

СЕВЕРНЫЙ ПУТЬ

ОРГАН УПРАВЛЕНИЯ И ДОРПРОФСОЖА СЕВЕРНОЙ ЖЕЛ. ДОР.

№ 117 (2087)
ПЯТНИЦА
28 сентября
1945 г.
Выходит по средам, пятницам и воскресеньям
Цена 15 коп.

Сегодня в номере:

- УКАЗ ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР о демобилизации второй очереди личного состава Красной Армии.
- ПЕРЕДОВАЯ.—Улучшить текущее содержание пути.
- НА ПРИЗЫВ ГОРЬКОВЧАН.—Социалистическая помощь железнодорожникам.
- ПО СЕВЕРНОЙ МАГИСТРАЛИ.
- П. ВЬЮГИН.—Мой опыт работы на подмосковных углях. (2 стр.).
- Е. ТВЕРДОВ.—Начальник станции.
- А. БЫКОВ.—Беспечные грузовики.

Указ

Президиума Верховного Совета СССР О демобилизации второй очереди личного состава Красной Армии

Президиум Верховного Совета СССР постановляет:

1. Провести демобилизацию второй очереди — 10 последующих старших возрастов рядового и сержантского состава Красной Армии (исключая войска Дальнего Востока).
2. Кроме того демобилизовать из состава Красной Армии рядовой и сержантский состав следующих категорий:
 - а) имеющих законченное высшее, среднее, техническое и среднее сельскохозяйственное образование всех специальностей;
 - б) работавших до призыва в Красную Армию учителями и преподавателями всех школ и учебных заведений;
 - в) студентов всех высших учебных заведений второго и старших курсов (в том числе заочников), не закончивших образования в связи с призывом в Красную Армию в период великой Отечественной войны;
 - г) получивших по три и более ранений в великой Отечественной войне;
 - д) призванных на военную службу в 1938 году и ранее, и находящихся непрерывно в Красной Армии семь и более лет;
 - е) всех женщин рядового и сержантского состава, кроме женщин-специалисток, изъявивших желание остаться в Красной Армии на должностях военнослужащих.
3. Демобилизацию личного состава, в соответствии с настоящим указом, закончить к концу 1945 года.
4. Материально-бытовое обеспечение, предусмотренное законом о демобилизации от 23 июня 1945 г., распространить на личный состав, демобилизуемый в соответствии с настоящим указом.

Председатель Президиума Верховного Совета СССР
М. КАЛИНIN.

Секретарь Президиума Верховного Совета СССР
А. ГОРКИН.

Москва, Кремль, 25 сентября 1945 г.

УЛУЧШИТЬ ТЕКУЩЕЕ СОДЕРЖАНИЕ ПУТИ

На многих дистанциях нашей дороги закончен капитальный и средний ремонт пути. Таким образом выполнена значительная часть работ по подготовке путевого хозяйства к зиме. Но было бы большой и непростительной ошибкой считать, что с завершением капитального и среднего ремонта все сделано и сейчас можно почивать на лаврах, ослабить внимание к отремонтированным километрам, перестать заниматься текущим содержанием пути.

Путевое хозяйство всегда требовательно и требует к себе заботливого и пристального внимания. Организовать сток дождевых вод, во время подбить шпалы, укреплять болты и костыли, настойчиво и энергично бороться с расстройством пути — не мелочные второстепенные работы. Это такая же важная задача, как и средний и капитальный ремонт пути.

К сожалению, руководители отдельных околотов и даже дистанций нашей дороги игнорируют элементарные правила ухода за путем, перестали заниматься текущим содержанием пути, забыли о простой истине, что если ослабить внимание к путевому хозяйству, то даже в короткий срок можно привести в аварийное состояние путь, недавно подвергавшийся среднему ремонту.

