

СЕВЕРНЫЙ ПУТЬ

ОРГАН УПРАВЛЕНИЯ
И ДОПРОФСОЖА
СЕВЕРНОЙ ЖЕЛ. ДОР.

№ 19 (1773)

СРЕДА

16 февраля

1944 г.

Выходит по средам,
пятницам и воскресеньям
Цена 15 коп.

Неуклонно соблюдать Устав о дисциплине

«Воинская дисциплина на железнодорожном транспорте состоит в сознательном исполнении рабочими и служащими своих обязанностей, беспрекословном и точном выполнении приказов и распоряжений своих начальников и имеет целью укрепить в каждом работнике железнодорожного транспорта сознательное отношение к труду, как «к делу чести, делу славы, делу доблести и героизма» (Сталин).

Так говорится в первом параграфе Устава о дисциплине. После введения Устава прошло около девяти месяцев. За это время в большинстве предприятий нашей дороги воинский порядок и дисциплина на много окрепли. Большинство железнодорожников твердо блюдет Устав. Но было бы наивно думать, что раз Устав введен, его все уже знают — дисциплина обеспечена, можно и не заниматься этим вопросом каждый день.

Такое рассуждение и отношение к дисциплине чревато большими и неприятными последствиями, ибо есть еще в нашей среде отдельные недисциплинированные элементы, дезорганизаторы, лодыри. И малейшее ослабление борьбы за дисциплину эти элементы используют в своих целях. Отсутствие настоящего контроля за выполнением дисциплинарного Устава со стороны вышестоящих начальников и командиров позволяет отдельным либеральным начальникам извращать дисциплинарную политику.

Недавно в нашей газете сообщалось о том, что начальник Шарынского депо т. Захаво скрыл от управления дороги в ноябре 1943 г. 47 нарушений Устава. Някто его не проверил. А в декабре он скрыл опять 20 нарушений. Причины, побудившие его это сделать, понятны; во-первых, не хочется «обижать», во-вторых, чем меньше нарушений дисциплины, тем лучше будет оценка работы депо в управлении дороги.

А в конечном счете, такое антигосударственное, непартийное отношение командира к выполнению Устава привело неизбежно к тому, что Шарынский депо из месяца в месяц не выполняет важнейших измерителей. Поправить его должен был своевременно начальник паровозного отделения т. Гудков. Но как он может поправить, если сам систематически тоже скрывал нарушения дисциплины на своем отделении.

Такие, с позволения сказать, командиры, видимо и через восемь месяцев после введения Устава, после постановления Президиума Верховного Совета СССР о введении военного положения на транспорте не поняли всего значения борьбы за дисциплину и самым бесшабашным образом нарушают Устав и становятся на путь разложения дисциплины.

Самое опасное, что Захаво и Гудков не являются исключением. Кое-где нашлись и последователи этой возмутительной практики. Случаи скрытия нарушений дисциплины обнаружены в Бабаевском депо и в Вологодском вагонном участке. Из этого можно сделать вывод, что работники кадров в паровозной и вагонной службах управления дороги также слепо доверяют бумажным сводкам с линии, не осуществляют необходимого систематического контроля над проведением Устава.

Направляется и другой вопрос: а где были партийные и профессиональные организации, скажем, в той же Шарье? Почему они не занимаются повседневно этим делом и почему они коммунистов-командиров, допускающих разложение дисциплины, не поставили на свое место и не привлекли их к партийной ответственности?

Борьба за дисциплину — борьба повседневная и ее надо вести со всей решительностью.

ПРИКАЗ Верховного Главного командующего Генералу Армии ГОВОРУ

Войска Ленинградского фронта, развивая наступление, в результате умелого обходного маневра и последующего затем штурма, вчера, 12 февраля, овладели городом Луга — важным узлом коммуникаций и мощным опорным пунктом обороны немцев.

В боях за овладение городом Луга отличились войска генерал-лейтенанта Свиридова, генерал-майора Трубачева, генерал-майора Хазова, генерал-майора Казачен, генерал-майора Иванова, генерал-майора Якутовича, генерал-майора Ястребова, генерал-майора Бунькова, полковника Батлука, полковника Елшинова, полковника Борщева, артиллеристы генерал-майора артиллерии Коробченко, подполковника Горского, подполковника Лященко, майора Вышнева, майора Городецкого, летчики генерал-лейтенанта авиации Рыбальченко, генерал-майора авиации Андреева и саперы майора Кульвинского и майора Ерастова.

