути: зимой не было никаких затруднений в продвижении поездов из-за снега, весенние воды по дистанции пропущены своевременно. Дистанция держит первенство и имеет переходящее красное знамя дороги.

5 мая стахановцы, развернувшие летние путевые работы, собрались сменить деревянный мост на одном из километров. До начала работы был зачитан приказ Наркома Обороны товарища Сталина. Все внимательно заслушали и, обсудив возможности помочь фронту, стали работать еще самоотверженнее.

Пролетное строение моста отремонтировано в рекордный срок. Производительность труда у некоторых рабочих была 800 проц. Работы произведены в течение 25 минут без всякого перерыва движения поездов. Особенно отличились плотники тт. Макаров В. Г., Кочнев А. М., ремонтные рабочие 4-го околотка тт. Чернышева В., Бердяев П., Долотов В. и др. Руководил работой дорожный мастер тов. Хоботов.

В. Богданов, начальник пятой дистанции.

На 8 минут раньше срока

Смена старшего осмотрика станции Коноша тов. Голубева работает образцово. Автоматчики тт. Безруков и Коновалов пробуют тормоза за 4—6 минут. Поезда вместо 20 минут простаивают не свыше 12 минут.

Так вагонники Коноши, движимые единым чувством—помочь Красной Армии в скорейшем разгроме фашизма, быстро и высококачественно продвигают поезда.

М. Шубин, дежурный станции Коноша.

От Советского Информбюро

ИЗ ВЕЧЕРНЕГО СООБЩЕНИЯ 19 МАЯ

В течение 19 мая на Харьковском направлении наши войска вели наступательные бои и, отбивая контратаки противника, продвигались вперед.

В направлении Изюм-Барвенково завязались бои с перешедшими в наступление немецко-фашистскими войсками.

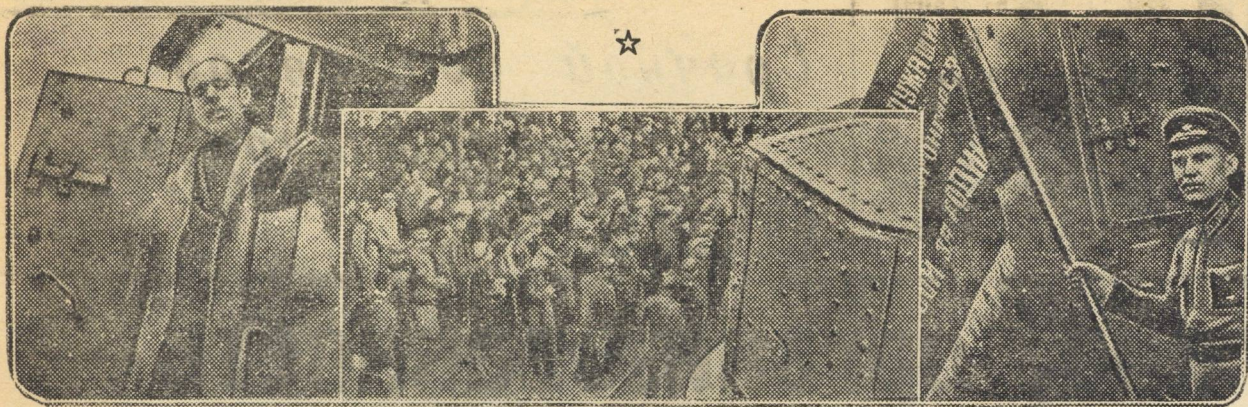
На Керченском полуострове продолжались бои в районе гор. Керчь. По уточненным данным за 17 мая сбито не 64 немецких самолета, как об этом сообщалось ранее, а 73 немецких самолета.

За 18 мая уничтожено 43 немецких самолета. Наши потери—17 самолетов.

За 18 мая частями нашей авиации на разных участках фронта уничто-

жено или повреждено 136 немецких танков, свыше 100 автомашин с войсками и грузами, 35 подвод с боеприпасами, 11 полевых и зенитных орудий, подавлено несколько артиллерийских и минометных батарей, разбит железнодорожный состав, рассеяно и частично уничтожено до 3 рот пехоты противника.

На отдельных участках Калининского фронта противник предпринял несколько атак, которые были отбиты с большими для него потерями. Немцы потеряли убитыми свыше 1.000 солдат и офицеров. Наши бойцы уничтожили 3 артиллерийских батареи, минометную батарею и взорвали 3 склада с боеприпасами противника. Ружейно-пулеметным огнем сбит немецкий самолет.



