

СЕВЕРНЫЙ ПУТЬ

ОРГАН УПРАВЛЕНИЯ
И ДОПРОФСОЖА
СЕВЕРНОЙ ЖЕЛ. ДОР.

№ 42 (1796)

ВОСКРЕСЕНЬЕ

9 апреля

1944 г.

Выходит по средам,
пятницам и воскресеньям
Цена 15 коп.

ОБРАЩЕНИЕ

коллектива Московско-Курской железной дороги Ко всем железнодорожникам Советского Союза

Наша родная Красная Армия под водительством великого Маршала Советского Союза, товарища Сталина продолжает развивать свое стремительное и победоносное наступление. Ближится радостный час полного освобождения нашей земли от немецко-фашистских захватчиков. Ближится час полного разгрома врага, посягнувшего на свободу и независимость нашей родины.

В победах Красной Армии отражена и героическая работа нашего тыла, в них народ видит и наш труд, труд железнодорожников. Железнодорожники работали, не покладая рук, стремились в суровых зимних условиях всемерно увеличивать помощь фронту, родной Красной Армии. Вступая в третью военную зиму, мы дали клятву вождю и Верховному Главнокомандующему товарищу Сталину, клятву в том, что с честью выполним все задания родины по перевозкам. Клятва товарищу Сталину явилась и является великой организующей силой в напряженном труде всей армии железнодорожников.

Вместе со всеми советскими железнодорожниками неутомимо боролся за выполнение обязательств, данных в письме товарищу Сталину, и мы, рабочие, инженерно-технические работники и служащие Московско-Курской железной дороги. В сердце каждого из нас особая радость; на нашей магистрали, в пути Красной Армии развели впрямь последнюю ставку гитлеровской орды на наступление летом прошлого года; на нашей магистрали, с битвы под Курском, с битвы за Орел, началось тогда же могучее, день ото дня нарастающее, победоносное наступление наших войск; с перрона Курского вокзала в Москву сейчас вновь идут поезда на Харьков, на Днепрпетровск, в Донецкий угольный и Криворожский рудный бассейны, идут поезда из столицы нашего отечества на Украину, освобожденную от немецкого ярма, на Украину, где на последних участках украинской земли—на подступах

к Одессе и Львову—добиваются разбойничьи полчища Гитлера, пытавшиеся поработить Украину.

Несмотря на трудности, связанные с восстановлением разрушенных немцами участков, мы неустанно боролась за то, чтобы в течение зимы четко выполнять задания по перевозкам. В феврале и в марте мы перевыполнили план погрузки, а задание по погрузке воинских грузов перевыполняем систематически всю зиму, из месяца в месяц.

В течение первого квартала мы исправно осуществляем государственные задания по приему и сдаче поездов. В последние месяцы перевыполняется задание по технической скорости, а участковая скорость выполняется на уровне нормы.

Возрождая хозяйство, разрушенное врагом, мы стремимся в то же время всемерно освободить государство от централизованного снабжения нашей дороги многими материалами, запасными частями и оборудованием, стремимся широко мобилизовать внутренние ресурсы, развить собственную производственную базу, чтобы дорога стала своеобразным производственным комбинатом.

Стремясь быстрее и в полном объеме восстановить хозяйство участков, освобожденных от немецкой оккупации, коллектив Орловского узла нашей дороги проявил замечательную патристическую инициативу. Железнодорожники всех профессий решили стать и строителями, взяв на себя обязательство полностью восстановить своими силами и из местных ресурсов за лето 1944 года орловские паровозное и вагонное депо и центральную часть вокзала станции Орел; каждый железнодорожник беретс я 1 мая отработать на стройке по 50 часов; первые массовые выходы на строительные-восстановительные работы уже состоялись в конце марта.

Мы не можем, однако, не иметь права успокоиться на достигнутом, а обязаны развить темпы дальнейшего подъема работы железных дорог, как этого требует решающий пе-

риод Отечественной войны.

