

СЕВЕРНЫЙ ПУТЬ

ОРГАН УПРАВЛЕНИЯ
И ПОЛИТОТДЕЛА
СЕВЕРНОЙ ЖЕЛ. ДОР.

№ 121(1571)
пятница
16 октября
1942 г.
Выходит по
средам, пятницам и
воскресеньям
Цена 3 коп.

Быстро перевозить сырье и топливо для промышленности

В ожесточенной борьбе против немецких разбойников, которую вот уже шестнадцатый месяц ведет весь советский народ, большую роль играют наши железнодорожники, связывающие фронт и тыл в единый боевой лагерь. Своевременная доставка в районы боевых действий войск, боеприпасов, вооружения и продовольствия, своевременная доставка для нашей промышленности сырья, топлива, материалов имеет решающее значение в борьбе с врагом.

Роль железнодорожного транспорта во много раз возрастает сейчас, когда для бесперебойной работы оборонных заводов, для непрерывного роста военной продукции необходимо создать зимние запасы сырья и топлива для промышленности. Интересы фронта требуют резко повысить перевозки угля, кокса, дров, торфа, руды, металлолома, фосфора, огнеупоров и других материалов для выплавки металла, для производства самолетов, танков, пушек, снарядов. Будет преступлением перед родиной, если по вине железнодорожников на том или другом оборонном предприятии зимой возникнут перебои в работе из-за топлива или сырья.

Страна временно лишится Донецкого угольного бассейна. Это потребует возместить другие бассейны — Кузбасс, Караганда, Подмосковье и другие. Железнодорожники обязаны принять все меры, чтобы бесперебойно снабжать углем из этих источников промышленность и транспорт. Наряду с этим огромное значение приобретает перевозка всех видов местного топлива.

Свидетельствуют о том, что еще не все работники железных дорог поняли всю серьезность и ответственность задач, которые возложены на них родиной.

Только безответственное отношение к делу могло породить недопустимые задержки некоторыми дорогами дорожных вагонов, которые так необходимы другим дорогам, непосредственно обслуживающим угольные и рудные бассейны. Командиры железнодорожники повинны в том, что использование кольцевых угольных маршрутов, в особенности по дорогам Урала и Сибири, поставлено неудовлетворительно.

На станции Полтава Южно-Уральской дороги в первых числах октября находилось около трехсот вагонов со срочным грузом для Магнитогорского комбината, прибывших сюда в начале сентября. На Магнитогорском комбинате недавно создавалось тяжелое положение с ферросплавом, которые нужно было доставить с этого завода. Заместитель начальника дороги приказал начальнику станции ЧРЭС Жерехину ежедневно отправлять один вагон ферросплавов с пассажирским поездом, но Жерехин не подумал выполнить этот приказ. К суровой ответственности таких командиров транспорта!

Разве можно признать нормальным, когда скорость передвижения поездов с углем и рудой на отдельных участках не превышает 150 километров в сутки? Разве допустимо, когда первоочередные маршруты формируются и грузятся неправильно, несвоевременно, перелача их с дорог погрузки на дороги выгрузки происходят не в те сроки, которые указываются приказами?

Командиры транспорта должны понять, наконец, что нам слишком дорого приходится расплачиваться за плохую работу на отдельных участках железных дорог, за медленное продвижение поездов с важнейшими грузами, за несвоевре-

менную разгрузку вагонов, за задержки поездов на подходах к станциям, за брошенные в пути составы.

Решающие направления железных дорог, крупные узлы и станции необходимо освободить от излишнего вагонного парка, от скопления грузевых вагонов. Это вопрос имеет первостепенное значение для дорог Урала и Сибири.

Индустриальный Урал — крепость нашей обороны. Работа уральской промышленности во многом зависит от ее транспортных цехов, т. е. от уралосибирских магистралей. Все, что требуется для выпуска ее продукции, должно идти на заводы непрерывным потоком. Необходим единый производственный ритм уральских предприятий и транспорта. Значит, главное для этих дорог — постоянно держать в норме рабочий вагонный парк, не допускать его разбухания, быстро разгружать вагоны. Это будет повышать маневренность и пропускную способность дорог.

