

# СЕВЕРНЫЙ ПУТЬ

ОРГАН УПРАВЛЕНИЯ  
И ДОПРОФСОЖА  
СЕВЕРНОЙ ЖЕЛ. ДОР.

№ 143 (2118)

СРЕДА

28 ноября

1945 г.

Выходит по средам,  
пятницам и воскресеньям  
Цена 15 коп.

В наше время высокой техники и широкого применения науки в производстве, когда стало уже возможным также и использование атомной энергии и других великих технических открытий, в хозяйственных планах должно быть уделено первостепенное внимание вопросам техники, вопросам повышения технического уровня нашей промышленности и создания высококвалифицированных технических кадров.

**В. М. МОЛОТОВ.**

## За высокое развитие физкультуры и спорта

Ни в одной стране мира не уделяется столько внимания физкультуре и спорту, как у нас в Советском Союзе. Физическое воспитание — часть коммунистического воспитания населения. Физкультура и спорт помогают развить самые лучшие качества человека — крепкую волю, стойкость, выносливость.

За годы советской власти спортивные организации нашей страны вырастили миллионы закаленных, выносливых юношей и девушек, способных совершать военные и трудовые подвиги во славу своей горячей любимой отчизны.

Война была суровой проверкой крепости нервов, мускулов и выносливости наших людей. Советский народ вышел победителем из тяжелых испытаний войны. В этом есть известная доля труда советских спортивных организаций, которые хорошо поработали над физической подготовкой людей к упорному труду в тылу и героическим подвигам на фронте.

Сейчас в период мирного строительства миллионы физкультурников возвратились к станкам и агрегатам, чтобы своим трудом еще более возвысить мощь советского государства. Советские физкультурники с большим успехом выступают на международных состязаниях. Весь мир с восхищением следит за успехами советских футболистов в Англии — стране, где родился футбол.

В настоящее время перед нами стоит большая задача широко развернуть работу по физическому воспитанию населения. Мы должны с неустанной энергией воспитывать в наших людях величайшую стойкость, выносливость и крепкую волю. Вот почему принято недавно Советом Народных Комиссаров Союза ССР решение «Об оказании помощи комитетам по делам физкультуры и спорта и улучшении их работы» обязывает хозяйственных руководителей уделять максимум внимания делу развития физической культуры среди трудящихся.

15 ноября 1945 года народный комиссар путей сообщения генерал-лейтенант тов. И. Ковалев издал специальный приказ об улучшении руководства массовой физической культурой на железнодорожном транспорте и о работе спортивного общества «Локомотив». Этим приказом начальникам дорог, заводов, строительства, начальникам хозяйственных единиц и учебных заведений приказано принять все необходимые меры к созданию условий для развития спортивной и массовой физкультурной работы среди железнодорожников, помогая обществам «Локомотив» в организации коллективов физической культуры на всех предприятиях железнодородного транспорта. Приказом намечены мероприятия по ремонту спортивных сооружений, по обеспечению физкультурников спортивным инвентарем, по укреплению кадров спортбщества «Локомотив». В ближайшее время коллегия НКПС утвердит план-календарь спортивно-массовых мероприятий на 1946 год. Из этого видно какое огромное значение придается физкультуре и спорту на железнодорожном транспорте.

Спортбщество «Локомотив» нашей дороги пока что работает неудовлетворительно. Коллективы физкультурников созданы не на всех предприятиях. Спортивные сооружения в целом ряде мест разрушены. В постановке физкультурной работы все еще нет массовости, в практике работы спортбщества «Локомотив» преобладает стремление заниматься только с отдельными физкультурниками-рекордсменами.

Надо быстрее устранить недостатки в работе спортбщества «Локомотив», добиться невиданного расцвета физической и спортивной работы на Северной магистрали.

## Обеспечим четкую работу транспорта зимой

### Письмо паровозников депо имени Ильича Западной дороги

Победа над фашистской Германией и японским агрессором, одержанная нашей доблестной Красной Армией и героическим советским народом под руководством любимого вождя и друга трудящихся великого Сталина, привела нас к долгожданному миру.

