

# СЕВЕРНЫЙ ПУТЬ

ОРГАН УПРАВЛЕНИЯ  
И ДОРПРОФСОЖА  
СЕВЕРНОЙ ЖЕЛ. ДОР.

№ 140 (2110)  
БРЕДА  
21 ноября  
1945 г.  
Выходит по средам,  
пятницам и воскресеньям  
Цена 16 коп.

Советский народ сплочен теперь вокруг своей партии, как никогда раньше, и организованными рядами идет вперед под руководством партии Ленина—Сталина. Это наше счастье, что в трудные годы войны Красную Армию и советский народ вел вперед мудрый и испытанный вожь Советского Союза — Великий Сталин.

В. М. МОЛОТОВ.

## ЧЕСТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА

Железнодорожный транспорт является одной из главнейших отраслей народного хозяйства нашей отчизны. Железные дороги принято образно называть кровеносными артериями страны. Великие вожди В. И. Ленин, И. В. Сталин не раз указывали на огромное значение железнодорожного транспорта «...Железные дороги — это гвоздь, это одно из проявлений самой яркой связи между городом и деревней, между промышленностью и земледелием, на которой основывается целиком социализм». — указывал Ленин. Товарищ Сталин с гениальной прозорливостью определил великое значение железнодорожного транспорта для развития и укрепления советского государства. «...СССР, как государство, — был бы немыслим без первоклассного железнодорожного транспорта, связывающего в единое целое его многочисленные области и районы. В этом великое государственное значение железнодорожного транспорта».

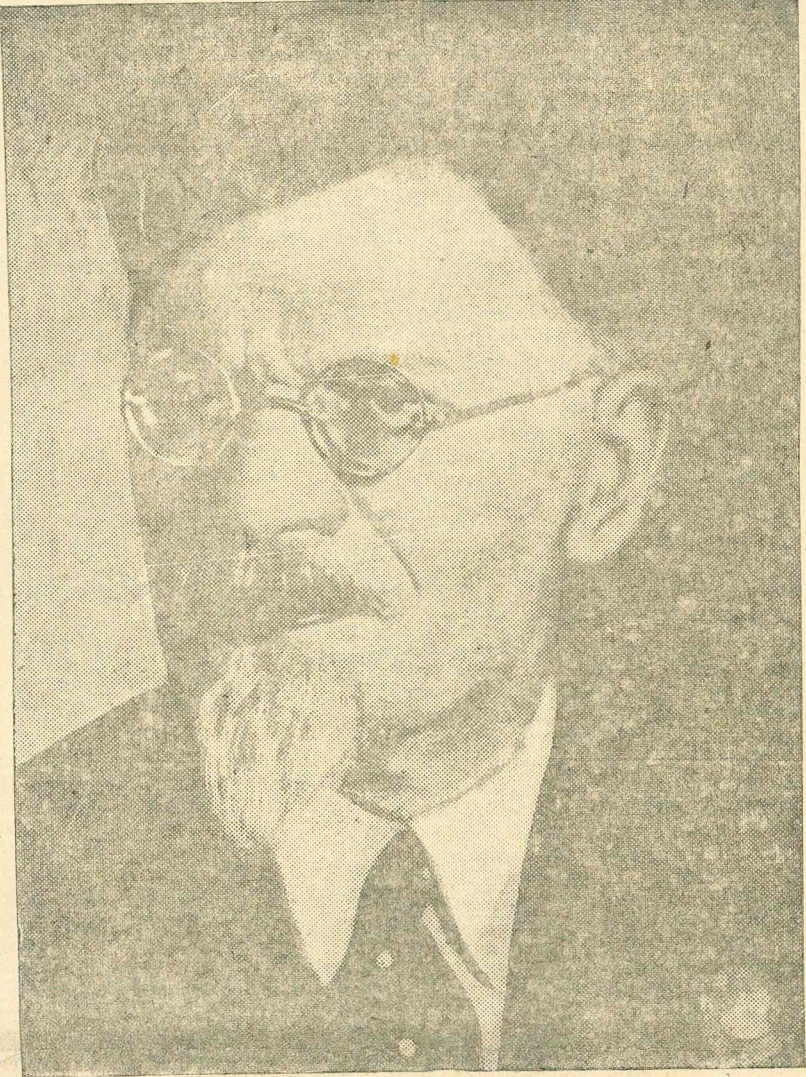
Без строительства железных дорог и подъема их работы нельзя было решить всемирно-исторические задачи индустриализации страны, социалистического преобразования сельского хозяйства, поднять, использовать богатейшие сырьевые ресурсы. Железные дороги — это ключ ко всем богатствам, которых так много в нашей стране. В дни войны железные дороги становились важнейшими военными коммуникациями. В военный период железнодорожный транспорт представлял из себя огромный конвейер, подающий все необходимое для фронта для завоевания победы.