Наведение твердого, военного порядка движения поездов и грузозы операций в огромной мере зависит от работников служб движения и грузовых управлений дорог, а также от центральных управлений НКПС. В аппаратах этих служб и управлений должны чувствоваться подлинно военная постановка дела, исключительная четкость, маневренность, строгая дисциплина. Пока же здесь работают далеко еще не посвященные.

Армия железнодорожников имеет все возможности для дальнейшего улучшения работы транспорта. Партия и правительство оказывают железнодожникам повседневную помощь и внимание, окружают их заботой. Необходимо только большевистское желание всех железнодорожников работать настойчиво, инициативно, дисциплинированно. Дисциплина и еще раз дисциплина, точное и своевременное исполнение приказов — вот что решает сейчас успех дела на железнодорожном транспорте.

Строжайшая дисциплина, слаженность, четкость, ритмичность работы транспортного конвейера, соблюдение графика, максимальное использование всех ресурсов транспорта — залог успешного разрешения ответственных задач, поставленных партией и страной перед железнодорожниками.

Передовые железнодорожники на фронте и в тылу проявляют много творческой инициативы и героизма на своих постах. Имеется немало замечательных примеров, когда машинисты-лунинцы доставляли тяжеловесные и срочные маршруты в пункты назначения намного раньше установленных сроков. Передовики движения энергично добиваются наилучшего использования пропускной способности железнодорожных участков, ускоряют продвижение поездов с важными грузами. Есть передовики и у вагонников, и у путейцев, и у связистов.

Задача состоит в том, чтобы в военное время каждый железнодорожник стал передовым бойцом, чувствовал себя, как на войне. Командир-железнодорожник должен находиться на самых трудных участках, там, где решается успех перевозок, подхватывать и широко распространять опыт передовиков социалистического соревнования.

Товарищи железнодорожники! Родина поставила перед вами ответственные и почетные задачи. Полностью обеспечьте топливом и сырьем нашу промышленность! В этом сейчас одна из главных ваших задач!

(Из передовой «Правды» от 13 октября 1942 г.)

В ВЦСПС и Наркомате путей сообщения

ВЦСПС и Наркомат путей сообщения рассмотрели итоги Всесоюзного социалистического соревнования работников железнодорожного транспорта за сентябрь 1942 г., признали победителями в соревновании, занявшими первые места, следующие железные дороги, предприятия ж.д. транспорта и строики.

ВЦСПС и НКПС решили оставить переходящие Красные Знамена Государственного Комитета Обороны и выдать первые премии:

Калининской железной дороге (начальник т. Гусев, нач. политотдела т. Калмыков, пред. дорпрофсоюза т. Павлюченко),

Тульскому отделению движения железной дороги им. Дзержинского Ф. Э. (начальник т. Иваненко, нач. политотдела т. Гусев),

станции Перово Ленинской железной дороги (начальник т. Данилин, секретарь партбюро т. Розенблат, председатель месткома т. Александров),

Чарскому отделению паровозного хозяйства Туркестано-Сибирской железной дороги (начальник т. Михайлов, начальник политотдела т. Сохратов),

паровозному депо Волховстрой Кировской железной дороги (начальник т. Запатын, секретарь партбюро т. Титов, председатель месткома т. Елисеев),

вагонному участку ст. Свердловск-Пассажирская железной дороги им. Л. М. Кагановича (начальник т. Косиков, секретарь партбюро т. Кузнецов, председатель месткома т. Батырев),

Тюменской дистанции пути железной дороги им. Л. М. Кагановича (начальник т. Козырь, зам. нач. по политической т. Лебедев, пред. месткома т. Кузнецов),

Уфимскому паровозоремонтному заводу (начальник т. Черемухин, секретарь партбюро т. Хитров, председатель завкома т. Зиновьев),

Вручить переходящее Красное Знамя Государственного Комитета Обороны.