С переходом страны на мирное строительство увеличивается объем перевозок, новые повышенные требования предъявляются к железнодорожникам, сложные и ответственные задачи выдвигаются перед ними. Чем успешнее справятся железные дороги с этими задачами, тем быстрее восстановится наше народное хозяйство.

Задача по увеличению объема перевозок должна быть разрешена уже в ближайшее время, в период наступившей зимы. А хорошо известно, что зимой возникает ряд трудностей, существенно осложняющих работу железных дорог. Преодолеть эти трудности необходимо без дополнительных капитальных затрат, путем лучшего использования имеющихся средств, всемерного ускорения оборота вагонов и паровозов, четкой организованности, слаженности всех работников транспорта, широкого внедрения передового опыта в нашу практику. Должен быть мобилизован и широко использован весь опыт, накопленный за годы мирного строительства и войны.

Все железнодорожники и в первую очередь те паровозники, движенцы, вагонники, путейцы и связисты, которые непосредственно связаны с движением поездов, должны противопоставить зимней стихии свою большевистскую сплоченность, творческую инициативу, широко использовать передовой опыт, оказывать деловую помощь друг другу, в особенности молодым, недостаточно опытным работникам, и на этой основе по-боевому развернуть социалистическое соревнование за обеспечение бесперебойной работы железных дорог зимой.

Особенно сложна и ответственна в зимних условиях работа паровозников — машинистов, помощников, кочегаров, которым страна доверила основную двигательную силу транспорта. Четкий ритм в эксплуатации паровозов обеспечивает бесперебойное продвижение поездов, подтягивает отстающие звенья железнодорожного хозяйства. Значит, паровозники должны добиться полноценного использования парка, организовать образцовый уход за локомотивами, правильно, технически грамотное обслуживание их в пути, повысить их техническую скорость, ускорить оборот и достойно осуществлять свою ведущую роль в выполнении задач, стоящих перед транспортом.

На большинстве дорог зима уже вступила в свои права. Промышленность, народное хозяйство требуют увеличения перевозок. Мы призываем всех железнодорожников углубить и шире развернуть социалистическое соревнование в честь нашей победы, за обеспечение четкой и слаженной работы железнодорожного транспорта в течение зимы и принимаем на себя следующие обязательства:

1. Обеспечить лунинский, технически грамотный уход и образцовое текущее содержание паровозов, своевременно и доброкачественно выполнять служебный ремонт и работать без аварий и брака в пути и без случаев межпоездного ремонта.

2. Строго соблюдать график движения поездов, выполнять и перевыполнять нормы технической скорости, не допускать по вине паровозных бригад опозданий в пути и остановок на станциях и перегонах.

3. Активно бороться за выполнение графика оборота паровозов, не допускать задержки паровозов сверх установленных норм под техническими операциями в депо и промежуточных станциях по вине паровозных бригад, настойчиво требовать устранения и принимать необходимые меры к прекращению задержек, допускаемых по вине работников других служб.

4. Тщательно следить за состоянием отопления на паровозах, не допускать его повреждения и поддерживать силами паровозных бригад в течение всего

зимнего периода отопительное оборудование в исправности и образцовом порядке.

5. Обеспечить тщательный контроль за качеством ремонта паровозов, производить приемку деталей в процессе их пригонки и сборки.

6. Укрепить дисциплину на паровозе, не допускать нарушений спаренной-строеной езды и задержек в выдаче паровоза под поезд по вине паровозных бригад.

7. Машинисты будут помогать своим помощникам и кочегарам в повышении их производственной квалификации, будут систематически инструктировать их по особенностям ухода за паровозом в зимний период, а также возьмут шефство над молодыми, недостаточно опытными или отстающими машинистами и помогут им успешно преодолеть зимние трудности.

8. Каждому машинисту силами членов своей семьи отремонтировать не менее одного комплекта спецодежды для одиноких помощников и кочегаров.

9. Ежемесячно производить взаимную проверку выполнения принятых обязательств с осмотром прикрепленных паровозов, широко извещая о результатах весь коллектив паровозных бригад.

Принимая на себя эти обязательства, мы выдвигаем со своей стороны ряд требований к работникам других служб.

