

СЕВЕРНЫЙ ПУТЬ

ОРГАН УПРАВЛЕНИЯ
И ПОЛИТОТДЕЛА
СЕВЕРНОЙ ЖЕЛ. ДОР.

№ 37 (1487)
ПЯТНИЦА
27 марта
1942 г.
Выходит по
средам, пятницам
и воскресеньям
Цена 8 коп.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК СЕВЕРНОЙ!

Срочной доставкой
военных грузов

БЕЙ ВРАГА!

НИ МИНУТЫ ЗАДЕРЖКИ ФРОНТОВЫХ ГРУЗОВ!

Шире разворачивайте предмайское социалистическое соревнование за выполнение постановления Государственного Комитета Обороны

★ КТО МЕШАЛ РАБОТАТЬ ВЧЕРА И ПОЗАВЧЕРА

25 марта Вологодский узел отпавил по всем направлениям на 10 поездов меньше, чем было отпавлено накануне. И вчера положение не улучшилось. В третью четверть вчерашних суток для поездов, подготовленных к отправлению на Вожегодский участок, паровозов выдано вдвое меньше, чем требовалось. На Даниловский участок в это время также было выдано на 4 паровоза меньше плана.

Кто мешал в эти дни работать? Срывали выполнение боевых заданий те работники, которые забыли, что они находятся на ответственном, боевом посту. Машинист Вологодского депо Обоев занимал из-за боксования паровоза перегон Стеблево—Мясниковка около трех часов. Поезд выводил по частям.

Передовые машинисты Болонин, Баженов, Тонин водят систематически тяжеловесные поезда и никогда не допускают брака в работе. Обоев затормозил движение на участке потому, что он работал «спустя рукава», халатно. Он должен был перед подъемом, где забоксовал его паровоз, развить необходимую скорость и тогда все бы обошлось благополучно. Обоев этого не сделал и помешал остальным машинистам двигать поезда по участку Вологда—Данилов с кривоносовскими скоростями.

На участке Вологда—Вожега мешал в работе машинист Вожегодского депо Крупеников, который занимал перегон Харовская—Пундуга 4 часа 10 минут.

Меня подвели сырые дрова, — заявил Крупеников. Он так же, как и Обоев, не прав. Ведь 17 паровозов были снабжены такими же дровами. Однако все, за исключением Крупеникова, работали хорошо. Дело не в топливе. Крупеников проявил ротозейство, безответственность.

Дежурные диспетчеры отделения тоже допустили ряд грубейших ошибок в регулировании движением поездов, что создало исключительно напряженную обстановку. На отдельные участки поезда не отправлялись потому, что не было паровозов, а на другие были паровозы, но не было готовых к отправлению составов. Серьезные недостатки в работе были у диспетчера Цветкова. Он плохо информировал узлового диспетчера тов. Старшеву о подходах поездов и о разложении грузов.

Снизил темпы работы паровозное депо Вологда. Вчера маневровый диспетчер Новоселов сообщил в редакцию:

Для обработки пассажирских и товарно-людских поездов на станции выделен специальный паровоз. Но этот паровоз ушел в начале суток под снабжение, да так обратно и не вернулся. Мне пришлось на пассажирскую выделить паровоз, который работал на маневрах в сортировочном парке. Это отрицательно сказалось на формировании и расформировании составов.

Узел, безусловно, может работать лучше. Это показали сутки 24 марта. Темпы и качество этих суток надо не только закрепить, но и изо дня в день улучшать.

★ В ГОРОДСКОМ КОМИТЕТЕ ОБОРОНЫ

За стахановско-кривоносовскую работу на железнодорожном транспорте Вологодский Городской Комитет Обороны наградил грамотами следующих работников Северной железной дороги:

- БАЖЕНОВА В. А.—машиниста паровозного депо Вологда,
- БОЛОНИНА В. И.—машиниста паровозного депо Вологда,
- КОСТЫЛЕВА М. В.—слесаря технического пункта осмотра,
- БАРЫШЕВА Н. Ф.—составителя поездов ст. Вологда-1,
- ХРЕНОВА И. Ф.—диспетчера 2 отделения службы движения,
- МОТОРОВА А. Г.—машиниста паровозного депо Вологда,
- СТАРШЕВА И. В.—узлового диспетчера ст. Вологда-1.