В ознаменование одержанной победы наиболее отличившиеся в боях соединения и части представить к присвоению наименования «Лужских» и к награждению орденами.

Сегодня, 13 февраля, в 20 часов столица нашей Родины Москва от имени Родины салютует нашим доблестным войскам, овладевшим городом Луга, — двенадцатью артиллерийскими залпами из ста двадцати четырех орудий.

За отличные боевые действия объявляю благодарность всем руководимым Вами войскам, участвовавшим в боях за освобождение города Луга.

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

Смерть немецким захватчикам!

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

13 февраля 1944 года.

От Советского Информбюро

ОПЕРАТИВНАЯ СВОДКА ЗА 13 ФЕВРАЛЯ

Войска ЛЕНИНГРАДСКОГО фронта, развивая наступление, в результате умелого обходного маневра и последующего затем штурма, вчера, 12 февраля, овладели городом и железнодорожным узлом ЛУГА. Войска этого же фронта, наступающие вдоль побережья ЧУДСКОГО ОЗЕРА и к востоку от него, за пять дней наступательных боев овладели районными центрами Ленинградской области — городом ГДОВ, ПОЛНА, ЛЯДЫ, а также заняли более 800 других населенных пунктов, в том числе крупные населенные пункты МЕЛГОВЩИНА, БОГДАНОВЩИНА, ЛАПОВИЦЫ, ВЕТВЕННИК, БРАТУХОВО, ОСТРОВЦЫ, ЧЕРНЕВО, ЗАЯНЬЕ, СЕРБИНО, МАЛОЕ ЗАПОЛЬЕ, ЗАРУДИНЬЕ, ДОЛЖИЦЫ, УСАДИЩЕ и железнодорожные станции ЮШКИНСКАЯ, ЗАМОГИЛЬЕ, ЯЗЫ. Нашими войсками полностью очищено от противника восточное побережье озера ЧУДСКОЕ.

Западнее и юго-западнее БАТЕЦКАЯ наши войска с боями продвигались вперед и заняли населенные пункты РОПТИ, БОР, РУСЫНИ, ЛУЖА, ЗАУПОРА.

Севернее ЗВЕНИГОРОДКА и ШПОЛА наши войска продолжали вести бои по уничтожению окруженной группировки противника и овладели населенными пунктами СИТНИКИ, СОТНИКИ, АРБУЗИНО и железнодорожной станцией СОТНИКИ. Одновременно северо-западнее ЗВЕНИГОРОДКА наши войска отбивали контратаки крупных сил танков и пехоты противника, стремившихся пробиться на помощь к окруженной группировке, и нанесли ему большие потери в живой силе и технике.

На других участках фронта — разведка, артиллерийско-минометная перестрелка и в ряде пунктов бои местного значения.

В течение 12 февраля наши войска на всех фронтах подбили и уничтожили 102 немецких танка. В воздушных боях и огнем зенитной артиллерии сбито 36 самолетов противника.

ОПЕРАТИВНАЯ СВОДКА ЗА 14 ФЕВРАЛЯ

В течение 14 февраля южнее и юго-восточнее города ГДОВ наши войска продолжали наступление и заняли несколько населенных пунктов.

Южнее города ЛУГА наши войска вели наступательные бои, в ходе которых овладели населенными пунктами БАРАНОВО, ЗАПОЛЬЕ, СМЕРДИ, ПУСТОШКА, ДУБРОВКА, КУТ, РАКОВИЧИ, НАВОЛОК.

Севернее ЗВЕНИГОРОДКА и ШПОЛА наши войска продолжали вести бои по уничтожению окруженной группировки противника и, сломив его сопротивление, овладели районным центром Киевской области городом КОРСУНЬ — ШЕВЧЕНКОВСКИЙ и населенными пунктами КОШМАК, ЛИСТВЕНА, ПЕТРУШКИ, ТУРКЕНЦЫ, САМОРОДНЯ.

