

# СЕВЕРНЫЙ ПУТЬ

ОРГАН УПРАВЛЕНИЯ  
И ДОПРОФСОЖА  
СЕВЕРНОЙ ЖЕЛ. ДОР.

№ 2 (1972)

СРЕДА

3 января

1945 г.

Выходит по средам,  
пятницам и воскресеньям  
Цена 15 коп.

Борьба с пережогами на транспорте — большая общегосударственная задача. Для этого должен быть использован опыт мастеров искусного отопления паровозов знания теплотехников и машинистов-инструкторов.

„Правда“

## ПРИКАЗ

Народного Комиссара Путей Сообщения

№ 1135/Ц

30 декабря

### О внедрении передового опыта работы машиниста дело Тула М.-Курской ж. д. тов. Коробкова на буром подмосковном угле

Военная обстановка изменила топливный баланс железнодорожного транспорта, она потребовала экономного расходования местных углей, нужных в первую очередь для военной промышленности, вследствие чего на дорогах в больших количествах начали применять низкокалорийный, многозольный и влажный бурый уголь Подмосковного, Челябинского, Богославского и других бассейнов. Многие паровозники отлично освоили этот уголь, однако, когда перед транспортом была поставлена задача увеличить технические скорости, среди некоторой части паровозников начались вредные разговоры о невозможности, якобы, на буром угле водить поезда с высокими форсировками, на большом клапане и при этом экономить топливо. Эти утверждения полностью опровергнуты замечательной практикой работы машиниста депо Тула М.-Курской дороги тов. Коробкова. Как в свое время машинист депо Славянск тов. Кривонос открыл на паровозе большой клапан и опроверг «теорию» о невозможности увеличить форсировку котла, как в свое время машинист депо Смоленск тов. Катшен наперекор гнилой «теории» о невозможности ездить на том же угле стал на этом угле с кривоносской скоростью водить поезда, — так и тов. Коробков, вопреки всеобщим опасениям, смело открыл большой клапан на паровозе, отапливаемом подмосковным углем. Работая на буром низкокалорийном подмосковном угле, тов. Коробков достиг при этом технической скорости, превысившей на 6,5 км.ч. среднюю скорость, с которой водили поезда машинисты депо Тула.

Ценность опыта тов. Коробкова заключается в том, что он не только укладывается в установленные нормы расхода топлива, но и добивается его экономии, а сокращение расхода топлива является сейчас актуальнейшей государственной задачей. В ноябре, когда пережоги топлива в целом по депо Тула составили 9,8 процента, бригада машиниста тов. Коробкова сэкономила 9,6 процента.

Достижения машиниста тов. Коробкова не случайны. Они свидетельствуют о государственном подходе тов. Коробкова и его бригады к важнейшему делу экономии ценного стратегического сырья. Они являются результатом хозяйственного технически грамотного ухода за паровозом, умелого ведения поездов и правильного режима отопления.

Машинист тов. Коробков тщательно следит за правильностью установки конуса, за исправным действием сифона, плотным прилеганием дверцы дымовой коробки, что особенно важно при отоплении бурым углем, за отличным состоянием изоляции паровых труб в пути следования. Тов. Коробков заблаговременно разогревает топку, внимательно следит за состоянием слоя парящего топлива и путем частого и осторожного прокачивания колосников не допускает повышения высоты слоя топлива более 350 мм. Это увеличивает интенсивность горения угля и позволяет достигать высоких форсировок котла. Устойчивая форсировка котла обеспечивает возможность проходить подъемы с высокой скоростью при максимальном использовании живой силы поезда.

Ценный почин машиниста тов. Коробкова горячо подхватывается многими машинистами сети железных дорог. Работая на низкокалорийном и многозольном угле, они также умело открывают большой клапан, выполивая и перевыполняя нормы расхода топлива.

#### ПРИКАЗЫВАЮ:

1. За проявленную инициативу и отличную работу, обеспечивающую экономно топлива и повышение технической скорости при отоплении паровоза бурым подмосковным углем, наградить машиниста тов. Коробкова знаком «Почетному железнодорожнику» и премировать 3000 рублями, помощника машиниста тов. Фролова наградить знаком «Отличный паровозник» и премировать 2000 руб., кочегара Лобанова наградить знаком «Ударнику сталинского призыва» и премировать 1000 руб. Инструктора-теплотехника депо Тула тов. Миронова, оказывающего помощь тов. Коробкову в освоении подмосковного угля, наградить знаком «Почетному железнодорожнику» и премировать 1000 руб.

