

СЕВЕРНЫЙ ПУТЬ

ОРГАН УПРАВЛЕНИЯ
И ПОЛИТОТДЕЛА
СЕВЕРНОЙ ЖЕЛ. ДОР.

№ 112(1562)

ПЯТНИЦА

25 сентября
1942 г.

Выходит по
средам, пятницам и
воскресеньям
Цена 8 коп.

НАКАНУНЕ ВТОРОЙ ВОЕННОЙ ЗИМЫ НА ТРАНСПОРТЕ

А. ХРУЛЕВ
НАРОДНЫЙ КОМИССАР ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

Зимой железнодорожный транспорт всегда сталкивается с серьезными трудностями. Однако при хорошей подготовке к зиме и образцовой организации дела трудности эти вполне преодолимы. Для транспорта и всего народного хозяйства, для жизни всей страны подготовка к зиме никогда не имела такого огромного хозяйственно-политического значения, какое она имеет теперь, в дни отечественной войны.

Над нашей родиной нависла грозная опасность. Немецкофашистские разбойники, собрав значительные силы, добились временного успеха на Юге, захватили Донбасс и важные коммуникации страны. Военная обстановка предъявляет железнодорожникам повышенные требования.

Дело чести железнодорожников — помочь Красной Армии измотать в боях ненавистного врага, отбросить и разгромить его. Приказ родины — шаг назад! — обязывает железнодорожников бесперебойно доставлять фронту войска и боеприпасы, несмотря ни на какие трудности. Чтобы разрешить эту задачу, надо повысить качество всей работы транспорта.

Подготовка к зиме, четкая работа в зимних условиях — это серьезный экзамен для руководителей железных дорог, для всех железнодорожников. Большевикская организация, строжайшая дисциплина, творческая инициатива и настойчивость могут преодолеть любые трудности.

Успешная работа железных дорог зимой в значительной степени определяется тем, как они работают накануне зимы, зависят от того, как они подготовятся к зиме.

Если паровозный и вагонный парки, путевое хозяйство, связь и все другие виды железнодорожного хозяйства не будут приведены сейчас в состояние полной боеготовности, если дороги не обеспечат себя топливом, — зима может принести много неприятностей.

Если до наступления зимы кадры железнодорожников не будут усовершенствованы и обучены работе в зимних условиях, — на транспорте могут возникнуть серьезные осложнения.

Передовые коллективы Калининской, Амурской и других дорог, завоевавшие первенство во Всесоюзном социалистическом соревновании железнодорожников, работают по практике, хорошо выполняют государственные задания и тщательно готовятся к зиме. Однако не везде так обстоит дело. На транспорте есть еще такие командиры, которые недооценивают огромного значения подготовки к зиме и не извлекли уроков из практики работы в прошлую зиму.

Между тем в прошлом году перерыв в работе железных дорог происходили в значительной мере именно потому, что командиры пренебрегали общеизвестными правилами подготовки к зиме, нарушали государственную дисциплину. Этим можно объяснить и существенные недочеты в снабжении паровозов топливом, порчи паровозов, завышенный их оборот, остановки поездов на перегонах.

Командиры и политработники транспорта должны проникнуться огромной ответственностью, которую они несут за успешное проведение второй военной зимы, за создание зимних запасов сырья и топлива для нашей промышленности.

Тот, кто своей бездеятельностью будет парализовать работу транспорта, кто не будет по-настоящему готовиться к зиме, с того строго спросится. Не такое время, чтобы потворствовать разгильдяям и безответственным людям.

Вместе с Красной Армией железнодорожный транспорт сейчас обеспечивает грядущую победу над

немецкофашистскими ордами. Каждый железнодорожник, будь он на прифронтовой дороге или в тылу, занимает важнейший участок обороны родины, он — как на войне.

