

# СЕВЕРНЫЙ ПУТЬ

ОРГАН УПРАВЛЕНИЯ И ПОЛИТОТДЕЛА СЕВЕРНОЙ ЖЕЛ. ДОР.

№ 147(1597)  
ПЯТНИЦА  
18 декабря  
1942 г.  
Выходит по средам, пятницам и воскресеньям  
Цена 3 коп.

## СОРЕВНОВАНИЕМ НАДО РУКОВОДИТЬ

Наступательные действия доблестной Красной Армии в районе Сталинграда и на Центральном фронте вдохновили трудящихся нашей страны на новые трудовые подвиги. С каждым днем усиливается помощь фронту, все шире и шире развертывается Всесоюзное социалистическое соревнование. В эти дни, как никогда от железнодорожников требуется самоотверженная боевая работа по выполнению государственного плана перевозок.

Партийные и непартийные большевики Северной дороги, воодушевленные патриотическим стремлением как можно больше и лучше помогать фронту, стремятся во что бы то ни стало выполнить и перевыполнить государственный план перевозок, задания Государственного Комитета Обороны. Сейчас на дороге, по инициативе передовых предприятий и передовых людей, развивается социалистическое соревнование паровозников, работников склада топлива, диспетчеров и др.

Отдельные коллективы добились значительных успехов. По итогам Всесоюзного соревнования, коллектив Даниловского депо, улучшив свою работу в ноябре, получил переходящее красное знамя Народного Комиссариата Путей Сообщения. Несомненно, даниловцы на этом не успокоятся и будут упорно работать, с тем, чтобы к новому, 1943 году получить переходящее красное знамя Государственного Комитета Обороны.

В ходе соревнования выявляются и недостатки, устранение которых поможет дать более лучшие результаты. И самым крупным недостатком является то, что на дороге неудовлетворительно руководят ходом соревнования многие командиры, политработники и профсоюзные руководители. В организации и развертывании соревнования еще очень много ненужного шума и парадности. Когда, например, в Исакогорке узнали о письме курганских машинистов к челябинским, там много провели митингов, собраний, совещаний, не мало произнесли речей, а настоящего соревнования машинистов так и не организовали до сих пор. Хуже того, в Исакогорке записали в колонну имени Сталина такие паровозные бригады, которые даже не имели договоров на соревнования. В Исакогорском депо извещают и принцип социалистического соревнования. Мастер ВРП Пасевич на планерках все время ругает и критикует работников, которые... выполняют производственную программу на 150 и больше процентов, забывая, что они... работают плохо.

С удивительным равнодушием относятся к этим фактам начальник политотдела отделения тов. Никитин, а по его примеру и остальные работники политотдела. Вместо живого, оперативного руководства соревнованием, вместо конкретной помощи низовым партийным организациям в этом вопросе работники политотдела попрежнему занимаются только сбором сведений о соревновании, шумихой вокруг достижений отдельных передовых людей, отдельных предприятий, не организуя борьбу за массовость, за гласность соревнования.

Руководить соревнованием надо повседневно. И руководить не длинными речами и митинговой практикой, а практически помогая каждому коллективу, и в первую очередь отстающим коллективам. Надо всегда помнить, что социалистическое соревнование только в том случае даст желательные результаты, когда оно будет массовым.

## Всесоюзное соревнование железнодорожников

### Будем не покладая рук помогать фронту

Ответ коллектива 2 околотка 9 дистанции пути на телеграмму Зам. Наркома Путей Сообщения тов. С. Бабаева

Телеграмма зам. наркома путей сообщения тов. С. Бабаева дорожному мастеру 2 околотка 9 шарьянской дистанции пути вызвала в коллективе околотка новый трудовой подъем. Работники околотка, обсудив телеграмму тов. С. Бабаева, взяли на себя дополнительные обязательства, направленные на дальнейшее улучшение содержания пути, образцовую работу во вторую военную зиму.

