

СЕВЕРНЫЙ ПУТЬ

ОРГАН УПРАВЛЕНИЯ
И ДОПРОФСОЖА
СЕВЕРНОЙ ЖЕЛ. ДОР.

№ 145 (1944)

ВОСКРЕСЕНЬЕ

3 декабря

1944 г.

Выходит по средам,
пятницам и воскресеньям
Цена 15 коп.

**Прибытие в Москву Главы Временного
Правительства Французской Республики
генерала Де Голля**

2 декабря специальным поездом в Москву прибыл Глава Временного Правительства Французской Республики генерал Де Голль в сопровождении министра иностранных дел г. Ж. Видо, начальника штаба национальной обороны генерала Жаен, директора политического департамента министерства иностранных дел г. М. Дежан и других лиц. Также встретивших генерала Де Голля в г. Баку представили НКВД СССР Ф. Ф. Молочкова и А. Г. Кулаженкова и представители НКО СССР генерал-майора Кутузова. Вместе с генералом Де Голлем прибыл посол СССР во Франции А. Е. Богомолов.

ПРИКАЗ

**Верховного Главнокомандующего
Командующему войсками
3-го Украинского фронта Маршалу
Советского Союза ТОЛБУХИНУ
Начальнику штаба фронта
генерал-лейтенанту ИВАНОВУ**

Войска 3-го УКРАИНСКОГО фронта, развивая наступление, в течение двух дней овладели окруженными и районными центрами Венгрии городами СЕКСАРД, КАПОШВАР, ПАКШ, БОНЬХАД, ДОМБОВАР — крупными узлами коммуникаций и важными опорными пунктами обороны противника, а также с боями заняли более 300 других населенных пунктов.

В боях за овладение городами СЕКСАРД, КАПОШВАР, ПАКШ, БОНЬХАД и ДОМБОВАР отличились войска генерала армии ЗАХАРОВА, генерал-лейтенанта ШАРОХИНА, генерал-майора БИРЮКОВА, генерал-майора БОБРУКА, генерал-лейтенанта МОРОЗОВА, полковника МОШЛЯКА, полковника ЧИЖОВА, полковника ДРЫЧКИНА, подполковника БРАНСБУРГА, генерал-майора ГОРБАЧЕВА, полковника ПЕТРУШИНА, артиллеристы генерал-полковника артиллерии НЕДЕЛИНА, генерал-лейтенанта артиллерии ВОЗНЮКА, генерал-майора артиллерии ЦИКАЛО, полковника БОХАРЕВИЧА, генерал-майора артиллерии РАТОВА, полковника ЛИННИКА, подполковника ЧЕПУРИНА, полковника МЕЛЬКОВСКОГО, подполковника РОМАНЦОВА; части и корабли Дунайской военной флотилии вице-адмирала ГОРШКОВА, капитана II ранга ДЕРЖАВИНА, полковника СМЕРНОВА; танкисты генерал-лейтенанта танковых войск СУХОРУЧКИНА; летчики генерал-полковника авиации СУДЕЦ; саперы генерал-полковника инженерных войск КОТЛЯРА, полковника МАЛОВА, подполковника КОРНЕЕВА; связисты генерал-лейтенанта войск связи КОРОЛЕВА, подполковника СУХИХ.

В ознаменование одержанной победы соединения и части, наиболее отличившиеся в боях за овладение городами СЕКСАРД, КАПОШВАР, ПАКШ, БОНЬХАД и ДОМБОВАР, представить к награждению орденами.

Сегодня, 2 декабря, в 20 часов столица нашей Родины Москва от имени Родины салютует доблестным войскам 3-го УКРАИНСКОГО фронта, в том числе частям и кораблям Дунайской военной флотилии овладевшим городами СЕКСАРД, КАПОШВАР, ПАКШ, БОНЬХАД и ДОМБОВАР, — двадцатью артиллерийскими залпами из двухсот двадцати четырех орудий.

За отличные боевые действия **ОБЪЯВЛЯЮ БЛАГОДАРНОСТЬ** руководимым Вами войскам, участвовавшим в боях за овладение городами СЕКСАРД, КАПОШВАР, ПАКШ, БОНЬХАД и ДОМБОВАР.