Мурманской дистанции сигнализации и связи Кировской железной

Товарищи железнодорожники! Родина поставила перед вами ответственные и почетные задачи. Полностью обеспечьте топливом и сырьем нашу промышленность! В этом сейчас одна из главных ваших задач!

„Правда“.

дороги (начальник т. Прохутинский, секретарь партбюро т. Зинчук, председатель месткома тов. Крохмаль), передав это знамя от Магнитогорской дистанции сигнализации и связи Октябрьской железной дороги.

Выдать Мурманской дистанции сигнализации и связи первую премию.

ВЦСПС и НКПС признали победителями в социалистическом соревновании, занявшими вторые места, следующие предприятия железнодорожного транспорта и решали:

по железным дорогам

Оставить переходящие Красные Знамена Народного Комиссариата Путей Сообщения и выдать вторые премии.

Орджоникидзевской железной дороге (начальник т. Восканов, нач. политотдела т. Илларионов, пред. дорпрофсоюза т. Шехонин),

Кировской железной дороге (начальник т. Гарцуев, начальник политотдела т. Румянцева, пред. дорпрофсоюза т. Иванов),

Вручить переходящее Красное Знамя Народного Комиссариата Путей Сообщения.

Дальневосточной железной дороге (начальник т. Шмелев, начальник политотдела т. Панявин, председатель дорпрофсоюза т. Шукин), передав это знамя от Амурской железной дороги.

Выдать Дальневосточной дороге вторую премию.

по отделениям движения и пассажирским отделениям

Оставить переходящие Красные Знамена Народного Комиссариата Путей Сообщения у следующих отделений и выдать вторые премии.

Московскому отделению движения Калининской железной дороги (начальник тов. Орловский, начальник политотдела т. Волочубов),

Ворошиловскому отделению движения Приморской железной дороги (начальник т. Тишков, начальник политотдела т. Жданов),

Московскому пассажирскому отделению железной дороги имени Дзержинского Ф. Э. (начальник

т. Батрак, секретарь партбюро т. Шевкин, председатель месткома т. Комариков).

Вручить переходящие Красные Знамена Народного Комиссариата Путей Сообщения и выдать вторые премии:

Бологовскому отделению движения Октябрьской железной дороги (начальник т. Родионов, начальник политотдела т. Михайлов), передав это знамя от Кемского отделения движения Кировской ж. д.,

Елецкому отделению движения Московско-Донбасской железной дороги (начальник т. Кольбе, начальник политотдела т. Турин), передав это знамя от Московского отделения движения Московско-Донбасской железной дороги.

по станциям

Оставить переходящие Красные Знамена Народного Комиссариата Путей Сообщения у следующих станций и выдать вторые премии:

Люблино железной дороги им. Дзержинского Ф. Э. (начальник т. Исеев, секретарь партбюро тов. Пахомов, предместкома т. Филимошкин),

Мурманск Кировской железной дороги (начальник т. Хромонов, секр. партбюро т. Бурмистров, предместкома т. Егоров),

Лосиноостровская Ярославской железной дороги (начальник т. Виноградов, секретарь партбюро т. Бапуров, предместкома т. Боронин), Волховстрой Кировской железной

дороги (начальник т. Шубарев, секр. партбюро т. Краснобаев, предместкома т. Киричук),

Ворошиловск-Уссурийск Приморской ж. д. (начальник т. Кузнецов, секретарь партбюро т. Смолянов, предместкома т. Окопов).

Вручить переходящее Красное Знамя Народного Комиссариата Путей Сообщения

станции Медведево Калининской железной дороги (начальник т. Коноплев, секретарь партбюро т. Панфилов, предместкома т. Логунов), передав это знамя от станции Черемхово Восточно-Сибирской ж. д.