Не везде, однако, командиры транспорта понимают всю полноту ответственности за то дело, которое поручила им родина. На ряде дорог ошибки прошлого года повторяются. НКПС издал ряд приказов о подготовке железнодорожного транспорта к зиме. Проверка пока зала, что выполнение мероприятий, намеченных этими приказами, на многих дорогах происходит недоустойчиво медленно.

В прошлую зиму дорога имени Куйбышева своей плохой работой нарушала движение поездов на важнейшем направлении, связывающем Южный Урал и Среднюю Азию с центром страны. Прошлогодние ошибки на Куйбышевской дороге могут повториться, так как подготовка к зиме разворачивается не удовлетворительно.

Другая дорога — Казанская — прошлой зимой работала тоже неважно. Однако и сейчас ее руководители не принимают решительных мер для подготовки дороги к зиме.

Плохо готовятся к зиме на Южно-Уральской дороге. Начальник этой дороги тов. Малыевский дает много заверений, но не подкрепляет их практическими делами.

Такое отношение к делу негер-

пно.

Командиры обязаны действовать решительно, предусмотреть все заранее, помня, что малейший промах, малейший недочет, допущенные сейчас, остро скажутся зимой.

Сеть железных дорог у нас значительно сократилась, поэтому требуется максимальная оперативность и инициатива в использовании пропускной способности дорог и каждого участка. Не дожидаясь зимы, надо сейчас освободить узлы и станции от излишних вагонов, особенно на дорогах Урала и Сибири, точно выполнять задания по выгрузке и передаче вагонов. Ценная инициатива знатного диспетчера дороги имени Куйбышева тов. Козлова, направленная на максимальное использование пропускной способности участка, должна внедряться на всех дорогах, как одно из важнейших мероприятий, обеспечивающих четкое и бесперебойное движение поездов.

Подготовка к зиме требует значительных средств и прежде всего запасных частей для паровозов и вагонов, материалов для ремонта и отопления помещений. Промышленность, работающая на оборону, не может полностью удовлетворить потребности железных дорог. Запасные части надо изготовлять на месте, используя для этого богатейшие ресурсы, имеющиеся на транспорте, используя творческую инициативу железнодорожников. На площадках паровозных и вагонных депо, на дистанциях пути — на путях и под откосами — лежит немало брошенных старых частей и деталей. Надо собрать их и восставить.

На дорогах развернулось движение за мобилизацию внутренних ресурсов. Особенно ценен почин вагонников Люблинского участка Дзержинской дороги, которые собирают на месте старые, изношенные части и детали, восстанавливают и обновляют их, создавая таким образом зимний фонд запасных частей. Этот почин должен найти широкое распространение на всех дорогах.

Транспорт является крупнейшим потребителем топлива. Уроки прошлой зимы показывают, что затруднения в работе ряда магистралей происходили потому, что на дорогах не были созданы достаточные

запасы топлива. Нельзя не учитывать того факта, что в связи с временной потерей Донбасса базы снабжения углем сильно отделились от центральных и северо-западных дорог. Создание запасов топлива на зиму стоит перед нами как перво-степенная государственная задача. Большую роль в этом должны сыграть дороги, выполняющие задания по погрузке угля для железных дорог.

Потребляя большое количество топлива, железные дороги должны экономно расходовать его, бороться с пережогами. Только один процент экономии топлива на транспорте составляет в месяц сотни вагонов высококалорийного угля. Хорошую инициативу проявили паровозники депо Свердловск-Пассажирская, которые создали зимние запасы топлива за счет экономии. Пример свердловцев последовали паровозники многих депо. Надо добиться, чтобы топливо на транспорте экономил повсеместно.

Наша страна обладает огромными ресурсами древесного топлива. В целях экономии угля многие дороги перешли на отопление паровозов дровами. Поставка дров железным дорогам в текущем году доставляет многим миллионам кубометров, Самозаготовка дров дорогами, организация четкой работы дровяных складов приобретает огромное значение.