**Мы обращаемся к движенцам с требованием:**

не допускать задержки паровозов на контрольных постах, на станциях и у светофоров и семафоров; обеспечить при отправлении с начальных станций подробную информацию машинистов о намечаемом порядке пропуска поезда по участку, а в случае каких-либо непредвиденных обстоятельств и изменений намеченного порядка извещать об этом машинистов, запиской, через дежурных по станциям;

при вынужденной остановке поезда на станции извещать машинистов о продолжительности стоянки, а затем не менее чем за 15—20 минут предупреждать о подготовке к отправлению;

не допускать задержки транзитных поездов для маневров на станциях.

**Мы обращаемся к вагонникам с требованием:**

не допускать утечки воздуха в составах сверх установленных норм, тщательно проверять состояние тормозного оборудования, упругих приборов и ходовых частей при подготовке поездов к отправлению.

**Мы обращаемся к путейцам с требованием:**

тщательно следить за состоянием пути, своевременно устранять неисправности и сократить число ограничений скорости на перегонах;

обеспечить своевременную очистку путей от снега, не допуская задержек поездов по этой причине.

**Мы обращаемся к связистам с требованием:**

произвести тщательную проверку состояния сигнального хозяйства и обеспечить их ясную видимость и четкие показания, в особенности у проходных и входных светофоров и семафоров.

**Мы обращаемся к работникам складов топлива с требованием:**

не допускать задержки паровозов под снабжением топливом и в ожидании набора;

правильно составлять смеси из имеющегося на складе топлива;

при подаче на тендер низкосортного угля обеспечить отдельную подачу заправочного топлива;

плотно укладывать топливо на тендер, возможно полнее используя его объем;

обеспечить содержание в чистоте и порядке путей складов топлива с тем, чтобы не допускать из-за их загромождения повреждения паровозов.

Выражаем уверенность, товарищи, что мы с вами с честью справимся со своими обязанностями, будем действовать дружно и слаженно и не допустим перебоев в работе железных дорог в течение всей зимы.

По поручению коллектива депо имени Ильича Западной дороги: машинисты Рысаков, Соколов, Амолицкий, Мошканов, Смагин, Урлик и другие, начальник депо Иванов, секретарь парткома депо Быков, председатель месткома депо Заварзин.

### ПЕРЕДОВЫЕ МАШИНИСТЫ

Недавно комиссия осматривала в Няндомском депо паровозы, подготовленные к работе в зимних условиях. Осмотром выяснено, что паровозы машинистов: Кушина, Езопихина, Г. Пименова, Авдеева, Шапапова, П. Пименова и Соснина являются лучшими в депо и готовы к зиме. Сейчас всем этим машинистам вручены паспорта готовности к зиме.

### ВСТРЕЧА С ФРОНТОВИКАМИ

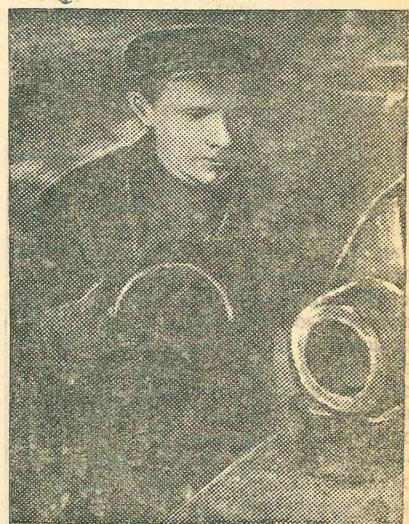
Коллектив работников Буйского ОРСа провел вечер встречи демобилизованных фронтовиков и инвалидов Отечественной войны, ранее работавших в ОРСе. На вечере присутствовало свыше 40 участников Отечественной войны. Секретарь парторганизации т. Смирнов, заявил, что в коллектив работников ОРСа пришли работать 30 фронтовиков. Многие из них занимают

### РУКОВОДЯЩИЕ ДОЛЖНОСТИ И РАБОТАЮТ ОТЛИЧНО. ФРОНТОВИК Т. БУРНАШЕВ НАЗНАЧЕН ЗАМЕСТИТЕЛЕМ НАЧАЛЬНИКА ОРСа, тов. Сизов — заведующим хлебопекарней, тов. Голубева — заведующей пошивочной мастерской.