Сейчас, накануне праздника 1 мая, который наш народ всегда встречал новым подъемом трудовой доблести в социалистическом соревновании, мы должны сделать новый шаг вперед, чтобы всячески усилить помощь героической Красной Армии быстрее свершить великое дело полного разгрома врага. И мы призываем всех железнодорожников Советского Союза широко развернуть предмайское соревнование за перевыполнение всех государственных заданий по перевозкам. В этом соревновании мы обязаны:

1) выполнить и перевыполнить план перевозок на апрель, в первую очередь для нужд фронта и по решающим грузам;

2) всемерно укреплять воинскую дисциплину, добиваться равномерной и бесперебойной работы всех звеньев железнодорожного конвейера и подтянуть отстающие участки;

3) повысить выполнение качественных показателей всей работы железных дорог;

4) всемерно ускорить оборот вагонов, резко сократить непроизводительные простои вагонов на технических станциях и под грузовыми операциями, поднять участковую скорость движения поездов;

5) обеспечить строжайшую дисциплину в выполнении графика движения поездов и точное соблюдение установленных размеров движения и передачи поездов по стыковым пунктам;

6) своевременно приступить и полностью в установленный срок высококачественно выполнять план ремонта пути и оздоровления подвижного состава в весенне-летний период;

7) в точно установленные сроки вести строительные-восстановительные работы, обеспечить успешное решение великой общенародной задачи возрождения хозяйства освобожденных от немецко-фашистских захватчиков районов;

(Окончание см. на 2 стр.)

От Советского Информбюро

ОПЕРАТИВНАЯ СВОДКА ЗА 8 АПРЕЛЯ

В течение 8 апреля западнее города СКАЛА наши войска продолжали вести бои по уничтожению окруженной группировки противника и заняли ряд населенных пунктов, среди которых крупные населенные пункты ЕЗЕЖАНЫ, ЛАНОВЦЕ, ГЛУБИЧЕК, БИЛЬЧЕ-ЗИЛОТЕ, ВИНЯТИНЦЫ, КАСПЕРОВЦЫ.

Войска 1-го УКРАИНСКОГО фронта, нанеся поражение противнику в предгорьях Карпат, вышли на нашу государственную границу с Чехословакией и Румынией на фронте протяжением до 200 километров и овладели районными центрами Станиславской области — ПЕЧЕНЕЖИНЫ, ЯБЛОНОВ, ЖАБЬЕ, районными центрами Черновицкой области городом ВАШКОВЦЫ, городом ВИЖНИЦА, ПУТИЛА, ГЛЫБОКА, а также с боями заняли более 300 других населенных пунктов, в том числе крупные населенные пункты КОСМАЧ, КЖИВОРУВНЯ, УСЬЦЕРЬКИ, СЕЛЕТИН, КРАСНОИЛЬСК, ПЕТРОВЦЫ, КУПКА, СТАРЫЙ ВОЛЧИНЕЦ, ДЕУШ и железнодорожные станции КОСЬМИН, АДЫМКАТА, КАРАПЧУ, ЧУДИН, КОСЧУЯ, ТИСАУЦЫ, БЕРХОМЕТ, ВИЖНИЦА. Преследуя отходящего противника, войска фронта овладели на Румынской территории городом СЕРЕТ и заняли свыше 30 других населенных пунктов и среди них крупные населенные пункты СТРАЖА, МИХЕЙЛЕНА, ДЕРСКА.

Войска 2-го УКРАИНСКОГО фронта форсировали реку ПРУТ севернее города ЯССЫ на участке протяжением 170 километров, прорвали оборону противника и, преследуя войска противника, вышли к реке СЕРЕТ на фронте протяжением 85 километров, овладели городами ДОРОХОЙ, БОТОШАНИ, а также с боями за-

няли более 150 других населенных пунктов, среди которых крупные населенные пункты САТУ-МАРЕ, ВАРФУ-КАМПУЛУЙ, БУЧЕЧА, ВЛЕДЕНИИ, КОРНИ, ЖОЛДЕШТИ, ТУДОРА, УРИЧЕНИ, СУЛИЦА, КИШКЕРЕНИ, КОРНЕЛЕ-КАПРИИ, ФОКУРИЛЕ и железнодорожные станции ШОЛДАНА, РАДИУ, РЕУШЕНИИ, ТОДИРЕНИИ, ТРУШЕШТИ, УНГУРЕНИИ, ВОРНИЧЕНИ, БРОСКЕУЦЫ, ВАКУЛЕШТИ, ЛЕОРАДА, БУЧЕЧА.