2. Начальнику топливно-теплотехнического управления ЦТ НКПС тов. Чукинову и директору Всесоюзного научно-исследовательского института ж. д. транспорта тов. Архангельскому организовать изучение и научное обобщение опыта работы тов. Коробкова и других лучших машинистов, отлично ведущих поезда на буром угле. Для широкого распространения этого опыта на дорогах организовать опытные поезда на большом клапане при отоплении паровоза другими видами местных низкокалорийных и других углей.

3. Редактору газеты «Гудок» тов. Березину издать брошюру об опыте работы тов. Коробкова, начальнику Трансжелдориздата т. Попову издать наглядные плакаты, освещающие передовой опыт на буром угле.

4. Начальникам дорог, паровозных служб и паровозоремонтных заводов в течение января обеспечить оборудование паровозов, отапливаемых бурым углем, качающимися колосниками.

5. Начальникам дорог, паровозных служб обеспечить увеличение длины сводов на паровозах, работающих на буром угле, с таким расчетом, чтобы перекрываемая сводом площадь колосниковой решетки была доведена до 60 процентов.

6. Начальнику Центрального Управления паровозного хозяйства НКПС тов. Гарник рассмотреть, предложенный ЦНИИ, специальный топочный свод для паровозов, отапливаемых бурым углем.

7. Начальникам дорог, паровозных служб, отделений паровозного хозяйства и депо организовать практическое обучение паровозных бригад методам отопления и вождения поездов, применяемым передовыми машинистами, систематически изучать работу лучших машинистов, поощрять их, отмечать их инициативу и достижения.

НКПС выражает уверенность, что все паровозники с новой силой развернут борьбу за вождение поездов на большом клапане и, отапливая паровозы местным углем, добьются сокращения расхода топлива на транспорте, успешно преодолеют трудности зимы и по-большевистски справятся со стоящими перед ними задачами.

НАРОДНЫЙ КОМИССАР ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ  
ГЕНЕРАЛ-ЛЕИТЕНАНТ И. КОВАЛЕВ.