Выдать ст. Медведево вторую премию.

(Окончание см. на 2 стр.)

От Советского Информбюро

УТРЕННЕЕ СООБЩЕНИЕ 15 ОКТЯБРЯ

В течение ночи на 15 октября на фронтах существенных изменений не произошло.

В районе Сталинграда немецкая пехота при поддержке танков неоднократно атаковала наши позиции. Наши войска отбивали атаки противника и нанесли ему большие потери. Огнем артиллерии уничтожено несколько танков, 8 артиллерийских и 2 минометных батареи противника, рассеяно и частично уничтожено до 2 батальонов немецкой пехоты.

Северо-западнее Сталинграда бойцы Н-ской части отразили 5 контратак противника и уничтожили до 300 немецких солдат и офицеров. Огнем нашей артиллерии уничтожено 12 пулеметных точек, разрушено 14 ДЗОТов и минометная батарея противника. Разведывательный отряд одной нашей части ворвался в окопы гитлеровцев и в рукопашной схватке истребил 60 немецких солдат.

В районе Моздока наши части вели бои с танками и пехотой противника. Отбивая атаки немецкой пехоты, пытавшейся занять одну высоту, наши бойцы уничтожили до 400 солдат и офицеров противника.

Советские летчики уничтожили 7 немецких танков, 40 грузовых и 3

легковых автомашины и 3 зенитно-пулеметных точки. В воздушных боях сбито 4 самолета противника.

На Ленинградском фронте нашими подразделениями за два дня истреблено до 300 немецких солдат и офицеров. Артиллеристы и минометчики разрушили 12 ДЗОТов и подавили огонь 4 батарей полевой и зенитной артиллерии противника. Снайпер т. Смирнов за 3 дня истребил 22 гитлеровца. Снайпер т. Ярцев уничтожил 19 немецких солдат и офицеров.

На Северо-Западном фронте происходила артиллерийская и минометная перестрелка. Артиллерийское подразделение, где командиром тов. Бабашицкий, произвело внезапный огневой налет на склады противника. На месте цели отмечены 3 сильных взрыва, огромные столбы пламени и клубы дыма. Расчеты противотанковых ружей гвардии-лейтенантов Гордиенко и Акимова в последних боях подожгли 6 немецких танков.

Партизанский отряд, действующий в одном из районов Витебской области, пустил под откос 4 железнодорожных эшелона с войсками, вооружением и боеприпасами немецко-фашистских оккупантов. Партизаны этого отряда за две недели боевых дей-

ствий истребили до 900 немецких солдат и офицеров.

Пленный ефрейтор 2 роты саперного батальона 16 немецкой мотодивизии Алоис Дракодер рассказал: „Вторая рота в боях летом этого года потеряла 180 человек. После этого она шесть раз получала пополнение. Многие солдаты из пополнения уже давно сгнили в земле, другие стали калеками и отправлены в тыл. В роте не осталось ни одного солдата из тех, кто 22 июня прошлого года переступил границы России. Несколько дней назад 2 рота вновь была пополнена. Нам прислали 17—18-летних юношей. В первом же бою новички разбежались. Я остался на месте, а когда приблизились русские, поднял руки и сдался в плен, так как не имею ни малейшего желания провести еще одну русскую зиму на фронте“.

В неотправленном письме ефрейтора 9 роты 769 полка 377 немецкой пехотной дивизии Эрнста Моравица к Ядвиге Кюзбер говорится: „Мы уже три месяца топчемся на месте. Я не могу тебе рассказать все, что было. Мы имели тяжелые потери. Когда мы выехали из Франции, в составе роты было свыше 200 человек. Теперь осталось только 30 солдат“.

