

СЕВЕРНЫЙ ПУТЬ

ОРГАН УПРАВЛЕНИЯ
И ПОЛИТОТДЕЛА
СЕВЕРНОЙ ЖЕЛ. ДОР.

№ 78(1528)

ПЯТНИЦА

3 июля
1942 г.

Выходит по
средам, пятницам
и воскресеньям
Цена 8 коп.



Все для фронта, все для победы!

Сегодня знаменательная дата. Ровно год назад на всю страну, на весь мир прозвучал в раннее утро по радио голос Народного Комиссара Обороны товарища Сталина. В своем историческом выступлении великий вождь, отец и учитель Иосиф Виссарионович Сталин со свойственной ему простотой и ясностью дал исчерпывающий анализ всей создавшейся обстановки, показал, какая опасность нависла над нашей страной, и наметил боевую программу для ликвидации этой опасности. Товарищ Сталин указал советскому народу путь победы и полного разгрома самого злейшего врага нашей родины.

Советские люди на фронте и в тылу на выступление по радио товарища Сталина дали священную клятву: напрячь все силы, всю волю, энергию для обеспечения победы. От края и до края нашей необъятной страны пронесся могучий клич: «На врага!» За честь, за свободу, за родину, за Сталина поднимались миллионы советских патриотов.

Вместе со всеми трудящимися поднялись на борьбу с подлым врагом железнодорожники магистралей Советского Союза. Перестроив всю свою работу на военный лад, все подчинив интересам фронта и задачам организации разгрома немецко-фашистских оккупантов, железнодорожники заявили: «на призыв вождя ответим работой по-революционному, работой по-военному. Обеспечим полностью все нужды Красной Армии в перевозках военного времени, быстро и бесперебойно доставим военные грузы на фронт, поможем Красной Армии разгромить фашистские банды».

Железнодорожники, преданные патриоты своей родины, не раз доказывали, что у них слова не расходятся с делом. В борьбе за выполнение своей клятвы, данной в первые дни отечественной войны, они показали новые, небывалые образцы трудового героизма, самоотверженно помогая славной Красной Армии прогнать фашистских злодеев. Советский транспорт работает бесперебойно, с честью выполняя все, что требует от него наша родина, наше правительство.

За самоотверженный труд во имя победы над врагом, сотни, тысячи железнодорожников получили заслуженную награду от Правительства, своего Народного комиссара. В числе передовых людей, стахановцев-лунинцев военного времени не мало работников и магистралей Севера. В Архангельске и Шарье, в Бабаеве и Вологде, Буге и Данилове, Няндоме и Тихвине всюду, на всех станциях дороги есть люди, которые с самых первых дней отечественной войны работают по-военному, не покладая рук, к чему призывал в своей исторической речи по радио 3 июля 1941 года Народный Комиссар Обороны товарищ Сталин.

Идет второй год великой отечественной войны с озверелыми бандитами германского империализма. Война предъявляет социалистическому транспорту все более повышенные требования. Вот почему надо без устали множить образцы стахановской работы, увеличивать помощь нашей родной Красной Армии. Пусть же на всех участках транспортного конвейера еще ярче разгорится пламя социалистического соревнования, начав-

шегося в ответ на первомайский приказ товарища Сталина

Все для фронта! Все для победы над врагом! Под этим лозунгом советские железнодорожники, как и все патриоты нашей отчизны, трудятся на своих боевых постах, самоотверженно помогая Красной Армии выполнить приказ № 130 Народного Комиссара Обороны товарища Сталина о разгроме немецко-фашистских войск и освобождении советской земли от гитлеровских мерзавцев.

Но успокаиваться на достигнутых успехах нельзя. Враг еще не разбит, а тем более — не добит. Смертельно раненый, он будет из кожи лезть вон, чтобы добиться — пусть даже мимолетного — успеха ценой каких-нибудь потерь. Все это обязывает каждого из нас с большевистской настойчивостью использовать все средства, все резервы для дальнейшего подъема работы.