## ИТОГИ СОРЕВНОВАНИЯ ПО ПРОФЕССИЯМ

- Президиум дорпрофсожа и руководство дороги по итогам работы в декабре присвоили звания:
- ЛУЧШЕГО МАШИНИСТА ДОРОГИ:** Н. И. Колчанов — Шарья, Б. Ф. Московскому — Буй, А. П. Тулину — Тихвин, М. И. Гуляеву — Няндома, С. Жолобову — Череповец, Ю. Н. Максимова — Исакогорка.
- ЛУЧШЕГО ПОМОЩНИКА МАШИНИСТА:** Смирнову — Шарья, И. Ю. Дмитриеву — Буй.
- ЛУЧШЕГО КОЧЕГАРА:** М. Соколовой — Шарья, Т. Туфиловой — Буй.
- ЛУЧШЕГО ДИСПЕЧЕРА:** В. Д. Смирнову — Бабаево, И. Д. Соколову — Шарья.
- ЛУЧШЕГО ДЕЖУРНОГО ПО ОТДЕЛЕНИЮ:** И. М. Карганову — Бабаево, А. П. Головину — Шарья.
- ЛУЧШЕГО ДЕЖУРНОГО ПО СТАНЦИИ:** И. А. Давыденкову — Череповец.
- ЛУЧШЕГО КОНДУКТОРА:** И. П. Смирнову — Буй, И. А. Абрамову — Вологда.
- ЛУЧШЕГО СОСТАВИТЕЛЯ:** М. И. Дьяконову — Архангельск, А. Н. Архипову — Бабаево, Т. Николаеву — Вологда-1.
- ЛУЧШЕГО СТРЕЛОЧНИКА:** А. Макарову — Любим, Н. В. Сидорову — Тихвин, В. И. Демакову — Шушкодом, Е. И. Швецова — Вожега.
- ЛУЧШЕГО ОПЕРАТОРА:** Е. М. Ермолиной — Тихвин.
- ЛУЧШЕГО СПИСЧИКА ВАГОНОВ:** А. А. Пекиной — Тихвин.
- ЛУЧШЕГО ДЕЖУРНОГО ПО ВОКЗАЛУ:** О. Д. Бойцовой — Коноша, А. А. Чистяковой — Данилов.
- ЛУЧШЕГО ПРОВодНИКА:** Г. В. Токанову — Вологда, С. А. Лысвой — Вологда.
- ЛУЧШЕГО ДОРОЖНОГО МАСТЕРА:** А. П. Воробьеву — Бабаево, И. В. Кочержину — Данилов.
- ЛУЧШЕГО ПУТЕОВОГО РАБОЧЕГО:** М. И. Залетаеву — Вожега, К. Н. Молчановой — Харовская.
- ЛУЧШЕГО ПУТЕОБХОДЧИКА:** А. А. Патракеевой — Няндома, Е. Н. Тутубалину — Шарья.
- ЛУЧШЕГО МАСТЕРА ЦЕХА:** Н. И. Коковину — депо Няндома, А. А. Баженову — ВРП Коноша.
- ЛУЧШЕГО ПОЕЗДНОГО ВАГОННОГО МАСТЕРА:** Д. А. Кораблеву — Вологда, И. М. Попову — Няндома, Е. Р. Родионову — Череповец, А. Н. Побиянову — Буй, Ф. Драницыну — Череповец.
- ЛУЧШЕГО ОСМОТРИЩИКА ВАГОНОВ:** И. С. Суровцеву, Н. Е. Терину — Исакогорка.
- ЛУЧШЕГО ДЕЖУРНОГО ПО СКЛАДУ ТОПЛИВА:** И. И. Соболеву — Няндома.
- ЛУЧШЕГО БРИГАДИРА:** О. Н. Грибановой — Даниловский склад топлива, Н. А. Агапову — 13-я Вологодская дистанция пути, М. Д. Виноградову — Любимская дистанция пути.
- ЛУЧШЕГО МАШИНИСТА КРАНА:** Н. И. Краеву — Шарья.
- ЛУЧШЕГО ЭЛЕКТРОМЕХАНИКА:** В. П. Ремневу — Вологда, В. В. Годвинну — Бабаево, О. С. Бабух — Данилов, А. Ф. Баталову — 8 дистанция связи.
- ЛУЧШЕГО ТЕЛЕГРАФИСТА:** Л. В. Нефедовой — Коноша.
- ЛУЧШЕЙ ТЕЛЕФОНИСТКИ:** О. К. Седяковой — Бабаево.
- ЛУЧШЕГО ТОКАРЯ:** А. А. Кузнецову — ВЧД Вологда, М. М. Габураханову — депо Вожега, Н. Х. Плешкову — депо Шарья.
- ЛУЧШЕГО СЛЕСАРА:** С. А. Немкову — ВЧД Вологда, А. М. Солодягину — депо Няндома, Г. С. Зеленову — депо Шарья.
- ЛУЧШЕГО КУЗНЕЦА:** М. А. Макову — дорожные мастерские пути, К. В. Рыжеву — ВЧД Вологда.
- ЛУЧШЕГО МЕХАНИКА:** Н. Фуникову — Вологодская электростанция.
- ЛУЧШЕГО МЕДНИКА:** тов. Кривонос — депо Череповец.
- ЛУЧШЕГО ЭЛЕКТРОСВАРЩИКА:** А. А. Н. Соколову — депо Вологда, Н. А. Титову — Вожегодская дистанция пути, А. В. Пошлякову — ВРП Коноша.
- ЛУЧШЕГО ФОРМИРОВОЩИКА:** В. С. Федорову — ВЧД Вологда.
- ЛУЧШЕГО КРОВЕЛЬЩИКА:** П. А. Пахомову — Вологодская жилищно-ремонтная дистанция.
- ЛУЧШЕГО МОДЕЛЬЩИКА:** П. И. Попову — депо Няндома.
- ЛУЧШЕГО СТОЛЯРА:** А. Н. Рязанову — Вологодская жилищно-ремонтная дистанция, Ф. Ф. Чупрунову — Буйская жилищно-ремонтная дистанция, И. А. Ершову — Даниловский вагонный участок.
- ЛУЧШЕГО ПЛОТНИКА:** Я. Коковину — мостопоезд службы пути Д. Е. Веселову — Буйская жилищно-ремонтная дистанция, М. А. Клейкину — Вологодская жилищно-ремонтная дистанция.
- ЛУЧШЕГО ПЕЧНИКА:** Н. Богачеву — 13-я Вологодская дистанция пути, И. С. Коновалову — Буйская жилищно-ремонтная дистанция, В. Михееву — Исакогорская жилищно-ремонтная дистанция.
- ЛУЧШЕГО МОСТОВОГО СТРОИТЕЛЯ:** В. А. Григорьеву — Харовская.
- ЛУЧШЕГО ПЕРЕЕЗДНОГО СТРОИТЕЛЯ:** М. Н. Ларионову — 12 Вологодская дистанция пути.
- ЛУЧШЕГО ВЕСОВЩИКА:** В. Кузьмину — Буй.
- ЛУЧШЕГО ГРУЗЧИКА:** Я. Латышеву — Исакогорка, М. А. Давыденкову — Данилов.
- ЛУЧШЕГО РАБОЧЕГО:** А. Смирнову — 6 дистанция связи, А. Клауцуку — Шарьинский склад топлива.

