

# СЕВЕРНЫЙ ПУТЬ

ОРГАН УПРАВЛЕНИЯ  
И ДОПРОФСОЖА  
СЕВЕРНОЙ ЖЕЛ. ДОР.

№ 117 (1931)

ПЯТНИЦА  
29 сентября

1944 г.

Выходит по средам,  
пятницам и воскресеньям  
Цена 15 коп.

## БЫСТРЕЕ ЗАВЕРШИТЬ ПОДГОТОВКУ К ЗИМЕ

Зима близится. Наступил решающий этап в подготовке железнодорожного транспорта к работе в зимних условиях. Железнодорожники Северной должны проявить сейчас максимум самоотверженности, инициативы и энергии, чтобы обеспечить вступление к суровую северную зиму с отличным состоянием всего хозяйства дороги.

Одним из решающих участков железнодорожного хозяйства являются пути. Хорошо подготовить их к зиме, привести пути в образцовое состояние—это значит не на словах, а на деле выполнить обязательства, взятые в предоктябрьском социалистическом соревновании и обеспечить в трудных зимних условиях быстрейшее продвижение грузов, которых ждет страна и фронт.

В целом на дороге подготовка путевого хозяйства к зиме проходит неплохо. План среднего ремонта по классификации № 1, по планово-предупредительному ремонту главных путей, планово-предупредительному ремонту станционных путей, по заготовке шпал перевыполнен. Близки к выполнению задания по среднему ремонту классификации № 2, по усилению кривых, по постановке стрелок на щебень.

Лучшая по подготовке пути к зиме—Даниловская дистанция, где начальником тов. Коряков. На этой дистанции все путевое хозяйство приведено в порядок, планы ремонта перевыполнены. На месяц раньше срока закончен планово-предупредительный ремонт главных путей.

Но есть на дороге и такие дистанции, где мало заботятся о подготовке путей к зиме. Взять к примеру Няндомскую дистанцию пути. Здесь средним ремонтом по классификации № 1 надо было к 20 сентября отремонтировать 14,5 километров пути, фактически же выполнено только 8 километров. Из 9 запланированных стрелок на щебень поставлено всего 5. Планово-предупредительным ремонтом должны были пройти 200 километров главных путей, а пройдено 177. Отстают и с выполнением задания по ремонту станционных путей. Спрашивается, на что надеется начальник этой дистанции тов. Кузнецов, допуская такое отставание?

Не лучше обстоит дело и на Тихвинской дистанции, где начальником тов. Линева.

Значительное отставание с подготовкой к зиме наблюдается в паровозном хозяйстве дороги. Лучше других идет подготовка в депо Шарья и Емца, где уже почти все паровозы отеплены силами самих бригад.

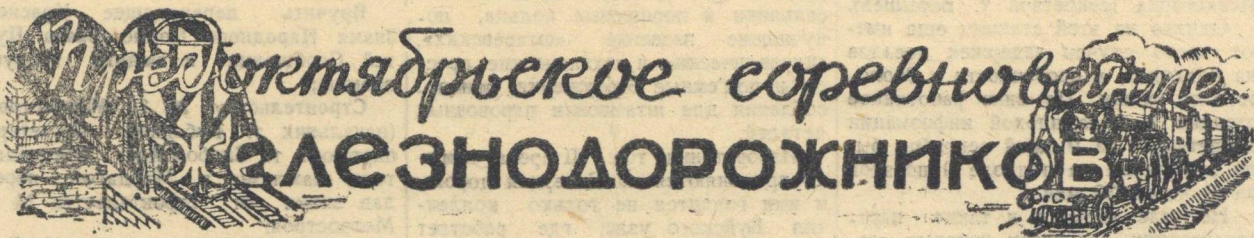
А вот в депо Няндомы (начальник тов. Демидов) к 20 сентября «успели» отеплить только половину паровозов, а в депо Исакогорского (начальник тов. Чуксин) и того меньше—всего около четвертой части имеющихся локомотивов.

Отстают с подготовкой к зиме и вологодские паровозники.

Необходимо как можно скорей наверстать упущенное. Надо, чтобы весь паровозный парк Северной в самое ближайшее время был приведен в полную боевую готовность для работы в зимних условиях.