УЗЛОВОМУ ДИСПЕТЧЕРУ СТ. ВОЛОГДА-1 Т. СТАРШЕВУ, ДИСПЕТЧЕРАМ 2 ОТДЕЛЕНИЯ ТТ. СИЗОВУ И ДМИТРИЕВУ

Управление дороги и подор с удовлетворением отмечают, что вы взятые на себя обязательства в предмайском социалистическом соревновании выполняете практически на деле.

За сутки 24 марта тов. Старшев путем пополнения неполновесных составов и организации восьми тяжеловесных отправил из узла сверх нормы 2115 тонн груза, чем сэкономил полтора паровоза. Участковые диспетчера тт. Сизов и Дмитриев, пополнив на участках неполновесные составы, убрали 79 вагонов, чем также сэкономили полтора паровоза. Коллектив узла в этот день добился отправления и принятия большого количества поездов.

В этой работе активное участие принимали—паровозный диспетчер т. Козлов, маневровый диспетчер т. Соколов, дежурные по станции тт. Уханов и Корчагов.

ПРИКАЗЫВАЕМ:

За проявленную инициативу в деле отправления тяжеловесных поездов и пополнения неполновесных узлового диспетчеру т. Старшеву и участковым диспетчерам тт. Дмитриеву и Сизову объявить благодарность с занесением в личное дело.

Руководство дороги и подора уверены, что и впредь вы покажете новые образцы в борьбе за выполнение постановления Государственного Комитета Обороны и приказа НКПС № 158/Ц.

Начальник Северной дороги Н. ГРУНИЧЕВ.
Начальник подора И. МОШКИН.

Скоростное формирование

— Ни минуты задержки фронтальных грузов! Скоростной доставкой маршрутов—бей врага! Под этими лозунгами разворачивается предмайское соревнование среди работников станции Няндома.

Составитель поездов т. Логинов получил боевое задание—расформировать поезд № 248, сформировать поезд № 210. По нормам положено на формирование 1 час 10 мин. и на расформирование столько же времени.

— А мы сделаем быстрее!—заявил т. Логинов и объяснил сцепщику т. Цветкову, машинисту т. Федорову и дежурному по путям тов.

Косонову, как нужно действовать, чтобы выполнить задание быстрее. Стрелочницы т. Бабкина и тов. Манакова, узнав о скоростной работе, быстро подготовили стрелки и всячески помогали составительской бригаде.

Прошло 25 минут. 248-й был расформирован. Прошло еще 15 минут и 210-й был сформирован. Боевое задание выполнено с честью.

— Так работать надо всегда. Этого требует приказ № 158-Ц. Фронт требует от нас быстрых темпов, и мы обязаны работать по-фронтальному,—говорил на планерке составитель тов. Логинов.

Турным паровозам— „зеленую улицу“

Вступая в предмайское социалистическое соревнование, я беру шефство над двумя турными паровозами Вологодского и Няндомского депо. Буду обеспечивать им „зеленую улицу“.

От машинистов подшефных мне паровозов тт. Загонова и Зайкова и их напарников, которых вызываю на соревнование, жду четкой бес-

перебойной работы. Уверен, что они будут вести поезда на высоких кривоносовских скоростях, до отказа используя всю техническую мощь паровозов.

Прошу последовать моему примеру всех диспетчеров нашей дороги.

С. Загонов,
диспетчер управления Сев. ж. д.

★ ВДВОЕ БЫСТРЕЕ

Топливные склады дороги ждут дров. Станция Усть-Шоноша получила задание—погрузить 30 вагонов дров для дороги. Дежурный по станции т. Шухтин, главный кондуктор т. Потемин и машинист маневрового паровоза т. Потемин решили вдвое быстрее подать вагоны в погрузочный тупик и вызвали на соревнование грузчиков.