## ИТОГИ СОРЕВНОВАНИЯ ЗА ДЕКАБРЬ

- Подведены итоги соревнования за декабрь. Места определены:
- ПО ОТДЕЛЕНИЯМ ДВИЖЕНИЯ:** Первое место — Бабаевскому отделению, второе — Шарьинскому, третье — Няндомскому, четвертое — Вологодскому, пятое — Буйскому, шестое — Исакогорскому.
- ПО ОТДЕЛЕНИЯМ ПАРОВОЗНОГО ХОЗЯЙСТВА:** Первое место — Шарьинскому, второе — Бабаевскому, третье — Исакогорскому, четвертое — Няндомскому, пятое — Буйскому, шестое — Вологодскому.
- ПО СТАНЦИЯМ:** Первое место — станции Тихвин, второе — Череповец, третье — Няндома, четвертое — Вологда-2, пятое — Коноша, шестое — Вологда-1, седьмое — Буй, восьмое — Данилов, девятое — Шарья, десятое — Исакогорка.
- ПО ПАРОВОЗНЫМ ДЕПО:** Первое место — депо Шарья, второе — Емца, третье — Тихвин, четвертое — Данилов, пятое — Вожега, шестое — Бабаево, седьмое — Буй, восьмое — Череповец, девятое — Няндома, десятое — Исакогорка, одиннадцатое — Вологда.
- ПО ВАГОННЫМ УЧАСТКАМ:** Первое место — Череповецкому вагонному участку, второе — Няндомскому, третье — Вологодскому, четвертое — Исакогорскому, пятое — Даниловскому, шестое — Шарьинскому, седьмое — Буйскому.
- ПО ВАГОННЫМ ДЕПО И ВРП:** Первое место — ВРП Коноша, второе — ВРП Череповец, третье — депо Вологда, четвертое — ВРК-22, пятое — депо Шарья, шестое — ВРК-15, седьмое — ВРП Исакогорка, восьмое ВРК-7, девятое — ВРК-8.
- ПО ДИСТАНЦИЯМ ПУТИ:** Первое место — 13-й Вологодской, второе — Плещеевской, третье — Харовской, четвертое — Исакогорской, пятое — Вожегодской, шестое — Мологской, седьмое — 8-й Шарьинской, восьмое — Бабаевской, девятое — Тихвинской, десятое — Шалакушской, одиннадцатое — Галичской, двенадцатое — Няндомской, тринадцатое — 9-й Шарьинской, четырнадцатое — Даниловской, пятнадцатое — Скаринской, шестнадцатое — Любимской, семнадцатое — Буйской, восемнадцатое — 12-й Вологодской.
- ПО ДИСТАНЦИЯМ СВЯЗИ:** Первое место — Шарьинской, второе — Вологодской, третье — Исакогорской, четвертое — Бабаевской, пятое — Буйской, шестое — Даниловской, седьмое — Вожегодской, восьмое — Няндомской.
- ПО ВОКЗАЛЬНОМУ ХОЗЯЙСТВУ:** Первое место — коллективу вокзального хозяйства станции Данилов, второе — Шарья, третье — Коноша, четвертое — Тихвин, пятое — Няндома, шестое — Архангельск, седьмое — Исакогорка, восьмое — Галич, девятое — Вологда, десятое — Буй, одиннадцатое — Череповец.
- ПО ЖИЛИЩНЫМ ДИСТАНЦИЯМ:** Первое место — Шарьинской, второе — Вологодской, третье — Буйской, четвертое — Исакогорской, пятое — Даниловской, шестое — Бабаевской, седьмое — Няндомской.
- ПО ЛЕСНЫМ УЧАСТКАМ:** Первое место — Брантовскому лесному участку, второе — Буйскому, третье — Ленинскому, четвертое — Шушкодомскому, пятое — Аламбашскому, шестое — Баклановскому, седьмое — Вожегодскому, восьмое — Даниловскому, девятое — Путятинскому, десятое — Скаринскому, одиннадцатое — Н. Пломскому, двенадцатое — Ноябрьскому.
- ПО ВРАЧЕБНО-САНИТАРНОЙ СЛУЖБЕ:** Первое место заняло Няндомское отделение, второе — Буйское, третье — Бабаевское, четвертое — Исакогорское, пятое — Вологодское, шестое — Шарьинское.