На днях, личным осмотром, начальник дороги генерал-директор движения III ранга тов. Колпачков и начальник службы пути директор-полковник пути и строительства тов. Кананин, обнаружили, что 550 километр 13 дистанции пути, в июле подвергавшийся среднему ремонту сейчас приведен в безобразное состояние. На этом километре много парнолопнувших накладок, лежат отрясанные шпалы, много слабых болтов и есть болты, у которых совсем отвалились гайки и

лежат у стыка. Во многих местах дистанции сбиты рихтовка. Дорожный мастер 8 околота Тимофеев и путевого обходчик Веселов, вместо того, чтобы поддерживать путевое хозяйство в нормальном состоянии, совершенно не занимались текущим содержанием пути.

Недооценка текущего содержания пути имеет место и на других дистанциях дороги. Недавно начальник 15 дистанции пути Докичев снял почти всех путевых рабочих с линии Тихвин—Будогощь и направил их для ремонта главного пути. На околотах и в бригадах осталось по 1—2 рабочих. В результате такого отношения путь на ветке Тихвин—Будогощь запущен.

На Галичской дистанции пути до сих пор лежат 147 остродфектных рельсов. В Буйской и Любимской дистанциях совершенно не заботятся о рельсовых соединителях. В пути лежит много неисправных соединителей, а производство новых не организовано.

Конечно надо решать задачу капитального и среднего ремонта пути, но нельзя решать эту задачу за счет ослабления внимания к текущему содержанию пути. Руководители дистанций должны так организовать работу, так использовать рабочую силу и механизмы, чтобы полностью выполнять план ремонта и вместе с тем хорошо осуществлять текущее содержание пути.

Приближается зима. Она явится серьезным экзаменом для путейцев. Малейшие недоделки, невнимание к текущему содержанию пути зимой могут привести к тяжелым последствиям. Поэтому сейчас путейцы должны все сделать, чтобы заморозить путь в хорошем состоянии. Сейчас надо одновременно решать задачу ремонта и текущего содержания пути. Это — главное в работе путейцев в настоящее время.



Медник паровозного цеха ВПВРЗ Корчагин И. И. нормы выполняет на 200 процентов.

Фото А. Скорняковой.

Отличный связист

Имя Николая Ефимовича Лебедева уже пять лет значится в списке лучших на Доске почета 6 дистанции связи. На груди Лебедева знак «Ударнику Сталинского призыва» — награда за стахановский труд, инициативу и бдительность.

Лебедев — электромеханик околота. Его околоток самый большой на дистанции. Связь и автоблокировка всегда в исправности. Готовясь к зиме 1945—1946 года, т. Лебедев первым закончил проверку и переделку кабеля. Десять батарейных колодцев зацементировал и заменил на них крышки. Покрасил все колодцы, шкафы и светофорные мачты.

Техник-лейтенант связи
Г. Зеленичкин,
старший электромеханик.

На призыв горьковчан

Социалистическая помощь железнодорожникам

Почин горьковчан — об организации шефства промышленных предприятий над отдельными хозяйствами железнодорожного транспорта — нашел горячий отклик в коллективах фабрик и заводов города Костромы.

В конце августа Костромской обком ВКП(б) вынес решение, обязывающее горькомы и райкомы организовать помощь железнодорожникам Буйского и Шарьинского отделений Северной дороги. Обком решил провести совещания директоров фабрик и заводов, руководителей артелей промкооперации по вопросу шефства над железнодорожными предприятиями.

Коллективы ряда предприятий уже организуют практическую помощь Буйскому и Шарьинскому отделениям паровозного хозяйства и депо. Костромской кожевальный завод имени 10-летия Октября отпустил 100 кг. обрезков кожи, 75 пар резиновых подметок, 100 пар каблучков для ремонта обуви паровозников.

Коллектив текстильного комбината им. Ленина отгрузил 2 тонны обтирочных концов для Буйского и Шарьинского отделений и наметил подготовить еще 5 тонн концов для Буйского вагоно-ремонтного

пункта. Комбинатом для Буйского депо отпущено 130 кг. мешковины.