Вечная слава героям, павшим в боях за свободу и независимость нашей Родины!

Смерть немецким захватчикам!

**Верховный Главнокомандующий
Маршал Советского Союза И. СТАЛИН.**

2 декабря 1944 года.

От Советского Информбюро

ОПЕРАТИВНАЯ СВОДКА ЗА 1 ДЕКАБРЯ

В течение 1 декабря на территории ЧЕХОСЛОВАКИИ наши войска форсировали реку ОНДАВА и с боями овладели на западном берегу реки городом и узловой железнодорожной станцией ТРЕБИШОВ, а также заняли населенные пункты БЕНКОВЦЕ, ГЕНЦОВКЕ, КОЛЧОВ ДЛУГЕ, ГУШИЦЕ, ГОРОВЦЕ, ВОЙЧИЦЕ, ХАРДИШТЕ, УПОР, БАРАНЧ, ГАРАНЬ, УЙЛАК, ЯСТРЕБЕ и железнодорожную станцию УПОР.

За время боев с 23 по 30 ноября сего года наши войска взяли в плен на территории ЧЕХОСЛОВАКИИ 3000 немецких и венгерских солдат и офицеров.

В Венгрии северо-восточнее и севернее города ПЕЧ наши войска, продолжая наступление, с боями заняли более 80 населенных пунктов, в том числе крупные населенные пункты МАЙОШ, ИЗМЕНЬ, РАЦКОЗАР, МАГОЧ, ЧИКОШ-ТЕТТЕШ, ШАШД, МАДЬЯР ХЕРТЕЛЕНД, МАЦФА, АБАЛИГАТ и железнодорожные станции САСВАР, МАГОЧ.

За время боев при форсировании ДУНАЯ севернее реки ДРАВА и прорыве обороны противника на западном берегу ДУНАЯ, по 30 ноября включительно, наши войска взяли в плен 5150 немецких и венгерских солдат и офицеров.

На других участках фронта — поиски разведчиков и в ряде пунктов шли бои местного значения.

★ ★ ★

В Чехословакии наши войска, развивая наступление, вышли к реке Ондава. Немцы возлагали большие надежды на эту водную преграду. Они построили вдоль западного берега реки оборонительные укрепления и оснастили их большим количеством огневых средств. Опираясь на выгодные позиции, противник рассчитывал остановить наступление советских частей на рубеже реки Ондава. Юго-западнее города Гумане наши пехотинцы на подручных средствах переправились через Ондаву и закрепились на ее западном берегу. Немцы, стремясь отбросить наши подразделения за реку, ввели в бой резервы и ослабили соседние участки. Воспользо-

вавшись этим, советские саперы быстро навели pontонный мост севернее плацдарма, захваченного нашей пехотой. Гвардейцы-автоматчики устремились к мосту на помощь пехоте и в ожесточенном бою сломили вражеское сопротивление. Наши войска, действующие юго-западнее города Михальово, также форсировали реку Ондава и развивая успех, овладели узловой железнодорожной станцией и городом Требишов. На поле боя остались сотни вражеских трупов. Захвачены трофеи, в том числе много паровозов, вагонов и несколько складов с военным имуществом.

В Венгрии северо-восточнее и се-

вернее города ПЕЧ наши войска продолжали наступление. Все попытки противника задержаться в опорных пунктах потерпели неудачу. Советские бойцы нанесли гитлеровцам тяжелые удары и вынуждают их оставлять одну позицию за другой. Части Н-ского соединения, в результате стремительной атаки, овладели узлом дорог и сильно укрепленным опорным пунктом Шашд. Развивая наступление, наши части выбили немцев из селения Чикос Теттеш, находящегося в трех километрах южнее города Домбова. За день боев противник потерял только убитыми до 1500 своих солдат и

офицеров. Захвачено у немцев 29 орудий, восемь 6-ствольных минометов и много других трофеев.