В ВЦСПС И НАРКОМАТЕ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

КТО ВПЕРЕДИ

Итоги соревнования за 1 декаду октября

(Окончание):

ПО ОТДЕЛЕНИЯМ ПАРОВОЗНОГО ХОЗЯЙСТВА

Оставить переходящие Красные Знамена Народного Комиссариата Путь Сообщения у следующих отделений и выдать вторые премии:

Московского отделения паровозного хозяйства железной дороги им. Дзержинского Ф. Э. (начальник т. Кудилько, начальник политотдела т. Кузнецов),

Елецкого отделения паровозного хозяйства Московско-Донбасской железной дороги (начальник т. Матюшкин, начальник политотдела т. Турин).

Кировобадского отделения паровозного хозяйства Закавказской железной дороги им. Л. П. Берия (начальник т. Сулейманов, начальник политотдела т. Исмаилов).

ПО ПАРОВОЗНЫМ И ЭЛЕКТРОВОЗНЫМ ДЕПО

Оставить переходящие Красные Знамена НКПС у следующих депо и выдать вторые премии:

паровозного депо Москва-1 железной дороги им. Дзержинского Ф. Э. (начальник т. Соловьев, секретарь партбюро т. Косогов, предместкома т. Алешин),

паровозного депо Калинин Октябрьской железной дороги (начальник т. Карякин, секретарь партбюро т. Евстафьев, предместкома т. Пряжников),

паровозному депо Москва-Пасс. Ленинской железной дороги (начальник т. Бородин, секретарь партбюро т. Кулешов, предместкома т. Михайлов),

электровозному депо Москва-III Ярославской железной дороги (начальник т. Ушаков, секретарь партбюро т. Мартиросян, предместкома т. Городецкий).

Вручить переходящие Красные Знамена Народного Комиссариата Путь Сообщения и выдать вторые премии следующим депо:

паровозному депо Свердловск-Пасс. железной дороги им. Л. М. Кагановича (начальник т. Перелыгин, секретарь партбюро т. Попов, предместкома т. Котт), передав это знамя от паровозного депо Свердловск-Сорт. дороги им. Л. М. Кагановича,

паровозному депо Горький-Сорт. Горьковской железной дороги (начальник т. Трофимов, секретарь партбюро т. Фрунтин, предместкома т. Алексеев), передав это знамя от паровозного депо Кашира Московско-Донбасской железной дороги.

ПО ВАГОННЫМ УЧАСТКАМ, ДЕПО И ВАГОНРЕМОНТНЫМ ПУНКТАМ

Оставить переходящие Красные Знамена Народного Комиссариата Путь Сообщения у следующих вагонных участков и депо:

Московского вагонного участка Ярославской железной дороги (начальник т. Герасимов, секретарь партбюро т. Галицын, предместкома т. Петухов),

вагонного участка Ленинград-Сорт. Витебский Октябрьской железной дороги (начальник т. Конев, секретарь партбюро т. Матвеев, предместкома т. Рахвалова),

вагонного депо Инская Томской железной дороги (начальник т. Трофимов, секретарь партбюро т. Селюжников, предместкома т. Томили),

Владимирскому вагонному участку Горьковской железной дороги (начальник т. Тюменев, секретарь партбюро т. Артемов, предместкома т. Приштин), передав это знамя от Калужского вагонного участка Московско-Киевской железной дороги,

вагонному депо Балашов Юго-Восточной железной дороги (начальник т. Зелев, секретарь партбюро т. Привалов, предместкома т. Яковлевский), передав это знамя

от Оренбургского вагонного участка Оренбургской железной дороги.

ПО ДИСТАНЦИЯМ ПУТИ

Оставить переходящие Красные Знамена Народного Комиссариата Путь Сообщения у следующих дистанций:

Красноуфимской дистанции пути Казанской железной дороги (начальник т. Шмонин, зам. нач. по политической части т. Шитов, предместкома т. Манькова),

Московской дистанции пути Ярославской железной дороги (начальник т. Чаладзе, зам. нач. по политической части т. Бобков, предместкома т. Дуликова),

Московской дистанции пути Октябрьской железной дороги (начальник т. Иванов, зам. нач. по политической части т. Смирнов, предместкома т. Богданов),

Торжокской дистанции пути Калининской железной дороги (начальник т. Егоров, зам. нач. по политической части т. Бубнов, предместкома т. Елканов),

Шарьинской дистанции пути Северной железной дороги (начальник т. Волков, зам. нач. по политической части т. Комяков, предместкома т. Пресняков),

Исилькульской дистанции пути Омской железной дороги (начальник т. Власов, зам. нач. по политической части т. Чернышев, предместкома т. Моросин).