## От Советского Информбюро

ОПЕРАТИВНАЯ СВОДКА ЗА 1 ЯНВАРЯ

В течение 1 января на территории Чехословакии наши войска, наступающие в направлении города ЛУЧЕНЕЦ, с боями заняли населенные пункты ВЕЛИКИЕ ДРАВДЫ, БОЛЬШОВЦЫ, НИТРА, ГАЛША, ТЭРБЕЛОВЦЫ, МИКУШОВЦЫ (три километра южнее ЛУЧЕНЕЦ), РАПОВЦЫ, ПАНИТСКЕ-ДРАВДЦЕ, ТЭРИНЧ, БУШИНЦЕ, МАЛЫЕ ЗЛЕВЦЫ, МАЛЫЕ и ВЕЛИКИЕ СТРАЦИНЫ, ПЛАХТИНЦЕ и железнодорожную станцию РАПОВЦЕ. В боях за 31 декабря в этом районе наши войска взяли в плен 515 немецких солдат и офицеров.

В районе БУДАПЕШТА наши войска, продолжая бой по уничтожению окруженной в городе группировки противника, заняли свыше 200 кварталов и железнодорожную станцию РАКОШ в восточной части города.

На других участках фронта существенных изменений не произошло.

За 31 декабря наши войска подбили и уничтожили 48 немецких танков. В воздушных боях и огнем зенитной артиллерии сбито 4 самолета противника.



**ЗА УСКОРЕНИЕ ОБОРОТА ВАГОНОВ**

**О ПЛОХОЙ ПРАКТИКЕ ДИСПЕТЧЕРСКОГО КОМАНДОВАНИЯ И БЕЗЗАБОТНЫХ РУКОВОДИТЕЛЯХ**

Длительное время Вологодское отделение движения по выполнению государственного плана перевозок занимает одно из последних мест на дороге.

Только один день 27 декабря задержано при отправлении 21 и при проследовании 30 поездов.

Поезд № 996 задержан на станции Вологда-I по вине составителя Черемушкина, который неправильно поставил вагон. Поезд № 951 на станции Вологда-II сорван с расписания из-за того, что весовщик Антонова несвоевременно устранила коммерческий брак.

Поезд № 926 прибыл в Вологду раньше времени. Паровоз под него был выдан во время, но дежурный по узлу Кудрявин распорядился вперёд отправить поезд своего формирования. Поэтому основной поезд № 926 ушел с опозданием, и на участке оказалось два поезда под одним номером.

Ряд поездов в пути следования задержан из-за грубейшего брака в работе движущихся. 3 поезда выбиты из графика по неприятию при наличии свободных путей, 4 поезда — из-за неправильной регулировки, 4 — из-за позднего отправления.

В такой плохой работе виноваты в первую очередь командиры отделения и распорядительные станции.

26 декабря диспетчер т. Проворов на участке Вожега—Вологда имел три поезда. С первым поездом № 2203 следовал машинист Курочкин, который имел опоздание, чем задерживал поезда №№ 933 и 901. Следовало поезд № 2203 поставить под обгон на станции Пундуга или Харовская, но этого не сделал ни диспетчер Проворов, ни сменивший его диспетчер Старшев. И только после того, как оба поезда были сорваны с графика, Старшев дал команду поезду № 2203 оставить на обгон на посту Камский. Но это уже не исправило положения.