Резервов для улучшения работы много. Главный из них — полное выполнение графика движения поездов. Здесь у нас не решены все задачи Итоги работы в июне показывают, что наша дорога далеко не полностью выполняет условия Всесоюзного соревнования железнодорожников. В числе первых кандидатов на получение переходящего красного знамени Государственного Комитета Обороны пока только одно паровозное депо Давыдов. Успехи коллектива этого депо должны стать достоянием всех работников дороги.

Теснее сплотим свои ряды вокруг большевистской партии, волею знамени, на котором начертаны священные слова: за честь, за свободу, за родину, за Сталина.

Под водительством Народного Комиссара Обороны товарища Сталина, под непобедимым знаменем великого Ленина вперед, к победе!

СОРЕВНОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ

Скоростная обработка поездов

Без устали добивается первенства в социалистическом соревновании единая смена дежурного по станции Свеча тов. Шильникова. Дежуря 30 июня, смена (дежурный по депо тов. Цевелев, старший осмотрщик тов. Юдинцев) добилась новых замечательных успехов. Нечетные поезда №№ 751, 965, 959, 901 и 975 обрабатывались за 12—23 минуты при норме 35.

Образцы высокой производительности труда на обработке этих

составов показали технический контроллинг тов. Кротова, списочники тов. Козлов и Крутина. Главные кондукторы встречали поезда на входных стрелках и в результате раньше срока заканчивали их приемку.

Благодаря стахановским методам смена тов. Шильникова отработала поездку точно по расписанию.

Г. Наумов,

инспектор Шарьинского отделения движения.

Методом Лунина

По-боевому выполняет свои обязанности в социалистическом соревновании коллектив водокачки станции Большой Двор. Старший машинист тов. А. Н. Осташев, работая лунинскими методами, пасосную станцию и оборудование содержит в отличном техническом, исправном и культурном состоянии. Водокачка работает без малейших перебоев. Экономлено 4 тонны топлива.

Тов. Осташев постоянно передает свои знания другим работникам. Так, в течение двух месяцев из конюшаров он подготовил 2 машинистов.

Хорошо также работает бабаевская водокачка, где старшим машинистом т. Напальков. Весь коллектив работает методом Лунина, постоянно экономит топливо и смазку, выполняет мелкий ремонт.

В числе передовых находится и водокачка станции Ефимовская. Старший машинист т. Ц. Ф. Денгачев и рядовой машинист тов. Н. Н. Ефанов сами выполняют мелкий ремонт и удлинители срок службы деталей.

И. Глазунов,

начальник паровозного отделения.

Весовщица Лариса Кузнецова

В разных концах станции Бабаево расположены 11 различных погрузочно-разгрузочных мест. Весовщица Лариса Кузнецова поспевает всюду. Не подают вагоны под выгрузку из приемо-отправочного парка, она не уходит от дежурного по станции до тех пор, пока все вагоны не будут расставлены. Медленно разгружают дрова на складе топлива, — Лариса идет к начальнику склада, к парторгу депо, но добивается своего.

Получателей грузов много и со всеми Лариса Кузнецова держит своевременную, крепкую связь. Бывает, что получатель не имеет рабочих, весовщица подсказывает, где можно найти рабочих. Груз пришел специфичный, требующий дополнительного оборудования фронта выгрузки, от начальника станции Ла-

риса Кузнецова требует принятия немедленных мер на погрузочно-разгрузочных работах. Лариса часто беседует с рабочими.

— Товарищи, если мы не выпустим во время — сорвем график движения поездов. А ведь они идут на фронт, на помощь нашим бойцам!

После беседы работы идут полным ходом. Время подходит к концу смены, а несколько вагонов стоят еще невыгруженными. Тогда Лариса мобилизует коллектив товарного двора, свободных станционных работников. В этом случае грузовая работа заканчивается своими силами.

Во всей этой работе большая заслуга настойчивой девушки-весовщицы Ларисы Кузнецовой.

К. Васильев.

От Советского Информбюро

ИЗ ВЕЧЕРНЕГО СООБЩЕНИЯ 1 ИЮЛЯ

В течение 1 июля на Курском направлении наши войска отбивали атаки немецко-фашистских войск. На некоторых участках происходили крупные танковые сражения. В ходе боев противник понес большие потери в людях и технике.

