

СЕВЕРНЫЙ ПУТЬ

ОРГАН УПРАВЛЕНИЯ
И ПОЛИТОТДЕЛА
СЕВЕРНОЙ ЖЕЛ. ДОР.

№ 105 (1555)

СРЕДА

9 сентября
1942 г.Выходит по
средам, пятницам и
воскресеньям
Цена 8 коп.

Навстречу великой годовщине

Всего два месяца отделяют нас от XXV годовщины Великой Октябрьской Социалистической революции. В суровой и напряженной обстановке встречают народы Советского Союза мировой праздник Октября. На Юге страны происходят ожесточенные бои с озверевшими бандами гитлеровских разбойников за каждую пядь советской земли, за каждый населенный пункт.

Опасность, нависшая над страной, еще теснее сплачивает трудящихся Советского Союза. Все сильнее разгорается ненависть к врагу в сердцах советских людей. Все мы живем единой мыслью, единым стремлением: остановить, отбросить и разгромить ненавистного врага.

Во имя этой благородной цели каждый советский человек — кем бы и где бы он ни работал — стремится как можно больше сделать для помощи фронту, для помощи героической Красной Армии. Все шире и шире разворачивается всенародное социалистическое соревнование. Все настойчивее и упорнее идет борьба за первенство в соревновании. На железнодорожном транспорте сейчас наступили решающие дни подготовки к военной зиме 1942—43 гг. Эта задача пронизывает сейчас весь ход социалистического соревнования железнодорожников.

В самом деле. Успех всей зимней работы будет зависеть от того, насколько дорожка в целом и каждое предприятие в отдельности будут готовы к работе в зимних условиях. Каждый железнодорожник, каждый командир, готовя достойную встречу великой годовщины Октября, наряду с выполнением и перевыполнением производственных измерителей, обязан отдать себе ясный отчет: все ли я сделал, чтобы зимой мое предприятие, мой участок не подвел дорогу, не подвел фронт, не подвел родину? Подготовка кадров, механизмов, топлива, культурно-бытовых учреждений, создание запаса дров, ремонт служебных и жилых помещений — все эти и многие другие вопросы ни на минуту не должны выпадать из поля зрения железнодорожников.

Еще и еще раз проверь себя и своих товарищей, железнодорожник. Проверь тщательно, с пристрастием. Ибо позор тому коллективу, позор тому командиру и политработнику, которые допустят, что их предприятие к XXV годовщине Октября не выполнит весь комплекс задач по подготовке к зиме. В своем письме, опубликованном в «Северном пути» 2 сентября, лучшие люди дороги, награжденные орденами и медалями Союза ССР, призвали железнодорожников Северной встретить великий proletарский праздник достойной подготовкой к зиме, дальнейшим развертыванием всенародного социалистического соревнования, выполнением задач, которые поставил товарищ Сталин в своем историческом приказе. Этот приказ должен найти отклик в сердце каждого патриота-железнодорожника Северной. Все для фронта, все для победы над врагом! Этот лозунг в предоктябрьские дни приобретает еще большую силу и значение. Покажем же, товарищи железнодорожники, новые примеры трудового героизма, поможем нашим родным братьям — бойцам Красной Армии сломить ненавистного врага и разгромить гитлеровские банды, осквернившие нашу святую советскую землю. Смерть немцам оккупантам!

ВСЕСОЮЗНОЕ СОРЕВНОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ

Первенство не сдают

Вот уже три месяца соревнуются между собой бригады паровозов 712-61 и 702-92 Няндомского депо за отличные измерители в работе и строжайшую экономию топлива. В первый месяц соревнования первенство завоевали бригады паровоза 712-61 под руководством старшего машиниста Н. Зарубина, сэкономив топлива 5,5 тонны и на ремонте паровоза своими силами — 772 рубля.

Первенства лунницы этого паровоза не сдают, а настойчиво закрепляют в своей работе. В июле лунницы завоевали также первое место по депо. За 20 дней августа экономия топлива на паровозе составила 9472 килограмма.