На снимках: слева—слесарь К. И. Желтухин произносит речь из будки бронепоезда. В середине—общий вид митинга. Справа—командир Н-ской части старший лейтенант Решетников заверяет собравшихся, что наказ железнодорожников—беспощадно громить врага—будет выполнен. Фото А. Лугового.

Бойцы получают бронепоезд

Инициаторами были шарынки, комсомольцы. Их поддерживали все железнодорожники Северной.

Так начался сбор средств на строительство бронепоезда для Красной Армии. Всего собрано и заработано на воскресниках около 200 тысяч рублей.

Строительство было поручено коллективам вагонного и паровозного депо эвского узла нашей дороги. У людей, получивших этот заказ, был большой опыт по ремонту паровозов и вагонов, но эту работу пришлось выполнять впервые. У каждого было одно стремление—все силы и способности отдать на дело помощи фронту. И строители быстро освоили новую работу.

Старый производственник г. К. В. Рыжов, являясь трехсотником, на строительстве бронепоезда увеличил выработку до 350 проц. В отдельные дни он работал по 18—20 часов, не уходя из цеха. Много и упорно работал слесарь К. И. Желтухин, выполняя норму на 260 проц. Он внес много рационализаторских предложений, чем значительно упростил процесс работы и удешевил стоимость.

Электросварщик А. Н. Соколов личным примером увлекал товарищей по работе. Когда требовалось, он по 2—3 суток не уходил из депо, как правило, выполнял норму более чем на 200 проц.

Слесарь А. П. Иванов, выполнявший ранее норму на 150 проц., на строительстве бронепоезда стал выполнять задания на 245 проц.

Желая принять непосредственное участие в строительстве бронепоезда, машинисты Е. Павлов и И. Кудрявцев в свободное от поездок время приходили в

депо на работу. Их примеру следовали и другие машинисты.

В ходе строительства широко использовались местные ресурсы. На месте было изготовлено 500 кг заклепок, около 1.000 кг болтов и гаек различных размеров. А всего на месте было изготовлено различных мелких деталей общим весом около 7 тонн, которые раньше получали со склада централизованного порядка.

Команда бронепоезда, планировавшая бронепоезд, дала хорошую оценку строителям. Особенную похвалу получили вагонники.

На состоявшемся на днях митинге, посвященном отправке бронепоезда на фронт, заместитель начальника подпора тов. Овчинников вручил командиру бронепоезда красное знамя и от железнодорожников нашей дороги выразил желание беспощадно разить врага всей огневой мощью, которой оснащен бронепоезд.

Командир Н-ской части старший лейтенант Решетников, получая красное знамя, на котором написано: «От рабочих и служащих Северной ж. д.—команде бронепоезда» «В бой за родину!», заявил:

— Мы отдадим все свои силы, применим свои знания и выучку, чтобы выполнить наказ железнодорожников Северной—наказ нашего народа—беспощадно громить заклятого врага.

Прощальный свисток. Бронепоезд уходит.

Н. Исаков,
инструктор подпора

К воинам тыла

Письмо с фронта

Дорогие товарищи!

Наша героическая Красная Армия, подпираемая всем народом, продолжает наносить сокрушительные удары по военной гитлеровской машине. Сила этих ударов нарастает с каждым днем.

Но враг еще упорно сопротивляется. Нам с боем приходится брать каждый метр земли. Враг несет огромные потери в живой силе и технике.

Враг готовится к решающим сражениям. Наша задача дать врагу сокрушительный удар, а затем решительными и смелыми действиями бить его, чтобы в 1942 году полностью разделиться с Гитлером и его прабарбарией.

Я знаю, товарищи, что вы добились не малых успехов в предпринятом социалистическом соревновании. Закрепите их! К Дню железнодорожника—30 июля нужно прийти с еще лучшими показателями. Перевозите больше оружия, продовольствия для Красной Армии.

Помните, что каждый воинский эшелон, доставленный в срок, приближает час разгрома врага. Опоздания эшелонов, порчи паровозов, вагонов, неподвоз в срок боеприпасов, отражаются на выполнении стратегических операций, проводимых командованием Красной Армии.

Следуйте примеру передовиков социалистического соревнования! Помните, что вы—воины тыла. Вы помогаете нам очистить залитые кровью временно захваченные врагом территории. Помните, что вы помогаете нам беспощадно мстить врагу за кровь наших братьев, сестер, детей, стариков, зверски убитых, замученных кровавыми бандитами гитлеровской армии.