Следует отметить, что на многих дорогах еще сильны индивидуальские настроения, и некоторые руководители ожидают получения топлива в порядке централизованного снабжения. Этими настроениями заражены не только линейные работники, но и работники топливно-энергетического управления НКПС, которое непосредственно ведает вопросами обеспечения железных дорог топливом.

Необходимо всюду развернуть работу по мобилизации внутренних топливных ресурсов. На транспорте имеется уже немало ценных запасов в этом направлении. Однако они не получили широкого распространения. На ряде участков Ленинградской дороги имеется торф, разрабатывается же он в незначительном количестве. Казанская дорога, перерезающая огромные лесные массивы, расходует дров в пять раз меньше, чем предусмотрено планом, а привозного угля сжигает в полтора раза больше нормы.

Важнейшей частью подготовки транспорта к зиме является оздоровление паровозного парка, особенно ремонт котлов и бандажей. Котел — сердце паровоза. Чистый, исправный котел дает высокое паробразование, увеличивает техническую скорость пробега паровоза и экономит топливо.

Немало затруднений в работе паровозного парка происходило оттого, что не были отпущены паровозы, не были отремонтированы поворотные устройства, пескосушилки, угольные эстакады, углеподъемные краны, водокачки, электростанции. Все это отрицательно влияло на работу паровозного парка, порождая много численные случаи заходов паровозов на межпоездной ремонт, тормозило выдачу локомотивов под поезд. Отопление локомотива — дело очень важное. Заслуживает самого широкого распространения инициатива машинистов-луницевцев, которые отапливают паровозы за счет внутренних ресурсов, собственными силами.

Особые требования предъявляет зима к путейцам. Чрезвычайно важно до зимних заморозков полностью выполнить программу ремонта пути. Этого, видимо, не понимает начальник Оренбургской дороги тов. Егоров, который мало интересуется путевым хозяйством.

Железнодорожный транспорт имеет все возможности образцово провести вторую военную зиму. Надо эти возможности реализовать. Железнодорожники обязаны своей четкой, слаженной работой помочь нашей родной Красной Армии разгромить ненавистного врага.

А. ХРУЛЕВ.

ПРЕДОКТАБРЬСКОЕ СОРЕВНОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ

Активно готовятся к зиме

Активно включились в предоктябрьское социалистическое соревнование работники ст. Бушуйка Вологодского отделения. На этой станции то, что было намечено планом подготовки к зиме, выполнено. Служебное помещение отремонтировано. Стрелочное хозяйство приведено в полную готовность работать в зимних условиях.

Сейчас работники станции взяли на себя дополнительные обязательства. Старший стрелочник т. Цветков обязался заготовить 100 штук метел. Стрелочник т. Лавров — 70. Их примерю последовал стрелочник тов. Муравьев. Эти стахановцы, не считаясь со временем, самоотверженно трудятся на своих боевых постах.

Все работы по подготовке к зиме проводятся своими силами и средствами. Коллектив станции заготовил 60 кубометров дров. Заготавливали топливо работники станции вместе с членами своих семей. Например, старший стрелочник Ф. П. Цветков неоднократно выходил в лес на заготовку дров вместе со своей женой и дочерью.

Станция хорошо обеспечена кадрами. Имеется в резерве один старший стрелочник К. Кашупин ранее работал старшим стрелочником. Теперь он успешно справляется с обязанностями дежурного по станции.

Узким местом на станции является водоснабжение. Еще весной вышла из строя водоразборная колонка вологодского конца. Для ремонта увозили ее в Вологду. Недели три тому назад, колонку привезли обратно, но до сих пор она не установлена. Знает об этом начальник Вологодского отделения паровозного хозяйства тов. Чернышечко, но мер не принимает, не помогает водоснабженцам быть в первых рядах предоктябрьского соревнования.