Лучший околоток дистанции

Настойчиво и плодотворно трудятся путевцы 2-го околотка 11-й дистанции пути. Путевые обходчики, отлично справляясь со своими обязанностями, в свободное от дежурств время работают на смене шпал.

В воскресные дни путевцы околотка отремонтировали снегозащитные щиты, заготовили 200 штук кольев и 2 стрелочных перевода поставили на щепень.

Активно участвуют в воскресниках и домашние хозяйки. Весною для Красной Армии они посадили 150 килограммов картофеля. Теперь домохозяйки убирают богатый урожай.

Околоток в соревновании держит первенство. **Макаров,** профгрупптор околотка.

Помощь общественности

Путевцы пятого околотка 6-й дистанции пути вышли на воскресник. Они оказали помощь отстающей бригаде дорожного мастера т. Суслова. Работали на воскреснике 8 часов. Бригадир т. Тихомиров, вышедший на работу вместе с женой, сыном и дочерью, за день со своей бригадой укрепил от утона 48 звеньев пути. Дневная производительность труда бригады 120 проц.

Бригады тт. Суслова и Зимина сделали 960 погонных метров разгонок заборов, укрепили после разгонок 90 стыков и на 48 звеньев установили противоугоны.

115 проц. составила производительность труда в этих бригадах. **Яблоков,** дорожный мастер 5 околотка.

Успешная работа

7 сентября смена дежурного по Няндомскому отделению т. Пастухова, участвуя в социалистическом соревновании, добилась стопроцентного отправления и проследования всех поездов по графику.

Особенно замечательно в этот день работали диспетчеры тт. Вахрушев и Котов, дежурные по станции Коноша т. Шубин, Ерево т. Макаров. Они на много перевыполнили все производственные измерители.

Машинисты отделения, стремясь достичь новых замечательных успехов, водили поезда без остановок их в Лепше для набора топлива. Так, машинист т. Каргин по участку Нянда — Емца проследовал без единой остановки. Машинист т. Федоров, ведя состав из Емцы в Няндому, проследовал Лепшу сходу и привел поезд на конечную станцию участка на 4 часа 19 минут раньше срока.



Электросварщик депо Шарья
П. С. Зеленев, награжденный медалю «За трудовую доблесть».

В труде, как в бою

Передовые путевые обходчики Луиской дистанции решили увеличить круг своих обязанностей, стремясь оказать как можно большую помощь фронту, они стали не только следить за состоянием пути, но и сами ремонтировать железнодорожное полотно, заготавливать необходимые материалы на зиму.

Первым на дистанции увеличил круг своих обязанностей путевой обходчик 3 околотка тов. А. Д. Ожогов. Он вместе с ремонтными рабочими смывает изношенные шпалы, меняет оспродефектные рельсы, производит зачистку заусениц. Помимо всего этого тов. Ожогов отремонтировал два колодца и своими силами отопляет квартиру. В то время как тов. Ожогов выполняет работы по ремонту пути, за состоянием железнодорожного полотна наблюдает его жена и сын.

На 6 околотке участвует в ремонтных работах путевой обходчик Смирнов. Он отремонтировал один колодец и 120 снегозащитных щитов. На других околотках тт. Тетерева и Антонов также стали выполнять такие работы, которые в прошлом не входили в обязанность путевых обходчиков.

Безопцепочная выгрузка

Начальник станции Кушуба тов. Смирнов инициативный и исполнительный командир. Часто в глухую полночь можно слышать его голос по селектору. Это он пришел проверить как работает ночная смена, как заготавливаются маршруты для приема и отправления поездов.