Руководители завода «Металлист» изыскали в складах 6 вагонов новых запасных частей: приборов автосцепки и винтового сцепления, соединительных воздушных рукавов, запасных резервуаров, 500 тормозных цилиндров и т. д. Кроме того коллектив завода «Металлист» обязался отремонтировать электропневматические молоты в депо Буй и Шарья.

Артели промкооперации г. Костромы и области наметили изготовить для железнодорожников двух отделений 250 пар валеной обуви, 300 комплектов ватированной спецодежды.

Над четырьмя паровозами депо Буй взяла шефство школа танкистов. По указанию полковника Курдюбова в депо для различных подделок выделен дюраллюминий, в мастерских школы отремонтирована автомашинка.

В ряды шефов над железнодорожным транспортом вступают новые предприятия и артели. На днях над общежитиями железнодорожников депо Буй и отделения взяла шефство промартель имени Н. Крупской.

А. Быков.

Шефы — путейцам

Заводы и новостройки города Молотовск (Архангельская область), следуя примеру предприятий гор. Горького, взяли шефство над 18 дистанцией пути. Для оказания практической помощи дистанции выделены материалы и инструменты. 18 дистанция уже получила от шефов 50 кубометров гравия для стрелок, 50 килограммов заклепок для ремонта железнодорожных мостов и 5290 килограммов углового железа. Сейчас шефы производят подбор инструмента для дистанции.

Обязательства артели

Патриотический почин — шефство промышленных предприятий над железнодорожным транспортом приобретает широкий размах на Северной дороге.

Промартель имени Крупской взяла шефство над общежитиями депо и склада топлива, дав обязательство оказать помощь постельными принадлежностями и другими видами продукции, выпускаемой артелью.
С. Капунов,
зав. отделом труда и зарплаты дорпрофсожа.

По северной магистрали

«ЛОКОТИВ» — ПОБЕДИТЕЛЬ ГОРОДСКОГО И ОБЛАСТНОГО РОЗЫГРЫША ПО ФУТБОЛУ

Заключительная встреча на первенство области по футболу состоялась в Вологде 23 сентября между командами «Юный локомотивец» и «Юный динамовец». Матч закончен со счетом 2:0 в пользу команды «Юный локомотивец». После матча на стадионе представитель Вологодского областного отдела физкультуры и спорта объявил о награждении команды «Юный локомотивец» переходящим призом.

Команда «Юный локомотивец» организована в сентябрь этого года и во всех четырех встречах не имела поражений, забив в ворота противников 5 мячей, не пропустив в свои ворота ни одного.

23 сентября должна была состояться игра коман-

ды «Локомотив» со сборной командой города Сокола на первенство области. Команда города Сокола не прибыла для игры и ей засчитано поражение. Таким образом «Локомотив» присуждено первенство по футболу — вручен переходящий приз и грамота I-й степени.

За сезон этого года «Локомотив» провел 16 игр, забив в ворота противника 67 мячей, пропустив в свои ворота 28 мячей.

Задача футболистов команды «Локомотива» — не успокаиваться на достигнутом, использовать зиму для тренировки в хоккейной секции.

Е. Кузнецов,
председатель дорсовета «Локомотив».

ПОМОЩЬ КОЛХОЗАМ

Свыше 350 железнодорожников Буйского узла 23 сентября выехали в колхозы района, чтобы оказать практическую помощь сельхозартелям в уборке зерновых и картофеля. За день убрано

22 га зерновых культур. В работе по уборке урожая приняли участие рабочие паровозного депо, вагонного участка, склада топлива, кондукторского резерва.



Во Дворце Культуры железнодорожников начались концерты Московского цыганского театра «Ромэн». На снимке: группа артистов. В середине известная исполнительница цыганских романсов Ляля Черная.
Фото П. Мошкова.