Передовой машинист

Машинист т. Александров в этом году сэкономил 32 тонны топлива. В депо Бабаево это рекордная экономия. Ремонт паровоза бригада т. Александрова все время производит кооперированным способом.

На последнем под'емочном ремонте паровозники своими силами и изысканными на месте материалами полностью подготовили локомотив к работе в зимнее время.

На 200 процентов

Зимой тов. Никифорова поступила на работу в Бабаевский пункт осмотра вагонов чернорабочей. Она взяла на себя обязательство, за три месяца изучить слесарное дело и получить звание слесаря 3 разряда. Обязательство тов. Никифорова выполнила.

Теперь она работает смазчиком. Включившись в предоктябрьское социалистическое соревнование, она отремонтировала выданную ей спецодежду, а производственные нормы выполняет свыше чем на 200 проц.

Чтобы подготовиться по-настоящему к снегоборьбе, надо заблаговременно заготовить щиты, колья, отремонтировать и опробовать снегоочистители, тщательно разработать по каждой дистанции план привлечения колхозников на снегоборьбу. В этом деле транспорту могут и должны оказать большую помощь территориальные, партийные и советские организации.

Немаловажное значение имеет для работы транспорта зимой своевременная подготовка буксо-смазочного и автотормозного хозяйства. Задержки поездов из-за плохого состояния автотормозных тормозов и букс зимой учащаются, что тормозит движение на целых участках.

Железная дисциплина во всех коллективах, на всех предприятиях является основой успешной работы железных дорог в зимних условиях. Указания товарища Сталина о значении дисциплины и слаженности на транспорте, которые он дал на приеме железнодорожников в Кремле в 1935 году, приобретают сейчас исключительное значение. Транспорт — централизованное хозяйство. На транспорте важна работа каждого отдельного человека, каждого винтика. Трудности зимы не будут страшны железнодорожникам, если они противопоставят этим трудностям слаженность, стойкость, самоотверженность в своей работе.

Мы не можем скрывать того факта, что на транспорте имеется еще немало количество недисциплинированных работников, приносящих вред делу. Не все командиры и политработники по-настоящему борются с дезорганизаторами, лодырями, прогульщиками, не все стараются навести революционный порядок на участках, которыми они руководят.

На транспорте по существу должна быть воинская дисциплина, которая обеспечивала бы четкость в работе. Командиры и политические работники дорог должны понять это.

Зимой на железных дорогах будет работать большое количество молодых железнодорожников, особенно женщин. Надо заранее обучить эти кадры работе в зимних условиях, помочь им в изучении должностных инструкций, Правил технической эксплуатации, законов о трудовой дисциплине. Необходимо всемерно поддерживать инициативу старых кадровых железнодорожников, которые обучают молодых рабочих, передают им свой производственный опыт. Новые кадры надо закалять на практической работе, в ходе борьбы с трудностями зимы.

Железнодорожники пользуются неослабным вниманием и помощью партии, правительства, лично товарища Сталина. Правительство приняло ряд решений о материальном обеспечении железнодорожного транспорта и об улучшении материально-бытовых нужд железнодорожников. Основным профсоюзом работников железнодорожного транспорта повышена заработная плата. Железнодорожники, связанные с движением поездов, обеспечиваются преимущественным снабжением.

Долг железнодорожников — ответить на эту заботу партии и правительства самоотверженной работой.

Железнодорожный транспорт имеет все возможности образцово провести вторую военную зиму. Надо эти возможности реализовать. Железнодорожники обязаны своей четкой, слаженной работой помочь нашей родной Красной Армии разгромить ненавистного врага.

(«Правда» 23 сентября).

От Советского Информбюро

ВЕЧЕРНЕЕ СООБЩЕНИЕ 23 СЕНТЯБРЯ

В течение 23 сентября наши войска вели ожесточенные бои с противником в районе Сталинграда и в районе Моздока.

На других фронтах существенных изменений не произошло.