В Восточной Пруссии наша разведывательная группа ночью проникла в расположение противника. Разведчики тт. Шрубинов и Карпачов захватили в плен немецкого пулеметчика и направились с ним в свою часть. Гитлеровцы заметили разведчиков и пытались отрезать им путь отхода. Наши бойцы под прикрытием огня своих товарищей благополучно вернулись в свою часть и привели взятого в плен немецкого пулеметчика.

ОПЕРАТИВНАЯ СВОДКА ЗА 2 ДЕКАБРЯ

В течение 2 декабря на территории ЧЕХОСЛОВАКИИ наши войска, продолжая бои по расширению плацдарма на западном берегу реки ОНДАВА, заняли населенные пункты САЧУРОВ, ПОЛЯНКА, ПАРХОВЬЯНИ, ВИШНЕВ, ДВОРЯНКИ, АЛБИН, ГРЯДКИ, СЕЧОВЦЕ, МАЛЫЕ и ВЕЛИКИЕ ОЗОРОВЦЕ, ВЕЛИКИЙ и МАЛЫЙ РУСКОВ, ПЛЕХОТИЦЕ, ЭГРЕШ, ЖИЛОВ, ЛАСТОВЦЕ, ВЕЛЯТИ, ГЕРЧЕЛЬ, КАШОВ, ЦЕЙКОВ, ЧЕРНОХОВ, ЛАДМОВЦЕ, ВЕЛИКАЯ и МАЛАЯ БАРА, СЕЛЕСКА, БОРША и железнодорожные станции САЧУРОВ, ПОЛЯНКА, ПАРХОВЬЯНИ, СЕЧОВЦЕ, БОРША.

Войска 3-го УКРАИНСКОГО фронта, развивая наступление, в течение двух дней, овладели окруженными и районными центрами Венгрии городами СЕКСАРД, КАПОШВАР, ПАКШ, БОНЬХАД, ДОМБОВАР — крупными узлами коммуникаций и важными опорными пунктами обороны противника, а также с боями заняли более 300 других населенных пунктов, в том числе крупные населенные пункты БЕЛЧКЕ, МАДОЧА, ДУНАКЕМЛЕД, НЕМЕТ-КЕР, ДЬЕР-КЕНЬ, НАДЬ-ДОРОГ, КАЙДАЧ, УДВАРИ, ДЕНК, ВАРШАД, КАЛАЗНО, ФЕЛШЕНАНА, ТЕВЕЛЬ, КУРД, ДЕБРЕКЕЗ, ШАНТОШ, ПЕЛЛЭРД, ХАРКАНЬ и железнодорожные станции БЕЛЧКЕ, ТОЛНА-МЕЖ, СЕДРЕШ, КЕЛЕС ТЕНГЕЛЬ, НАДЬ-ДОРОГ, КУРД, ДЕБРЕКЕЗ, ШАНТОШ, ПЕЛЛЭРД, ХАРКАНЬ.

На других участках фронта — поиски разведчиков и в ряде пунктов шли бои местного значения.

Социалистическое соревнование железнодорожников

**Семья путеобходчика Майорова
отремонтировала километр пути**

Включаясь в предоктябрьское социалистическое соревнование, семья путевого обходчика 2-го околотка Плесецкой дистанции пути Ф. П. Майорова взяла обязательство в неурочное время отремонтировать планово-предупредительным ремонтом километр пути.

Взятое обязательство семья Майорова выполнила на отлично.

В октябре семья Майорова прошла 946-й километр нечетного пути планово-предупредительным ремонтом. В процессе работы сменили 75 шпал, 300 шпал перегонено, удалено 300 пучинных карточек, зачищено заусениц на 300 концах шпал. Кроме того, установлено 560 распорок, переставлено 132 противоугона. Выправлено 1000 погонных метров пути на балласт и на протяжении километра опрелезнена балластная призма.

Применяя галиевские методы в работе, семья Майорова помогла бригаде подготовить путь к зиме, стала застрельщиком в социалистическом соревновании как в бригаде, так и на околотке.

Инженер-лейтенант пути и строительства

Л. Сазов,

зам. начальника Плесецкой
дистанции пути.

**Экономии 162 тонны
топлива**

Выполняя обязательства в социалистическом соревновании, бригады старшего машиниста М. Гуляева (Няндомское депо) по-боловниски экономят топливо.