Мы обязались обеспечить очистку станционных путей от снега в течение 2 суток после окончания метели, максимально используя снегоочиститель, снизив себестоимость снегоочистки на 40 проц., против зимы 1941—1942 года, содержать главный путь на ноль баллов и станционные пути не свыше 15, стрелочные переводы содержать на отлично, поднять производительность труда в бригадах до 140 проц., не реже одного раза в неделю проводить в бригадах техническую учебу, организовать систематическую политическую массовую работу среди колхозников и домашних хозяек, привлекаемых на снегоборьбу, шире применять кооперированный метод в текущем содержании пути.

Поставили перед собой задачу в декабре заготовить своими силами шпал 250 при плане 100; отремонтировать новых шпал 300 при плане 200; обработать 40 рельсов при плане 30; отремонтировать путевых болтов 250 при плане 150.

Мы будем не покладая рук помогать фронту.

По поручению общего собрания коллектива 2-го околотка С. Баранов—дорожный мастер, А. Виноградов, И. Созинов—бригадир, М. Минина, А. Самодолов—старшие путевые рабочие, М. Перминов, М. Зверева, Н. Лыщиков, В. Шелепова, В. Гладышева—путевые обходчики, Л. Привалова, А. Часовников, Л. Забродина—путевые рабочие.



Машинист-инструктор депо Бабаево М. Ф. Кудрявцев, награжденный орденом Ленина.

Фото А. Лугового.

### Волховстрой—Бабаево

Соревнование паровозников прифронтовых отделений

Паровозники депо Волховстрой, обсудив письмо коллектива депо Курган, обязались водить поезда к фронту и городу Ленина, строго выполняя график. Они обязались перевыполнять нормы технической сноровки и среднесуточного пробега.

По-лунински ухаживая за паровозами, они далее обязались снизить стоимость промки каждого паровоза на 12 проц. Не менее 50 процентов всех локомотивов ремонтировать своими силами—кооперированным методом.

Опытные машинисты, помощники, кочегары решили помочь молодым, малопыльным товарищам, научить их качественно работать в зимних условиях и искусно топить локомотивы дровами.

По этим пунктам волховстройцы вызвали на соревнование коллектив депо Бабаево.

В. Катышев.

Товарищ и железнодорожники Северной! По-большевистски преодолевайте трудности зимы, быстрее продвигайте военные грузы и грузы для оборонной промышленности! С честью выполняйте свой долг перед родиной, перед фронтом!

## Работники складов топлива включаются в соревнование

### Буй

Наш коллектив склада начал соревноваться с топливниками ст. Данилов. Каждый из нас взял конкретные обязательства и выполняет их.

В нашей бригаде высокая трудовая дисциплина. Для меня и каждого из нас приказ командира—закон. В бригаде нет таких людей, которые бы работали спустя рукава. Друг друга подтягиваем и стараемся скоростным методом снабжать локомотивы топливом.

Бригада, которой я руководю, три дня в день перевыполняет производственные измерители. Каждый паровоз мы снабжаем на 10—25 минут раньше времени. Например, 12 декабря на снабжении одного паровоза сэкономлено 12 минут, а на снабжении другого—18 минут.

В бригаде особенно хорошо работает Анна Федоровна Забелина. Она подготавливает к пиле и контейнерам дрова, выполняя нормы на 125—145 процентов. Хорошо работает и Павла Васильевна Барышева.

По-фронтовому работают А. Пилатова, П. Воробьева, В. Смирнова, Е. Коршунова и другие. Все они, не считаясь ни с какими трудностями, днем и ночью перевыполняют нормы.

От имени бригады я вызываю на социалистическое соревнование бригаду Даниловского склада топлива, которой руководит тов. П. Н. Сорокин.

А. В. Серова,

бригадир склада топлива ст. Буй.

### Няндомы

Включившись в соревнование работников складов топлива дороги коллектив склада Няндомы с еще большей энергией начал бороться за экипировку паровозов фронтовыми темпами.