КУЗНИЦЫ НА ОКОЛОТКАХ

Новые кузницы пущены в эксплуатацию на станциях Туфаново и Лежа (1 и 3 околота шестой дистанции пути). С развертыванием работы в кузницах путейцы околотов отказались от централизованного снабжения материалами. В кузницах изготовляются противоугоны, костыли, болты.

ПЕРЕДВИЖНЫЕ БИБЛИОТЕЧКИ

Для рабочих склада топлива, дежурных комнат, паровозных бригад, пункта технического осмотра, путейцев 8-го околота клуб станции Н.-Полома организовал восемь передвижных библиотечек. Подобрана художественная и техническая литература. Клубом выделены чтецы.

Мой опыт работы на подмосковных углях

Паровозники Буйского депо в 1945 году впервые стали получать угли с подмосковных шахт. Осваивая новые сорта углей некоторые машинисты рассуждали, что «от подмосковных углей ни жару ни пару, это не уголь, а солома».

Такое мнение было преждевременным, неверным. Изучая угли подмосковных шахт я пришел к выводу, что на них можно успешно работать и добиться хорошего паробразования.

В начале июля, посещая курсы лекций, организованный теплотехниками депо, я тщательно изучил технические описания углей, их тепловую способность и поставил задачу разработать из подмосковных углей такую смесь, которая бы обеспечила наилучшее паробразование. Опыты приготовления смеси дали хорошие результаты.

Применяя угли шахт №№ 4, 9, 25, 29, 63, смешивая их с углями шахт: «Ясная поляна», и № 72, мы с напарниками тт. Голубевым, Сямичем добились высокой форсировки котла и этим доказали, что на подмосковных углях можно работать хорошо.

В поездке надо уделять много внимания правильному использованию углей, т. е. эти сорта обладают высокой влажностью. Перед отправлением с поездом я забрасываю в топку слой угля от 200 до 300 миллиметров, поддерживая его все время в пути следования на таком уровне и избегая большого накопления шлака.

Каждый раз, когда в пути следования слой шлака превышает 500 мм, я произвожу прокачивание колосников, чтобы лишний шлак удалить в зольник и добиться лучшего доступа воздуха в топку.

Прокачивание колосников не только обеспечивает хороший доступ воздуха, но и разрыхляет горящий уголь. При удалении лишней зольности все топливо горит равномерно. После прокачивания колосников я не допускаю прогаров, ибо прогар слоя угля мешает хорошему паробразованию.

Одних этих элементарных правил для работы на подмосковных углях недостаточно. Главное внимание я обращаю на содержание паровоза в исправном техническом состоянии.

На своем паровозе я произвел изоляцию шибров цилиндрических крышек, парорабочих труб глиной с асбестом. Произвожу регулярную продувку труб суперьером (сажесдувателем) в пути. Во время промывки слежу за чистотой жаровых и дымогарных труб. Топку очищаю от нагара щеткой и промываю водой.

Соблюдая эти простые правила по уходу за паровозом, постоянно подерживая связь с депо, лабораторией мы ведем правильную внутрикотловую обработку воды, применением антинакипин, что дает возможность довести с/ем пара на подмосковных углях до 14 атмосфер. Это обеспечивает ведение поездов в пути не только установленной нормы веса, но и тяжеловесных.

С июня моя бригада систематически водит по участкам тяжеловесные поезда. В июле мы провели 9 тяжеловесных поездов, перевезли 2500 тонн груза сверх нормы.

По участку Буй—Данилов в первых числах июля я провел на подмосковном угле поезд весом 1900 тонн, а из Данилова в Буй провел состав весом в 2000 тонн.

Однажды наша бригада получила задание доставить эстафетный поезд весом в 2000 тонн от Буй до Всполья. Следуя проходом от Буй, мы имели одну 15 минутную остановку в Данилове по набору воды и чистке топки. Поезд доставили во Всполье на 3 часа раньше расписания.