27 декабря узловой диспетчер Кудрявин получил более чем странное указание заместителя начальника Вологодского отделения движения тов. Кузина, который распорядился на станции Лоста отправить два поездных паровоза для уборки круа, в то время, когда наблюдался сгущенный подход поездов к станции Вологда-I со стороны Буй и Данилова. В результате такого неправильного распоряжения было задержано четыре поезда и два кольцевых паровоза на 6 часов. В этой задержке поездов виновны и дежурный по станции Лоста Купец-

ков, который не проявил надлежащей заботы о своевременном устранении брака в передаточных поездках, чем усложнил положение.

Такие возмутительные факты руководители отделения обязаны были сразу же расследовать и выявить свои ошибки. Этого сделано не было. Расследование отложили до 20 часов, затем ввиду неясности некоторых бракоделов, рассмотрение отложили до утра 28 декабря.

Организация людей на лучшее выполнение графика и других производственных показателей на отделении осуществляется слабо. Работники станции Вологда-I допускают нарушения в формировании поездов и в таком состоянии пытаются их отправить. А чтобы понудить кондукторскую бригаду вести неправильно сформированный поезд, выдают фальшивые приказы за подписью старших агентов. Так главному кондуктору Питерякову был вручен 22 декабря приказ на отправление с поездом в сторону Данилова, якобы подписанный ДПП Пестеревым, который фактически такого приказа не давал. Надо отметить, что такие действия были и

в отношении других поездов. Примечник НКПС Попов заявил: «Мы в ночное дежурство такие поезда отправляли».

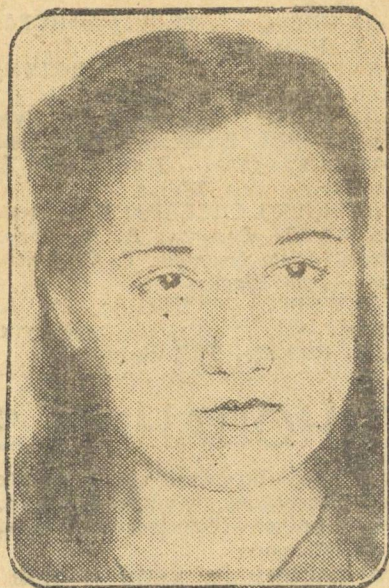
Все это порождает массовый срыв поездов с расписания и дезорганизует работу отделения. Сейчас, когда у основных работников паровозных бригад имеется подъем в работе и они борются за продвижение поездов по расписанию, участковые диспетчеры должны возглавить руководство работой, организовать социалистическое соревнование смен и поездных бригад на одну поездку, применить испытанные методы труда передовых людей железнодорожного транспорта тт. Кутафина, Загорко, Осипова; Белякова, Еремина и других. Диспетчеры должны опережать график и своевременно информировать работников линии о предстоящей работе.

27 декабря на планерке в депо Вологда 37 машинистов, помощников и кочегаров предъявили социалистический счет диспетчерам Вологодского отделения и просили, чтобы они помогли им бороться за экономии топлива, за вождение полновесных поездов на большом клапане.

Надо организовать работу так, чтобы каждый диспетчер не только на Вологодском отделении, но и на всей дороге боролся за продвижение каждого поезда по графику, помогал работникам станций своевременно готовить составы и во время их отправлять. Необходимо, чтобы каждый диспетчер на планерке отчитывался перед начальником отделения по каждому поезду, отправленному с опозданием, с указанием кто виноват и что он предлагает предпринять, чтобы не допускать подобных срывов.

У командиров Вологодского отделения есть все возможности выправить положение, обеспечить лучшее выполнение всех показателей. Коллектив отделения в большинстве своем умеет и может хорошо работать, это подтверждается тем, что в августе текущего года Вологодское отделение занимало первое место на дороге, а вологодские машинисты в зимних условиях не раз обеспечивали стопроцентную работу паровозов по кольцу и графику. Чтобы обеспечить это и в будущем, требуется организация и слаженность в работе всех служб отделения.

**П. Виноградов,**  
начальник сектора графиков.



**Т. А. Пантелеева** — стахановка-аккумуляторщик Вологодской телефонной станции, подготовила двух аккумуляторщиков.

Фото А. Мезенцевой.