С приветом Ф. Пальнов, старший лейтенант Н-ской части, бывший машинист депо Емца.

ПРИКАЗАНО—ВЫПОЛНЕНО

Так работает наше воинское подразделение

Объявив себя воинским подразделением, бригады нашего паровоза в первую очередь установили фронтальную дисциплину и соблюдают ее строго, как незыблемый закон военного времени. И всякое нарушение этого закона должно беспощадно караться со всей строгостью военного времени.

Только в том случае, в коллективе будет строго соблюдаться и поддерживаться на высоком уровне воинская дисциплина, когда командир сам показывает образцы исполнительности, аккуратности, требовательности в первую очередь к себе, а затем к своим подчиненным.

Если, например, я предлагаю бригаде явиться к определенному часу в депо, то уж никто не опаз-

дывает, потому что знают—я явлюсь раньше всех.

Приведу для иллюстрации последнюю поездку. После длительного нахождения в пути мы, доставив в Вологду состав, готовились к отдыху. Но обстановка требовала нашей социалистической помощи работникам узла. Поэтому, спаянные единой волей, крепкой дисциплиной мы не только привели поезд на станцию раньше срока, но и расставили все вагоны по местам выгрузки.

Твердая воинская дисциплина обеспечивает нам успешную работу, дает возможность усиловать помощь фронту, Красной Армии.

В. Болонин,
старший машинист депо Вологда.

В ВОЕННОМ ТРИБУНАЛЕ ДОРОГИ

К ЧЕМУ ВЕДЕТ НАРУШЕНИЕ ПТЭ

С исключительным напряжением, самоотверженно, не покладая рук, трудятся в эти дни советские люди, всеми силами стремясь к осуществлению основной цели—добиться в этом году окончательного разгрома фашистских захватчиков. Таков приказ родины и любимого вождя трудящихся товарища Сталина. За выполнение этого приказа взялась вся страна, весь советский народ.

Глубокую ненависть, омерзение вызывают те немногие, кто, потеряв чувство долга перед родиной, преступно относится к работе, допускают брак, нарушения Правил технической эксплуатации, совершают аварии, тем, по существу, помогают врагу.

Недавно военный трибунал Северной дороги в Няндоме разбирал

дело о быв. машинисте Буркове А. В. и его помощнике Коширине Е. Н. Эти два преступника, забыв о своем долге, о дисциплине, совершили тяжкое преступление.

Доставив поезд в Ленцу, Бурков должен был там набрать воду, топливо и ехать дальше. Но разгильдяй поленился. Под предлогом посещения знакомых, он бросил боевой пост, а управление машиной доверил, не имеющему на это никакого права, своему помощнику Коширину. Уже этим самым Бурков злобно нарушил дисциплинарный устав—этот закон, который должен соблюдаться свято на железнодорожном транспорте.

Во время передвижения, не обращая внимания на предупредительные и предостерегающие сигналы, Ко-

ширин проехал предельный столбик в тот момент, когда на станции принимался поезд. В результате дорожке нанесен большой материальный ущерб.

Военный трибунал сурово осудил преступников. Коширин приговорен к 10 годам и Бурков—к шести годам лишения свободы.

Случай грубейшего нарушения Правил технической эксплуатации в Ленце является следствием крайне неудовлетворительного состояния государственной и служебной дисциплины в отдельных звеньях работы дороги. Вот почему надо решительно бороться против дезорганизаторов, против тех, кто проявляет либерализм к нарушениям дисциплины. Из уроков Ленцы надо сделать твердые выводы.

Экономия — закон военного времени

Ценный инструмент свалили в лом

Перед нами 13 сверл диаметром от 17,5 до 29 миллиметров и 3 бурава по дереву. Это—дорогие инструменты. За них страна платила валюту, их везли через океан—из Америки. И вот по вине руководителей Вологодского строительного участка (начальник т. Орлов) они оказались выброшенными, сваленными в кучу металлолома, предназначенного для отправки заводам в череплавку.