С неослабевающей энергией работаем мы на подмосковных углях и в настоящее время. В августе провели 8 тяжеловесных поездов. 18 сентября моя бригада, следуя со станции Н.-Полома в Буй, доставила поезд № 979 весом 2100 тонн без остановки на промежуточных станциях и без набора воды.

Обсуждая призыв паровозников Красноярской дороги о подготовке паровозного парка к предстоящей зиме, мы взяли обязательство: содержать паровоз в отличном состоянии, добиваться не менее 10 процентов экономии топлива.

Паровоз к зиме утеплили своими силами. Изыскав мешковину, шлакат сделали изоляцию всех подвергающихся замораживанию труб. Будку оборудовали брезентом.

В связи с переходом с дровяного отопления на угольное, наш паровоз не имеет кияльных труб и кирпичного свода. Это серьезно влияет на расход топлива. В октябре для паровоза намечен подъемочный ремонт, во время которого мы устраним эти недостатки.

На подмосковных углях мы будем работать отлично и добьемся максимальной экономии топлива. Такова наша задача и мы ее с честью решим.

Техник тяги II ранга
П. Выюгин,
старший машинист депо Буй.



Слесарь шестого разряда паровозного цеха ВПВРЗ Ю. Токоткин выполняет производственные задания до 250 процентов.

Фото А. Скорняковой.

Описи и надписи есть, а запчастей нет

Руководители пункта технического осмотра вагонного участка в Буй забыли о приближающейся зиме, хотя они и заявляют, что «к зиме все сделано. Все стеллажи мы отремонтировали». Инженер вагонного участка тов. Веселов утверждает, что «все готово», а фактически стеллажи на путях станции находятся в отвратительном состоянии.

На каждом стеллаже когда то были поставлены номера, указаны фамилии слесарей, сделаны описи запасных частей. Когда-то существовал порядок, а сейчас кроме описей и надписей ничего нет. В ящиках стеллажей валяется по 2—3 ржавых болта. Ящики не закрываются, многие развалились. У будок с барометрами воздухопитательной линии оторваны доски, а соединительные рукава валяются в грязи.

На такую бесхозяйственность руководители вагонного участка реагируют равнодушно и хвастливо заявляют:

— К предстоящей зиме вагонный участок готов, за исключением небольшого недостатка смазочных материалов.

А на самом деле запасных частей в вагонном участке нет. Вместо их заготовки руководители предпочитают обвинять в этом соседа: «Кузница вагоноремонтного пункта нас не обеспечивает, управление запчастей не посылает, у нас нехватает 83 тонны смазки, 750 килограммов буксовых концев, склад нас не обеспечивает».

На период зимы пункту требуется 10 тонн смазки «Северная», а ее нет ни килограмма. Пункт осмотра не обеспечен тормозными деталями: нет тормозных валков, болтов, хомутов.

А. Николаев.

ВСЕ ЗВЕНЬЯ ДОРОГИ—В БОЕВУЮ ГОТОВНОСТЬ К ЗИМЕ

БЕСПЕЧНЫЕ ГРУЗОВИКИ

Письмо грузовых работников Свердловской дороги ко всем грузовым работникам сети еще не доведено до грузовых работников Буйского узла. Никто из весовщиков, товарных кассиров, конторщиков не слышал об этом обращении. Даже сам заведующий грузовым двором М. Хитров не знает, когда было опубликовано в газете обращение свердловцев.

— Газет я не читаю. Обращения никакого не видел, а что касается работы нашего грузового двора, то она... идет очень плохо. Зима на носу, а людей у меня нет. На весь грузовой двор—два грузчика и 14 весовщиков. Вот все, чем я располагаю.

Хитров сделал паузу и продолжил:

— На бумаге штат весовщиков укомплектован, а работает всего лишь семь человек. Остальные—в командировках, месяцами не принимают участия в грузовой работе.