Выдать им вторые премии:

ПО ДИСТАНЦИЯМ СИГНАЛИЗАЦИИ И СВЯЗИ

Оставить переходящие Красные Знамена Народного Комиссариата Путь Сообщения у следующих дистанций и выдать вторые премии:

Московской дистанции сигнализации и связи Ярославской железной дороги (начальник т. Куприков, секретарь партбюро т. Шмаков, предместкома т. Воскресенская),

Богдановичской дистанции сигнализации и связи железной дороги им. Л. М. Кагановича (начальник т. Хорьков, секретарь партбюро т. Балобанов, предместкома т. Меркушева),

Вручить переходящее Красное Знамя Народного Комиссариата Путь Сообщения и выдать вторую премию:

Серпуховской дистанции сигнализации и связи железной дороги им. Дзержинского Ф. Э. (начальник т. Щеглов, секретарь партбюро т. Калмыков, предместкома т. Стрюков), передав это знамя от Муромской дистанции сигнализации и связи Кировской железной дороги.

ПО ЗАВОДАМ НКПС

Оставить переходящие Красные Знамена Народного Комиссариата Путь Сообщения у следующих заводов и выдать вторые премии:

Литейно-механическому заводу им. Л. М. Кагановича (началь-

ник т. Коновалов, парторг ЦК ВКП(б) т. Горнов, предзавкома т. Лебедев),

Калужскому машиностроительному заводу (начальник т. Холодков, секретарь партбюро т. Куштейко, предзавкома т. Цветкова),

Урочскому вагоноремонтному заводу (начальник т. Найнов, секретарь партбюро т. Прибытков, предзавкома т. Гаврилов),

Перовскому вагоноремонтному заводу им. Л. М. Кагановича (начальник т. Резников, парторг ЦК ВКП(б) т. Семенов, предзавкома т. Земсков).

Вручить переходящие Красные Знамена Народного Комиссариата Путь Сообщения и выдать вторые премии:

вагоноремонтному заводу «Память Революции 1905 года» (начальник т. Коробов, секретарь партбюро т. Мельников, предзавкома т. Назаров), передав это знамя от Канашского вагоноремонтного завода,

Читинскому паровозо-вагоноремонтному заводу (начальник т. Дробышко, секретарь партбюро т. Глазунов, предзавкома т. Рузанов), передав это знамя от Саяновского электротехнического завода.

ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ СТРОЙКАМ

Оставить переходящие Красные Знамена Народного Комиссариата Путь Сообщения и выдать вторые премии:

железнодорожной стройке № 7 (начальник т. Казакин, начальник политотдела т. Алексеев, председатель доркома профсоюза т. Никитин),

первому строительному участку стройки № 40 (начальник т. Евламп, зам. нач. по политической части т. Грушкин, председатель ункома профсоюза т. Шубин),

второму строительному участку стройки № 24 (начальник т. Сыромятников, зам. нач. по политической части т. Крыжович, председатель ункома профсоюза т. Лупочкин).

Вручить переходящие Красные Знамена Народного Комиссариата Путь Сообщения и выдать вторые премии:

железнодорожной стройке № 38 (начальник т. Овчинников, зам. нач. по политической части т. Иванов, председатель доркома профсоюза т. Александров), передав это знамя от железнодорной стройки № 97,

железнодорожной стройке № 61 (начальник т. Макаров, зам. нач. по политической части т. Черкас, председатель доркома профсоюза т. Полищук), передав это знамя от железнодорной стройки № 101,

четвертому строительному участку стройки № 18 (начальник т. Дрозжин, зам. нач. по политической части т. Кузнецов, председатель ункома профсоюза т. Фетохин), передав это знамя от первого строительного участка стройки № 26.