На ОДЕССКОМ направлении наши войска, продолжая наступление, с боями заняли более 30 населенных пунктов и среди них крупные населенные пункты ЗЕЛЬЦЫ, КАНДЕЛЬ, ГРАДЕНИЦА, ЭЛЬЗАС, БОЛЬШОЕ ФЕСТЕРОВО, ОСТРАДОВКА, ИЛЬИНКА, ГИЛЬДЕНДОРФ (13 километров севернее ОДЕССЫ), АЛЕКСАНДРОВКА. Севернее РАЗДЕЛЬНАЯ наши войска завершили ликвидацию окруженной группировки противника. В этом районе по уточненным данным в боях за 6 и 7 апреля нашими войсками захвачены следующие трофеи: танков—40, самоходных орудий «Фердинанд»—5, орудий разного калибра—188, пулеметов—284, лошадей—1.000 и много другого военного имущества. Взято в плен 3.200 немецких солдат и офицеров, причем имели место случаи организованной сдачи в плен целых немецких подразделений. Противник оставил на поле боя более 7.000 трупов солдат и офицеров.

На других участках фронта—бои местного значения. В течение 7 апреля наши войска на всех фронтах подбили и уничтожили 41 немецкий танк. В воздушных боях и огнем зенитной артиллерии сбито 92 самолета противника.

ПРИКАЗ Верховного Главнокомандующего Маршалу Советского Союза ЖУКОВУ

Войска 1-го Украинского фронта, нанеся поражение противнику в предгорьях Карпат, вышли на нашу государственную границу с Чехословакией и Румынией на фронте протяжением до 200 километров. Преследуя отходящего противника, войска фронта овладели городом СЕРЕТ и заняли свыше 30 других населенных пунктов на территории Румынии.

В боях за выход на нашу юго-западную государственную границу отличились войска генерал-лейтенанта танковых войск Катунца, генерал-майора Замерцева, генерал-майора Прохорова, генерал-майора Замировского, полковника Лемановича, танкисты генерал-лейтенанта танковых войск Гетмана, генерал-майора танковых войск Дремова, подполковника Бойко, артиллеристы полковника Вишневецкого, полковника Разумовского, летчики генерал-майора авиации Галунова и капитана полковника Соколова, майора Темкина, майора Яковлева.

В ознаменование одержанной победы соединения и части, наиболее отличившиеся в боях за разгром противника в предгорьях Карпат и за выход на нашу юго-западную государственную границу, представить к присвоению наименования «Прикарпатских» и к награждению орденами.

Сегодня, 8 апреля, в 20 часов, столица нашей Родины Москва имени Родины салютует доблестным войскам 1-го Украинского фронта, вышедшим на нашу юго-западную государственную границу,—двадцатью четырьмя артиллерийскими залпами из трехсот двадцати четырех орудий.

За отличные боевые действия объявляю благодарность всем руководимым Вами войскам, участвовавшим в боях за выход на нашу юго-западную государственную границу.

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

Смерть немецким захватчикам!

Верховный Главнокомандующий Маршал Советского Союза И. СТАЛИН.

8 апреля 1944 года.

ПРИКАЗ Верховного Главнокомандующего Маршалу Советского Союза КОНЕВУ

Войска 2-го Украинского фронта форсировали реку ПРУТ севернее города ЯССЫ на участке протяжением 170 километров, прорвали оборону противника, овладели городами ДОРОХОЙ, БОТОШАНИ и с боями заняли более 150 других населенных пунктов и, преследуя войска противника, вышли к реке СЕРЕТ, на фронте протяжением 85 километров.