Я с боем прошел от Москвы до Кенигсберга, заявил фронтовик тов. Сизов. Наша задача — залечить раны, нанесенные стране войной и закрепить победу.

### ВЕЧЕР МОЛОДЫХ РАБОЧИХ

На Шарьинском узле состоялся вечер молодых рабочих-стахановцев. С докладом итоги социалистического соревнования среди молодых рабочих в честь 28 годовщины Октября выступил секретарь горкома ЗЛКСМ т. Козлов. После доклада лучшим молодым рабочим-стахановцам были вручены почетные грамоты и премии.



Старейший производственник Даниловского депо В. П. Моссе. Он выполняет нормы по кузнечным работам на 300 процентов. Фото А. Скорняковой.

## Выдвижение кандидатов в окружные избирательные комиссии по выборам в Совет Союза

### Вологодский избирательный округ

В обширном цехе, украшенном портретами и призывными лозунгами, собралось больше двух тысяч рабочих, рабочих, инженеров, техников и служащих паровозо-вагоноремонтного завода. Заслушав выступление секретаря парткома тов. Антошко о предстоящих выборах в Верховный Совет СССР и задачах избирателей, они обсудили вопрос о выдвижении кандидата в Вологодскую окружную избирательную комиссию по выборам в Совет Союза. Собравшиеся решили выдвинуть в состав этой комиссии П. Е. Пасынкова — инженера литейного цеха.

На собрании рабочих Вологодского паровозного депо кандидатом в состав окружной избирательной комиссии Вологодского избирательного округа № 113 выдвинут тов. Иванов Василий Михайлович — старший машинист паровозного депо.

### Бабаевский избирательный округ

С большой активностью прошло в железнодорожной школе № 25 собрание членов Союза начальных и средних школ г. Бабаево. Секретарь парткома узла тов. Дресков кратко рассказал о предстоящих выборах и ознакомил с порядком выдвижения кандидатов в состав окружной комиссии. Затем слово взял учитель тов. Озеревский. Он предложил выдвинуть кандидатом в состав комиссии старшего работника народного образования учительницу школы № 25 депутата Бабаевского горсовета Марию Николаевну Косс.

Собрание единодушно решило выдвинуть кандидатуру тов. Косс Марию Николаевну в состав окружной избирательной комиссии.

После работы собрался коллектив пятого отделения движения. Собрание единодушно постановило выдвинуть кандидатом в состав окружной избирательной комиссии заместителя начальника пятого отделения движения инженер-капитана тов. Семенова Александра Михайловича.

Советы молодым  
железнодорожникам

# Уход за котлом паровоза в зимнее время

В условиях зимы, при нормальной работе паровоза, потребность пара возрастает на 35—40 процентов по сравнению с летним периодом. Увеличение потребности пара идет на излучение тепла в атмосферу, на подогрев питательных приборов, пресмасленок, на усиленную работу воздушного насоса. А поэтому паровозная бригада должна главное свое внимание обратить на уход за котлом паровоза.

В процессе работы на стенках котла со стороны воды может образоваться накипь и шлам, т. е. рыхлая накипь, а со стороны огня — сажа. При редких продувках котла содержание и загрязнение котловой воды могут настолько возрасти, что влажность пара резко повысится. В результате элементы пароперегревателя забиваются отложениями солей, а перегрев пара снижается. Вместе с паром соли попадают в золотниковые рубашки и цилиндры, а, попадая под кольца, создают задир, через которые пропускается пар.

Известно, что каждый процент влаги в паре на такое же количество увеличивает расход топлива и на 9—10 градусов понижает температуру перегрева пара.

Накипь и шлам очень плохие проводники тепла. По сравнению с железом, накипь проводит тепло в 25 раз хуже, а сажа в 500 раз. При загрязнении стенок котла передача тепла воде ухудшается, температура отходящих газов повышается и для испарения одного и того же количества воды затрачивается дополнительное количество тепла.

Если котел паровоза имеет свой сажи до 1 миллиметра и накипь в полтора миллиметра, то потеря топлива, вследствие плохой теплопередачи, составит не менее 6 процентов, что для товарного паровоза серии СО составит 30 тонн за месяц пережога Подмосковного угля.