ПРИКАЗ ВЕРХОВНОГО ГЛАВНОКОМАНДУЮЩЕГО ГЕНЕРАЛУ
АРМИИ ГОВОРУ.

Трибуна передовиков соревнований. Как мы работаем зимой.

Не ослаблять борьбы за безопасность движения.

За культуру в общежитиях.

О технических школах.

Москва, Кремль

**Верховному Главнокомандующему
Маршалу Советского Союза
товарищу СТАЛИНУ**

Воодушевленные замечательными победами Красной Армии, железнодорожники Северо-Донецкой магистрали неперестанно усиливают помощь фронту. Чтобы приблизить радостный час полного разгрома врага, коллектив нашей дороги с большим патриотическим подъемом провел сбор средств на строительство новых танков и самолетов. В течение нескольких дней в фонд обороны собрано 2.240.000 рублей.

Сбор средств продолжается.

Начальник Северо-Донецкой дороги генерал-директор тяги Цранга Кривонос. Председатель дорпрофсожа Шиманский. Редактор газеты «Железнодорожник Донбасса» Клименко.

**АРТЕМОВСК, СЕВЕРО-ДОНЕЦКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ,
НАЧАЛЬНИКУ СЕВЕРО-ДОНЕЦКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ
ГЕНЕРАЛ-ДИРЕКТОРУ ТЯГИ II РАНГА тов. КРИВОНОС,
ПРЕДСЕДАТЕЛЮ ДОПРОФСОЖА тов. ШИМАНСКОМУ,
РЕДАКТОРУ ГАЗЕТЫ «ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК ДОНБАССА»
тов. КЛИМЕНКО**

Прошу передать железнодорожникам Северо-Донецкой магистрали, собравшим 2.240.000 рублей на строительство танков и самолетов, мой братский привет и благодарность Красной Армии И. СТАЛИН.

Москва, Кремль

Иосифу Виссарионовичу Сталину

Четырнадцать месяцев хозяйничали в нашем поселке гитлеровские захватчики. Много горя, слез и мучений принесли они нам. Красная Армия под Вашим гениальным руководством изгнала гитлеровцев из поселка и дала нам возможность вновь посещать школу и свободно дышать. Мы никогда не забудем этого.

В ответ на наше освобождение мы, ученики средней школы № 69 станции Чернухино Северо-Донецкой железной дороги, собрали 40 тысяч рублей в фонд обороны Советского Союза.

**Ст. ЧЕРНУХИНО СЕВЕРО-ДОНЕЦКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ
ДИРЕКТОРУ СРЕДНЕЙ ШКОЛЫ № 69 тов. ЖАЛЧЕНКО Г. Г.**

Прошу передать ученикам средней школы № 69 станции Чернухино, собравшим 40.000 рублей на постройку бронемашин, благодарность Красной Армии и мои пожелания им здоровья и успехов в учебе и общественной работе.

И. СТАЛИН.

Одновременно северо-западнее ЗВЕНИГОРОДКА наши войска вели ожесточенные бои с крупными силами танков и пехоты противника, стремившихся пробиться на помощь к окруженной группировке. Ценой больших потерь в живой силе и технике противнику удалось незначительно вклиниться в нашу оборону.

На других участках фронта — разведка, артиллерийско-минометная перестрелка и в ряде пунктов бои местного значения.

В течение 13 февраля наши войска на всех фронтах подбили и уничтожили 95 немецких танков. В воздушных боях и огнем зенитной артиллерии уничтожено 38 самолетов противника.

Южнее и юго-восточнее города Гдов наши войска продолжали наступление и заняли несколько населенных пунктов. В районе населенного пункта Зарудинье части Н-ского соединения окружили группу войск противника и в результате ожесточенного боя ликвидировали ее. Захвачено у немцев 72 орудия, из них три тяжелых на гусеничной тяге, 350 автомашин, 80 повозок с грузами, 1.500 лошадей и другие трофеи. Взято значительное количество пленных. Группа наших разведчиков в составе сержанта Кабанова, ефрейтора Денисенко, старшего сержанта Шадского, сержанта Терехова красноармейцев Федорова и Швеца внезапно ворвалась в один опорный пункт противника. Немцы, застигнутые врасплох, без сопротивления сложили оружие. Разведчики захватили в плен 36 гитлеровцев и доставили их в свою часть.