На Севастопольском участке фронта противнику ценой огромных потерь удалось продвигаться вперед. Шли ожесточенные рукопашные бои.

На других участках фронта существенных изменений не произошло.

В течение 1 июля на Курском направлении наши войска отбивали атаки немецко-фашистских войск. На некоторых участках происходили крупные танковые сражения. В ходе боев противник понес большие потери в людях и технике.

На Севастопольском участке фронта противнику ценой огромных потерь удалось продвигаться вперед. Шли ожесточенные рукопашные бои. На других участках фронта существенных изменений не произошло. За 30 июня частями нашей авиации на различных участках фронта уничтожено или повреждено 136 немецких танков, 235 автомашин с войсками и грузами, подавлен огонь 7 артиллерийских батарей и 30 зенитно-пулеметных точек, разбит железнодорожный состав, взорван склад с боеприпасами, рассеяно и частично уничтожено до 4 батальонов пехоты противника.

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

Усилить партийное руководство работой клубов и красных уголков

Коммунистическая партия всегда подчеркивала, что задачи культурной революции, задачи просвещения масс неразрывно связаны с политикой. В. И. Ленин говорил: «Мы не можем не ставить дело открыто, открыто признавая, вопреки всей старой лжи, что просвещение не может быть не связано с политикой».

В период отечественной войны значение клубов, красных уголков, этих боевых центров массово-политической работы, неизмеримо возросло. Однако отдельные партийные организации нашей дороги забыли важнейшие указания партии и недооценивают значения клубов, красных уголков, опираясь культурную работу от повседневной массовой политической работы партийных организаций.

Вместо живого, повседневного руководства клубами и красными уголками некоторые секретари парторганизаций устранились от этого важнейшего участка работы, все передоверив заведующим клубами, подчас безинициативным, а иногда и безразличным товарищам. Так, на станции Никола-Полома клуб превратился в раскладник хулиганства. Секретарь партбюро тов. Смирнов работой клуба не занимался, считая это ненужным делом.

На дороге имеют место и такие факты, когда при прямом попечительстве партийных организаций ряд клубов и красных уголков используются не по назначению. Например, по инициативе Буйского политотдела лучшие комнаты клуба заняты под обиходные, а клуб станции Данилов (секретарь парткома узла тов. Ершов) долгое время был занят под пассажирское здание.

Исключительно плохо с культурно-массовой работой на Нивдомском отделении. Большинство красных уголков закрыто, а те, которые еще сохранились, превратились лишь в места совещаний и

планерок. Станция Нивдома имеет хорошее помещение для красного уголка, но секретарь партбюро тов. Попов не замечает этого помещения и не использует его для организации политической работы. Между тем политическая работа на станции поставлена плохо. А где, как не в красном уголке, работники станции могут послушать лекцию, беседу агитатора, сводку Совинформбюро, почитать свежую газету и, наконец, просто культурно отдохнуть?

Клуб станции Исакогорка—единственное место для культурно-массовой работы—наполовину разрушился. Кроме демонстрации кинофильмов и танцев там ничего не бывает. Долго клуб оставался без руководства. Всего этого не замечает политотдел отделения и секретарь узлового парткома тов. Клеппин.

Где парторганизации правильно поняли значение культурно-массовой работы, там в клубах и красных уголках дело поставлено неплохо. Заслуженным лужением среди железнодорожников Шарынского узла пользуется клуб. Здесь можно найти всегда свежую газету, культурно отдохнуть и послушать концерт. Но политотдел отделения, уделяя внимание шарыньскому клубу, забывает о свечинском.

Хорошо поставленная культурно-массовая работа среди железнодорожников поможет парторганизациям решить задачи по развертыванию Всесоюзного социалистического соревнования, мобилизации железнодорожников на выполнение производственных норм, на внедрение военной трудовой дисциплины.