О росте парторганизаций на Буйском отделении

Видеоканная Коммунистическая партия (большевиков) прошла долгий и славный путь от небольших марксистских кружков и групп до великой партии большевиков. Непрерывный рост рядов коммунистической партии — яркое свидетельство того, что трудящиеся считают нашу партию своей партией, партией близкой и родной, в расширении и укреплении которой они кроют свои интересы, и руководству которой они добровольно вверяют свою судьбу» (Сталин).

Партия никогда не предоставляла самостеку дело приема новых членов и кандидатов, а повседневное руководила им. В период наибольшей опасности и трудностей, встававших перед страной, работа по усилению роста рядов партии, приобретала особое значение.

Так было в предоктябрьские дни, когда партия на VII апрельской Всероссийской конференции РСДРП(б) бросила призыв: «Организуемся по каждому заводу, в каждом посёлке и в каждой роде, в каждом квартале». Так было и в годы гражданской войны, когда партия проводила «партийные недели», широко открывая свои двери

для лучших людей из рабочего класса и крестьянства.

Сейчас, когда над нашей родной нависла смертельная опасность, в партию вступают сотни тысяч лучших представителей нашего народа, готовых отдать жизнь за дело Ленина — Сталина. На нашем Буйском отделении в 1941 году в члены ВКП(б) было принято 75 человек, 47 чел. в кандидаты ВКП(б), а за 9 месяцев 1942 года принято в члены ВКП(б) 71 чел., в кандидаты ВКП(б) 62 чел., из них 44 женщины. 31 человек принят в комсомол.

Ряд секретарей парторганизаций Буйского отделения улучшил работу по росту партийных рядов: Парторганизация — депо Буй (секретарь т. Захаров) приняла за 6 месяцев 12 человек, станция Данилов (секретарь т. Кузьмин) 7 чел., Буйского вагонного участка (секретарь т. Лебедев) 8 чел. и др. К сожалению, есть и такие парторганизации, как в депо Данилов — секретарь т. Синькин, райтранспорты — секретарь т. Зверева, где рост незначителен или же нет его совершенно. Зная ли секретари этих парторганизаций, что прием новых членов является важнейшим

показателем связи партийной организации с массами, показателем успешности ее партийно-массовой политической работы, умения работать с людьми и окружать себя беспартийным активом. Считать работу хозяйственную с партийно-политической, значить проявлять максимум заботы о том, чтобы ряды партии непрерывно пополнялись за счет лучших людей, чтобы идейный уровень коммунистов постоянно повышался.

В решениях партии не раз указывалось на то значение, которое имеет «усиленная вербовка в партию рабочей молодежи, прошедшей серьезную школу комсомолу в промышленных предприятиях», а также вовлечение в партию женщин-активисток.

Если секретари парторганизаций и комсомолы по-серьезному возьмутся за выполнение решений партии по вопросу вовлечения новых членов и кандидатов ВКП(б) в ВЛКСМ, то, безусловно, рост парторганизаций Буйского отделения должен быть и будет еще большим.

Н. Крутин,

инструктор политотдела 3-го отделения.

По водокачкам: 1 место — водокачка Шарья, за экономно топлива — 30 проц., смазки — 50 проц., 2 — Антропово; 3 — Вожега; 4 — Бабаево; 5 — Буй; 6 — Коноша; 7 — Свеча; 8 — Шексна.