Особенно напряженно в Кушубе трудятся, чтобы избежать простоя вагонов под погрузкой и выгрузкой. По инициативе тов. Смирнова почти каждый вагон разгружается без отцепки от поезда. Так, недавно, тов. Смирнов и дежурный по станции тов. Демиденко, узнав о времени прибытия поезда, подготовились и выгрузили 21 вагон во время стоянки поезда. 30 августа таким образом выгружены 2 вагона, а 3 сентября — 4 платформы. Все выгруженные вагоны с этими же поездами были поданы под срочную погрузку.

Тов. Смирнов и Демиденко показывают пример всем движущимся как надо работать в военное время, как правильно использовать подвижной состав.

И. Гаврильченко, диспетчер Бабаевского отделения.

Железнодорожники Северной!
Шире разворачивайте предоктябрьское соревнование! Усиливайте помощь Красной Армии!

ОТ СОВЕТСКОГО ИНФОРМБЮРО

ИЗ ВЕЧЕРНЕГО СООБЩЕНИЯ 7 СЕНТЯБРЯ

В течение 7 сентября наши войска вели ожесточенные бои с противником западнее и юго-западнее Сталинграда, а также в районах Новороссийск и Моздок.

На других фронтах существенных изменений не произошло.

За 6 сентября частями нашей авиации на различных участках фронта уничтожено или повреждено до 20 немецких танков, 120 автомашин с войсками и грузами, подавлен огонь 8 батарей полевой и зенитной артиллерии, взорван склад боеприпасов и склад горючего, рассеяно и частично уничтожено до 2 батальонов пехоты противника.

В Баренцевом море нашей авиацией потоплен транспорт противника водоизмещением 5.000 тонн.

Западнее Сталинграда наши войска вели напряженные бои с немецко-фашистскими войсками. Бойцы энской части отбили 4 атаки, следовавшие одна за другой, а затем вынуждены были отойти на новые позиции. На другом участке немецкая пехота при поддержке 22 танков атаковала наши позиции. Бойцы и командиры, оборонявшие этот рубеж, отбили атаку противника. Уничтожено 2 немецких танка и до роты гитлеровцев.

Юго-западнее Сталинграда немцы крупными силами предприняли несколько атак. Противник отброшен с большими для него потерями. На одном участке 30 немецких танков атаковали позиции нашей артиллерийской батареи. Советские бойцы, ведя огонь с открытых позиций, отбили атаку неприятеля и уничтожили 8 немецких танков.

В районе Новороссийска наши части вели упорные бои против численно превосходящих сил противника. Ценой больших потерь

врагу удалось вклиниться в боевые порядки наших войск. Бойцы энской части в течение дня в ожесточенных боях уничтожили 8 немецких танков и свыше 400 гитлеровцев. Огнем нашей артиллерии подбито 4 танка, уничтожено 27 автомашин с войсками, 2 орудия, рассеяно и большей частью уничтожено до батальона пехоты противника.

В районе Моздок продолжались бои на южном берегу водного рубежа. Наше подразделение внезапным ударом выбило противника из одного населенного пункта, уничтожило артиллерийскую батарею и разгромило штаб немецкой части. На другом участке наши части нанесли контрудар группировке гитлеровцев, пытавшейся наступать в южном направлении. Потеряв в этих боях 23 танка, противник начал быстро отходить на север.

Ниже приводятся выдержки из записной книжки, найденной у убитого немецкого офицера-артиллера, ста Ганса Луд: «Сегодня в 7 часов утра отпразднелись в Вязьму. Сгоревшие поезда лежат по бокам насыпей. Здесь основательно поработала авиация. Мы на марше. Самое страшное — русские штурмовики. Они опускаются до 15 метров и стреляют из своих пушек. Наш маршевый батальон понес большие потери от этих самолетов. Поразили, как мало знает фронт о родине. Я пришел к убеждению, что население не только покоренных стран, но и Германии в огромном большинстве устало от войны. Что же будет при дальнейшей ватяжке военных действий? В разговорах офицеры и солдаты теперь все чаще вспоминают о русской зиме. Они с ужасом думают о том — неужели еще раз придется мерзнуть и погибать в русских снегах?».