За 22 сентября частями нашей авиации на различных участках фронта уничтожено или повреждено 5 немецких танков, 25 автомашин с войсками и грузами, 30 повозок с боеприпасами, подавлен огонь 8 батарей полевой и зенитной артиллерии, взорван склад боеприпасов, рассеяно и частично уничтожено до 2 рот пехоты противника.

В районе Сталинграда продолжались ожесточенные уличные бои. Противник крупными силами пехоты и танков при поддержке авиации непрерывно атаковывал позиции советских войск. Энского гвардейского соединения отбито 12 атак противника и уничтожено 42 немецких танка. Гитлеровцы понесли большие потери в живой силе. На другом участке боевыми действиями нашей пехоты и огнем артиллерии за три дня истреблено до 2.000 немецких солдат и офицеров, подбито и сожжено 44 танка, уничтожено 18 орудий, 30 автомашин, 6 минометных батарей и 39 пулеметных точек.

Корабли волжской военной флотилии за последние дни нанесли немецко-фашистским войскам под Сталинградом ряд ударов. Артиллерийским огнем наших кораблей истреблено по меньшей мере 2 батальона немецких и румынских солдат, подавлен огонь 8 артиллерийских и 3 минометных батарей противника.

Северо-западнее Сталинграда наши войска продолжали вести активные боевые действия и несколько продвинулись вперед. В ходе боя наши части истребили более 2.000 вражеских солдат и офицеров, уничтожили 10 немецких танков, 4 артиллерийских и 7 минометных батарей, 2 батареи противотанковых орудий и 66 пулеметов. Кроме того, нашими бойцами захвачено у противника 11 орудий, 13 пулеметов, 4 миномета и радиостанция. На другом участке танкисты энской части подбили 13 немецких танков, уничтожили 16 автомашин и истребили до 300 гитлеровцев. Рота командира тов. Тарлецкого в бою против численно превосходящих сил противника захватила несколько немецких ДЗОТов и истребила 90 гитлеровцев.

В районе Моздока части энского соединения вели бои с перешедшим в наступление танками и пехотой противника. Встретив упорное сопротивление советских бойцов,

немцы были вынуждены отойти, потеряв 5 танков, 24 автомашины и до 200 солдат и офицеров.

В районе Ворожежа до 4 полков немецкой пехоты при поддержке 75 танков перешли в наступление. Противник был встречен огнем наших пехотных частей, артиллерии, минометов и ударами советской авиации. После четырехчасового сражения атака немецко-фашистских войск была отбита. На поле боя остались сотни убитых гитлеровцев. Через некоторое время немцы еще 2 раза безуспешно пытались атаковать наши позиции. Все атаки противника отбиты. В этих боях подбито и сожжено 14 танков и уничтожено свыше полутысячи солдат и офицеров противника. Огнем зенитной артиллерии сбито 4 немецких самолета.

Немецкому ефрейтору Гонтену Глетцер пишет некий Генрих Якобштейнер: «Здесь мало радости и много горя. Повсюду чувствуется война. Видны следы разрушений. Английские летчики все чаще посещают нас. Бомбоубежище стало нашей главной квартирой. Вчера среди белого дня «Томми» сбросили бомбы на Дюисбург. Сюда прибыли целые эшелоны с русскими женщинами. Они работают в промышленности. У них заморозленные лица. Некоторые так истощены, что не в состоянии передвигать ноги и умирают с голода. У нас ползут превозможные слухи. Каждый день может случиться что-то неожиданное и непоправимое. От одного этого можно прийти в отчаяние».

В селе Рождественка, Запорожской области, немецкий офицер нашел у престарелой колхозницы Елены Палинок несколько советских газет на украинском языке. По его приказу гитлеровцы убили над колхозницей кровавую расправу. Бандиты вырезали у Палинок руки, выжгли на спине пятиконечную звезду и после зверских издевательств повесили ее.