На Ленинградском фронте захвачен в плен военный корреспондент инженерного отдела штаба главного немецкого командования сухопутных ли в течение двух лет.

сил Рудольф Хариг. Пленный рассказ: «Осенью прошлого года я, будучи в Берлине, получил новое назначение. Меня направили в район Ленинграда, где я должен был ознакомиться с работой немецких саперов. В ноябре я прибыл на фронт. В штабе 50-армейского корпуса у начальника саперных войск полковника Дюринга я получил необходимые сведения и побывал у Лигваского канала, а также около города Пушкин. Я имел полную возможность осмотреть укрепления, возведенные под Ленинградом, и нашел их в прекрасном состоянии. Такого же мнения придерживались военные специалисты в Берлине и на фронте. Все были в полной уверенности, что наши укрепления неприступны и выдержат любой натиск советских войск. Однако последние события показали, что мы недооценили способности русских. Огонь русской артиллерии буквально смещал с земли все, даже мощные инженерные укрепления, которые мы строили и совершенствовали».

Трибуна передовиков соревнования КАК МЫ РАБОТАЕМ ЗИМОЙ

Рассказ бригады машиниста
Даниловского депо
Д. Творогова

Сейчас, когда доблестные воины Красной Армии сокрушают вражескую технику, уничтожают немецко-фашистских захватчиков, одерживая одну победу за другой, наша паровозная бригада гордится тем, что она во время доставляет все необходимое для победы.

Как мы выполняем свои обязанности в военное время? Чем помогаем фронту? Какой вклад внесли в общенародное дело победы над заклятым врагом?

Зима—суровый ревизор работы паровозников, но было бы неправильно думать, что в зимние месяцы нельзя работать так, как летом. Зимой, бесспорно, больше трудностей, но в этом и заключается обязанность, умение паровозной бригады противопоставить трудностям свою волю, умение преодолеть их.

1. Отличный уход за паровозом — первое условие

Наш паровоз ничем не отличается по устройству от других. Но по чистоте и исправности он всегда отличный, не только летом, но и зимой. В зимнее время отличная работа паровоза прежде всего зависит от ухода за паровой машиной. За ней мы следим повседневно, оберегаем ее от всяких могущих быть случайностей.

Первым делом обращаем свое внимание на умелую смазку всех основных и мелких частей паровой машины. Известно, что в морозы от неправильного поступления смазки происходят все порчи движущих механизмов паровой машины, золотников, поршней и кулисного механизма. Во избежание этого мы с неусыпной бдительностью следим за регулярным спуском конденсирующейся воды из прессмасленки и обеспечиваем, чтобы в маслопроводы поступил смазочный материал только отличного качества.

Это условие зимой обеспечивает четкую работу механизмов и предотвращает задиры золотниковых колец втулок и поршней в цилиндрах. Во время промывки лично сам следим за устранением нагаров в золотниках и за плотной подгонкой золотниковых колец, предотвращая этим пропуск пара, добиваемся, чтобы на паровозе было отличное паропрообразование при наименьшем расходе воды.

Эти мероприятия обеспечивают четкую работу паровоза в пути, сокращают расходы воды и топлива на тяжелых профилях пути, дают возможность не только сохранять машину, но и удлиняют сроки службы ее деталей.

Не менее важным является в зимнее время устранение парения в

сальниках паровой машины и в арматуре паровоза. Мы принимаем все меры не только к быстрому и своевременному устранению малейших парений, но и их признаков, сохраняя каждую частицу пара для увеличения мощности локомотива. В уходе за паровым котлом проводим за поездку 2—3 продувки котла. В пути, во время следования, при наивысшей форсировке котла с уровнем воды не больше трех четвертей, своевременно питаем котел антинакипином.

На основе лунинских методов мы неустанно проводим крепление всех движущихся наружных механизмов паровоза, не допуская ни одного ослабленного шпильки, гайки; своевременно заменяем износившиеся как перед поездкой, так и в пути.