При загрязнении котла накипью возникает и другое опасное явление: металл под накипью перегревается и прочность его в ряде случаев снижается до 75 процентов. Металл деформируется на боковых стенках топки и, особенно, в зоне горения, появляются выпучины, волнистость, трещины и неплотности в соединениях, приводящие к течи связей. Жаровые и дымогарные трубы, покрытые накипью, удлиняются больше нормального, нарушая этим плотность прилегания к огневой решетке, что также вызывает течь их в соединениях с решеткой.

Задача каждого паровозника — ежедневно содержать паровоз в технически исправном состоянии. Нужно строго следить за изоляцией котла, цилиндров и паропровода. У нас на дороге имеется в достаточном количестве асбеста. Нужно во время позаботиться о его доставке в депо. В крайнем случае асбест можно заменить следующей смесью: 50—55 процентов опилок, 35 процентов глиняных чешуек и 10—15 процентов ватных очесов. Смесью накладывается на изолируемое место с предварительным нанесением удерживающего каркаса.

Утечки пара через неплотности арматуры, плохую притирку вентилей составляют в среднем 300—450 килограммов пара в час. Неисправное состояние поршневых колец приводит к перерасходу топлива до 10—15 процентов, а пропуск поршневых сальников увеличивает расход пара на 5 процентов. Для устранения этих ненормальностей старшему машинисту паровоза нужно организовать проверку этих деталей, не допуская утечек пара.

При наличии на паровозе форсового конуса он должен быть проверен по оси дымоходной трубы. Отклонение от оси категорически воспрещается, ибо отклонение конуса от оси на 3 миллиметра уже дает перерасход топлива до 7 процентов.

Как правило питать котлы во-

дой в зимний период? Известно, что при накачивании в котел сразу большого количества холодной воды происходит резкое охлаждение концов жаровых и дымогарных труб, связей, сокращение их в объеме, образование неплотностей, через которые проникает вода и таким образом возникает течь. Поэтому воду надо качать малыми порциями при хорошем огне в топке. Нельзя качать воду при открытой дверке шуровочного отверстия, во время прокачивания колосников и чистке дымоходной камеры.

Перед началом чистки топку необходимо иметь в котле воды не менее  $\frac{3}{4}$  водомерного стекла и давление пара не выше 8 атмосфер. Порядок чистки: сначала чистить переднюю (дымовую) камеру, при закрытом шуровочном отверстии и клапанах золоника, предварительно залив изгарь в дымовой камере, а затем уже прокачивать колосниковую решетку. Сначала прокачать одну секцию, например, левую переднюю, но не совсем, оставив слой кокса и, перебросив на нее же с другой секции горячего кокса, а затем потряхивать другую секцию — правую переднюю и перекинуть горячий кокс со следующей подлежащей очистке секции. Если из очищенных секций огня будет мало, надо подкинуть на них свежего угля. После чистки секция развести по всей топке хороший ровный огонь. И только тогда можно приступить к удалению шлама из золоника.

Если шлама на колосниковой решетке столько, что он не помещается в золоник и подпер снизу колосники, можно его удалить и при незаконченной чистке топки, но при обязательном разведении огня по всей колосниковой решетке до момента открытия золоника. При всех операциях чистки топку категорически воспрещается открывать сифон и качать воду в котел.

Сажа удаляется так. Если на паровозах есть сажесдуватели, то пользоваться ими нужно через каждые 40—50 километров при полностью открытом регуляторе и наибольшем наполнении цилиндров, полностью открыты паровпускные вентили и регулируя рычагом направление струи пара по решетке. Такая продувка должна производиться при наибольшем давлении пара в котле.

Если паровоз не оборудован сажесдувателем, то продувка труб и стенок огневой коробки производится паром через фуроры обязательно в каждом депо. Если паровоз для продувки труб оборудован прибором Чалых, то продувка производится в основном и оборотном депо, предварительно тщательно очистив переднюю топку. Если дымовая камера не будет вычищена, то при пользовании прибором Чалых, трубы, вместо продувки, можно забить изгарью и ухудшить парообразование.