Встретить зиму во всеоружии—это значит привести все транспортное хозяйство в такое состояние, при котором бы и в зимних условиях темпы продвижения поездов, оборачиваемости вагонов нарастали из месяца в месяц.

За это должны по-военному бороться железнодорожники Северной, чтобы оправдать находящееся сейчас у дороги переходящее Красное Знамя НКПС, чтобы до конца выполнить клятву, данную товарищу Сталину и социалистические обязательства, взятые в предоктябрьском соревновании с Кировской и Ярославской дорогами.



## Скоростными методами

Выполняя предоктябрьские обязательства, железнодорожники Вожеги за вторую декаду сентября добились отличных результатов работы. График отправления поездов выполнен на 100 процентов, простой транзитных грузов без переработки снижен до 52 минут, при норме 3 часа.

Применяя скоростные методы обработки поездов, составители Вожеги довели простой транзитных вагонов с переработкой до 6 часов, при норме 15. Местные грузы простаивают на 3 часа меньше нормы.

За вторую декаду сентября паровозники провели 12 тяжеловесных поездов и перевезли 3330 тонн груза сверх нормы. Техническая скорость перевыполняется.

Примеры самоотверженной работы показывает машинист тяжеловесника Николай Волков. 16 сентября он провел поезд весом 1950 тонн по участку Няндомы—Вожега, значительно перевыполнив техническую скорость. Лучшие машинисты Вожегодского депо тт. Пономарев, Шагалов и Титов провели за это время по 2 тяжеловесных поезда каждый.

Вьялкин,  
секретарь Вожегодского  
узловое парткома.

## ПОМОЩЬ ПУТЕЙЦАМ

Ускорить оборот вагонов, быстрее подготовить пути и все хозяйство станции к зиме—вот основные обязательства, взятые коллективом станции Великоозерской.

Широко организована здесь взаимопомощь. Помогая путейцам, 8 движущих во внеурочное время отремонтировали 4-й станционный путь по классификации № 2, произвели блокировку на всех путях.

Старшие стрелочницы—стахановки П. Едускова и А. Костина полностью подготовили стрелочные переводы, заправили бровки на своих участках, утрамбовали песком ямки. Их участки находятся в безупречном состоянии и готовы к работе в условиях зимы.

Р. Дьяконов,  
начальник станции Великоозерская.



Токарь-стахановец механического цеха Исакогорского вагоноремонтного пункта П. Скулин, выполняющий до двух с половиной норм.

Фото Я. Кисина.

## СЛОВО ЖЕНЩИН

Женский коллектив станции Бакланка горячо откликнулся на призыв автозаводцев и включился в предоктябрьское социалистическое соревнование. Узнав о присуждении переходящего Красного Знамени НКПС Северной дороге, стахановки Бакланки взяли дополнительные обязательства.

Коллектив станции по инициативе т. Баженовой решил оказать помощь движущим—выделять свободных от дежурства работников для обслуживания вертушки с целью сокращения состава поездной бригады.

Работники охотно приняли предложение т. Баженовой и обязались усилить борьбу за ускорение оборота вагонов, за улучшение всех показателей станции.

М. Сулова,  
секретарь парторганизации  
станции Бакланка.

Патриотический долг каждого работника железнодорожного транспорта—заботливо ухаживать за доверенными ему участками, содержать их всегда в исправном состоянии по-хозяйски готовить к зиме.

## Поезда идут по графику

Выполняя приказ Наркома № 752/Ц, коллектив движущих Шарынского отделения намного улучшил измерители по обороту вагонов. В августе по отделению в целом оборот вагона выполнен на 142,8 проц. Это достигнуто на основе перевыполнения участковой скорости, сокращения местного простоя вагонов на 11,7 проц. и транзитного—на 18,5 проц. Внедряя сквозную езду, диспетчеры отделения развернули соревнование с машинистами, организовали и пропустили по участкам большое количество сквозных и скоростных поездов, сэкономив на этом 1830 кубометров топлива.