При правильной расстановке сил на паровозе каждый из нас отвечает за определенное дело, но это не значит, что круг обязанностей каждого на этом заканчивается. За состояние паровоза, за его чистоту отвечает вся бригада. Прибыв из поездки, мы не уходим домой до тех пор, пока не осмотрим весь паровоз, не оботрем каждую его деталь, не устраним дефекты, которые имел паровоз в пути. Этого мы требуем и от бригад нашего напарника.

Паровоз наш не знает ни одного случая межпоездного ремонта, в пути работает, как точный часовой механизм, с кривонососовской скоростью водит поезда.

2. Экономия топлива и средств

Подписывая письмо Маршалу Советского Союза товарищу Сталину, мы взяли на себя обязательство—сберегать ежемесячно на паровозе 10000 килограммов условного топлива.

Свое обязательство мы выполняем. В декабре мы сберегли вместо 10 тысяч 14.040 килограммов топлива, за две декады января—8914 килограммов, а если считать с января 1943 года, на паровозе сэкономлено 95500 килограммов топлива, в переводе на деньги это 23493 рубля.

Как мы этого добились? Какие мероприятия обеспечивают нам систематическую экономию топлива в зимнее время?

Во-первых, мы содержали паровоз в отличном теплотехническом состоянии. Содержали плотную герметичность дымовой коробки. Повседневно следим за состоянием кожухов паровозных труб, а также за их разделкой. Не допускаем оголения изоляции паровозных труб и цилиндров, своевременно производим заливку горящих частиц в дымовой коробке водой.

В зимнее время из-за неплотности дымовой коробки получается подсос холодного воздуха. Он снижает разрядку в камере дымовой коробки, снижает интенсивность горения топлива и приводит к пережогу.

В уходе за содержанием кожухов мы в зимнее время применили двойные разделки у паровозных труб. Раньше при односторонних разделках были частые случаи пробивов в изоляции. При двойных разделках этого не получается. Разрядка воздуха происходит в должной мере, и топливо, полностью сгорающее, увеличивает паропрообразование машины.

Применяя заливку горящих частиц в дымовой коробке, мы предотвращаем поджог дверки и конусных балок, сдвиг конуса и его колодки, от сдвига которых не получается правильного поступления пара и снижается горение топлива. Заливку горящих частиц нельзя производить при езде с паром, ибо это забивает искроудерживательную сетку шлаком и снижает паропрообразование.

В борьбе за экономию мы провели и ряд других новшеств. На паровозе нарастили обрешотку тендера до вместимости 30—32 кубометров дров. Применили укладку топлива по методу тов. Болонина. Организовали систематическую продувку жаровых и дымогарных труб ручным фурором, при помощи поступления пара от инжектора. Все это позволило нам при правильном отоплении добиться систематической экономии.

Применяя в уходе за паровозом лунинские и болонинские методы работы и производя весь мелкий ремонт своими силами в пути, мы добились того, что наш паровоз от каждой промывки сберегает средств от 500 до 1850 рублей.

В ноябре мы, подписывая письмо товарищу Сталину, обязались ежемесячно экономить по хозрасчету 1000 рублей. Свое слово сдержали, ибо залогом этого являются наши прошлогодние успехи. За 11 месяцев 1943 года мы сберегли 10225 рублей, в декабре—1084 рубля.

Отлично ухаживая за паровозом, записывая по 5—6 пунктов ремонта комплексным бригадам, мы добились качественного контроля за ремонтом, а это дало возможность довести его межпоездный пробег до 80000 километров.

То, чего мы добились, для нас предел. Мы будем работать еще лучше и больше, чтобы быстрее одержать победу над заклятым врагом.

Д. Творогов, старший машинист.
В. Смирнов, пом. машиниста.
А. Смирнова, кочегар паровоза.

В красном уголке общежития собраны все материалы об Отечественной войне, организованы выставки, газетные вырезки, монтажи. В общежитии проводят чтение газет и художественной литературы агитаторы тт. Рябков, Бурчикова и Кудряшова.

Ко дню 26-й годовщины Красной Армии они готовят отрывок из пьесы «Фронт» Корнейчука, который поставят своими силами в красном уголке.