Особенно отличается в выполнении обязательств смена дежурного

по складу т. Ф. Богданова. Эта смена скоростными методами дает возможность значительно ускорить оборот локомотивов по снабжению. Благодаря этому, например, 14 декабря по Няндоме были пропущены с ходу четыре поезда. Паровозы снабжались прямо на путях станций, не отцепляясь от поездов.

В результате самоотверженного труда передовиков смены Богданова, которая слаженно работает с диспетчерами дежурного по отделению т. Клиентов, смена паровозов окрестных поездов на ст. Няндомы составляет в среднем 12—15 минут при норме 3 часа 40 минут.

### Кипелово

С большой активностью прошло собрание работников склада топлива на ст. Кипелово. На собрании был обсужден вызов коллектива Вологодского склада и приказ об учреждении переходящего Красного Знамени дороги для складов топлива. Кипеловцы включились в общедорожное соревнование топливников и взяли на себя конкретные обязательства.

Они обязались снабжать локомотивы за 20—25 минут при норме 30, выпустку вагонов производить за полтора часа при норме 2 часа; за 8-часовой рабочий день расколоть дров на 1 человека 13,5 кубометра при норме 11; распилить, расколоть и уложить в штабеля до 6 кубометров при норме 4,5; выгружать из вагонов одним рабочим в час 7 кубометров при норме 5,5.

Также указано, сколько каждый рабочий обязуется сделать в час выгрузки дров с укладкой их в штабеля и т. д. Работники склада обязались в любую погоду и в любое время суток быть готовыми к преодолению всех трудностей зимы.

Кипеловцы вызвали на соревнование коллектив склада ст. Кадуй.

## От Советского Информбюро

ВЕЧЕРНЕЕ СООБЩЕНИЕ 16 ДЕКАБРЯ

В течение 16 декабря наши войска в районе Сталинграда и на Центральном фронте продолжали вести наступательные бои на прежних направлениях.

При захвате населенного пункта западнее Суровикино наши войска захватили 305 орудий разных калибров, около 1.500 автомашин, 2 железнодорожных состава с военным имуществом, склад с боеприпасами, а также много другого военного снаряжения.

Юго-западнее Сталинграда в районе Верхне-Кумский в двухдневных боях наши войска разгромили противника и уничтожили группу войск противника и уничтожили 50 танков и полк мотопехоты 6 танковой дивизии немцев.

В районе Сталинграда наша авиация уничтожила 35 немецких самолетов, из них 4 транспортных самолета.

15 декабря частями нашей авиации на различных участках фронта уничтожено или повреждено 12 немецких танков, до 70 автомашин с войсками и грузами, подавлен огонь 4 артиллерийских батарей, взорван склад боеприпасов, рассеяно и частично уничтожено до двух рот пехоты противника.

На северо-западном окраине Сталинграда наши части вели актив-

ные боевые действия. Небольшие группы советских бойцов просочились в расположенные противника и взорвали несколько дзотов вместе с их гарнизонами. В заводском районе происходила артиллерийско-минометная перестрелка. Прямыми попаданиями снарядов и мин разрушен ряд укрепленных противника.

Северо-западнее Сталинграда наши части вели огневой бой с противником. На одном участке, немцы стремясь вернуть оставленные на кануне позиции, несколько раз контратаковали наши подразделения. Все контратаки гитлеровцев отбиты. Огнем из всех видов оружия уничтожено до 200 вражеских солдат и офицеров и 5 танков. На другом участке советские разведчики взорвали 2 склада с боеприпасами противника.

На Центральном фронте в районе западнее Ржева бойцы Н-ской части выбили противника из крупного опорного пункта. На поле боя осталось свыше 200 вражеских трупов и много техники. На соседнем участке бойцы Н-ского соединения отбили ряд контратак противника и уничтожили до 600 немецких солдат и офицеров, подбили и сожгли 16 танков, артиллерийскую и 2 минометных батарей.