В соревновании первое место по отделению завоевал диспетчер Ф. Малышев. Он выдал машинистам 99 социалистических путевок и добился стопроцентного отправления и проследования поездов по графику. Второе место присуждено на отделении диспетчеру И. Г. Соколову за стопроцентное отправление и проследование поездов по графику и выдачу 100 путевок машинистам на участке. Достигнутые результаты коллектив закрепляет в сентябре.

А. Быков.

## ПЕРВЫЙ ПАСПОРТ ГОТОВНОСТИ К ЗИМЕ

Бригады паровоза депо Емца, где старшим машинистом тов. Володин и его напарник т. Гусев, полностью подготовили свой локомотив к работе в условиях зимы.

Паровозные бригады сдали испытания по Правилам технической эксплуатации на хорошо и отлично, детально ознакомились с инструкцией по работе в зимних условиях.

Приказом зам. начальника паровозной службы т. Деева обе бригады премированы полумесячным окладом.

Локомотив старшего машиниста тов. Володина получил первый паспорт готовности к зиме.

И. Осипова,  
инженер локомотивного отдела

## ЗА РУБЕЖОМ

### Военные действия в Западной Европе

ЛОНДОН. 28 сентября. (ТАСС). В сегодняшнем сообщении штаба верховного командования экспедиционных сил союзников говорится:

Отвод наших войск из района севернее реки Нидер Рейн завершён. В течение вчерашнего дня продолжались бои в районе севернее Нидер Рейна, где войска союзников продвинулись в северо-восточном направлении, преодолев упорное сопротивление противника. Западный фронт вклинивания союзники продвинулись к югу от Осса.

В многочисленных воздушных боях уничтожен 41 вражеский самолёт, 10 самолётов союзной авиации вернулись на свои базы.

Продолжаются активные действия патрулей обеих сторон к северу. Аахена по направлению к Люнебургу. Части союзников встречают упорное сопротивление немцев, опирающихся в опорных пунктах вблизи Хертема юго-восточнее Штольберга. В районе Кале наши войска смыкаются у города, прокладывая дорогу на запад через затопленную местность.

### НОВАЯ ПОБЕДА ЮГОСЛАВСКОЙ НАРОДНО-ОСВОБОДИТЕЛЬНОЙ АРМИИ

КАИР, 26 сентября. (ТАСС). В передаёт телеграфное агентство «Фрея» Югославия» (ТАНОГ), верный штаб народно-освободительной армии Югославии опубликовал официальное сообщение, в котором говорится, что после 5-дневных ожесточённых боев югославские войска заняли второй по численности населения город Боснии—Баня-Лука. Противник оставил на поле боя 3.000 трупов солдат и офицеров Югославскими частями взято в плен 4.000 солдат и офицеров противника. Среди пленных—командир 69-й медковой дивизии генерал Генрих командир павеличевской 3-й горной стрелковой бригады полковник М. Летич.

ЖЕНЕВА, 26 сентября. (ТАСС). Как передают из Югославии, в военный штаб народно-освободительной армии Югославии сообщает, что в Македонии югославские части ввели в города Ресан и Джалов и отбросили немцев к югу.

В специальном сообщении, переданном радиостанцией «Слобода Югославия», говорится о том, что после освобождения Лазареваца происходят непосредственно на путях к столице Югославии в Београду.

## От Советского Информбюро

### ОПЕРАТИВНАЯ СВОДКА ЗА 27 СЕНТЯБРЯ

В течение 27 сентября западные и северо-западные города ПЯРНУ (ПЕРНОВ) наши войска продолжали вести бои по очищению западного побережья Эстонии от разрозненных групп противника. Нашими войсками занят остров БОРМСИ-САР.

На РИЖСКОМ направлении наши войска, продолжая наступление, с боями заняли более 200 населённых пунктов, в том числе СКРОДЭЛИ, ДУКТЭ, СКУЛТЕ, ЗИЕДЫНИ, ВИДРИЖИ, СТРАУПЕ, ЛИГАТНЕ, НИТАУРЕ, ГАРЖАС, ВАТРАНЕ, ТЫМСЕНИ, КАЙБАЛА и железнодорожные станции ЛАДЕ, ИНТЭ, ОКУЛТЕ, ИЕРИТИ, ЛИГАТНЕ, ЮМПРАВА, КАЙБАЛА, ВАТРАНЕ.