В боях за прорыв обороны противника и за форсирование реки ПРУТ отличились войска генерал-лейтенанта Жмаченко, генерал-лейтенанта Трофименко, генерал-лейтенанта Коротеева, генерал-лейтенанта Горячева, генерал-майора Мартиросяна, генерал-майора Боброва, генерал-майора Михайлова, генерал-майора Меркулова, полковника Карлова, полковника Гизатулина, полковника Конева, полковника Вронского, полковника Уманского, полковника Колесникова, полковника Путейко, танкисты генерал-майора танковых войск Бараусова, полковника Стыжанина, полковника Андреева, артиллеристы генерал-майора артиллерии Лебедева, генерал-майора артиллерии Фаустова, полковника Ментюкова, летчики полковника Тараненко, подполковника Шундрикова и саперы полковника Петрова, полковника Понимаши, полковника Грезера, полковника Покровского, полковника Бударина.

В ознаменование одержанной победы соединения и части, наиболее отличившиеся в боях за прорыв обороны противника и за форсирование реки ПРУТ, представить к присвоению наименования «Прутских» и к награждению орденами.

Сегодня, 8 апреля, в 21 час столица нашей Родины Москва имени Родины салютует доблестным войскам 2-го Украинского фронта, прорвавшим оборону противника и форсировавшим реку ПРУТ,—двадцатью артиллерийскими залпами из двухсот двадцати четырех орудий.

За отличные боевые действия объявляю благодарность всем руководимым Вами войскам, участвовавшим в боях за прорыв обороны противника и за форсирование реки ПРУТ.

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

Смерть немецким захватчикам!

Верховный Главнокомандующий Маршал Советского Союза И. СТАЛИН.

8 апреля 1944 года.

С 10 апреля объявляется двухнедельник по наведению чистоты и порядка на вокзалах

Телеграммы секретарям обкомов, крайкомов, ЦК комсомола союзных республик, начальникам дорог, всем секретарям комсомольских организаций транспорта

Комсомольские организации Мичуринского и Саратовского узлов проявили ценную инициативу по наведению порядка на своих вокзалах (см. «Гудок» за 2 апреля 1944 г.).

В свободное от работы время комсомольцы и молодежь привели в образцовый порядок внутренние комнаты вокзалов, украсили их лозунгами, плакатами, очистили привокзальные площадки от льда и грязи. Для пассажиров организованы выступления кружков художественной самодеятельности, беседы по текущему моменту.

ЦК ВЛКСМ и НКПС одобряют инициативу мичуринских и саратовских комсомольцев и предлагают провести в период с 10 по 30 апреля двухнедельник по наведению чистоты и порядка на вокзалах.

Начальникам дорог и всем руководителям хозяйственных единиц транспорта оказать комсомольским организациям всяческую помощь в проведении двухнедельника. Материал о проведенной работе высылать в ЦК ВЛКСМ и НКПС к 5 мая.

Народный комиссар, генерал-директор путей сообщения
Л. КАГАНОВИЧ.

Секретарь Центрального Комитета ВЛКСМ
Н. МИХАЙЛОВ.

По-боевому выполним приказ Наркома № 184-Ц

ВОЗРОДИТЬ КОЛЬЦЕВУЮ ЕЗДУ ПАРОВОЗОВ

В приказе № 184/Ц «О работе Северной дороги» Нарком тов. Л. М. Каганович указал на плохую организацию движения поездов через Вологодский узел, отсутствие борьбы за ускоренный оборот паровозов.

Чтобы улучшить эксплуатационные показатели паровозов, начальник дороги предложил руководителям Вологодского отделения с 1 апреля возродить кольцевую работу паровозов. Однако паровозы и сегодня не работают по кольцу. За шесть дней апреля было 10 срывов кольцевых паровозов с графика.

2 апреля диспетчер Вожегодского участка Пестерев кольцевой паровоз машиниста Б. И. Болонина отправил из Вологды резервом и перед Вожегой поставил на «прикол», где продержал свыше двух часов, объяснив тем, что для приема паровоза не было пути.

1 апреля паровоз машиниста Евгеньева был задержан в Грязовце и Макарове, по удалению других поездов, на 40 минут. Паровоз прибыл в Данилов с опозданием, но и там его не сумели быстро развернуть, переждали под снабжением больше часа. Паровоз был выбит из графика на 2 часа.