А факты таковы. На станции Буй 17 вагонов требуют перегруза. Вагон, груженный рельсами, отцеплен по перегрузу и стоит на путях с 22 августа.

— За счет каких резервов намерены пополнять штат грузчиков, спросили мы т. Хитрова.

— Я и сам не знаю. Раньше грузчиками нас обеспечивала контора МНП. Сейчас начальник этой конторы Андреев заявляет: — У нас есть отдел приема на станции. Пусть он заботится о грузчиках. А начальник станции т. Деметьев ссылается на Андреева. Выходит «Иван кивает на Петра», а с марта 1945 года на грузовой двор не принято ни одного грузчика.

Не блещет с подготовкой к зиме и хозяйство грузового двора. Здесь палец о палец не ударили, чтобы привести в порядок пакгауз. Крыша—как решето, пакгауз не освещается. На стоегровый навес пакгауза всего лишь одна электролампочка.

Помещение пакгауза со стороны поселка обнесено каменной стеной, но стена в ряде мест разрушена. Дыры заставили досками, не удалось сжидить даже прибить их гвоздями. Со стороны вокзала были когда-то двери, но они также разрушены. Возле пакгауза создан склад топлива. Кому ни лень тот и возит дрова через грузовой двор.

На междупутье товарного парка стоит приземистая будка. Окна выбиты и заколочены досками. Кружки нечистоты. Рельсы покрыты толстым слоем ржавчины. Стрелочные переводы обросли травой—так выглядят устройства единственных вагонных весов на станции Буй. Открываем люк. Цементные ящики, где находятся подъемные ножи, залиты водой. Все механизмы подъемника покрыты ржавчиной, никогда не смазывались.

Содержать весовые приборы в такой запущенности—преступление в особенности сейчас, когда транспорт находится накануне зимы.

Грузовики всей сети дорог развешивают социалистическое соревнование на четкую работу грузовых дворов. У буйских же грузовиков не видно никаких перемычек. Они позабыли о главном—это отлично подготовить грузовое хозяйство к зиме.

А. Быков.

НЕ УСПОКАИВАТЬСЯ НА ДОСТИГНУТОМ

Коллектив работников вагоноремонтного пункта станции Буй развернул деятельную подготовку к зиме. На 15 дней раньше срока стахановцы закончили ремонт всего механического оборудования. Капитально отремонтированы токарный, сверлильный, болторезный, токарно-винторезный станки и сварочный агрегат.

За короткое время коллектив построил кладовую для запчастей, закончил ремонт оконных переделов, дверей, произвел переборку полов, отремонтировал паровое отопление. Идет усиленным темпом перекрытие крыши железом, с расчетом окончания работ к 1 октября.

В подготовке к зиме инициативу проявляют плотники тт. Якушев,

Польшиков, Веселков. Эти стахановцы в течение месяца закончили строительство кладовой для запчастей. По 16 часов в сутки не уходили передовики с производства, но кладовую сдали в эксплуатацию к указанному сроку.

Большую работу в подготовке своего предприятия к зиме проделали слесари тт. Жеребенков и А. Молотов. Они отремонтировали паровое отопление. Сделали изоляцию котлу.

В неуточное время отлично отремонтировал компрессорный цех столяр-стахановец Н. Воробьев. Он произвел переборку полов, подшивку потолка, выполнял нормы до 300 процентов в смену.

Славную инициативу проявляют в подготовке пункта к зиме маляр П. Кончин. Ему 65 лет. Несмотря на свой преклонный возраст, П. Кончин в неуточное время покрасил крышу кладовой, остеклил и покрасил рамы в сборочном цехе.

Однако в вагоноремонтном пункте много еще и недоделок. Заготовлено в лесу 2000 куб. дров, а подвезено лишь 60 куб. Пункт не обеспечен рабочей силой: не хватает 8 кузнечков, 12 плотников, 4 рессорщиков, 70 рабочих различных профессий необходимо принять и обучить.