Каждый партийный работник должен твердо себе уяснить, что клубы и красные уголки являются огромным рычагом политической работы. И их надо хорошо использовать.

М. Марчук,

инструктор полтора.

К ЗИМЕ ГОТОВИТЬСЯ ЛЕТОМ

Инициатива буйских железнодорожников

Впереди паровозники депо Н.-Полома

Железнодорожники Буйского отделения, в течение 11 месяцев владеющие красным переходящим знаменем дороги, в последнее время выдвинули ценную инициативу. Сейчас, летом, своими силами они начали интенсивную подготовку к зиме, без затраты государственных фондов и средств, изыскивая все у себя на месте.

Наиболее активно включились в это дело работники всех служб станции Н.-Полома. Как известно, это стыковая станция, граничащая с Шарыньским отделением. От ее четкой работы решается успех выполнения регулирующего задания по передаче вагонов на Горьковский дорогу и по продвижению пружа с востока на Ленинград. Поэтому очень важно, чтобы этот участок до наступления зимних холодов хорошо подготовили, чтобы никакие морозы и бураны не могли препятствовать работе.

Первыми в Н.-Поломе начали готовиться паровозники. Начальник депо тов. Корсаков организовал людей на ремонт отопительной системы, застекление рам и другие работы. Вся территория депо тщательно прибрала, чтобы не возникло больших снежных сугробов. Отремонтированы вытяжные трубы. Зимой в депо будет тепло, светло и чисто.

Не забыли и бытовые устройства. Чтобы после длительной поездки на паровозе и тормозной площадке железнодорожники могли хорошо отдохнуть, отремонтированы дежурные комнаты, переложены печи, исправлены души, окна и двери.

В работе этой стыковой станции большое значение имеет маневро-

вый паровоз. От его состояния зависит успешное формирование составов и их бесперебойное продвижение на северо-запад и восток. Осознавая это, старший машинист паровоза тов. Соколов вместе со своей бригадой машину привели в безупречное состояние. Уже сейчас паровоз готов работать в труднейших зимних условиях. Но этого мало—паровозники сами готовятся к решительному наступлению на зимние трудности. Они на отлично сдали испытания по Правилам технической эксплуатации и еще раз изучают Инструкцию по работе зимой.

Сейчас паровозники скоростными методами выполняют маневровую работу, экономя на каждом составе 35—40 минут. Включившись во Всесоюзное социалистическое соревнование, тов. Соколов, его помощники обязались работать еще лучше и свое слово выполняют с честью.

Четко работает по новому графику дежурный по депо тов. А. Малинов. Он не допускает ни одной задержки поездов, в пять раз сократил простой буйских и шарыньских паровозов в депо.

Такими методами работает и дежурный по депо тов. Белов. В его дежурство все паровозы своевременно осматриваются, ремонтируются и выходят на контрольный пост.

Так, четко выполняя летний график движения поездов, железнодорожники Н.-Полома готовятся к работе в зимних условиях.

Н. Котюбин,

редактор газеты «Вперед».

В передовой путевой мастерской

У станции Бабаево на фоне высоких кудрявых сосен в небольшом здании—маленькое транспортное предприятие. Это мастерские 14 дистанции пути. Работают здесь кузнецы, электросварщики, плотники, слесари. Всего 20 человек. Предприятие не большое. Но без этого предприятия не обойтись. Оно особенно необходимо для путеицев.

Путеец должен быть не только зорким, бдительным. Надо уметь найти болезнь пути и вылечить. Накладки, костыли, болты, шпалы, путевую необходимо приготовить самому из имеющихся на месте материалов. В этом отношении коллективом мастерских многое сделано.

Только в первой декаде июня сварено 155 лопнувших накладок, отремонтировано 100 болтов, сделано 200 мостовых гвоздей, 25 мостовых болтов, изготовлено 8 переходных накладок, наплавлено 7 крестовин, сделано 14 подбоек. Успешно идет ремонт инструментов.

С напряжением сил и энергии работают кузнецы П. Северьянов, А. Лапин, А. Басов, молотобоец Шаров и столяр А. Бедутин. Они выполнили декадную норму на 200 процентов. Путейцы Бабаево могут гордиться этими товарищами. Они работают по-военному, по-фронтовому.