В районе дороги Ржев—Вязьма отдельные отряды нашей пехоты вели бои за улучшение своих позиций, уничтожили 5 немецких танков и 3 самоходных кухни.

В районе Мозлока наши части, преодолевая упорное сопротивление противника, заняли 3 населенных пункта. Пытаясь задержать продвижение наших войск, немцы силами пехоты и танков предприняли несколько безуспешных контратак. В этих боях казаки-гвардейцы подбили 18 вражеских танков и захватили 9 автомашин. На поле боя осталось более 300 вражеских трупов.

Юго-восточнее Нальчика группа пехоты и танков противника пыталась потеснить наши подразделения. В результате боя, немцы потеряв 50 человек убитыми и 5 танков, отошли на исходные рубежи.

Советские летчики в воздушных боях сбили 5 и подбили 6 самолетов противника.

Партизанский отряд, действующий в одном из районов Полесской области, совершил налет на железнодорожную станцию, находящуюся на важной коммуникации противника. Уничтожено 20 немецких солдат и выведены из строя средства управления и телефонно-телеграфная

связь. Другой отряд партизан разрушил узкоколейную железную дорогу и сжег лесоматериалы, заготовленные для отправки в Германию.

В городе Сталино немецко-фашистские мерзавцы устроили большой лагерь для мирных советских граждан, отказавшихся ехать на каторжные работы в Германию. Заключенных в лагере гитлеровцы мортят голодом и в течение нескольких дней подряд не дают никакой пищи. Ежедневно в лагере умирает 10—15 человек.

В ряде районов Франции развивается партизанское движение. Многие солдаты и офицеры французской армии, подлежащие демобилизации, захватили оружие и ушли в отряды свободных стрелков. Небольшие отряды французских патриотов устраивают засады и нападают на немецкие транспорты, совершают диверсионные акты на железных дорогах. На дорогах Париж—Биарриц и Париж—Марсель за одну неделю пушено под откос 11 немецких эшелонов с войсками и военными грузами. В результате активных действий партизан убито и ранено много немецко-фашистских оккупантов.

# Партийная жизнь ЗА БОЕСПОСОБНОСТЬ ЦЕХОВЫХ ПАРТОРГАНИЗАЦИЙ

Цеховая партийная организация цеха паровозников депо Буй состоит из 26 коммунистов. Сила большая. При правильной постановке партийно-массовой работы и, главное, при умелой расстановке людей можно сделать большие дела.

В цеховой партийной организации состоят люди, имеющие работу раз'ездного характера—паровозники. Это обстоятельству преобладает гибкого руководства коммунистами со стороны партпарторга. Огромное значение приобретает индивидуальная работа с каждым коммунистом в отдельности, которая, кстати сказать, проводится здесь очень слабо.

Партийные собрания—школа большевистского воспитания. Они должны проводиться на высоком идейно-политическом уровне, чтобы коммунист уходил с собрания, получив зарядку, с чувством ответственности за свою работу. Это тем более необходимо, что в партийной группе цеха много молодых членов и кандидатов партии (т.т. Колесов, Москоцкий, Рылин и др.), которые впервые приобщаются к партийной жизни и для которых партийное собрание—большое событие в жизни.

Успех собрания решает его подготовка: своевременное извещение коммунистов о собрании, подготовка вопросов и т. д. Если к общецеховым партийным собраниям проводится кое-какая подготовка, то к цеховым—никакой. Коммунисты не всегда знают о чем на собрании будет идти речь. Неудивительно, что собрания проходят очень редко, очень вяло и скучно.

Последнее партийное собрание было в августе. Недавно пытались созвать собрание, но коммунисты были заняты на производстве и собрание сорвалось, а после так и не назначили.

Почему же нет собраний? Может быть нечего обсуждать? Нет, далеко не так.