В тот же день паровоз машиниста тов. Шишова ушел из Вологды строго по графику, но на ст. Макарово был задержан на 21 минуту по удалению. В Данилове переждан под снабжением 1 час 30 мин. и выбит из графика.

В срыве кольцевых паровозов повинны не только диспетчеры, но и машинисты, которым дано почетное право работать по кольцу.

В 14 часов 3 апреля паровоз машиниста Моторова встал на промывку. Когда ремонт уже подходил к концу, разгильдяй Моторов доплатил записал ремонт буксы и устранил течи 6 дымогарных труб. Паровоз был задержан на полсутки.

5 апреля, после первой поездки, паровоз Моторова снова зашел на

межпоездной ремонт из-за неисправности сальника и прокладки воздушного насоса цилиндра высокого давления. Паровоз выбит из графика на 9 часов.

Паровоз машиниста Евгеньева 6 апреля должен был отправиться с поездом на 7 часов 25 минут, а он прибыл в Вологду в 8 час. 13 мин. и стал на межпоездной ремонт по неисправности бегунковой рессоры.

Продвижение кольцевых паровозов зачастую срывают машинисты-бракоделы. 3 апреля старший машинист Олехов на перегоне Кадниковский—Ноябрьский допустил излом торшнегового дышла, занимал перегон свыше 2 часов, выбит из графика на час кольцевой паровоз машиниста тов. Шишова.

В этот же день на участке Вологда—Вожега машинист Осокин допустил остановку состава на перегоне, поезд выводил по частям, задержал 5 поездов, в том числе два графических паровоза.

Не лучше и на Даниловском участке. Здесь за 5 дней допущено 4 растяжки поездов. Машинист Рябов перегон занимал 2 часа 18 минут, Пелевин—2 часа 45 мин., Бутырин—2 часа, Нагибин—3 час. и др.

Много кольцевых паровозов выбивается из графика по набору топлива на Вологодском складе. За последние дни почти все кольцевые паровозы здесь снабжаются от 2 до 3 часов, при норме 1 час 07 минут.

Вместо того, чтобы принять меры к упорядочению снабжения паровозов, руководители беспомощно разводят руками.

— За 1 час 7 минут паровозы экипировать невозможно,—говорит старший паровозный диспетчер Иванов.—График составлен нереально.

Когда же руководители Вологодского паровозного отделения по настоящему займутся возрождением кольцевой езды и будут на деле выполнять приказ Наркома?

А. Петров.



Бригадир медно-литейного цеха депо Няндома тов. В. П. Красиков освоил литье разнообразных деталей.

ПРЕДМЯНОЕ СОРЕВНОВАНИЕ

По-стахановски

Коллектив работников Няндомского восстановительного поезда единодушно включился в предмьяное социалистическое соревнование, и работая на складе топлива станции Лепша, свои обязательства подкрепляет делом.

С каждым днем повышает темпы бригада Н. В. Козырина. Первого апреля она выполнила задание на 216 проц., 2 апреля—на 364 проц., 3 апреля—на 421 проц., а 4 апреля довела выработку до 489 процентов.

До 364 проц. довела дневную выработку бригада И. А. Логинова. На 324 процента выполняет задание бригада А. А. Иванова и другие.

Букин,

нач. склада топлива ст. Лепша.

Мешкорудный,

начальник восстановительного поезда

Успехи молодых рабочих

Молодые осмотрщики Череповецкого вагоноремонтного пункта т.т. Сизов, Базлов, тщательно и качественно осматривая поезда, не имеют задержек и брака в работе.

Не отстают в работе и девушки-комсомолки—Тамара Белозерова, выполняющая нормы на 190 проц., Наталья Брагина, Таисия Божжизевская и др.

М. Качалова, инженер.

ИГРА В СОЛДАТИКИ

Вредная затея руководителей депо Буй

В Уставе рабочих и служащих железнодорожного транспорта ясно сказано: «Воинская дисциплина на железнодорожном транспорте состоит в сознательном исполнении работниками 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). Второй пункт Устава подробно говорит, к чему обязывает воинская дисциплина каждого работника железнодорожного транспорта.

Вместо того, чтобы точно выполнять требования Устава, руководители депо Буй решили «отличиться», выработать свой собственный «подлинно воинский» порядок.