Южнее и юго-восточнее города САНОК наши войска в результате упорных боев овладели в горно-лесистой местности несколькими населёнными пунктами и среди них ШЕРБАНУВКА, ЗУБАЧЕ, РОСТОКИ ГУРНЕ, УШТИКИ ГУРНЕ, ВОЛОСАТЕ, ТАРНАВА, ИЛЬНИК.

На других участках фронта—поиски разведчиков и в ряде пунктов шли бои местного значения.

За 26 сентября наши войска подбили и уничтожили 10 немецких танков. В воздушных боях и огнём зенитной артиллерии сбито 7 самолётов противника.

### ОПЕРАТИВНАЯ СВОДКА ЗА 28 СЕНТЯБРЯ

В течение 28 сентября северо-западные и западные города ПЯРНУ (ПЕРНОВ) наши войска очистили от разрозненных групп противника западное побережье Эстонии, заняв при этом более 200 населённых пунктов, в том числе крупные населённые пункты ПАГАЗИ, ЛИХУЛА, МАТСКЮЛА, ВИРТСУ, МУРИСТЕ, ХЭЛЬМКЮЛА, КУЛЛИ, ТЫСТАМА, САРВИ, САУЛЕПА и железнодорожные станции ЛИХУЛА, КЯРУЗЕ, ВИРТСУ.

На РИЖСКОМ направлении наши войска, в результате упорных боев, заняли более 50 населённых пунктов и среди них ГАРШМУИЖ, БИРЗКАЛНС, ЛЕДУРГА, ЛОДЕ, КРАЛЛИС, ИНИИМС, ДОБЕС.

Южнее и юго-восточнее города САНОК наши войска, действуя в трудных условиях горно-лесистой местности, с боями заняли 30 населённых пунктов, в том числе населённые пункты ЛУПКУВ, ЗУБЕНЬСКОЛИНКА, БУКОВЕЦ, ТУРЕЧКИ, БОРЫНЯ, ЯБЛОНУВ, ЗАВАД и железнодорожную станцию ВОЛЯ МИХОВА.

На других участках фронта—поиски разведчиков и в ряде пунктов шли бои местного значения.

За 27 сентября в воздушных боях и огнём зенитной артиллерии сбито 9 самолётов противника.

### Положение в Югославии

Несколько дней тому назад Советское Командование, имея в виду интересы развития боевых действий против германских и венгерских войск в Венгрии, обратилось к Национальному Комитету Освобождения Югославии и Командованию югославской народно-освободительной армии с просьбой дать согласие на временное вступление советских войск на югославскую территорию, граничащую с Венгрией. Советское Командование при этом сообщило, что советские войска по выполне-

нии своих оперативных задач будут выведены из Югославии.

Национальный Комитет и Верховное Командование Югославии согласились удовлетворить просьбу Советского Командования. Советское Командование при этом приняло во внимание югославской стороной движение, что на территории Югославии, в районах расположения частей Красной Армии, будет действовать гражданская администрация Национального Комитета Освобождения Югославии. (ТАСС).

## ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

ПАРТОРГАНИЗАЦИЯ В БОРЬБЕ  
ЗА УСКОРЕНИЕ ОБОРОТА ВАГОНОВ

Партийные организации Исакогорского узла проделали большую работу среди железнодорожников отделения по разъяснению приказа Наркома Л. М. Кагановича № 752 «Об ускорении оборота вагонов».

В конце августа было проведено совещание с командным составом служб и начальниками станций. Обсужден приказ Наркома и материалы проверочных комиссий по выявлению использования подвижного состава на станциях отделения. Было вскрыто, что руководители таких решающих станций, как Исакогорка, Бакарица, Архангельск - пристань, Молотовск, не боролись за оборот вагонов. Подвижной состав этих станций неделями, а в отдельных случаях и месяцами, простоял без движения. В угольном тупике Исакогорка три вагона рабочего парка полтора года стояли между паровозами, отставленными в запас.