Гитлеровский подручный в Норвегии Квислинг получил из Берлина приказ мобилизовать и отправить на советско-германский фронт всех норвежских фашистов в возрасте от 18 до 45 лет. Это распоряжение вызвало смутнение в рядах квислинговцев. Многие из них заявили о своем выходе из партии. В Осло большинство штурмовиков уклонились от регистрации, а многие скрылись. В области Хедмарк распалось 8 штурмовых отрядов. 60 штурмовиков были задержаны на шведской границе при попытке к бегству. Теперь Квислинг создал отряды для розыска и поимки своих штурмовиков.

Активность путейцев

Коллектив работников 16-й дистанции пути с членами своих семей, вступая в предоктябрьское соревнование, практическими делами показывает свою любовь к родине и поряче желание оказывать все большую и большую помощь фронту. С честью дружинники дистанции пути выполняют социалистические обязательства, принятые в предоктябрьском соревновании.

Рабочие 4-го околотка (дорожный мастер т. Першин) заготовили во внеурочное время 600 штук кольев для снеговых щитов. Путевая бригада ст. Прязовец приступила к ремонту 5-го станционного пути.

Домохозяйки ст. Скадино, присутствовавшие на общем собрании работников дистанции, приняли обязательство: спать сто штук теплой спецодежды, уложить на складе топлива по 20 кубометров дров, считать себя мобилизованными на весь период снегоборьбы, снять

урожай с огорода, засеянного в фонд Красной Армии. Домохозяйки немедленно стали осуществлять свои обязательства, приступив к пошивке спецодежды.

Работники мастерских дистанции ст. Скадино, единодушно поддержали предложение своего руководителя Федора Ивановича Честных отремонтировать во внеурочное время все наличные рельсовых накладок и подкладок в количестве 9 тонн. Служащие конторы дистанции пути выразили желание быть мобилизованными на весь зимний период по борьбе со снегом.

Коллектив третьего околотка решил дать дополнительно во внеурочное время по 20 часов работы в бригаде по ремонту пути. Эти предоктябрьские обязательства рабочие и служащие 16 дистанции пути с честью выполняют.

Парфенов, зам. начальника по политчасти.

Об уроках одного поражения

Почему Бабаевское отделение паровозного хозяйства потеряло переходящее красное знамя НКПС

Дежурному по Череповецкому депо тов. Протасову диспетчер Гаврильченко говорил: «Машинист Симоненко в оба конца ехал безобразно плохо. Занесите его на черную доску, чтобы к приходу в депо все знали об этом»...

— У нас нет черной доски, только красная, — ответил Протасов.

«Черная доска» с давних пор отсутствует на всем Бабаевском паровозном отделении.

В июне бабаевцы почти все производственные измерители перевыполнили, завоевав переходящее красное знамя Наркомата путей сообщения.

— Нет черной доски, есть только красная! — так заявили победители, приняв знамя трудовой славы.

В начале июля еще трудно было установить, то ли это гордость, то ли порочное хвастовство. В конце месяца, к сожалению, цифры и факты подтвердили последнее. Если техническая скорость на отделении еще перевыполнялась и передовые машинисты, увеличивая среднесуточный пробег, давали возрастающую экономию топлива, то в депо в цехах и на складах топлива измерители ухудшались.

В июне в депо Бабаево паровозы стояли на промывке по 15,7 часа, в июле стали задерживаться на час больше. В подвечном цехе простой паровозов возрос с 168,3 часа до 176 часов. На Череповецком складе топлива простой паровозов под набором дров превысил установленные нормы, а производительность труда на складе Бабаево выразилась в 68 проц. Самоуверенное хвастовство в короткий срок здесь переросло в спокойствие, беспечность.

Успехи, завоеванные в июне, настолько вскружили головы отдельным руководителям, что они, видя недопустимо плохую работу некоторых звеньев отделения, не приняли мер к выправлению положения. В результате отделение в целом стало работать плохо.