За 10 месяцев боловнички сэкономили для депо, для государства 161,253 кг. условного топлива. В октябре тов. Гуляев с напарником В. Чапурным сэкономили 12,308 кг. условного топлива.

Паровоз лунинцев технически исправный. Он водит пассажирские поезда на кривокопских скоростях, без единой минуты опоздания.

А. Б.



М. Н. Ромина — слесарь мастерской
службы пути. Нормы выполняет
на 150 проц.

Фото А. Мезенцевой.

**Краснознаменный
околоток**

Во всеоружии встретил зиму коллектив 8 околотка Няндомской дистанции, где дорожным мастером Ф. В. Валивкин.

Путь заморожен в хорошем состоянии. Стахановцы околотка привели в порядок все средства снегоборьбы. 680 снеговых щитов расставлены на места. На околотке заключены договоры с лесопунктом на рабочую силу.

К зиме подготовлен весь инструмент. Заново сделаны 60 лопат, заготовлено 300 метел.

Околотку за отличный уход и содержание путевого полотна присуждено переходящее Красное знамя дистанции.

А. Петрович.

Кондуктор и оборот вагонов

Исключительно велика роль кондуктора в ускорении поезда. От его умелой, добросовестной работы зависит успешное продвижение поезда от места погрузки до станции назначения.

Главный кондуктор — это прежде всего контролер высокого качества формирования составов станций. Принимая поезд, он должен требовательным и беспристрастным бороться против всяких отклонений плана формирования и качества составления поезда. Он знает, плохая, недобросовестная погрузка вагонов могут вызвать задержку поезда, привести к замедлению оборота вагонов.

Этому главный кондуктор должен быть на страже государственных интересов, активно бороться за ускорение оборота вагонов. Многие может сделать кондуктор и в пути следования. Следя за состоянием состава, устраняя машинные неисправности при стоянках, ровняя по набору воды и топлива, проявляя заботу перед диспетчером о продвижении состава, всячески содействуя машинисту, поезд кондуктор этим самым активно способствует рациональному использованию подвижного состава.

В 1933 году, работая диспетчером Грозненского района Северо-Кавказской дороги, Семен Васильевич тафин, ныне Герой Социалистического Труда, выехав на диспетчерские, впервые доказал, что при следовании со сборным поездом главный кондуктор в пути следования, полевых станциях может работать как составитель и на участке станции привести поезд, в котором группы вагонов расположены согласно плану формирования и При технической эксплуатации. Кута выискивал объем работы сборного поезда на всем участке, составил оперативный план действий паровой и кондукторской бригады, диспетчера довел этот план до журнальных по станциям, рассказав о предстоящей маневровой работе, борясь за выполнение этого плана, добился, что, во время следования по участку, поезд из сборного вратился в транзитный. Такая работа кондуктора намного ускорила продвижение сборных поездов, что способствовало достижению лучших показателей по обороту вагонов.

Многие кондукторы Северной дороги и сейчас работают со сборными поездами по методу Кутафина. Среди них Алексей Семенович Сидоров (Шарынский резерв), П. Семенович Бровин (Тихвинский резерв). Превращая сборные поезда в транзитные, они ежемесячно экономят для Родины сотни вагоночасов.

За время войны на дорогах много молодежи и женщин, овладевших специальностью кондуктора. Руководители кондукторских резервов, партийные организаторы обучают новичков, рассказывая о их великой роли в борьбе за ускорение оборота вагонов, поощряют всеми лучшими методами, выработанными передовыми кондукторами в борьбе за скорейшее продвижение поездов.

Кондуктора называют хозяевами поезда. Надо добиться, чтобы каждый кондуктор был ответственным хозяином поезда, предпринимавшим, чтобы сократить стоянку состава.

В Совнарконе СССР

Идя навстречу пожеланиям трудящихся, Совет Народных Комиссаров СССР постановил День Конституции СССР (5 декабря) не праздновать, а считать 5 декабря 1944 года — рабочим днем.

Почему плохо работает депо Исакогорка

Зима застала исакогорских паровозников врасплох. К началу зимних перевозок действующий паровозный парк оказался совершенно неподготовленным.