В общежитии балластного карьера № 14 политическая работа ведется агитатором тов. Киселевой—счетовод карьера. Она ежедневно проводит беседы и читки газет.

Худшим общежитием на узле является барак № 2 вагонного участка. Здесь пред. месткома тов. Шепелев не уделяет общежитию должного внимания. Грязно и холодно, полнейшая бесхозяйственность, отсутствует политическая работа. На все это неоднократно указывалось через местную газету «Лесная магистраль», но общежитие попрежнему остается забытым.

Н. Попова, зав. профсоюзной библиотекой.

Не ослаблять борьбы за безопасность движения

Борьба за безопасность движения поездов должна быть все время в центре внимания командиров служб и предприятий транспорта. Есть основания сказать, что на нашей дороге эта борьба в некоторых службах ослаблена. Есть много недостатков технического порядка, которые устраняются крайне медленно. В некоторых случаях положение по сравнению с 1942 годом ухудшилось. Например, количество лопнувших накладок в пути увеличилось почти вдвое. А организация сварки, внутренние ресурсы службою пути (начальник тов. Улогов) не используются, и решение оперативно-го совещания при начальнике дороги (от февраля 1943 г.) проводится в жизнь крайне неудовлетворительно. Очень медленно проходит подготовка к водоборьбе.

Работники службы пути, вследствие ослабления дисциплины допустили в 1943 году увеличение аварийности и брак в работе. Но руководители службы пути не делают для себя соответствующих выводов и недостаточных мер по ликвидации аварийности не принимают. Поэтому неудивительно, что и в 1944 году аварии вновь повторяются.

Неблагополучно в этом отношении и в вагонной службе, начальником которой тов. Енютин. По вине работников этой службы в 1943 году было также допущено увеличение нарушений Правил технической эксплуатации в три с половиной раза, брак в работе возрос на 34 проц. Командиры этой службы, увлекшись выполнением программы ремонта вагонов, очень ослабили внимание к вопросам обеспечения безопасности движения, что и не замедлило сказаться.

Руководителям службы движения, отделений движения, станций необходимо как следует заняться выполнением приказов НКПС и руко-

водства дороги по изжитию случаев приема поездов на занятый путь. А командирам паровозникам надо неустанно обучать машинистов правильному вождению поездов, воспитывать чувство неослабного внимания к сигналам.

За последнее время слабо осуществляют авангардную роль борясь по обеспечению безопасности движения и некоторые ревизоры по безопасности. Они не вскрывают своевременно недостатков, плохо занимаются с людьми и мало выдвигают вопросов по безопасности движения перед руководством. Помощник участкового ревизора тов. Лобов испытания по Правилам технической эксплуатации в 1943 г. среди работников под'ездных путей провел только на 50 проц., а на некоторых неблагополучных пунктах (завод 402, строительство 203) ни одного работника в 1943 году не проэкзаменовано. На ветке Островская, несмотря на ее особую значимость, достаточных мер по приведению ее в порядок не принято, учет брака поставлен безобразно, неряшливо и расследование его ведется неудовлетворительно.

Участковый ревизор тов. Зайцев, помощник по паровозному хозяйству тов. Кружков, участковый ревизор тов. Блазов систематически срывают план проведения технических ревизий, которые являются средством предупреждения случаев брака и нарушений Правил технической эксплуатации.

Устранение этих и других недостатков послужит большим стимулом к улучшению работы дороги в целом, гарантирует четкое и бесперебойное продвижение поездов с военными и народнохозяйственными грузами.

А. Смирнов, пом. дорожного ревизора НКПС по безопасности движения.

Из писем в редакцию

О технических школах

В приказе Народного Комиссара Путей Сообщения № 625/Ц говорится: «Организованные на железных дорогах технические школы, которые должны являться основной формой в системе подготовки кадров ведущих профессий, в большинстве своем еще не удовлетворяют требованиям стационарных учебных заведений, плохо оборудованы, не обеспечены учебными помещениями и не укомплектованы квалифицированными преподавателями».