Во время нахождения паровоза на промывках дымогарные и жаровые трубы должны быть продуты воздухом. Забытые трубы очищаются особым прутком, а задние концы

жаровых труб до элементов очищаются специальными крючками. Огневая коробка на промывке должна быть очищена специальными стальными щетками.

Как паровозные бригады должны вести борьбу с накипью? На нашей дороге обработка воды осуществляется внутри котла, при помощи антинакипинов. Антинакипин не только предотвращает образование твердой накипи, но и разрушает старую накипь, защищает металл от коррозии.

Основное условие наиболее эффективного применения антинакипина — это систематическая и пропорциональная добавка его к температурной воде.

Установлено, что шлам, образующийся при введении в котел антинакипина, сохраняет свою наибольшую подвижность в течение 3—4 часов, после чего становится вязким, уплотняется и удаляется с трудом. Поэтому котлы рекомендуются продувать не реже, как через три часа.

Продувки котла на ходу дают громадный эффект, но их надо производить при большой форсировке котла и малыми порциями. Продувочный кран следует открывать резко, а закрывать плавно во избежание гидравлических ударов. Кран следует перекрывать 3—4 раза, держать открытым его 5—10 секунд, удаляя за каждую продувку в общей сложности 3—3,5 сантиметра по водомерному стеклу. При продувке на стоянке воды выдувать не более  $\frac{1}{2}$  стекла и кран закрывать на 10 секунд. Маневровым паровозам можно рекомендовать продувку 3—4 раза в смену, удаляя воды каждый раз не более  $\frac{1}{4}$  стекла.

Во избежание замерзания крана Эверластинга вследствие оседания около его отверстия шлама, рекомендуется на стоянках делать короткие продувки (2—3 секунды) через каждые час — полтора.

Кроме обычных продувок очень полезно производить верхние продувки через боковой циркуляционный кран, установленный сбоку цилиндрической части, чтобы удалить наиболее легкие примеси. Надо сказать, что эта продувка, приносящая неоценимую пользу для котла, не нашла еще должного распространения среди паровозных бригад дороги.

Среди паровозников есть много прекрасных людей, доказавших как можно отлично содержать свои паровозы и особенно котлы, при наибольших пробегах паровоза между промывками. Обобщить их опыт и распространить его среди широких масс паровозников — это значит добиться, что паровозные котлы будут содержаться зимой не хуже чем летом, техническое состояние паровозов не ухудшится. А это и будет залогом успешных перевозок в предстоящие морозы и метели.

Инженер-лейтенант

Г. Исаков,

машинист-инструктор депо Шарья.

## Все рабочие явились на снегоборьбу

Третий околоток Вожегодской дистанции пути, где мастером тов. Ваитов, занял первое место в соревновании. Первые метели околоток встретил в полной готовности. Снеговые щиты расставлены, пучинный материал имеется в достаточном количестве. Для выработки мелкого пучинного материала пущен в работу драневой станок.

На днях проходил пробный вызов рабочей силы на снегоборьбу. На пробный вызов не явилось только 3 человека. Е. Твердов.

## Усилить отгрузку металлолома

Досрочно на два месяца выполнили годовой план отгрузки металлолома руководители депо Буй, 6, 7, 8 и 10 дистанции пути. Отстают в выполнении плана отгрузки 9 Шарьинская дистанция. Буйский вагонный участок, хотя возможности сдачи металлолома у них имеются. Начальник дистанции т. Волков и начальник вагонного участка т. Аврунин не уделяют внимания этому вопросу.

В. Яцук,

диспетчер Ярославской конторы главторгчермета.



Молодые стакхановцы механического цеха депо Данилов прокатного стана Д. Разина и токарь Л. Иванов. Фото А. Скорняковой.

## Двое суток работы по новому графику

Коллектив Бабаевского отделения движения в первый день работы по новому зимнему графику перевыполнил измерители. Участковая скорость составила 106,7 процента задания, оборот вагона — 130,5 процента. Задание по погрузке и выгрузке также перевыполнено.

Второй день работы по новому графику закончен с еще более лучшими показателями. Оборот вагона выполнен на 175,2 процента, участковая скорость — 120,2 процента, техническая скорость — 110 процентов. Перевыполнено задание по погрузке и выгрузке.