Все эти недостатки руководителей вагонного пункта (нач. тов. Аврунин) надо в ближайшее время устранить. Только тогда можно сказать, что вагоноремонтный пункт в зиму вступит вполне подготовленным.

А. Петров.

ПОПРАВКА

В статье «На полтора месяца раньше срока» («Северный путь» от 26 сентября 1945 года) ошибочно указан номер дистанции пути. Следует читать не 13, а 12 дистанция пути.

Е. Твердов.

НАЧАЛЬНИК СТАНЦИИ

Паровоз № 5255 стоял под составом. Машинист Тонких осматривал машину и готовил ее к рейсу. От ни на что не обижался, как некоторые машинисты обижаются на дрова, потому что они сырые, на уголь, потому что он недоброкачественный. Машинист знал свой паровоз, любил его и надеялся что локомотив не подведет.

На паровозе идеальная чистота. Арматура блестит. Тяжеловесный состав паровоз взял без толчка.

В пути паровоз вел себя отлично. Подъемы пути не были помехой. Перегон Листвиный—Холмогорская поезд проследовал за 35 минут, вместо 42.

В Холмогорской — набор воды. Старый вокзал выглядит помолодевшим, принаряженным. По обе стороны, за невсыком забором, в стройных рядах растут

тополя, ели, березы. В кругу деревьев разбиты клумбы. Цветы еще не увяли и сохранили приятный запах.

К забору подошел дровклад: — Любуешься,—спросил он. Любуешься, любуйся—это дело все рук нашего начальника станции.

— А кто у вас начальник?

Рабочий с гордостью ответил: — Государственный деятель, член Правительства товарищ Давыдова. Вот кто!

Он рассказал о том, что до Давыдовой в Холмогорской не было сада. Она организовала поездку в Плесецкую и оттуда привезла 250 тополей. Садик, делали клумбы все рабочие вместе. Пелагея Афанасьевна руководила.

— Посмотри,—он показал на железнодорожные пути станции, где работало около 30 человек. Они производили подъемку пути. Это тоже ее дело.

Среди рабочих был и начальник

станции т. Давыдова. Она с лопатой в руках показывала рабочим, как нужно подбивать балласт после подъемки пути. Все работали бойко и добросовестно, каждый знал, что делает для себя.

Организуя станционных жителей, Пелагея Афанасьевна смогла произвести ремонт с подъемкой первого и третьего пути. Сейчас заканчивают подъемку второго пути.

— Нехватает балласта—обижается тов. Давыдова.—Если бы своевременно подвозили материалы, то все пути были бы подняты и стрелки поставлены на щебенку.

Всю работу по ремонту пути Пелагея Афанасьевна организовала в свободное от работы время. У нее каждый час работы дровокладов, сторожей, стрелочников на учете. Рабочие на работу идут охотно. Однажды запротестовал против упорного труда машинист водокачки. Давыдова у себя в кабинете созвала совещание:

— Как, товарищи, вам что больше нравится, грязь на станции или чистота, чтобы станция была в по-

рядке или наоборот?

Это обращение касалось лишь одного машиниста водокачки. Он понял и после этого усердно стал помогать Давыдовой.

Подготовка к зиме на станции закончена. Если раньше стрелки № 8 и 9 замывало водой, то теперь они подняты. Инвентарь на зиму заготовлен. Дрова полностью заготовлены еще с весны.

Технические помещения утеплены и находятся в хорошем состоянии. Стрелочные будки приведены в порядок. Сейчас три раза в неделю проводится техническая учеба.

Кроме этой основной работы Пелагея Афанасьевна очень много работает как член Правительства. К ней ежедневно поступают заявления трудящихся, запросы и т. д. Очень часто ее вызывают по телефону, спрашивают и она на все успевает ответить и объяснить.

Так день за днем идет жизнь полная и богатая, начальника станции Холмогорская П. А. Давыдовой — депутата Верховного Совета РСФСР.