Вместо тщательной подготовки паровозного парка к зиме, командиры встали на путь самообмана, откровенности. По актам осеннего осмотра действующий паровозный парк числится подготовленным, а сейчас, в период зимы, как показал последний осмотр, оказался являющимся в запущенном состоянии.

В депо нет ни одного паровоза, подготовленного к работе в зимних условиях, — рассказывают машинисты-инструкторы, участвующие в проверке парка.

Из 6 осматриваемых паровозов, — говорит машинист-инструктор тов. Исаков, — ни одного исправного локомотива мы не обнаружили, все требуют серьезного оздоровительного ремонта.

Паровозы-калеки

На паровозе машиниста тов. Бушманова обнаружено 23 пункта ремонта. Вот главные из них: разбит центровой подшипник, имеются пропуски пара в паропроводящей трубе и крышках парового цилиндра, не запломбированы все предохранительные клапаны котла, песочницы не работают, манометр год не проверялся, ручной тормоз не работает.

На паровозе машиниста В. Ставрова в пяти местах текут дымовые трубы, в трех местах — связи и в двух заклепки. Паровоз имеет утечку одной атмосферы воздуха из магистрали в минуту. Неисправны также тендерный автоматический тормоз, разбит поршневой подшипник, забита песочная труба под ведущий скат, имеется обрыв шибера кранов. В общем на этом паровозе обнаружено 23 пункта ремонта.

Не многим лучше выглядит и паровоз машиниста тов. Бакилина. У левого поршневого салыника и в двух крышках цилиндров сильное парение, перебои в работе воздушного насоса, пропуск патрубков Лапушинского неисправен тендерный тормоз. Всего 17 пунктов ремонта.

Паровоз машиниста Дядицына имеет два лопнувших крейцкопфных вкладыша. Валик маятника пресмассленки заменен проволокой. На паровозе нет изоляции воздушной и силовой труб. Оборвана трубка клапана Лапушинского.

Паровоз машиниста Федосимова имеет задиры параллели, лопнувший вкладыш крейцкопфа, будка и трубы не отеплены, два поршневых салыника царят. Всего 32 пункта ремонта.

Выпихивают неисправные локомотивы

С этими безобразиями руководители паровозного депо не ведут борьбы. Они не только не устраняют поломки на паровозах, а стараются неисправные локомотивы выпихивать под поезд. В результате происходят таскания поездов по частям, нагон пара, пережоги топлива и т. д.

В ночь на 15 ноября по указанию зам. начальника депо по эксплуатации тов. Ситникова паровозы машинистов Бутана, Ставрова, Бакилина были выданы под поезд с большими неисправностями.

Выданный под поезд паровоз машиниста Круглова, — рассказывает машинист-инструктор тов. Антонов, — имел неисправную песочницу, три разбитых дымовых подшипника. В результате поезд на участке Исакогорка—Емца растаял. Состав вывели частями и занимали перегон свыше 2-х часов.

В ночь на 13 ноября машинист-инструктор А. Антонов предложил начальнику депо Чуксину паровоз машиниста Меньшенева поставить в

депо для устранения парения в дымовой коробке, исправления тендерного тормоза, ликвидация течи в дымовых трубах. Однако паровоз по распоряжению Ситникова был выдан под поезд.

Паровоз машиниста тов. Скулина был оставлен в депо для ремонта колосниковой решетки, двух лопнувших колосниковых плит. Ремонт до сих пор не выполнен, и локомотив с такими крупными неисправностями эксплуатируется, что вызывает большой пережог топлива.

16 ноября машинист-инструктор П. Хохлов на паровозе машиниста Григорьева выявил 6 пунктов серьезного ремонта — парение коллектора, поджог дымовой дверки, развал кожухов паровых труб, течь тендерного бака в днище, неисправность песочницы. Паровоз надо было поставить на ремонт, но начальник депо Чуксин выдал его под поезд. Последствия этого таковы: машинист на всех перегонах нагонял пар и сорвал с графика два поезда.