— Паровозы простаивают из-за недостатка топлива, поезда с военными грузами задерживаются из-за этого. Грузите, товарищи, дрова быстрее, а мы их быстро доставим на склады,—говорили железнодорожники грузчикам. Свое слово они сдержали—вагоны под погрузку были поданы за 30 мин. вместо часа.

Так же быстро были поданы в это дежурство под погрузку дров 30 вагонов на ст. Подюга. Эту работу выполнили дежурный т. Татаев, составитель т. Жуков и машинист тов. Быков.

На высоких скоростях

Лучшие машинисты Няндомского депо с честью выполняют свои обязательства, взятые в предмайском социалистическом соревновании.

Машинист тов. Ковалин, следуя с поездом по участку Лешца—Емца, превысил техническую скорость и в полтора раза добился увеличения среднесуточного пробега паровоза, который он вел. На этом же участке машинист Тараканов провел поезд с превышением технической скорости. Среднесуточный пробег вагонов выразился на 350 километров больше заданного.

Высокое мастерство в применении лунинских методов показывает поездной мастер Исакогорского вагонного участка лунинец Григорий Цыбин. Он сам ремонтирует вагоны в сопровождаемых поездах, используя для этой цели даже кратковременные стоянки. Таким путем тов. Цыбин ремонтировал в феврале вагоны в 27 поездах.

Недавно, осматривая поезд, тов. Цыбин обнаружил у одного вагона трещину в бандаже. Заявив об этом работникам пункта осмотра, он добился смены колесной пары, благодаря чему поезд был отправлен без задержки.

А. Быков.

Трофеи войск Ленинградского фронта за период с 9 по 22 марта 1942 года

Войсками Ленинградского фронта в боях с противником за период с 9 по 22 марта захвачены следующие трофеи: орудий—68, танков—7, бронемашин—2, минометов—90, пулеметов—424, автоматов—169, противотанковых ружей—107, винтовок—1.749, снарядов—6.040, мин—15.481 и 16 ящиков с минами, винтовочных патронов—482.200 и 300 ящиков с патронами, ручных гранат—4.170, стереотруб—14, радиостанций—16, телефонных аппаратов—19.

За это же время уничтожено 86 самолетов противника, 24 орудия, 4 склада с боеприпасами, 173 грузовых автомашины с различным грузом.

За период с 9 по 22 марта противник потерял убитыми свыше 16 тысяч солдат и офицеров.

СОВИНФОРМБЮРО.

От Советского Информбюро

ИЗ ВЕЧЕРНЕГО СООБЩЕНИЯ
25 МАРТА

В течение 25 марта на фронте существенных изменений не произошло.

По уточненным данным за 23 марта уничтожен не 31 немецкий самолет, как об этом сообщалось ранее, а 37 самолетов противника.

За 24 марта уничтожено 27 самолетов противника. Наши потери—9 самолетов.

В течение 24 марта частями нашей авиации уничтожено или повреждено 15 немецких танков, 1 бронемашина, 50 орудий, 19 зенитно-пулеметных точек, 13 минометов, около 80 автомашин с войсками и грузами, 11 подвод с боеприпасами, радиостанция, 14 железнодорожных вагонов и 9 паровозов, рассеяно и частью уничтожено до батальона пехоты противника.

Против нашей части, действующей на одном из участков Калининского фронта, немцы бросили крупное пехотное соединение, подержанное танками и авиацией. Упорные бои продолжались два дня. Все контратаки противника были отбиты с большими для него потерями. На поле боя остались сотни вражеских трупов. Уничтожено 2 немецких танка. На другом участке наши части, отразив контратаку немцев, уничтожили 930 вражеских солдат и офицеров и продвинулись вперед. Захвачены трофеи.

ИЗ УТРЕННЕГО СООБЩЕНИЯ
26 МАРТА

В течение ночи на 26 марта на фронте каких-либо существенных изменений не произошло.