**Больше топлива — ближе победа**



**Б. Ф. Московский** — машинист-станхановец депо Буй.

**Экономлено 116 вагонов дров**

В истекшем году самоотверженный труд советских людей был подчинен одному: «Все для фронта, все для победы».

Работая старшим машинистом пассажирского паровоза, я также старался вложить часть своего труда в дело разгрома врага. Чтобы усилить помощь фронту, я задался целью экономить топливо и средства, зная что в военное время стране дорог каждый килограмм топлива, каждый рубль.

В период войны намного усложнилась работа на транспорте. Заменив товарищей, ушедших на фронт, мы должны делать то, чего раньше не делали. Перейдя из хозрасчета, я с бригадой выполнял почти весь ремонт паровоза своими силами, сэкономив на подемочном и промывочном ремонте за один только год 3.700 рублей. Однако наибольшего эффекта в истекшем году со своим небольшим коллективом я добился по экономии топлива. За год сэкономлено 292.793 килограмма условного топлива, или 3486 куб. м, или 116 вагонов дров. В прошедшем году я три раза подряд удостоивался высокой чести носить почетное звание лучшего машиниста дороги. За хорошую работу в 1944 году награжден знаками «Ударнику сталинского призыва», «Почетному железнодорожнику» и знаком «Отличный паровозник».

Таков для меня был истекший год.

Сейчас, когда вопрос экономии топлива приобретает особую остроту, я мобилирую весь коллектив паровоза и добьюсь в новом году еще лучших результатов. Приобретенный мною опыт поможет сэкономить новые сотни тонн драгоценного топлива.

**Б. Московский,**  
старший машинист паровозного депо Буй.

**Плохой поступок врача Подушкиной**

2 декабря у меня заболела семилетняя дочь. К 11 часам температура достигла 40 градусов. Обеспокоенная за жизнь ребенка, я обратилась к врачу тов. Подушкиной (врачебный участок станции Любим).

— Ничего особенного, корь, — сказала Подушкина, даже не выдав ребенка.

Я стала просить притти посмотреть девочку, но врач, стоя у печки, (на приеме никого не было) не сказала больше ни слова.

Несмотря на то, что моя квартира находится всего в 300 метрах, врач Подушкина не пришла, а через три часа явилась акушерка т. Малышко и, конечно, диагноза установить не могла. Хотя тов. Малышко сказала Подушкиной, что ребенок чувствует себя плохо, последняя ответила: «Мне за посещения больных на дому не оплачивают и я не пойду». И не пошла.

**А. Потехина,**  
станция Любим.

**В бригаде коммуниста Виноградова**

Темпами военного времени трудится составитель поездов станции Буй коммунист Николай Геннадиевич Виноградов. В социалистическом соревновании он решил добиться звания мастера формирования составов.

Виноградов выполнил свое социалистическое обязательство. Руководство отделения движения и райпрофсоюз в ноябре присвоили т. Виноградову звание «Лучший составитель отделения».

Впереди многих шел Николай Геннадиевич в соревновании. Все фронтные поезда и составы для оборонной промышленности он формировал и формирует по примеру знатных железнодорожников страны, скоростными методами.

28 декабря тов. Виноградов в условиях бурана выполнил диспетчерский наряд на 148 процентов, сэкономив за дежурство 2 часа 32 минуты. На расформировании поезда № 975 он сэкономил 28 минут, а на формировании состава № 962—24 минуты.

Формирование поездов, — рассказывает тов. Виноградов, — требует от составителя большой предварительной подготовки. Надо прежде всего продумать весь процесс работы, каждую производственную деталь. Что меня прежде всего интересует? Главное — состояние парка, сколько вагонов, какого назначения, где стоят, снабжен ли маневровый паровоз водой, топливом. Хорошо ознакомившись с положением на участке, я составляю для себя примерный план и приступаю к выполнению диспетчерского наряда по расформированию и формированию составов.

Составитель Виноградов рационализатор труда. Он стремится, чтобы на маневровых работах делать как можно меньше заездов. Этим он добивается экономии рабочего времени и топлива.

Зная о том, что слаженность решает успех работы, тов. Виноградов заранее знакомит всех членов комплексной бригады с планом работы на смену. Каждый из них старается честно выполнить указания своего командира — составителя поездов.