В июле 93,7 проц. паровозов работали строго по графику. В августе из графика вышло 21,7 проц. всех работающих локомотивов. Среднесуточный пробег паровоза при норме в 248 километров в августе выполнен: по депо Бабаево—238,7 километра, по Тихвинскому депо—229,1 километра и 203 километра — по Череповецкому депо. Склады топлива вместо бесперебойного своевременного обеспечения локомотивов топливом стали тормозом в их работе.

В отдельные дни августа неразворотливые снабженцы срывали с расписания по 9 графиковых поездов. Знамя Наркомата бабаевцы потеряли. Но некоторые руководители в Бабаево все еще продолжают хвастать.

— Хорошо с отоплением у нас, здорово мы тут провернули, — говорит о подготовке к зиме секретарь партбюро депо Бабаево тов. Федоровский.

На митинге посвященном на праздники железнодорожников Северный, в депо приняты обращение ко всем работникам отделения. В обращении записано: «Развернем подготовку к зиме на полный ход, не медля ни одного дня, ни одного часа... Используем народную сметку, инициативу, развернем соревнование, всюду внедрим думинские методы. Удастся ли нам!».

Сами же руководители (в том числе и т. Федоровский) только в конце августа готовили план подготовки депо к зиме. Здание депо подготовлено только на 40 проц. Цеха горячей промывки и котельный, электрохозяйство, паровозный парк тоже только маловыпукло готовы к зимней работе.

В заготовительном цехе, где мастером коммунист партгруппы т. Погодин, во исполнение этого зам. поддального плана подготовки к зиме нужно создать неснижаемый запас наиболее ходовых деталей паровозов к 1 сентября. На 20 сентября запас создан только на 60 проц. К 1 же сентября следовало отремонтировать слесарные тиски. Ничего не сделано.

Депо в цехах отремонтирована не полностью. Территория вокруг депо еще с весны захлещена бревнами, кирпичом, грязью ржавым железом. Ее и не думают чистить.

Крайне медленно готовятся к зиме, плохо справляются в депо и с основной работой. В августе простой паровозов был на 30 часов больше июльского, в 2 раза больше, чем предусмотрено нормой. На 2,6 часа против июльского повысилась простой паровозов и в промывочном ремонте.

В цехах работают те же люди, только труд их организован плохо. Планы работы до массы не доводятся и не выполняются. Социалистическое соревнование заброшено. Почти прекращен и кооперированный метод ремонта локомотивов. Если в июне из 51 ремонтируемого в депо паровоза 25 ремонт производили кооперированным методом, то в июле сообщд с паровозными бригадами отремонтировали 22 паровоза из 43 ремонтируемых, в августе из 30 отремонтировали кооперированным способом только 2 паровоза.

Не изжит и брак в депо. Недавно при ремонте паровоза № 5392 после обточки были обнаружены колесные пары с разницей в диаметре на 3—4,5 миллиметра. Ввиду бесконтрольности мастера т. Поголева, обязанного каждую колесную пару принимать от своих подчиненных, строго проверять размеры, все колесные пары обтачивали вторично и задержали выпуск паровоза на лишние сутки.

Во время ремонта паровоза № 5050 для устранения износа требовалась расточка золотниковых рубашек левой стороны. Станок для расточки был установлен неправильно. Проточили вбок, а дальнейшая расточка оказалась невозможной. Рубашки бросили. При изготовлении поршневых и золотниковых колец случаи брака особенно часты. Выяснением причин брака и привлечением к строгой ответственности бригадолов мастера не занимаются. Безобразно утигая труд и совершенно не контролируя его, мастер Тесков, естественно, не мог даже назвать причину простоя ни одного паровоза из 12 перечисленных.

— Здорово мы провернули, — несмотря ни на что, хвастает Федоровский.

Склады топлива Бабаевского отделения плохо работают и медленно готовятся к зиме. О беспорядках на Бабаевском складе мы уже писали. Положение до сих пор незавидное.