16 ноября машинист Г. Исаков паровоз № 34 предложил поставить в депо для ремонта, а заместитель начальника депо по эксплуатации тов. Ситников вызвал к себе в кабинет теплотехника тов. Синицына и предложил:

— Вы сегодня поедете сопровождать поезд. Выходите на контрольный пост. Паровоз я подгоню вам лично.

Неисправный паровоз, поставленный в ремонт машинистом Исаковым, Ситников укралкой вывел из депо и направил в поездку.

Обезличка губит паровозный парк

В октябре в депо было допущено 60 срывов спаренной езды, за 15 дней ноября — 24. Машинист Д. Дядицын в эти дни ездил на четырех паровозах, машинист П. Федоров — на трех, Г. Григорьев — на двух и т. д.

За 15 дней ноября, — рассказывает машинист тов. Егоров, — на моем паровозе работало 9 помощников, а паровоз сделал всего лишь 13 поездов...

На паровозе машиниста Федорова за последнее время переработало до 10 машинистов.

На маневровом паровозе, где старшим машинистом Дмитриев, за 15 дней ноября работали 4 сменных машиниста. На паровозе № 701-39 в ноябре работали машинисты Федоров, Шагин, Григорьев.

В результате этой обезлички многие машинисты и их помощники потеряли чувство ответственности за состояние паровозов, а часть паровозников просто варварски относятся к ним.

Также обезличены инструменты и осветительные приборы на паровозах. В депо вошло в практику, что заместитель начальника депо по эксплуатации тов. Ситников отбирает от машинистов буферные фонари и инструменты и передает их на другие паровозы.

15 ноября с паровоза машиниста П. Жидкова, только что поставленного на промывку, Ситников отдал распоряжение снять буферные фонари, когечарский инструмент и передать их на другой паровоз.

Протесты машиниста Жидкова ни к чему не привели.

«В спокойствии чинном»

В насаждении обезлички повинны прежде всего руководители депо. Они спокойно взирают на все эти безобразия и считают, что все в порядке.

Начальник паровозного отделения К. Скурихин не знает истинного положения в депо и наперекор фактам заявляет:

— В депо сейчас раз'единения паровозных бригад нет. В этом деле наведен полный порядок.

Запущено песочное хозяйство

В первой половине ноября по вине машинистов было допущено 18 случаев грубого брака в пути.

Все эти случаи произошли из-за неисправности песочных труб на паровозах, запущенного содержания песочного хозяйства.

Беспечные руководители депо не сочли нужным создать летом запаса доброкачественного песка. Осенью был завезен песок с большой примесью глины и камней.

Перед отправкой в поезд машинисты получают песок низкого качества, потому что сито, где просеивается песок, редкое и с дырами. В него пролетают камни и комья глины. В результате песочные трубы на паровозах забиваются.

Песок на паровозы подается дедовским способом, вручную. Перед отправкой в поездку бригады вынуждены до 30 ведер песка поднимать на паровоз вручную. Нередко паровозные бригады песочницу заполняли наполовину. В пути песок кончается, и бокование паровоза неизбежно.

Забыли о продувке паровозов

Серьезную опасность вызывает и запущенность в уходе за дымовыми и жаровыми трубами. При переходе с дровяного на смешанное отопление они не продуваются.

Машинист-инструктор тов. Хохлов говорит:

— У большинства паровозов дымовые и жаровые трубы забиты. Приборы для чистки отсутствуют во всем парке. На все депо имеется один фурор, да и тот неисправный.

Результаты бесконтрольности

В депо нам пришлось слышать такой разговор между продувальщиком и заместителем начальника депо по эксплуатации т. Ситниковым.

— Иван Иванович, почему паровозы не продуваете?

— А рукавицы-то дали, товарищ начальник? Я все руки прожог с вашей фуреи. Работать никак невозможно.

— Иди, иди, ду! лучше. Рукавицы дадим, — успокоил продувальщика Ситников.

Иван Иванович ушел. Привинтив рукав к инжектору и пустив пар, Иван Иванович несколько раз провел по трубам стрелой фуроа и сказал:

— Ну, вот и достаточно. Ду! не ду! а, все равно трубы засорятся...