ИЗ УТРЕННЕГО СООБЩЕНИЯ 8 СЕНТЯБРЯ

В течение ночи на 8 сентября наши войска вели бои с противником западнее и юго-западнее Сталинграда, а также в районах Новороссийск и Моздок.

На других фронтах существенных изменений не произошло.

Западнее Сталинграда продолжались ожесточенные бои. Части энского соединения отбили атаку противника. Немцы подтянули новые силы и при поддержке танков в течение нескольких часов пытались прорвать нашу оборону. Все атаки гитлеровцев были отбиты. На поле боя противник оставил 6 подбитых танков и более 200 пленных солдат и офицеров.

Юго-западнее Сталинграда наши войска вели оборонительные бои. Энская часть отбила несколько атак противника и уничтожила 4 немецких танка и свыше роты гитлеровцев. На другом участке наше подразделение ночью совершило вылазку в расположение противника. Советские бойцы разгромили штаб румынского батальона, перебили 80 румынских солдат и офицеров и взорвали 7 автомашин с боеприпасами.

В районе Новороссийска наши войска вели напряженные бои с танками и автоматчиками противника, вклинившимися в нашу оборону. Бойцы энской части огнем артиллерии, минометов, бронебойщиков уничтожили 5 немецких танков, 14 автомашин и свыше 400 гитлеровцев.

На этом же участке внезапной атакой из засады танкисты уничтожили еще 7 танков и 17 автомашин и истребили до 200 немецких солдат и офицеров.

В районе Моздок наши части вели бои с переправившимися через водный рубеж войсками противника. Группа танков и свыше батальона немецкой пехоты перешла в наступление на участок, который обороняла энская часть. Наши бойцы подпустили неприятеля на близкое расстояние, а затем минометным и пулеметным огнем прижали гитлеровцев к земле. Все попытки врага возобновить атаку провалились. В результате этого боя уничтожено 3 немецких танка и до 2 рот гитлеровцев.

На одном из участков Западного фронта наши войска заняли укрепленный немцами населенный пункт. В боях за этот оборонительный рубеж уничтожено 6 немецких танков, 20 пулеметов, 10 повозок с военным имуществом, 4 автомашины и до 600 солдат и офицеров противника.

На Северо-Западном фронте происходили бои местного значения. Наши автоматчики во главе с старшим лейтенантом тов. Папасовым и политруком тов. Ватановым атаковали и захватили вражеский узел обороны. На другом участке огнем артиллерии и минометов уничтожено до 150 немецких солдат и офицеров.

Трибуна передовых методов

Наша смена накануне второй военной зимы

Во время войны на нашем Няндомском отделении значительно увеличились перевозки. Обстановка фронта, интересы родины потребовали быстро извлекать и быстро реализовать резервы увеличения бесперебойного пропуска поездов.

В трудных условиях прошлой зимы мы впервые применили в смене передовой лунинский метод безотцепочного ремонта вагонов в проходящих поездах.

Залогом этому была тщательная подготовка к зиме. Мы подготовили все необходимые запасные части, инструменты, смазку и сумели отремонтировать сотни вагонов таким ремонтом, который раньше производился только с отцепкой для подачи на ремонтные пути.

Какие методы помогли нашей смене сократить время осмотра составов?

Прежде всего мы применили метод ремонта вагонов без отцепки от поездов. Меняли колесные пары, упряжные крюки, буксы, буксовые лапы, рессоры.

Быстро и бдительно осматривали составы. Обычно по норме технического процесса на осмотр состава и мелкий ремонт предусматривалось 35 мин., а наша смена всякий раз производила эти работы за 20—25 минут.

Смена добивалась этого на основе слаженности, взаимной выручки и помощи друг другу. Во всем нам помогала правильная расстановка сил, умелая организация социалистического соревнования.

Перед вступлением на смену мы заключали социалистические договоры, брали на себя обязательство и настойчиво боролись за них.