По вагонной службе: 1 место — Шарьинскому участку (нач. тов. Воробьев, секретарь парторганизации т. Часовников, пред. МК тов. Видежанин) за перевыполнение плановых заданий по всем видам ремонта; за графическое продвижение поездов и нулевой остаток вагонов в текущем ремонте; 2 — Даниловскому; 3 — Вологодскому; 4 — Няндо-скому; 5 — Череповецкому; 6 — Буйскому; 7 — Исакогорскому, за перевыполнение заданий по капитальному, среднему ремонту и годовому осмотру вагонов.

Депо и ВРП: 1 место депо Шарья (нач. т. Беляев) за выполнение задания по среднему ремонту вагонов на 146 проц., по годовому осмотру на 155,7 проц., по ревизии автотормозов на 132,8, 2 — депо Вологда; 3 — ВРП Коноша; 4 — ВРП Череповец; 5 — ВРП Исакогорка.

По службе пути: 1 место — 9-й Шарьинской дистанции пути; 2 — тринадцатой; 3 — пятой; 4 — одиннадцатой; 5 — десятой; 6 — двенадцатой; 7 — шестнадцатой; 8 — третьей; 9 — восьмой; 10 — четырнадцатой; 11 — седьмой; 12 — шестой; 13 — восемнадцатой; 14 — пятнадцатой; 15 — второй 16 — первой; 17 — семнадцатой.

По службе связи: 1 место — 6-й Шарьинской дистанции (нач. т. Китаев, секретарь парторганизации т. Иванов, пред. МК тов. Судяков) за чекую работу устройства СЦБ и связи, улучшение подготовки к зиме и организацию соревнований; 2 — Вожегодской дистанции за отсутствие повреждений устройств СЦБ и связи; окончание работ по подготовке к зиме; 3 — Буйской дистанции; 4 — Бабаевской; 5 — Даниловской; 6 — Вологодской. На последнем месте Няндо-ская дистанция (нач. т. Андреев) за допущенный случай нарушения дисциплины.

По пассажирской службе: 1 место — коллестиву вокзального хозяйства ст. Галич (нач. т. Румянцев); 2 — Данилов, за заготовку дров на весь отопительный сезон, подготовку вокзала к зиме; 3 — Коноша; 4 — Шарья; 5 — Няндома; 6 — Буй; 7 — Архангельск; 8 — Вологда; 9 — Исакогорка.

По кондукторским резервам: 1 место — Шарьинскому резерву, за отсутствие нарушений ПТЭ, коммерческого брака и замечательное участие в использовании бригад; 2 — Бабаевскому; 3 — Буйскому (место снижено за случай хищения пружа); 4 — Коношскому; 5 — Вологодскому; 6 — Исакогорскому; 7 — Череповецкому; 8 — Даниловскому; 9 — Тихвинскому; 10 — Вожегодскому. На последнем месте Няндо-ский резерв.

НЖ: На первом месте — четвертая ремонтно-жилищная контора (нач. т. Лугинин, секретарь парторганизации т. Есаков, пред. МК т. Белехов), 2 — седьмая дистанция; 3 — четвертая; 5 — вторая; 6 — первая; 7 — шестая.

В соревновании пожарных команд на первом месте пожарная команда ст. Буй; 2 — пожарная команда ст. Вологда-II при ВПРЗ.

ПОМОЩЬ ДОМОХОЗЯЕМ

Большую помощь во всем оказывают нашей дистанции активисты ст. Скадино. Прекрасный, достойный всяческой похвалы, пример показывают они в выполнении взятых на себя обязательств в предоктябрьском соревновании.

Каждая домохозяйка брала обязательство — уложить на складе топлива 20 кубометров дров. Семнадцать активистов в среднем уложили по 20,5 кубометра. Надлежащее было срочно погрузить один 4-осный вагон металлоломом. Рабочих не хватало. Тогда 8 домохозяек вместе со служащими конторы дистанции погрузили 18 тонн металлолома, не задержав вагона сверх нормы ни одной минуты. Особенно отличаются в работе тт. Сорокина, Смирнова, Калагашева, Королева, Кузнецова, Тимофеева. Парфенов, зам. начальника 15 дистанции пути по политической части.