Каждый поезд сопровождался командным составом отделения. Особенно хорошо было организовано сопровождение поездов командирами паровозного отделения. На каждую поездку диспетчер заключал социалистический договор с машинистом и кондукторской бригадой.

В эти дни высокое мастерство вождения поездов на высоких скоростях показал машинист Г. Сквор-

цов. Взяв состав №94 из Бабаева, прибывший с Кировской дороги на 42 минуты позднее графика, он заключил договор с диспетчером тов. Гавриловой и поезд в Череповце сдал во время, установленное графиком. Этого машинист т. Скворцов добился тем, что провел состав по участку без набора воды и топлива на протяжении 100 километров.

На участке Бабаево—Тихвиль с перевыполнением скорости на 16 километров провел поезд машинист т. Рокотов, а машинисты тт. Костыгов и Воробьев перевыполнили скорость на 10 километров. Оба машиниста следовали от Заборья до Тихвиля без набора воды.

Отлично работала комсомольско-молодежная смена в составе тт. Карганова, Ульмова, Смирнова, Смирнова и Писцова, обеспечивавшая скоростное продвижение поездов.

Задача всего коллектива — закрепить достигнутые успехи.

Г. Тарабаренко,  
диспетчер-графист Бабаевского  
отделения движения.

## Решительно укреплять трудовую дисциплину

Среди незначительной части железнодорожников Вологодского узла до сего времени еще имеются дезорганизаторы производства, которые продолжают грубейшим образом нарушать воинскую дисциплину, установленную на транспорте.

В то же время отдельные руководители хозяйств Вологодского узла за последнее время ослабили массово-воспитательную работу на производстве, не проявляют внимания к нуждам рабочих, слабо борются за укрепление дисциплины. Этим можно объяснить рост нарушений дисциплины в паровозном депо, станции Вологда-1, вагонном депо и жилищной дистанции.

Указом Президиума Верховного Совета Союза ССР от 26 июня 1940 года, установлена судебная ответственность должностных лиц, предприятий и учреждений, задерживающих оформление материалов на прогульщиков и лиц, самовольно оставивших работу. Однако факты задержек имеют место до сего времени. Слесарь вагонного депо Синягина оставила работу 15 августа этого года, а материал в прокуратуру был передан только 14 сентября. Стрелочник станции Вологда Павлова оставила работу 27 октября, а материал оформлен только 9 ноября 1945 года.

Печник жилищной дистанции Комни бросил работу 18 октября 1945 года, а материал для привлечения его к ответственности передан 17 ноября и то только после требования прокуратуры.

Несмотря на неоднократные приказы начальника дороги о своевременном приведении в исполне-

ние административных арестов, все еще имеют место случаи, когда нарушители дисциплины либо совсем не отбывают наказаний или отбывают с большим опозданием. По вине начальника отдела кадров вагонного депо Тихомирова, 19 ноября не отбыли арестов, наложенных в сентябре, 10 человек, в октябре — 5 человек.

На шофера Карасеву (Вологодский ОРС) 25 сентября 1945 года наложен арест, а отбыла она его только с 13 ноября. На станции Вологда стрелочница Сучкова с 18 сентября сего года не отбыла ареста потому, что она «незаменимый» человек, как заявил начальник отдела кадров т. Чечулин.

Со стороны хозяйственников имеется бездушно-формальное отношение, когда в следственные органы передаются непроверенные и необоснованные материалы. Иногда администрация, страхуя себя, передает суду людей честных и ничем не опороченных. Такой случай имел место со старшим кондуктором Кадулиной. Администрация, зная уважительность невыхода на работу Кадулиной, все же материал направила в прокуратуру.

Хозяйственный руководитель обязан ежедневно заниматься вопросами укрепления воинской дисциплины.

Советское правосудие будет сувереном к тем, кто нарушает дисциплину и дезорганизует работу на транспорте.

Капитан юстиции,  
В. Гордошев,  
военный прокурор Вологодского  
участка.

Ответственный редактор  
А. КАЛИНИЧЕВ.

Адрес редакции: Вологда, Набережная Свободы, 62. Тел. типографии вокз.—265, городской—257.  
Отв. секретаря и инструкторов вокз. (3 зв.), отв. редактора и нач. издательства—337.