Товарищ Сталин на приеме железнодорожников в Кремле 30 июля 1935 года особо подчеркнул государственное значение труда железнодорожников, указав на великую честь для каждого работать на железнодорожном транспорте и на большую роль в советском государстве работников, которые поняли значение транспорта и кладут свой труд на алтарь своей Родины. Самоотверженный труд, личные заслуги перед Родиной определяют достоинство советского железнодорожника. Честь советского железнодорожника заключается в святом выполнении своего долга перед Родиной.

Каждый железнодорожник должен гордиться своей профессией, тем, что ему поручено ответственное дело. Он должен непреклонно стремиться к тому, чтобы обеспечить бесперебойную и ритмичную работу всех звеньев дороги. Чувство чести советского железнодорожника основано на сознании того, что работа на транспорте — государственный пост, есть служение Родине.

Честь железнодорожника, чувство и сознание огромного значения транспорта в народном хозяйстве страны, сознание собственного достоинства обязывают каждого железнодорожника к такому образу действий, которые возвышают его в глазах всех советских людей. Это чувство должно удерживать каждого железнодорожника от поступков, унижающих достоинство гражданина советского государства и работника великой железнодорожной державы. Четкое исполнение своего долга, выполнение всех требований Положения и Устава о дисциплине, совершенствование своих знаний — главные мерилы чести, достоинства и личной репутации железнодорожника.

Высокая сознательность, безграничная преданность своему долгу, высокое техническое мастерство, дисциплинированность, правдивость, внутренняя и внешняя подтянутость, тактичность и вежливость в поведении — вот что характеризует оральный облик советского железнодорожника, вот что делает честь каждому рядовому работнику и мандиру железнодорожного транспорта.



## Верному соратнику Ленина — Сталина Михаилу Ивановичу Калинину

Дорогой Михаил Иванович!

Центральный Комитет Всесоюзной Коммунистической партии (большевики) и Совет Народных Комиссаров Союза ССР сердечно приветствуют Вас в день вашего семидесятилетия.

Советский народ высоко ценит Ваши заслуги перед Родиной, как одного из видных организаторов и строителей коммунистической партии и Советского государства. Всю свою сознательную жизнь — более пятидесяти лет — Вы отдали революционной борьбе за интересы рабочих и крестьян. Вы были всегда стойким последователем и верным соратником Ленина и Сталина.

Свыше двадцати шести лет Вы являетесь руководителем Верховного органа Советского государства. Находясь на этом посту, Вы все эти годы отдавали свои силы, знания и богатый жизненный опыт революционера, большевика делу укрепления союза рабочих, крестьян и интеллигенции, упрочению дружбы между народами Советского Союза. На этой работе по усилению и возвышению Советского государства Вы заслужили глубокое уважение всей партии и горячую любовь трудящихся нашей страны.

В Вашем лице партия большевиков, народы Советского Союза чувствуют сегодня государственного деятеля ленинско-сталинского типа, принципиального, простого и сердечного, родного широким массам советских рабочих, крестьян и интеллигенции.

От всей души желаем Вам, дорогой Михаил Иванович, многих лет здоровья для плодотворной работы на благо нашей Великой Родины.

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ КОМИТЕТ ВСЕСОЮЗНОЙ  
КОММУНИСТИЧЕСКОЙ ПАРТИИ (большевики).  
СОВЕТ НАРОДНЫХ КОМИССАРОВ СОЮЗА ССР.