Суть изобретательности состоит вот в чем. Утром за 25—30 минут до начала смены всех рабочих выстраивают строем, в шеренгу, по четыре человека. Люди, толкая друг друга, нехотя становятся в строй. Бригадир считает людей и докладывает мастерам о явке, хотя о ней уже давно известно по табельной доске, но ничего не сделаешь; «рапорт приказано отдать».

В этот период жизнь в цехах замирает. За 20—25 минут до начала дневной смены выключаются рубильники, останавливаются станки. Рабочие ночной смены прекращают работу.

Приведем факт о том, как происходит эта «изобретательность» на деле. Утро 17 марта. В цех группами и в одиночку спешат люди. Того, кто задерживается у проходной окликают товарищи: «лойдём быстрее, а то опоздаем в строй».

Повесив марку, люди толпятся у табельной доски и ждут команды. Раздается команда: «становись». Ребята выстраиваются. Мастер дежа Булинин принимает рапорты от бригадиров. Затем подходит к строю, здоровается. Несколько человек нехотя отвечают на приветствие.

После этого дается команда агитатору т. Комякову и начинается политинформация перед строем. Она длится 20—25 минут. В это время стоят станки.

Характерно отметить, что руководители депо очень строго следят за тишиной во время постановки рабочих в строй. 17 марта, когда Булинин выстроил рабочих, три толкаря не закончили работу и продолжали свое дело. Им был дан приказ: «остановить станки». Одна девушка-строгальщица продолжала работать, но ее резким окриком остановил мастер Булинин: «Прекратите работу, вы мешаете».

Такова «изобретательность» руководителей Буйского депо, именуемая «воинским порядком».

Занимаясь строевой подготовкой, руководители депо Буй как следует не организуют пропаганды Устава о дисциплине рабочих и служащих железнодорожного транспорта. Похищена требовательность в исполнении этого Устава командными и рядовыми работниками.

Свести всю суть воинской дисциплины на транспорте к солдафонщине, к игре в солдатики—значит нанести делу дисциплины значительный урон.

Устав о дисциплине на транспорте требует от железнодорожников точного исполнения возложенных по службе обязанностей, неуклонного соблюдения требований законов, распоряжений и правил, хорошего знания своего дела и постоянного в нем совершенствования, сбережения государственной собственности, строгого хранения государственной тайны. В этом сущность воинской дисциплины на транспорте, а не в постановке людей в строй и в чистке политинформаций перед строем.

А. Быков.

Обращение коллектива Московско-Курской железной дороги

(Окончание).

8) мобилизовать творческую инициативу железнодорожников по выявлению и использованию местных материальных ресурсов.

Мы, железнодорожники Московско-Курской, берем на себя обязательства:

1. Досрочно выполнить апрельский план перевозок; план погрузки перевыполнить на 5 процентов, обеспечив плановую погрузку по всем родам грузов, причем по важнейшим грузам досрочно: цветных металлов и руды—к 25 апреля, черных металлов—к 27 апреля и огнеупоров—к 29 апреля.

2. Ускорить оборот вагона на 6 часов от задания и повысить участковую скорость на 10 процентов, добиваясь стопроцентного отправления поездов по расписанию и их проследования по графику.

3. Обеспечить выполнение всех плановых заданий при рабочем парке на 1000 вагонов менее установленной нормы и перевыполнить регулировочное задание НКПС по передаче порожняка из-под собственной выгрузки.

4. Перевыполнить задание по технической скорости на 7 процентов и добиться, чтобы все паровозники выдерживали время поперечного хода, ни на минуту не задерживая перегон более положенного графика времени.

5. План полемочного и среднего ремонта паровозов перевыполнить не менее чем на 3 процента, а количество машин, одновременно находящихся в ремонте, держать на 1 процент ниже нормы.

6. Перевыполнить во 2 квартале задание по капитальному и среднему ремонту товарных вагонов.

7. Перевыполнить программу по выпуску литья собственного производства в паровозном хозяйстве на 5 процентов и увеличить выпуск вагонных деталей, отремонтированных и вновь изготовленных, по сравнению с 1-м кварталом, на 10 процентов.