Наши части, действующие на отдельных участках Ленинградского фронта, за 2 дня боев разрушили свыше 20 ДОТов и блиндажей противника и уничтожили 12 пулеметов и 4 миномета. Захвачены следующие трофеи: 5 орудий, 72 пулемета, 12 минометов, винтовки, автоматы, 4 радиостанции, 33 ящика мин, 13 ящиков пороха, 5 походных кухонь и другое вооружение и военное имущество. Немцы потеряли только убитыми 1800 солдат и офицеров. Взятые пленные.

На одном из участков Западного фронта противник силой до батальона пытался вернуть пункт, занятый нашей стрелковой частью. Пьяные гитлеровцы шли в атаку во весь рост. Бойцы, подпустив немцев на близкое расстояние, открыли дружный огонь из пулеметов и автоматов и отбили психическую атаку противника. На поле боя осталось около 100 вражеских трупов. Захвачено 65 немецких винтовок, 15 пулеметов, 3 автомата, 13 пистолетов, свыше 13 тысяч патронов и другое военное имущество.

Партийная жизнь

Воспитание актива

До войны на Буйском железнодорожном узле учеба партийно-хозяйственного актива проходила в лектории, организованном при парткабинете политотдела отделения. С началом военных действий работа лектории прекратилась.

Идя навстречу желанию партийно-хозяйственного и комсомольского актива, политотдел Буйского отделения и в феврале вновь организовал политическую учебу кадров руководящих работников.

На первом организационном занятии избрали старосту, в обязанности которой входит подобрать для каждого слушателя комплект рекомендованной к каждому занятию литературы, вести дневник и т. д.

Периодичность работы семинара установили 2 раза в месяц.

Посещать семинар изъявило желание 63 человека. В числе их секретари парторганизаций, работники политотдела, начальники хозяйственных и их заместители. Руководителем семинаром назначен начальник политотдела тов. Курбатов.

Проведено уже три занятия. Можно подвести некоторые итоги. На первых двух занятиях разбирали доклад товарища Сталина на торжественном заседании Моссовета 6 ноября. Третье занятие проходило 12 марта на тему: «Ленин и Сталин—организаторы побед советского народа».

Из 43 присутствующих на занятиях большинство явились подготовленными. У каждого был конспект, многие активно выступали, занятия были интересны и довольно оживленны.

Хорошо готовятся к занятиям, привлекая большой дополнительный материал, участковый ревизор по безопасности тов. Чугунов, работники политотдела тт. Новичков и Карпеев, начальник отдела приема и увольнения тов. Хазов, председатель узлового месткома тов. Рогозин, секретарь узлового парткома тов. Смирнов и др.

О том, что большинство товарищей по-серьезному взялись за политическую учебу, говорит и тот факт, что многие стали аккуратно посещать консультацию, организованную в агитпункте политотдела. Систематически консультируются в агитпункте тт. Бураков, Шишкин, Скворцов, Гольдзегер, Барышев и многие другие.

Но есть среди слушателей семинара и такие, которые хотят посещать занятия больше для видности, чем для серьезной учебы. Секретарь парторганизации станций тов. Крупин на первом занятии по теме доклада товарища Сталина не смог ответить на самые элементарные вопросы, объясняя свою безграмотность тем, что к занятиям он якобы не готовился (?!). Но и на последующих двух занятиях этот политический невежда тоже оказался неподготовленным и больше дремал, чем слушал товарищей.

На занятиях выявились новые пропагандисты; так, например, тт. Чугунов, Барышев, Рогозин, Карпеев, Хазов и др. изъявили желание выехать на линейные станции и разъезды с докладом «Ленин и Сталин—организаторы побед советского народа», т. е. по теме, которую они хорошо разработали на последнем занятии семинара.

Сами слушатели семинара говорят, что линейные станции и разъезды сейчас не будут испытывать нужды в квалифицированных докладчиках.

П. Жуков,
инструктор политотдела дороги.