В быстром осмотре составов мы не применяли ничего особенного. Своевременно подготавливали запасные части. Рассматривали людей так, чтобы на каждого возлагалась ответственность за определенный процесс работы.

При вступлении на смену я прежде всего справляюсь у нарядчика пункта осмотра о подходе поездов. Составляю план. Когда поезд прибывает на станцию, мы стараемся встретить его на входных стрелках. Это позволяет еще на ходу определять те колесные пары, которые имеют поломку на бандажах. Поезд встал. И мы уже все на местах, приступаем к осмотру.

Осмотр состава смена проводит с двух концов и ремонт комплексным методом—сообща. Например, при смене колесной пары одним я поручаю поднимать домкратом вагон, другим, слесарям, развинчивать



А. С. Сибирцева.

крепления и отнимать буксы, и дело идет быстро. На смену колесной пары норма 1 ч. 50 минут, а меняем ее за 40—50 минут, буксы за 20 минут, при норме 35.

Смена, которой я руковожу, молодежно-комсомольская, стахановская. Она состоит из 22 человек: 4 слесарей-вагонников, 8 осмотрщиков, 4 смазчиков, 4 слесарей-автоматчиков. Все члены ее работают, не покладая рук, отдают все силы общему делу, помощи фронту, родине в одержании победы над врагом.

За дни войны люди научились работать по-новому, многие овладели новыми сложными профессиями и прекрасно работают.

После того, как большая часть квалифицированных работников ушла на фронт защищать родину от ненавистного врага, на смену им пришли новые люди. У них нехватало опыта, умения, сноровки и практики. Их нужно было научить, сделать полезными.

Учебу в смене мы применяли прямо на работе. Рассказывали людям, как нужно работать, прививали им практические навыки ежедневно, и это дало не плохие результаты.

До войны Борис Пузырев работал слесарем-автоматчиком, а сейчас он сдал испытания на осмотрщика-автоматчика и работает по стахановски. Николай Пестерев работал слесарем-вагонником, а сейчас он осмотрщик-пролазчик, обнаруживший более 10 трещин в упряжных крюках, явно угрожающих безопасности движения поездов.

Вся смена гордится бдительным осмотрщиком-пролазчиком вагонов И. Бахарева. Он в текущем году обнаружил десятки угрожающих безопасности движения поездов слу-

чаев—трещины осей, упряжных крюков и т. д.

Бдительно осматривает составы осмотрщица Анна Серикова. В августе она обнаружила трещину бандажа.

Так работают люди нашей смены, добиваются успехов. Но апереди еще работы много. Сейчас стахановцы живут единой мыслью: как бы лучше подготовиться к работе во вторую военную зиму.

В подготовке к зиме наша смена сделала уже многое. Мы подобрали людей, укомплектовали смену опытными работниками. Все проинструктированы, сдали испытания по Правилам технической эксплуатации, и сейчас изучаем должностные инструкции.

Большую работу проделали на участке по подготовке запасных частей для пункта осмотра на зиму. Слесари заготовительного цеха об этом заботятся хорошо. От них мы получили не одну партию запчастей разных видов.

Трудности у нас будут в недостатке 20-тонных подшипников и буферных стаканов, но и это нас не пугает. Мы их постараемся изыскать на месте, реставрируя старые. Из трудного положения выйдем. У каждого слесаря-вагонника и других работников инструменты приведены в порядок и хранятся образцово.

В смене сейчас развернулось социалистическое соревнование на лучшую подготовку к зиме и за стопроцентное отправление всех поездов по графику. В этом мы имеем уже не малые успехи. В соревновании со сменой старшего осмотрщика Хлюстова мы всегда выходим победителями.

В дальнейшем мы обязуемся работать еще лучше. Применяя лунинские методы по ремонту составов без отцепки, мы не допустим ни одного случая, чтобы пружинные вагоны отцеплялись от поездов на ремонт.

Примем все меры к тому, чтобы и в пути следования они не имели ни одной отцепки по горению букс и другим неисправностям.