Есть за что похвалить и слесаря Павла Яковлевича Богданова, который, будучи пенсионером, в военное время пришел на производство и выполняет нормы на 200 процентов. Под его руководством в мастерских учатся слесарному делу четверо юношей. Особенно прилежны и старательны ученики тт. Смелков, Быстров и Морозов. Если их опытный учитель не касает рельсовые пилы, ремонтует домкраты, то они уже научились изготовлять оконные навесы, делают жестяные сигнальные рожки.

Неплохо работают также и тт. Савин, Беляков, Шабанов и Смирнов. Сейчас они выполняют нормы на 110 процентов, а раньше давали только 100 процентов. Производительность труда этих товарищей за одну декаду выросла на 10 процентов. Благодаря этим товарищам во второй декаде июня общая производительность труда в мастерских возросла на 3 процента.

Путейцы-стахановцы, включившись в соревнование, в июле будут делать ежедневно 60 накладок, 83 болта, 105 костылей, 43 противоголоном и 60 скоб для ремонта шпал.

— Мы не покажем своих сил, чтобы обеспечить дистанцию всем необходимым для боевой подготовки стальных путей к работе в зиму 1942—43 гг.,—так задвывает коллектив передовой путевой мастерской.

Н. Листов.

СПУСТЯ ДВА МЕСЯЦА

Два месяца назад в парторганизации второй дистанции пути состоялось собрание, посвященное вопросам трудовой и государственной дисциплины. На собрании коммунисты указали секретарию парторганизации тов. Копейкину на его бездеятельность в налаживании трудовой дисциплины. Парторганизация потребовала от секретаря парторганизации коренной перестройки в работе. Но этого не произошло. После собрания прогулы и нарушения трудовой дисциплины не уменьшились.

Секретарь парторганизации Копейкин и после собрания не поинтересовался, почему не уменьшаются случаи нарушения дисциплины. Он не осуществляет контроля над деятельностью администрации. А это на дистанции особенно необходимо. Начальник дистанции тов. Кузнецов раньше либеральничал с прогульщиками, либерализирует и сейчас, занимаясь переговорами и упрямствами дезорганизаторов производства.

Вот факты. Путевую рабочую Клавдию Болдину назначили путеобходчиком. Но она три дня не приступала к исполнению своих обязанностей. Вместо того, чтобы привлечь к уголовной ответственности злостную прогульщицу, Кузнецов все эти дни упрямил ее приступать к работе.

В мае, говорит начальник приема и увольнения дистанции Селиванов, у нас дисциплина улучшилась. Ведь был только один случай нарушения Указа. В июне у нас опять резкий рост нарушений.

Он сделал паузу и продолжил: — Семь прогулов за вторую декаду и все из-за того, что не создали работным условиям.

Далее Селиванов приводил десятки объективных причин, стараясь доказать, что невозможно избежать случаев прогула. Надо ли гово-

рить о политической вредности таких рассуждений? Прогрулы на дистанции объясняются тем, что здесь отсутствует всякая работа по вопросам укрепления дисциплины.

27 мая бригадир пути 7 околотка С. Красильников, дав упрямый наряд рабочим, ушел домой. Разыскав его, но не нашли. На другой день Красильников заявил, что он обмерял путь.

На акт о неявке Красильникова на работу руководители дистанции не сразу реагировали. Прогрульщик был отдан под суд лишь в середине июня. За этот период на дистанции произошло нарушение дисциплины в ряде околотков. На 3 околотке грубо нарушил дисциплину путевой рабочий Штуров. Он не выходил на работу в течение двух дней. В своем объяснении прогульщик писал: «Довожу до сведения, что я допустил прогул. Прошу ПЧ-2 отказать меня под суд».