Семинар пионервожатых

В политотделе дороги закончился пятнадцатый дорожный семинар пионерработников. Участники семинара ознакомились с вопросами: «Железнодорожное дело», «Агротехника», «Физкультподготовка», «Трудовые навыки в школе», «Военное дело» и «Пионерская работа в школе».

Проверка усвояемости пройденного материала показала хорошие результаты.

Повседневно контролировать выполнение решений

Некоторые партийные организации Даниловского узла часто забывают о проверке выполнения своих собственных решений. Еще в начале января парторганизация станции (быв. секретарь Синицын) наметила ряд конкретных мероприятий по улучшению работы. Большинство их так и остались не выполненными. Например, хорошие решения были приняты о борьбе с нарушениями Правил технической эксплуатации. Но дело ограничилось лишь расследованием случаев брака, которые не уменьшаются, а, наоборот, увеличиваются. Только в первой половине марта количество нарушений возросло более чем в два раза по сравнению с январем. Контроль за выполнением приказа НКПС о борьбе с крушениями и авариями со стороны партбюро не организован.

Не выполнено решение и о проведении технической учебы. Вплоть до марта занятий не было. Правда, сейчас они проводятся, но посещаемость явно недостаточная.

Для агитационно-массовой работы партбюро выделило коммунистов тт. Синицына, Смирнова и Юрина. Как они ведут работу—партбюро не интересуется. А надо бы. Читки газет проводятся не регулярно. Не менее двух раз в месяц тов. Юрин обязан организовать лекции по обмену опытом стахановской работы. Прошло более двух с половиной месяцев. За это время ни одной лекции проведено не было.

Начиная с 15 января, коммунисты тт. Глушков и Смирнов обязаны были проводить отраслевые совещания с работниками станций, но и это решение не выполнено.

Не лучше обстоит дело с проверкой исполнения и в парторганизации паровозного депо. Там хотя и добились снижения нарушений Правил технической эксплуатации, но брак в работе и авария еще не изжиты окончательно. Поступки коммунистов Богомолова и Васильева, допустивших брак, не обсуждены. Не выполнены и другие решения, направленные к улучшению работы паровозного парка.

В своем решении парторганизация вагонного участка наметила ряд мероприятий по внедрению лунинских методов работы. За выполнение этого решения упорно боролся весь коллектив. И вот результаты.

От редакции: Помещая эту статью, редакция считает необходимым указать тт. Ершову и Павлову на то, что они за бесконтрольность также несут полную ответственность и начать улучшение проверки исполнения партийных решений необходимо прежде всего с узлового парткома.

Если в январе из 50 человек полунински работали 33 человека, то в феврале лунинцев стало 49. Они отремонтировали 2527 вагонов. Но массовая работа по улучшению качества осмотра и ремонта вагонов организована слабо. Коммунисты, допускающие отцепки вагонов, к партийной ответственности не привлекаются. Больше того—случай брака замалчивается, скрывается. Например, кандидат в члены ВКП(б) тов. Тузов, допустивший горение брукс, в результате чего вывел вагон из строя, не понес никакого наказания. Контроль за качеством ремонта слабо организован. Достаточно сказать, что в течение двух месяцев инструктор тов. Псковов не осмотрел ни одного отремонтированного вагона.

Более половины мероприятий не проведены в жизнь парторганизацией склада топлива. Там все еще царит беспорядок на тракционных путях. В силу этого часты случаи схода с рельсов платформ и паровозов, так как пути зашпаклованы. Случай брака, нарушений ПТЭ не расследуются. Техническая учеба с работниками, связанными с движением поездов, не проводится. Между тем этими вопросами поручено специально заниматься коммунисту тов. Козыреву.

На складе есть отстающие смены, в частности тов. Тренева. Для оказания помощи к ней прикреплен член партии тов. Сорокин. Но это прикрепление носит чисто формальный характер. Никакой помощи отстающей смене тов. Сорокин не оказывает.

Лучше обстоит дело в парторганизации 11 дистанции пути. Там регулярно занимаются проверкой принимаемых решений и добиваются действительности, устранения недостатков и улучшения производственной работы.