Заместитель начальника станций Бакарица по грузовой работе т. Пригожанов вполне исправный товарный вагон больше месяца использовал для хранения своих дров. На путях станции Исакогорка было выявлено 85 вагонов, стоящих без движения из-за технических неисправностей.

После совещания ряд секретарей парторганизаций изменили свое отношение к этому важному делу, стали больше заботиться об обороте вагонов. Парторганизация депо, где секретарем тов. Жиленко, решила организовать для лучшего использования вагонов на отделении ускоренную езду без набора воды и топлива на станции Холмогорская.

Инициатором вождения поездов сквозными рейсами явился машинист-коммунист Михаил Жидков. Он первый провел поезд без остановки на станции Холмогорская для набора воды и топлива. За 10 дней сентября тов. Жидков провел 15 сквозных поездов. За ним последовали и другие машинисты — Медведев Юрий, Максимов, Малышев, Николай Жидков, Алексей Дулов, с которыми секретарь парторганизации т. Жиленко провел разъяснительную работу. Тов. Жиленко первый поезд сопровождал сам. Он изучил все возможности и доказал коллективу машинистов, что проезд станции Холмогорская без набора топлива ускорит оборот вагонов в каждом поезде от одного до двух часов.

Закрепляя достигнутые успехи, коммунист Жидков во второй половине сентября с поездом № 971 станцию Холмогорская проследовал

проходом и доставил состав в Емцу на 2 часа раньше времени, установленного по графику.

Значительно глубже стала вникать в вопросы ускорения оборота вагонов парторганизация — станции Исакогорка (секретарь т. Барышев).

Однако на этой станции еще имеют место случаи задержек поездов на подходах, в особенности с Молотовской линии. По вине работников станции и из-за плохой информации диспетчеров за 9 дней сентября были задержаны на подходе 9 поездов на 8 часов 36 мин.

На узле имеются и такие парторганизации, секретари которых совсем не уделяют внимания выполнению приказа Наркома об обороте вагонов. К числу их можно отнести секретари парторганизаций отделения движения тов. Нохрина. В этой парторганизации приказ Наркома не сочли даже нужным обобщить среди коммунистов и других работников, непосредственно отвечающих за оборот вагонов на отделении. Такое отношение привело к печальным результатам. Проследование за первую декаду сентября снизилось с 93 до 88 проц. В сентябре оборот вагонов по сравнению с августом превышен и составляет 2,01 суток при задании 1,5 суток.

Не лучше обстоит дело с организацией борьбы за ускорение оборота вагонов и в парторганизации вагонного участка (секретарь т. Волков). В первой декаде сентября по вине работников пунктов осмотра и поездных вагонных мастеров сорвано с графика из-за плохого и медленного осмотра и ремонта 8 поездов.

У секретарей парторганизаций отделения движения и вагонного депо такие факты не вызывают тревоги, и они попрежнему мирятся с браком в работе, срывами поездов с графика. Они не организуют показа лучших людей, слабо проводят политическую работу, не стоят во главе соревнования за быстрый оборот вагонов на отделении.

Такое положение дальше нетерпимо. Борьба за ускорение оборота подвижного состава, организация социалистического соревнования за быстрейший оборот вагонов должны занять центральное место в работе каждой транспортной парторганизации. Успешному разрешению этой главной задачи надо подчинить всю партийно-массовую работу на местах.

А. Белов,  
секретарь узлового парткома  
станции Исакогорка.

## ПО СЕВЕРНОЙ ДОРОГЕ

25 лет изобретательской  
деятельности  
А. З. Штарева

Недавно на конференции изобретателей и рационализаторов Северной дороги отмечалась 25-летняя деятельность знаменитого изобретателя А. З. Штарева.

Из 180 изобретений А. З. Штарева особую ценность представляют сальники и поршневые кольца, улучшившие название «штаревских», гидравлические и механические прессы и подъемные сооружения, приспособления для штамповки паровозных деталей.

Изобретения тов. Штарева широко применяются на Северной дороге, и ими гордятся не только коллектив Буйского узла, где работает тов. Штарев, но и вся дорога.