— Успехи, достигнутые в 1944 году, — говорит коммунист Н. Г. Виноградов, — мы, движущие, безусловно, закрепим и в новом году добьемся более лучшей работы, ускорим оборот подвижного состава.

**Н. Котюнин,**  
отв. редактор газеты «Вперед».

**ШИРЕ ПЕРЕПИСКУ С ФРОНТОВИКАМИ**

Очень дорого теплое слово привета, поддержка товарища и друга в трудную минуту жизни. Письмо, как самое распространенное средство связи и общения, особенно приобрело цену у наших доблестных воинов Красной Армии.

С большим нетерпением ждут писем от родных и близких наши бойцы и офицеры. Вдали от родных мест, после ратного труда не раз перечитываются драгоценные письма. Одни в них видят знакомый почерк родителей, другие — каракули начинающих писать детей, а иные в письме находят ласкающее слово милой девушки, которая фронтовика ждет с победой.

В редакцию «Северный путь» поступило письмо от нескольких фронтовиков, участников боев за освобождение городов Новгород, Псков. Они не имеют родных и обращаются к девушкам нашей дороги с призывом организовать переписку.

— Пишите о своих боевых делах в тылу, — призывают фронтовики. Сообщаем адрес: Полева я почта 07615 «Ц».

**Вдовенко Александру Ивановичу,**  
**Юртинку Сергею Алексеевичу,**  
**Коваленко Николаю Тимофеевичу,**  
**Погудину Алексею Леонидовичу.**

Ответственный редактор  
**А. КАЛИНИЧЕВ.**

**В ШКОЛЕ РАБОЧЕЙ МОЛОДЕЖИ**

Время близится к семи. Чаше хлопают двери. Запыхавшиеся, раскрасневшиеся от мороза, спешат в школу юноши и девушки. Они тихо переговариваются, о чем-то спорят, перелистывая книги. Две подружки у доски стараются разобрать какой-то чертеж...

Звонок, возвещающий начало занятий. Трудовой день продолжается. Днём на производстве у станков, вечером — за школьной парты.

Война призвала молодежь к труду, но страна позаботилась о том, чтобы они, работая на производстве, могли закончить среднее образование. В вечерних школах молодые рабочие продолжают свое образование, изучают математику, русский язык, литературу, физику, химию, географию. Они понимают, что знания помогут производительнее работать на производстве.

На уроке географии учащиеся с большим вниманием слушают рассказ о природных условиях и промышленности США, стараясь запомнить по карте: горы, реки, города.

Учебников мало и часть материала приходится записывать на уроках. Несмотря на это в 9 классе школы № 1 по географии нет плохих оценок.

— Мы очень любим географию, — говорят девушки.

Успешно проходят занятия и по физике. Преподаватель Т. Г. Лощина старается так преподнести материал, чтобы не оставалось непонятных вопросов. Хорошо учатся в этом классе Галя Шемченко, Зоя Дмитриевская, Густя Белова — работницы ВПВРЗ. Густя второй год работает на заводе ВПВРЗ в литейном цехе плавильщиком. Там же третий год работают токарями подружки Галя и Зоя. Нормы девушки выполняют от 90 до 150 процентов. Все они комсомолки.

Нелегко сочетать работу с учебой. И некоторые не выдерживают, уходят из школы. А вот они не отступают перед трудностями. Учатся упорно, настойчиво.

Надо сказать, что в школе не созданы еще все необходимые условия.

В помещении холодно, часто гаснет свет, нехватает наглядных пособий, бумаги для черчения, неудобно сидеть за низкими партами, нет возможности проводить опыты по физике и химии. Но это не пугает тех, кто по-настоящему понял пользу учебы.

— Трудно нам, иногда очень устаем, — говорит Галя Шемченко, — но мы хотим учиться и будем учиться до конца.

— Кончим эту школу, — мечтают девушки, — пойдем учиться дальше, в институт.

Стране надо много хороших специалистов, квалифицированных рабочих, чтобы восстановить все, что разрушено врагом. Молодые рабочие — строители счастливой жизни, своего будущего. А пока работать, работать и упорно овладевать знаниями, чтобы как можно больше принести пользы любимой Родине.

**Р. Швецова,**  
инженер службы движения.