Таким методом Иван Иванович продувает и другие паровозы. Так как за его работой никто не следит, он, недолго думая, составляет ведомость на якобы продутые им паровозы, подделывает подписи машинистов и получает деньги.

О том, что в депо не занимаются продувкой паровозов, свидетельствует и такой факт. На паровозе машиниста Ермоленко обнаружено при ремонте 45 забитых труб. Из них 40 с трудом пробили, а 5 никакими средствами пробить не могли.

Такая запущенность паровозного парка в депо Исакогорка ведет к срыву графиков, тормозит оборот паровозов.

А. Быков.



Надежен ли чердак?

НЖЧ-5 на раз'езде Кошта капитально отремонтировал дом. Работа выполнена небрежно. Вследствие того, что нижний ряд бревен введен неправильно, дом переломило надвое, углы отехали, образовались большие пазы у окон и дверей. Пол — как на пружинах. Печи развалились. Руководители раз'езда отказались принять такой дом, но работники НЖЧ-5 сфабриковали ложный акт, поставив под ним подписи жильцов, каких никогда не было на раз'езде.

Егоров, дежурный по раз'езду.



Долго строили, рубили,
Здание все испортили.
Если с домом так случилось,
То чердак надежен ли?

Мантуровские ночи

Великий русский писатель Гоголь описал всю красоту и прелесть украинской ночи. Жаль, что его сейчас нет в живых и ему не удается побывать в наши дни на станции Мантурово. Там ночи тоже полны своей прелестью.

Возьмем ночь на 27 ноября. Старший машинист электростанции Савиновский ушел пьянствовать и за себя оставил недавно сменившегося машиниста Смирнова, который ничего умнее не мог придумать, как завалиться спать. У машины находился неопытный когечар, только третье дежурство бывший на работе. Уже был случай в 1943 году, что по вине Савиновского локомотив был выведен из строя. Видно Савиновский хочет повторить эту печальную историю и в текущем году.

Бригада податчиков дров на паровозы в Кировском конце станции, возглавляемая А. П. Соколовой, забралась в будку и дремлет, а дров для снабжения локомотивов не заготовлено.

Весовщик Краскова на виду у дежурного по станции Богачева пристроилась у стола и спит. Очень замечательны мантуровские ночи — спится так сладко, так приятно. Ночи темные, ночи странные, ночи безумные.

П. Смирнов,
слесарь комсомольской организации.
И. Вилекжанин,
комсомолец.

Смотр художественной самодеятельности

С большим успехом прошел смотр художественной самодеятельности железнодорожников Бабаевского отделения.

Большим успехом пользовался хор, руководимый тов. Макаровой. Исполнители вокальных номеров, танцев и скетчей — т. Аникину и Карташова, Паар, Ильменкову и Погодину встречали шумными аплодисментами.

Большой успех имели и участники самодеятельности Череповецкого узла: З. Беляева — вокальные номера, Костылева — художественное чтение, Бобров, Грубман, Платонова и Тихомирова — комические танцы.

Лучшие исполнители выделены на дорожный смотр художественной самодеятельности.

За хорошее исполнение номеров и активное участие в подготовке смотра отделенческая комиссия совместно с райпрофсоюзом, 11 товарищам объявила благодарность и наградила их почетными грамотами.

В. Казанцев,
редакция «На рельсах».

Заботливая хозяйка

Хорошо работает заведующая столовой станции Подборовье тов. Водомерова. В столовой чувствуется заботливая рука хозяйки, всюду чисто, уютно и тепло.

Помещение вполне подготовлено к зиме. Рамы остеклены, стены побелены, отремонтированы печи.

Тов. Водомерова заботится об

улучшении питания рабочих и большое внимание уделяет подсобному хозяйству, где построен свинарник, были оборудованы два парника. Столовая выполнила план заготовок продуктов на 500 процентов.

Попов,
председатель месткома станции
Подборовье.

АДРЕС РЕДАКЦИИ: Вологда, Набережная Свободы, 62. Тел. типографии вок. — 2-65, городской — 2-57. Отв. секретаря и инструкторов вок. — 2-65 (2 зв.), гл. редакция и отв. редактор — 3-37.

Ответственный редактор
А. КАЛИНИЧЕВ.