8. Обеспечить экономию топлива в размере 5 процентов от нормы расхода.

9. В течение апреля широко развернуть производство местных строительных материалов и полностью обеспечить кирпичом, известью и цементом первоочередные объекты. Выполнить в апреле задание по производительности труда на восстановительных работах на 110 процентов против 104 процентов в марте.

10. Создать к 1 мая запас материалов для летнего ремонта пути; изготовить шпал—30.000, отремонтировать рельсов—5 километров, отремонтировать подкладок—35 тонн,

отремонтировать и изготовить костылей—5 тонн, болтов—6 тонн, накладок—10 тонн, изготовить противоугонов из старых рельсов—40 тысяч штук. Полностью заготовить весь необходимый путьевой инструмент и отремонтировать весь парк механизмов—больших и малых.

11. Восстановить в течение апреля 1.000 кв. метров жилой площади.

Мы обязуемся приложить все силы, чтобы была техническая мощь Московско-Курской магистрали была в кратчайший срок восстановлена.

Мы призываем всех железнодорожников: пусть каждый скажет, какими новыми достижениями он встретит праздник 1 мая, какие новые производственные подарки он сделает матери-родине и великому Сталину. Пусть развернется новая и мощная волна массового социалистического соревнования железнодорожников на увеличение помощи фронту в нынешние знаменательные

По поручению коллектива Московско-Курской дороги;

КУТАФИН—начальник Московско-Курской дороги, генерал-директор движения 2-го ранга, Герой Социалистического Труда, КЛИМАНОВА—председатель дорпрофсожа, БАБАЙЦЕВ—заместитель начальника дороги, генерал-директор тяги 3-го ранга, ЦЫМБАЛ—заместитель начальника дороги, КОРОЛЕВ—начальник вагонной службы, ЧЕРНЯЕВ—начальник грузовой службы, ВЕРТЛИБ—секретарь партбюро управления дороги, ШУСТЕР—и. о. начальника паровозной службы, СТЕПАНОВ—заместитель начальника дороги, БЕЗРУЧКО—заместитель начальника службы пути, ГРОМКОВ—заместитель начальника службы связи, БОРИСОВ—начальник распорядительного отдела управления дороги, ГОТСКИЙ—диспетчер паровозной службы, ВАСИЛЬЕВ—старший помощник начальника распорядительного отдела, ВОРОНОВ—начальник строительного-восстановительного управления, МСКРЕЦОВ—начальник отдела воинских перевозок, ШУБИН—начальник станции Курск, Герой Социалистического Труда, ТЕНЯКОВ—машинист депо Орел, ШЕХОВ—машинист депо Тула, СУХОТСКИЙ—машинист депо Курск, ОРЕХОВ—машинист депо Люблино, ЗАХАРОВ—начальник Орловского паровозного отделения, АЛИФАНОВ—дежурный Курского отделения движения, ГОТЕЛЬНИКОВ—диспетчер Московского отделения, ВАВИЛОВ—главный кондуктор, МОИСЕЕВ—начальник Орловского отделения движения, АФАНАСЬЕВ—поездной вагонный мастер 2-го вагонного участка, КОРОТКОВ—автоматчик Люблинского вагонного участка, БЕЛОЗЕРЦЕВ—путеобходчик 13-й дистанции пути, ЗЛОБИН—бригадир пути 1-й дистанции, МОКРОУСОВ—электромеханик 1-й дистанции связи, БУТЫРСКИЙ—электромеханик 6-й дистанции связи, КУЛЕШОВ—начальник 12-й дистанции пути, НОВИКОВ—старший диспетчер 7-го отделения движения, ДВОРЯНИНОВ—начальник станции Орехово, ГАЛАНИЧЕВ—начальник ОРСа 5-го отделения движения.

АДРЕС РЕДАКЦИИ: Вологда, Набережная Свободы, 62. Тел. (ком. вокз.) отв. редактора—3-37 отв. секретаря и инструкторов 2-65 (2 зв.), нач. издательства—3-37, типографии—2-65, городской—2-67.

И. о. ответств. редактора
А. КАЛИНИЧЕВ.