На этот раз руководители дистанции отдали прогульщика под суд. Но ведь надо было из этого вызывающего поведения прогульщика сделать надлежащие выводы. Этого не сделано. Проходит мимо острых вопросов и парторганизация. Вольноно живется на дистанции нарушителям дисциплины. Путевая рабочая 8 околотка Мария Шулепова, ранее осужденная за нарушение трудовой дисциплины, прогуливая больше недели. И она так же, как Штуров, вел себя вызывающе. А теперь Шулепова вообще не выходит на работу.

На партсобрании, состоявшемся два месяца назад, коммунисты дистанции решали по-большевистски бороться за укрепление трудовой и государственной дисциплины. К сожалению, это слово не подкреплено делом. Пример в невыполнении решения партсобрания показал сам секретарь партийной организации тов. Копейкин.

А. Быков,

Своими силами и средствами

Железнодорожники станции Лопарево (начальник тов. Капеллин) ведут активную подготовку к работе в зимних условиях. Уже сейчас сделано очень многое, чтобы встретить зиму во всеоружии.

Своими силами на зиму заготовлено 75 кубометров дров. Стрелочные будки приведены в отличное состояние. Как внутри, так и снаружи они покрашены, все печки отремонтированы. Отремонтированы и вокзал. Здесь особое внимание было уделено крыше, которая требовала ремонта. В конторе произведена побелка.

Чтобы была хорошая видимость флюгарок, все они окрашены. Со-

оружены и закрашены 12 закладных брусьев.

Все пути очищены от мусора и грязи.

Весь противопожарный и противопоаварийный инвентарь приведен в соответствующий порядок.

Большую активность в подготовке к зиме проявили дежурные по станции тт. В. А. Иванов, Е. В. Шабанов, стрелочники тт. А. П. Волков, Н. А. Лапукин, К. И. Веселов и другие.

Вся подготовительная работа проходила без затраты государственных средств.

Н. Листов.

Дело № 11

В первой декаде июня со станции Бабаево по графику отправлены 81,9 процента поездов. Простой транзитных вагонов при норме 1,7 часа составил 2,7 часа. Простой местных вагонов—12,3 часа при норме 8. Во второй декаде процент отправления поездов по графику возрос до 94,2. Простой транзитных вагонов—1,7 часа. Из этого видно, что показатели работы улучшаются. Но все же они не достигают желаемого.

Станция Бабаево имеет все условия и возможности к тому, чтобы добиться чести встретить День железнодорожника еще более высокими показателями, но только надо немедленно усилить руководство социалистическим соревнованием, которое здесь еще недостаточно хорошо организовано.

Слабо занимается вопросами соревнования председатель месткома станции тов. Ткачев, а начальник

станции поручил руководить соревнованием двум своим заместителям—тт. Иванову и Владимировскому.

Мы беседовали по вопросу соревнования с т. Ивановым. Прежде всего т. Иванов достал из-под замка «дело № 11», начатое в январе 1936 года. «Соцдоговоры»—гласит надпись на этом деле.

— Вот наш договор с Череповцем,—указывая на «дело № 11»,—сказал руководитель соревнования.

— Когда его заключали?

— Когда? Да вот тут дапа.

Тов. Иванов напрасно искал дату. На листе с громкими фразами о всеобщей воле соревнования не было даты.

Подумав, т. Иванов обратился к нам с вопросом:

— А вы помните, когда коллектив танковых заводов обращался? —попытался выкрутиться заместитель начальника.

— В начале апреля говорили?

Да, да, в апреле это было, факт.

— Проверили договор?

— На-дних проверяли. Из Череповца комиссия была. Их предместком Численский возглавлял ее. На планерке он выступил и нам встречный договор предложил. Только мы его не обсудили.

— Кто же вышел победителем в соревновании?—спросили мы Иванова, так как в акте проверки договора комиссия об этом не обмолвилась.

— Вот этого нам не сказали, проверили и все.

Акт комиссии безграмотный и грязный, выдает плачевное договор. Данных о работе Череповца нет.

В «деле № 11» есть индивидуальные договоры. Здесь заместители начальника, возглавляющие соревнование, поступили так: они сами написали договор и предложили подписаться работникам станции. Потом подшили эти бумаги в «дело» и забыли о них.

В. Катышев.