К зиме паровозники начали готовиться летом. Многие из них получили паспорта готовности к зиме. Когда же наступило холода, депо резко ухудшило работу. Отдельные паровозники и даже коммунисты вместо того, чтобы наступать на зимние трудности и преодолевать их, спасовали перед ними. Возросли случаи брака, машинисты стали останавливаться в пути по вагону пара, приводить паровозы в депо на межпоездной ремонт.

Казалось бы, назрела прямая необходимость созвать цеховое собрание. Кто же другой, как не парторганизация, должен был вскрыть причины ослабления работы и добиться ее улучшения? Логика подсказывает, что в первую очередь нужно было на преодоление зимних трудностей мобилизовать коммунистов, а через них и при их помощи всех остальных паровозников. Этого не произошло.

Беда цехового бюро (гужководитель т. Кончин) в том, что оно еще не умеет находить главного в работе, не научилось делать обобщения, принципиально ставить и разрешать вопросы. Отдельные коммунисты допускают брак в работе. Паровозы, на которых работают коммунисты т.т. Козельцев, Галанин и др. заезжают в депо на межпоездной ремонт. 10 декабря кандидат партии Козельцев допустил на участке вагон пара. Разве не ясно, что работа таких коммунистов должна стать предметом горячего обсуждения всей цеховой партийной организации. А здесь этого не делают, как будто ослабление работы коммунистов не касается парторганизации.

Так дальше продолжаться не может. Необходимо быстро и решительно поднять роль цеховой парторганизации, оживить ее работу и сделать вполне боееспособной в выполнении задач в условиях второй военной зимы.

Н. Котюнин, редактор газеты «Вперед».

## Патриотический почин тихвинцев

Горячо поддерживая патриотический почин тамбовских колхозников, собравших 40 миллионов рублей на строительство танков, железнодорожники Тихвина организовали сбор средств на танковую колонну «Ленинградский Особиахимовец».

13 рабочих восстановительного поезда, где начальником тов. Куд-

ришев, собрали 1950 руб. Среди работников пункта осмотра вагонов сбор производил коммунист Смолин. Подписная сумма здесь составила 4340 руб.

Всего за день 11 декабря на узле собрано 11 тысяч. На другой день эта сумма увеличилась еще на 6 тысяч рублей. Сбор продолжается.

Н. Катусев.

## В Тихвине

К ГОДОВЩИНЕ ОСВОБОЖДЕНИЯ  
ОТ НЕМЕЦКИХ ЗАХВАТЧИКОВ

Год тому назад части доблестной Красной Армии наголову разбили воровские банды фашистского генерала Шмидта и освободили Тихвин. Вслед за освободительницей армией на Тихвинский узел пришли наши железнодорожники. Кровь советских людей закипела гневом, когда они всюду увидели черные следы звериного вражеского хозяйничанья. Там, где были железнодорожные пути валялись обломки рельс и шпал, чернели воронки и груды разного хлама, лежали разнесенные в щепки штакетные ограждения сада, свисали израненные ветви деревьев.

Разрушив каменное здание вокзала, фашисты превратили его в колушню. На Тихвинском узле немецкие оккупанты разрушили и сожгли много зданий. В числе их клуб, баня, вокзал, пакгауз, депо, электростанция, мастерские депо, путейские мастерские, контору склада топлива и др.

пришли железнодорожники на пепелище вырванного из лап врага родного города. Увидев наяву то звериное безчеловечное, что несет враг нашим городам, селам, нашему народу, железнодорожники стали суровыми. В упорный социальный труд они вложили неукротимую ярость, огонь священного гнева и ненависти к врагу.

Не прошло и недели как уже на восстановленных путях станции составили формировать поезда, а дежурные т.т. Александров и Ковшарь двинули к фронту составы груженые танками, снарядами, пушками, продовольствием. У разрушенного вокзала застывали пилы, застучали попры. Плотники восстановительного поезда т.т. Ермилов, Зонтов, Глазачев на восстановлении здания работали за двоих. Они ежедневно выполняли норму на 200—250 проц. Штукатур т. Шутова добился производительности 170 проц., маляр Коротков—260 проц.