На Череповецком складе топлива (начальник т. Иванов) в августе каждый снабженный паровоз перестоял 2 лишние минуты. Систематически перепропалывал вагоны под выгрузкой. К 15 октября должен был создан запас топлива на зиму. К 20 сентября запас дров сделан на 35 проц., а угля — на 28. Среднесуточный расход топлива 600 кубометров. 17 сентября за сутки разделали только 325 кубометров дров. Пришлось подкачать на паровозы уголь из запаса.

На складе должны работать два топливно-подвечных крана. Кран № 244 в начале августа отправлен для ремонта в Бабаево и до сих пор не возвращен. Другой кран, № 763 работает, но и ему необходима промывка, нужен ремонт, механические пилы работают не на полную мощность. Ночью на складе нет освещения, так как недавно пережгли 5 электростолбов, а новых нет.

Ни на одном из складов отделения нет какого-либо помещения и оборудования для точки пил. На передовом складе дороги в Вожже в специальной комнате — пилоставке для этой цели установлены 2 механических точила. Бабаевцы не хотят сделать эту простую механизацию.

Культурно-бытовые условия рабочих многих предприятий отделения неудовлетворительные. Рабочие Череповецкого склада топлива живут в вагонах, которые не отапливаются. В Бабаево команд отдыха паровозных бригад нет. Живут паровозники в мелких общежитиях. Одно из них в вагонах, которые стоят в тупике у депо. В первом вагоне живут молодые кочегары, три месяца тому назад прибывшие из ремесленного училища. По приезде им выдали грязные матрацы. Месяц спустя, дали каждому по простыне. Она заменяет постельное белье, подушку и одеяло. Простыни не меняли месяц. За три месяца молодых кочегаров Сафронова, Злова, Рыжова, Никушева и Кожог ни на собрание, ни на лекцию, ни в кино никто не пригласил. Три месяца живя в этом вагоне, они не видели ни газет, ни книг.

— Вызывают только на работу, да и то все на разные паровозы, — рассказывает кочегар т. Сафронов. В общежитиях нет мыла и освещения. Ни в одно из общежитий не выписаны газеты, а радио не работает или же вовсе отсутствует. Руководители предприятий сожались с бытовыми беспорядками.

Но и производственные безобразия их мало беспокоят. 19 сентября на Бабаевском отделении отправлены по расписанию 75,4 проц. поездов, проследовали по расписанию 26,3 проц. из всех поездов. Машинист Череповецкого депо т. Стрелков с поездом № 2201 на перегоне Роцца—Шексна простоял по нагону пара 57 минут. Бабаевский машинист т. Орловский на перегоне Ефимовская—Колти стоял 20 минут. Он задержал встречный поезд № 982. Машинист т. Воробьев остановился для нагона пара на перегоне Чудцы—Обринский. Отправляясь, оборвал стяжку и простоял 47 минут. Воробьев задержал идущие следом поезда.

На станции Ефимовская — промежуточный склад топлива. Все 18 паровозов, снабжавшиеся здесь в этот день, стояли под снабжением больше положенного. Паровоз № 4191 снабжали полтора часа вместо 30 минут, предусмотренных графиком. Три с лишним часа стоял под набором топлива и паровоз № 6794.

На планерке после дежурства паровозный диспетчер т. Харзев не отчитывался, так как докладывавать о работе было некому. Из руководителей паровозного отделения никто не присутствовал. Когда планерка закончилась явился зам. начальника паровозного отделения тов. Лекшин. Явился, чтобы соблюсти официальность.

Все эти факты красноречиво говорят сами за себя. Порочное хвастовство и вредная беспечность командиров привели Бабаевское отделение из передовых в худшие на дороге.

Не безрассудно хвастать «провернутым», а выправлять надо работу. Отставание на производстве равно поражению на фронте.

В. Катывев.