Юбилея приветствовали телеграммами Юстремской Обком ВКП(б), Буйский районный комитет партии хозяйственные и партийные организации дороги.

Начальник Буйского отделения паровозного хозяйства тов. Данилов объявил юбиляру благодарность и премировал его 1000 рублей.

Заслуги изобретателя А. З. Штарева высоко оценены в своем приказе № 871 Народный Комиссар генерал-директор Путь Сообщения Л. М. Каганович, наградив его знаком «Отличный паровозник» и премировав 2.000 рублей.

Н. Котюнин,  
редактор газеты «Вперед».

Заготовлено 8030 тонн  
торфа

В текущем году перед коллективом торфоразработок была поставлена задача — заготовить 8000 тонн торфа. Несмотря на трудные условия работы, торфяники с честью справились с заданием, заготовив 8030 тонн торфа.

Начальник дороги отметил отличившихся: 12 человек получили благодарность в приказе и денежные премии от 600 до 300 рублей.

Начальник группы торфа тов. Кудрявцев награжден знаком «Ударнику сталинского призыва» и премирован 1500 рублями.

## Награждение машиниста

За отличное содержание своего паровоза, подготовку его к работе в зимних условиях и за отличную работу в пути следования, старший машинист депо Шарья Иван Васильевич Торопов приказом начальника дороги награжден знаком «Отличный паровозник».

## В ВЦСПС И НАРКОМАТЕ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

(Окончание. Начало см. в №№ 115 и 116).

## ПО МЕТРОСТРОЮ

Оставить переходящее Красное Знамя Народного Комиссариата Путь Сообщения и выдать вторую премию;

Конторе по производству электромеханических монтажных работ Метростроя (начальник т. Ильин, секретарь партбюро т. Мельников, председатель завкома т. Мягких).

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

Строительству № 32 Метростроя (начальник т. Губанков, секретарь партбюро т. Слободской, председатель шахткома т. Мордасов), передав знамя от строительства № 3 Метростроя.

ПО ПРЕДПРИЯТИЯМ ЛЕСНОЙ  
ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Оставить переходящее Красное Знамя Народного Комиссариата Путь Сообщения и выдать вторую премию;

Лопатинскому лесокombинату треста «Маритранлес» (начальник т. Петров, секретарь парторганизации т. Кувшинов, председатель рабочкома т. Тарасов).

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

Подюжскому леспромхозу треста «Коншотранлес» (начальник т. Прохвирин, председатель рабочкома т. Окатов), передав знамя от Руткинского Леспромхоза треста «Маритранлес».

ПО ТИПОГРАФИЯМ  
ТРАНСЖЕЛДОРИЗДАТА

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

4-й Харьковской типографии (начальник т. Залищанский, секретарь парторганизации т. Шумлякер, председатель завкома т. Плехова), передав знамя от 6-й Московской типографии.

ВЫДАТЬ ТРЕТЬИ  
ДЕНЕЖНЫЕ ПРЕМИИ

Львовскому отделению движения Московско-Киевской железной дороги.

Московскому отделению движения Калининской железной дороги.

Станции Джанкой Сталинской железной дороги.

Станции Тарнополь Львовской железной дороги.

Станции Шимановская Амурской железной дороги.

Тбилисскому пассажирскому отделению Закавказской железной дороги.

Вокзалу станции Свердловск-пассажирская Свердловской железной дороги.

## Смелее внедрять рационализаторские предложения

Внедрение в жизнь рационализаторских предложений и изобретений особенно большое значение имеет в военное время. Наши депо и мастерские выполняют сейчас значительно больший объем работ, чем в мирное время, при меньшем количестве рабочих. Применение всевозможных приспособлений, рационализация производства дает возможность сократить число рабочих, облегчает и упрощает труд, увеличивает производительность. В трудное военное время железнодорожники Северной, проявляя инициативу и смелку, дали много ценных предложений и изобретений, способствующих улучшению работы дороги.

Состоявшаяся 12 и 13 сентября в Бое дорожная отраслевая конференция изобретателей и рационализаторов паровозной службы отметила непрерывный рост количества рационализаторских предложений и изобретений в годы войны. Если в 1941 году на Северной железной дороге было дано 164 предложения, то за 6 месяцев 1944 года было внесено 102 предложения и изобретения.