На Северной дороге существует пять технических школ. Из них одна дорожная в г. Вологде. Несмотря на приказ Наркома, дающий конкретные указания по улучшению работы школ, некоторые начальники служб и отделов не только не помогают школам, а наоборот, часто мешают в их работе или вовсе не интересуются работой школ. Исключение составляет служба связи, где начальником тов. Бириков, лично много помогавший по организации учебного процесса, в обеспечении школы квалифицированными преподавателями.

А вот службы движения и грузовой этому вопросу не уделяют должного внимания. В дорожной технической школе очень большое количество срывов уроков. В группе дежурных по станции за период с 19 июля по 17 ноября 1943 г. был пропущен преподавателями 181 час. В группе машинистов за тот же период пропущено 96 часов. Есте-

ственно, что при таком положении качество подготовки кадров намного снижается. Часто начальники служб не выделяют нужных преподавателей из числа инженерно-технических работников или выделяют их после длительных переговоров.

Педагог из числа инженерно-технических работников должен быть не просто человек, обладающий некоторыми прикладными знаниями, он должен быть, кроме этого, развит вполне политически, должен уметь хорошо передать свои знания слушателям. Поэтому вопросу выделения, подбора и воспитания преподавателей необходимо уделять максимальное внимание. Этим должны заниматься не только школы и сектор подготовки кадров, но и начальники служб и отделов.

Кроме Вологодской, в таком же положении с выделением преподавателей находятся Няндомская, Буйская и Бабаевская школы. Перечисленные школы испытывают также острую нужду в учебных помещениях и помещениях под общежития. Необходимо улучшить и бытовое обслуживание учащихся и преподавателей, упорядочить вопрос с питанием.

Перечисленные недостатки вполне устранимы, и мы должны и можем добиться образцово работы технических школ на Северной дороге.

Фараонов, инженер-методист.

Беззаботный мастер

На 7 дистанции службы пути (станция Галич) на 3 околоте, где дорожным мастером тов. Зверев, имеется общежитие. В нем живут 23 человека рабочих и служащих дистанции.

Дорожный мастер тов. Зверев не заботится о бытовых нуждах проживающих. В общежитии ни на

кухне, ни в комнатах нет света. Рабочие сидят день при огне и пять без света. Кипяток имеется только в то время, когда топится плита. Бак, где должна быть отварная вода, всегда пуст, и рабочие вынуждены пить сырую воду.

П. Вазилев.

ЗАКУЛЬТУРУ В ОБЩЕЖИТИЯХ

В Няндоме широко развернуто социалистическое соревнование общежитий. Общежитие паровозников № 20 «Б» долгие время считалось плохим. За последнее время оно стало неузнаваемым. В общежитии тепло и чисто. Хорошо поставлена политико-массовая работа. Агитаторы—т. Мальцева—комендант общежития, т. Притыкина—кочегар паровозного депо, тт. Демин и Сидоренко—помощники машинистов, т. Лошаков—мастер депо повседневно проводят беседы и громкие читки газет в комнатах, где они проживают.

Особенно хорошо проводит агитационную работу т. Лошаков. Он сам хорошо разбирается в газетном материале, просто и понятно объясняет слушателям. Агитаторы знакомят проживающих с материалами по Отечественной войне, со сводками Совинформбюро. Провели беседы о 20-летию со дня смерти В.И. Ленина, по докладу т. Щербакова. За один

январь в этом общежитии проведено свыше 60 бесед и громких чтков.

Приведен в порядок красный уголок. За это дело серьезно взялась комсомолка т. Маслова. Под ее руководством выходит стенная газета, появились витрины с газетным материалом и вырезками.

Вместе с политической работой улучшилось и бытовое обслуживание. Комендант общежития т. Мальцева завела десятки новых предметов хозяйственного обихода, провела электричество. И общежитие сейчас занимает на узле одно из передовых мест.

Общежитие склада топлива № 11 также всегда чисто и культурно. Обслуживающий персонал заботливо и внимательно относится к нуждам проживающих. Большое внимание общежитию уделяет секретарь парторганизации т. Латкин. Он сам проводит беседы с обслуживающим персоналом, во время заботится о выписке для общежития газет, закупил библиотеку о великой Отечественной войне. В общежитии имеется также передвижная библиотека художественной и политической литературы.

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

Ответственный редактор
Д. БЕЛЯЕВ.