Во время доставки груз фронту, Красной Армии и в полной сохранности—такое наше обязательство на период зимней работы. Выполнению этой задачи я, как командир смены, отдаю все силы, к этому обязывает награда правительства—орден «Знак почта». На награду я отвечаю стахановским трудом, упорным преодолением трудностей, какие только могут встретиться во второй военной зиме.

А. Сибирцева, старший осмотрщик Няндомского вагонного участка, орденоси.

благодарностью слушают рабочие каждый день. К этому уже у меня в цехе все привыкло.

Свои беседы о положении на фронтах т. Кузнецов увязывает с производственной работой цеха, в котором работает много молодых рабочих. С ними он систематически ведет воспитательную работу, прививая чувства патриотизма и любви к своей родине, к железнодорожному транспорту.

Хорошо проводит агитационную работу мастер механического цеха паровозного депо тов. Якунов. Сейчас в агитационной работе он взял основное направление—подготовку к зиме. Не случайно все станки в цехе приведены в полный порядок, отремонтированы и изготовлен подсобный инструмент. На днях приступают к побелке самого помещения цеха.

Плохо организует агитационную работу в своей смене старший теле-

графа тов. Юрьев. За 20 дней августа он провел всего одну чашку передовой статьи газеты «Правда». Объясняет этот нерадивый агитатор свою бездельность «отсутствием помещения».

Агитатор т. Разина прикреплен для ведения агитационной работы к общежитию, в котором проживают поездные кочегары. Трудовая дисциплина среди кочегаров на низком уровне, поэтому политическая, массовая работа с ними особенно важна. Но т. Разина в общежитие ходит редко. Являясь начальником отдела приема и увольнения, она использует свое служебное положение для... агитационной работы. Недисциплинированных товарищей она вызывает к себе в кабинет для того, чтобы отругать, предупредить и т. д. Это она и называет агитационно-массовой работой.

М. Кузьменков.

Экономия топлива—важнейшая политическая задача

75 кубометров за 5 поездов

«Железнодорожники должны добиваться строжайшей экономии расходов топлива, бороться с пережогами, применять местные угли, дрова, шлакоотсев, изгарь, опилки и другие отходы».

Это справедливое требование «Правды» относится ко всем работникам транспорта и в первую очередь к нам, паровозникам. Мы обязаны быть во главе борьбы за экономию топлива, показывать пример бережливости.

Все ли паровозники до конца осознали, что экономия топлива—дело огромной политической важности? Мне кажется, что не все. На нашей дороге еще немало таких машинистов, которые допускают пережоги угля или дров. Вот, например, у нас в депо, где начальником тов. Пасынков, все время перекидали топливо машинисты тт. Шлемин, Румянцев. Только за первое полугодие в переводе на дрова первый перерасходовал 390 кубометров, второй—350.

Как показывают итоги работы за август, в нашем отделении паровозного хозяйства достигнуты приличные успехи по экономии топлива. Но это лишь начало. Мы можем сэкономить стране еще сотни тонн топлива. Для этого необходимо по-хозяйски относиться к использованию отходов. На каждом складе имеются в колоссальном количестве опилки, щепа, изгарь. Все это—прекрасное топливо. Но отходы у нас не научились

уважать. Есть и до сих пор такие работники, которые считают, что с использованием на паровозах отходов ничего не выйдет. Это серьезная ошибка, которую надо немедленно исправить.

О том, что использование отходов способствует экономии топлива, я убедился на своем опыте работы. Недавно мы совершили подряд пять рейсов с большим применением дровяных отходов. На тендер подавали до 6 банок опилок. Результат получился замечательный. Я в отдельные рейсы, в переводе на дрова, экономил до 18 кубометров. За пять поездов сэкономлено, благодаря использованию отходов, 75 кубометров дров.