Многие труднейшие вопросы, вставшие во время войны, были успешно решены рационализаторами и изобретателями. Только/ знаменитым изобретателем А. З. Штаревым, двадцатипятилетний юбилей изобретательской и рационализаторской

деятельности которого отметила конференция, за время войны внесено и проведено в жизнь свыше 50 рационализаторских предложений.

Сотни тысяч рублей сэкономили изобретатели и рационализаторы дороги за военные годы. Этот эффект мог бы быть значительно выше, если бы все ценные изобретения и предложения быстрее и смелее проходили в жизнь. К сожалению, на деле не всегда так получается. Достаточно сказать, что из 102 предложений, внесенных по дороге в первой половине 1944 года, в жизнь внедрено только 71.

Много приспособлений и изобретений применяется в депо Буй, но очень немногие из них введены в других депо. Например, пилонасечный станок, работающий в этом депо, может обеспечить пересечкой пил все депо дороги, но он не загружен, так как многие не знают о нем.

Некоторые депо не имеют запаса колец или готовых золотниковых втулок. Они не могут произвести расточку втулок из-за перегруженности поршневого токарного станка, в то же время другой имеющийся станок для расточки втулок не используется. Между тем, токарь депо Буй тов. Павличенко с успехом использует такой станок, устанавливая растачиваемую золотниковую втулку прямо на козлах.

Целый ряд ценных изобретений и рационализаторских предложений не получают распространения не только из-за плохой организации обмена опытом, но и из-за недостаточного внимания к этим вопросам со стороны хозяйственников.

Часто ремонт ведется старыми, дедовскими способами, несмотря на то, что у хозяйственника есть чертежи и описание изобретений и приспособлений, использование которых привело бы к рационализации и ускорению работы. Но, обычно, у руководителей хозяйничества для того, чтобы заняться вопросами рационализации и изобретательства «нехватает времени». — Некогда, план надо выполнять, — заявляют такие хозяйственники, не понимая того, что, используя рационализаторские предложения, они этот же самый план выполнят гораздо быстрее. Мало заботятся о распространении рационализаторских предложений и изобретений и руководители служб. Здесь также дело пушено на самотек.

Такое положение должно быть в корне изменено. Пора понять, что каждое, проведенное в жизнь рационализаторское предложение и изобретение больше, чем какое-либо другое мероприятие, способствует выполнению плана.

Хозяйственным руководителям необходимо оказывать самую активную

поддержку рационализаторам и изобретателям, широко внедряя в жизнь их предложения и изобретения, практикуя широкий обмен опытом.

Во время проводимого осмотра подготовки оборудования к зиме надо проверить наличие внедренных рационализаторских предложений, изобретений, приспособлений и составить планы изготовления новых. Службам необходимо организовать не только широкий обмен опытом, но и планировать изготовление оправдавших себя приспособлений и изобретений.

Большую пользу принесет централизованное изготовление приспособлений, обеспечивающее массовый серийный их выпуск. Такое производство может быть организовано на базе существующей при паровозной службе мастерской по изготовлению и ремонту складского оборудования. Создание такой мастерской не только позволит полностью обеспечить депо дороги необходимыми приспособлениями, но и даст возможность сконцентрировать в одном месте все имеющиеся чертежи и описания рационализаторских предложений и изобретений и быстро изготовлять опытные экземпляры новых изобретений.

А. Баранов,

старший инженер сектора труда и зарплаты дороги.

## ОБЪЯВЛЕНИЕ

Вологодскому ОРС'у 2 отделения Северной железной дороги на постоянную работу требуются старшие бухгалтеры, бухгалтеры, счетоводы и калькуляторы.

Обращаться в отдел кадров ОРС 2 отделения в часы занятий.

Адрес: Набережная Свободы, 62.

\*\*\*

ОРС Вологодского паровозного депо требуются: агрономы, агенты-заготовители, бухгалтер-ревизор, старший бухгалтер, опытные счетоводы.

С заявлениями обращаться по адресу: Станционный переулоч дом-1. Телеф 1-43 (вокз).