Спустя два месяца движущийся Тихвина, руководимые коммунистами Макаровым и Богдановым за-



Составитель стахановец ст. Буй тов. Н. Ф. Лебедев выполняет нормы по формированию поездов на 116 проц.

Фото Б. Николаевского.

## Патриот

25 лет назад на транспорт пришел Аким Никитич Катенин рядовым рабочим. Много и упорно работая, пылливо изучил основы железнодорожного транспорта, Аким Никитич овладел специальностью стрелочника, стал движением.

В 1932 году он назначается дежурным по ст. Россолово, а еще через два года—начальником раз'езда Красильниково. С 1936 года тов. Катенин—на посту начальника станции Лопарево.

Аким Никитич неутомимо работает с людьми, передает им свой опыт, свои знания. Он с гордостью может сказать, что воспитал знатного диспетчера-орденоносца тов. Кудрина Т. Кудрин прошел путь от дежурного по ст. Лопарево до дежурного по отделению. Он с благодарностью вспоминает своего учителя тов. Катенина. Много подготовил дежурных по станции, работающих на Буйском отделении.

Работая с людьми, организуя их на большевистскую, стахановскую работу, тов. Катенин вывел свою станцию в передовые на отделение. Вот уже несколько месяцев подряд станция удерживает переходящее Красное Знамя отделения. Крепкий и сплоченный коллектив станции обещает не выпускать знамя из своих рук.

Давно уже нет на станции ни единого случая брака и нарушения ПТЭ. Станционное хозяйство содержится в образцовом порядке. Станция Лопарево первой на отделении отлично подготовилась к зиме.

За успехи в работе тов. Катенин неоднократно премировался, в его личном деле много благодарностей

Ю. Папернов.

## ИТОГИ ВСЕСОЮЗНОГО СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО СОРЕВНОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ ЗА НОЯБРЬ 1942 ГОДА

### В ВЦСПС и Наркомате Путей Сообщения

(Окончание)\*

#### ПО ЗАВОДАМ НКПС

Оставить переходящие Красные Знамена Народного Комиссариата Путей Сообщения:

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

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

Люберецкому электротехническому заводу (начальник т. Редков, секретарь партбюро т. Датилина, предзавкома т. Никитин).

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

Алатирскому паровозоремонтному заводу (начальник т. Крупский, секретарь парткома т. Шерстюк, предзавкома т. Демидов), передав знамя от Урючского вагоноремонтного завода.

Ковровскому машиностроительному заводу (начальник т. Мышенков, секретарь партбюро т. Козлов, предзавкома т. Никитин), передав знамя от завода «Машиностроитель».

Куйбышевскому заводу «Красный Октябрь» (начальник т. Иконников, секретарь партбюро т. Васильев, предзавкома т. Филмонов).

См. «Сев. путь» от 16 декабря.

#### ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ СТРОЙКАМ

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

Железнодорожной стройке № 61 (начальник т. Макаров, зам. нач. по подлчасти т. Черкасский, преддоркома профсоюза т. Полищук).

Первому строительному участку стройки № 40 (начальник т. Евланов, зам. нач. по политической части т. Грушкин, пред. учкома профсоюза т. Шубин).

Пятому строительному участку стройки № 19 (начальник т. Коган, зам. нач. по политической части т. Надеждин, пред. учкома профсоюза т. Комаров).

Строительству № 119 Мостотреста (начальник т. Зубидский, зам. нач. по политчасти т. Куракин, предпостройкома т. Краснюков).

Вручить переходящие Красные Знамена Народного Комиссариата Путей Сообщения: Железнодорожной стройке № 165 (начальник т. Шатуров, зам. нач. по политчасти т. Чочуа, пред. доркома профсоюза т. Махвиладзе), передав знамя от железнодорожной стройки № 7.