Беда в том, что когда бы ты ни прибыл на склад топлива, там в редких случаях можно получить отходы. Работники складов, когда у них требуют отходы, заявляют: «Отходов много, вилить, кругом сколько, но заготовленных нет».

Так всегда. Почему-то на складах не подготавливают отходы. Зная об этом, я теперь складам стал заранее делать заказ на подготовку отходов. Но надо добиваться, чтобы топливники заранее готовили отходы, были организаторами их применения.

Думаю, что в вопросе, о котором здесь идет речь, меня поддерживают все паровозники дороги.

Б. Московский, машинист депо Буй.

В ЗАПАС НА ЗИМУ

Передовые машинисты депо Няндомы, успешно овладев дровяным отоплением, по-большевистски борются за создание запасов топлива к зиме. В августе в депо сэкономлено 359,200 килограммов условного топлива или 1.800 кубометров дров. Это значит, что на сэкономленных дровах можно проехать по участку Няндомы—Емца 60—70 поездов.

Особо замечательных успехов в этом важнейшем деле добились бригады паровоза № 702-92, где старшим машинистом тов. Н. Мухин. Они сберегли 16.437 килограммов топлива. 15.200 килограммов сберегли бригады паровоза № 4194 старшего машиниста В. Яхренского. Настойчиво борются за экономию машинисты паровоза № 701-26 тт. Каргин и напарник

Антонов. Они за месяц сэкономили 14.450 килограммов. Машинист-лунинец т. Круже с напарником т. Наумовым сэкономили 15.035 килограммов. На паровозах № 702-17—ст. машинист Шаравов, № 703-04—ст. машинист т. Рыжков и № 678-85—ст. машинист т. Новоселов, сэкономлено в истекшем месяце свыше 3.000 килограммов.

Образец бережливости топлива показал также машинист пассажирского паровоза № 205.62 т. Малышев, сэкономивший с напарником т. Судаковым почти 15 тонн топлива. Машинист маневрового паровоза № 3414 т. Соснин сберег 10 тонн. В депо только три паровоза имеют незначительный пережог.

А. Быков.

Так нужно выполнять обязательства

Выполняя социалистическое обязательство, взятое на себя в пред-октябрьском социалистическом соревновании, все паровозные бригады пассажирского парка за август месяц имеют перевыполнение технической скорости. Поезда, взятые во Всполье в Няндоме с опозданием, в Вологде приведены во время. В результате за август паровозы пассажирского парка имеют нагон 71 час. Причем все паровозы пассажирского парка работают строго по графику.

Наряду с нагоном все паровозы пассажирского парка добились и экономии топлива. Примеры: паровоз № 213-93 (старший машинист тов. Трапезников), имея нагон 9 часов 36 мин., сэкономил топлива

18.315 кг, паровоз № 213-92 (старший машинист тов. Филимонов) при нагоне 10 часов 45 мин. имеет экономию топлива 56.000 кг.

Общее количество экономии топлива в августе—186.000 кг. Подготовлены к работе в зимних условиях паровозы № 213-95—старший машинист тов. Соколов, № 215-57—старший машинист тов. Васильев. Они в социалистическом соревновании занимают первое место в работе пассажирского парка. Большое внимание и помощь машинистам уделяет машинист-инструктор тов. Кудрявцев, который ежедневно ведет работу с бригадами.

М. Сазонов, секретарь партбюро цеха паровозных бригад.

ЦЕХОВЫЕ АГИТАТОРЫ

На днях узловой парком станции Данилов провел совещание агитаторов узла по обмену опытом их работы. Совещание показало, как нужно и как не нужно проводить агитационную работу.

Слесарь-инструментальщик паровозного депо т. Кузнецов, являясь старым мастеровым рабочим, уже в течение трех лет ведет агитационную работу. Методом его является беседа. Как правило, тов. Кузнецов ежедневно внимательно прослушивает по радио сводку Советского Информбюро. Районы боев, некоторые цифровые данные он записывает.

— Сводка Информбюро,—говорит тов. Кузнецов,—является такой те-