Необходимо каждой партийной организации установить повседневный контроль за выполнением своих решений, добиваться безоговорочного их осуществления с тем, чтобы каждое партийное задание выполнялось каждым коммунистом точно по-военному. В этом залог успеха работы каждой партийной организации в условиях военного времени.

М. Ершов,
секретарь узлового парткома.
М. Павлов,
член бюро парткома.

Вожак колонны

Трудовые пути наших водителей паровозов во многом походят один на другой. Из деревни, из маленького рабочего поселка юноша, увлеченный мечтой о стальном моту, коне—паровозе, приходит в депо. Становится подручным слесаря, овладевает этим делом, подходит «вплотную» к паровозу. Потом курсы помощников машиниста. Многие же идут прямо на паровоз и уже здесь вырастают из кочегаров в помощников, а затем и в машинистов.

Так стал механиком и Василий Хохлов. Весь 1932 год он ездил кочегаром. Работал энергично, любовно ухаживал за паровозом, спрашивал у старших товарищей о работе машин. И уже в 1933 году его командировали на курсы помощников. Учился отлично. Получил права. Пришел снова на паровоз. Ему было 20 лет. Вооруженный техническими знаниями, он совершенствует их на практике, осваивает искусство отопления и приобретает навыки вождения поездов. В 1938 году Василий Хохлов

стал машинистом. В депо о нем заговорили как о требовательном, настойчивом командире. Молодой машинист Хохлов паровоз содержал в чистоте, в технически исправном состоянии. Требовал тщательного ухода за машиной от помощника и кочегара. Водил тяжеловесные поезда, систематически экономил топливо. За максимальную экономию топлива Хохлов награжден почетной грамотой.

Началась отечественная война. Бабаевское отделение, на котором работает Хохлов, стало прифронтовым отделением. Василия Хохлова назначили старшим машинистом комсомольского паровоза № 5392. Вскоре в его бригаду кочегаром пришла 17-тилетняя девушка Анна Орлова. В мирное время она училась и не имела производственного опыта. Тов. Хохлову в помощнику Степанову много пришлось поработать, чтобы научить девушку хорошо выполнять ответственную «мужскую» работу. И они добились этого. Анна Орлова вошла в их бригаду хорошей работницей.

БЛАГОДАРНОСТЬ КОЛЛЕКТИВУ БАБАЕВСКОЙ СТОЛОВОЙ

За образцовое обслуживание пассажиров—ленинградцев

Бабаево. Зав. столовой № 1 т. Тимофееву.

Ваш коллектив, как и многие железнодорожники, проявляет исключительную заботу о героических защитниках города Ленина и своим большевистским отношением к пассажирам—ленинградцам добился быстрого и культурного обслуживания их, обеспечив высокое качество обедов.

За чуткое и большевистское обслуживание героических защитников города Ленина Вам, т. Тимофеев, поварам тт. Ивановой, Гордеевой, официантке т. Симаковой и жене кочегара т. Кобашко объявляем благодарность. Выражаем уверенность, что ваш коллектив в дальнейшей работе добьется еще лучших результатов в обслуживании ленинградцев и своим примером мобилизует работников других столовых на быстрое, культурное и внимательное обслуживание.

Начальник Северной жел. дороги Н. Груничев.
Начальник подора И. Мошкин.

Как вы готовитесь к водоборьбе?

БЕСЕДА С НАЧАЛЬНИКОМ ДАНИЛОВСКОЙ ДИСТАНЦИИ ПУТИ тов. КОРЯКОВЫМ

Прошла мартовские метели, в борьбе с которыми даниловские путейцы проявили организованность, напористость и сумели отразить снежную стихию. Достаточно сказать, что снежные заносы ни в какой степени не отразились на продвижении поездов на участках дистанции.

На исходе март. Началось потепление, а вслед за этим надо ожидать таяния весеннего снега. Как же коллектив дистанции подготовился к пропуску весенних вод?