Отбывать переходящее Красное Знамя НКПС у железнодорожной стройки № 38, как не выполнившей условия Всесоюзного социалистического соревнования.

## Склад топлива станции Вожега тормозит движение поездов

Вожегодский склад топлива еще недавно известен был на дороге своей образцовой работой. По вожегодским равнинам другие склады топлива. И это было правильно. Работники Вожегодского склада очень часто давали нам, диспетчерам, возможность вывести поезд в график за счет сокращения стоянок паровозов по Вожеге.

Но теперь топливники Вожеги резко ослабили работу, зачастую срывают движение поездов по графику. Они во многом повинны, что Вологодское и Няндовское отделения работают крайне неудовлетворительно. Здесь за последнее время недопустимо передерживают локомотивы под снабжением, выбивая их из графика.

Норма простоя паровоза в Вожеге 1 час 59 мин. (здесь учитывает-

ся и простой локомотива под составом). Паровозы простаивают по 5—6 и больше часов. Я анализировал простой паровозов за последние дни. Оказалось, что в один сутки паровозы были в обороте по Вожеге 5 час. 45 мин., а отдельные локомотивы—18 час. 55 минут.

Такая преступная работа топливников приводит к длительному простоям груза в Вожеге и на подходе к ней. Работникам Вожегодского склада надо понять, что так дальше не может продолжаться. Родина, фронт не простят тем, кто тормозит доставку груза для наступающей Красной Армии и оборонной промышленности. Вожегодский склад топлива был передовым и он должен вернуть себе былую славу.

И. Хренов, диспетчер-орденоносец Вологодского отделения.

## Упорядочить погрузку дров дороге

Наличие вагонов нерабочего парка на 3 и 4 отделениях движения позволяет увеличить погрузку дров в адрес дороги на 20—25 проц. Но из-за недостаточного внимания этому вопросу со стороны руководства отделений ежедневно вагоны простаивают под погрузкой сверх нормы до 4—8 часов, а в отдельных случаях до 3 суток.

Продвижение груженых и порожних вертушек производится недопустимо медленно, особенно по 4-му отделению, где с пристани Гольши до ст. Шарья пруженные вагоны подвозятся после непроизводительного 6—8-часового простоя. Линейный помощник начальника грузовой службы 3-го отделения тов. Богомолов не воздействует на неисправную клиентуру—она не привлекается к ответственности.

Был случай, когда вследствие отказа клиентуры от погрузки дров зам. нач. службы движения тов. Сироткин дал приказ начальнику 3-го отделения т. Костину—оправить 65 вагонов на ст. Шарья, где была полная возможность увеличить погрузку дров, но т. Костин этого приказа не выполнил. В результате вагоны на Буйском отделении непроизводительны простояли десятки часов, в то время как дорога недогрузила за эти сутки 65 вагонов.

Не занимается погрузкой дров дороге начальник 4-го отделения паровозного хозяйства т. Гудков. Подаваемые платформы на пристань Гольши, как система, простаивают в ожидании подосылки увязочного материала до 10 суток. Между тем ссылка т. Гудкова на отсутствие проводки несостоятельна. При организации сбора проводки на складах топлива и сокращения ее при выгрузке можно обеспечить увязку платформ без подсылки новой с других станций.

Топливный отдел управления дороги (нач. отдела тов. Деев) также не оказывает помощи станциям в организации погрузки дров. Высланный в декабре на ст. Шарья проводка оказалась непригодной для увязки т. к. она изготовлена была для пружинных матрасов.

Начальнику паровозной службы тов. Гандеюскому надо немедленно устранить организационные неполадки с погрузкой дров дороге. Это обеспечит создание дополнительно сверхпланового запаса дров на складах топлива и ликвидирует нерациональное использование подвижного состава.

Т. Иванов, начальник отдела породовой погрузки и выгрузки.