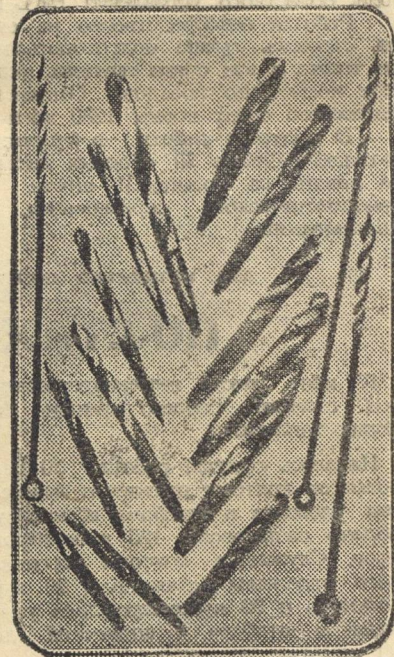
Часть сверл вполне может быть использованы даже без заточки, часть требует небольшого ремонта. Но расточительная ценностью до этого не была никакого дела.

Люди забывают, что идет война, что экономить всюду и во всем—первоочередная задача, над разрешением которой должны работать буквально все. По-хозяйски использовать сверло, бурав, высвободить заводы, производящие инструменты, дать им возможность выпускать больше боеприпасов—это помощь фронту, участие в разгроме гитлеровских орд.

Привозимый с участков в центральную кладовую, дорожная металлолом, не проверяется. Его сразу отправляют в переплавку.

Безхозяйственность в дни войны—преступление. Работники строительного участка, свалившие ценный инструмент в металлолом, должны быть привлечены к ответственности.

А. Никифоров,
ревизор НКПС по материально-техническому снабжению.



На снимке: инструмент, обнаруженный в куче металлолома в центральной кладовой дорожной.

Сделано в Няндоме

Недавно на 2 вагонном участке были знаменательные дни. Новый чугунолитейный цех, построенный в условиях великой отечественной войны в несравненно короткий срок почти без посторонней помощи был пущен в эксплуатацию.

Вагранку наполнили антрацитом, чугуном и известковым камнем в определенной последовательности, в строгой дозировке. От вентиляционной установки пущено дутье. Через несколько минут сквозь маленькие окошца (глазки) вагранки стало видно, как среди раскаленной массы пробивают себе дорогу огненные капли чугуна. Они стекают в копыльничек.

В цехе между тем идет спешная подготовка. Ковши, вдеваются в железные подставки (вилки) с длинными ручками, под жолоб подставляется ящик для улавливания стекающего чугуна и один из ковшей устанавливается над ящиком для принятия чугуна из жолоба.

Наступает долгожданный миг. Светложелтой струей стекает в ковш расплавленный чугун. Рабочие быстро несут ковш с расплавленной массой к заготовленным формам и наполняют их.

Так началась отливка деталей.

Первые плавки чугуна вызвали большой интерес среди всех рабочих и командиров. Затаяв дыхание, все следили, как выходил чугун из вагранки и разливался по цеху, заполняя приготовленные формы.

Коллектив новорозжденного цеха выдержал экзамен. Опилки вагонные тормозные колодки и другие детали.

Вновь подготовленные кадры для чугунолитейного цеха (в основном состоят из молодежи). Вагранщик т. Журавлев умело раздает чугун по ковшам. Формовщики тт. Холмачихина и Матюнина неплохо делают формы тормозных колодок. Завальщики Калинин и Широких успешно разливают чугун из ковшей по формам. Шлак в ковше беспрестанно очищается, благодаря чему залитые детали после остывания были выбиты из земли и оказались вполне годными.

Последующие плавки, так же как и первая, показали, что оборудование чугунолитейного цеха работает вполне исправно, и люди успешно справляются с совершенно новым для них делом.

Постройка и пуск в эксплуатацию чугунолитейного цеха—это еще один удар по врагу, усиление обороноспособности нашей великой родины, укрепление боевой мощи Красной Армии, которая приближает день окончательного разгрома и уничтожения фашистских захватчиков. Теперь нет необходимости получать чугунное дутье с заводов. Все делается на месте—в Няндоме.

Инженер Д. Самокин, начальник чугунолитейного цеха Няндомского вагонного участка.

Отлично и хорошо

Честно, самоотверженно трудится на своем посту 60-летний стрелочник станции Тимме тов. Сафонов.

Этот пожилой патриот является одним из дисциплинированных, исполнительных работников. Он не только сам работает отлично, но учит этому и других товарищей.

Недавно тов. Сафонов за отличную работу от руководства станции получил благодарность.

В. Апостолов,
начальник станции Тимме.

Ответственный редактор Д. БЕЛЯЕВ.

АДРЕС РЕДАКЦИИ: Вологда, Набережная Свободы, 62. Тел. (ком. вокз.) отв. редактора и зам. редактора—3-37, отв. секретаря и инструкторов—2-65 (Зв.), нач. издательства 2-57 (городской), типографии—2-65.