На этот вопрос начальник Даниловской дистанции пути тов. Коряков нам ответил:

— На околотках приняты все меры для предотвращения размыва пути. Заблаговременно подготовлены все материалы и инструменты. На более угрожаемые пункты уже

сейчас завезены кули, бревна, доски, веревки, проволока. Такие участки находятся под постоянным наблюдением ответственных лиц.

Наиболее заболито и организованно подготовился к пропуску весенних вод коллектив 4 околотка, руководимый дорожным мастером тов. Соколовым. Подлинными, рачительными хозяевами проявили себя бригадир 2 околотка Пастухов и мастер Плескевич. Они заблаговременно, на месте изыскали необходимые материалы, привели в порядок инвентарь, наметили план предстоящих работ, заранее расставили людей.

Если даже разлив весенних вод примет стихийный характер, то и в этом случае коллектив дистанции сохранит путь невредимым и совершенно безопасным для движения поездов.

НА ПРИЗЫВ ТИХВИНЦЕВ

Активно обсудили путейцы 3 околотка 12 дистанции письмо работников Тихвинского узла о развертывании предмайского социалистического соревнования.

— В условиях отечественной войны с кровавым фашизмом, мы обязуемся достойными делами встретить великий праздник трудящихся—Первое мая,—заявили путейцы. Они обязались в ближайшие три дня тщательно проверить состояние стрелочного хозяйства. Привести все стрелки в исправное техническое состояние, обеспечивающее полную безопасность движения поездов.

Для пропуска весенних вод со станционных путей, коллектив окол-

лотка обязался к 28 марта расширять и открывать в балластном слое все канавки. К этому же сроку должны быть открыты водоотводные канавы и лотки.

К 1 апреля вся территория станции Вологда должна быть тщательно очищена от мусора, грязи и льда.

Для успешного выполнения социалистических обязательств коллектив околотка вызвал на соревнование всех путейцев Вологодской и Буйской дистанций.

А. Калугин,
зам. начальника 12 дистанции пути по политчасти.

Ее не устроили и бомбардировки, под которые иногда попадали поезда в пути.

Сейчас комсомольский паровоз 5392—лучший в Бабаевском депо. Благодаря лунинским методам в бригадах старшего машиниста Хохлова и машиниста Рокотова за все время отечественной войны не было ни одного случая брака в работе, ни одного случая межпоездного ремонта. Лето и всю суровую военную зиму машинисты Хохлов и Рокотов водили тяжеловесные поезда с грузами для фронта и города Ленина. Они систематически повышали техническую скорость, увеличивали межпромысловый пробег, экономили средства на ремонте, берегли топливо. За восемь месяцев войны ими сэкономлено «черного золота» 96 тонн. В октябре прошлого года вся бригада тов. Хохлова занесена на отделенческую доску почета.

Мы спросили у Василия Хохлова: — Как вы добываетесь большой экономии топлива?

— Как?—переспросил он.—Фоскусов, конечно, тут нет. Топить, готовить топливо надо уметь. При промывке хорошо очистить

стенки огневой коробки, чтобы блестяли. Котел надо своевременно продувать. Дымогарные трубы, хотя они и черные, но тоже любят чистоту. Профиль пути надо хорошо знать. Короче говоря—надо быть машинистом в полном смысле этого слова.

В конторе депо висит таблица с результатами лабораторного исследования котлов паровозов. «Котел в хорошем состоянии»—гласит запись о паровозе Хохлова.

В начале марта в Бабаевском депо подвели итоги работы воинской колонны паровозов за февраль. В социалистическом соревновании передовиков-лунинцев комсомольский паровоз старшего машиниста Хохлова занял первое место. Вот итог: проведено тяжеловесных поездов—2, при этом перевезено грузов сверх нормы 631 тонна, межпромысловый пробег—5100 километров, сэкономлено топлива—15 тонн, межпоездного ремонта не было, брака в работе—тоже не было.

В 1942 году Василий Хохлов принят в ряды партии большевиков. Сейчас он—командир колонны имени Государственного Комитета Обороны.

В. Катышев.