### УКАЗ

## Президиума Верховного Совета СССР

### О награждении Председателя Президиума Верховного Совета Союза ССР товарища Михаила Ивановича КАЛИНИНА орденом ЛЕНИНА

За выдающиеся заслуги в деле строительства и укрепления советского государства наградить Председателя Президиума Верховного Совета Союза ССР товарища Михаила Ивановича Калинина в день его семидесятилетия орденом Ленина.

Заместитель Председателя Президиума Верховного Совета СССР  
Н. ШВЕРНИК.  
Секретарь Президиума Верховного Совета СССР  
А. ГОРКИН

Москва, Кремль. 19 ноября 1945 г.

## МАСТЕРА СВОЕГО ДЕЛА ИТОГИ СОРЕВНОВАНИЯ ПО ПРОФЕССИЯМ

Руководством дороги по итогам работы в октябре присвоены звания:

- ЛУЧШЕГО МАШИНИСТА — А. П. Зазулину, Н. Пономареву — депо Вожега, М. И. Гуляеву — Няндомы, Максимова — Исакогорка, Д. Ф. Комарову — Череповец, Н. И. Воронцову — Буй.
- ЛУЧШЕГО КОЧЕГАРА — Е. Ивановой — депо Буй.
- ЛУЧШЕГО ДИСПЕТЧЕРА — Л. П. Валуеву — Шарья, Ф. Ф. Весельчак — Исакогорка, В. Д. Смирнову — Бабаево.
- ЛУЧШЕГО МАНЕВРОВОГО ДИСПЕТЧЕРА — И. В. Булину — Буй.
- ЛУЧШЕГО ДЕЖУРНОГО ПО ОТДЕЛЕНИЮ В. В. Некрасовой — Няндомы, Н. Е. Огородову — Шарья, М. А. Кошкину — Бабаево.
- ЛУЧШЕГО ДЕЖУРНОГО ПО ДЕПО — П. П. Лебедеву — Буй.
- ЛУЧШЕГО ДЕЖУРНОГО ПО СТАНЦИИ — Н. И. Смирнову — Шарья, А. Ф. Пантелееву — Бакарица.
- ЛУЧШЕГО ДЕЖУРНОГО ПО СКЛАДУ ТОПЛИВА — Д. И. Левину — Няндомы.
- ЛУЧШЕГО СОСТАВИТЕЛЯ — А. А. Николаеву — Вологда, П. С. Зарубину — Няндомы, Ф. И. Сечкину — Исакогорка, И. Я. Заборникову — Буй, Г. А. Юдинцеву — Свеча, И. Н. Никитину — Б.-Двор.
- ЛУЧШЕГО СЦЕПЩИКА — Н. Г. Кучину — Бакарица.
- ЛУЧШЕГО СТРЕЛОЧНИКА — Н. П. Некрасовой — Няндомы, У. К. Сеиновой — Шарья, Н. И. Желтухиной — Вологда, И. В. Ивановой — Суда, Кожевниковой — Холмогорская.
- ЛУЧШЕГО КОНДУКТОРА — Н. А. Иванову — Череповец, В. Юсупову — Шарья, В. А. Дерябину — Няндомы, А. В. Голубкову — Буй.
- ЛУЧШЕГО ОПЕРАТОРА — Е. А. Ефаровой — Шарья.
- ЛУЧШЕГО СПИСЧИКА ВАГОНОВ — М. Осиповой — Бабаево.
- ЛУЧШЕГО ТЕХНИЧЕСКОГО КОНТРОЛЛЕРА — А. М. Железняковой — Вологда-1.
- ЛУЧШЕГО НАРЯДЧИКА КОНДУКТОРСКИХ БРИГАД — А. В. Долину — Тихвин.
- ЛУЧШЕГО ПОЕЗДНОГО ВАГОННОГО МАСТЕРА — Д. А. Кораблеву — Вологда, Ф. Н. Драничину — Череповец, А. И. Побиянову — Буй, А. А. Мальцеву — Няндомы.
- ЛУЧШЕГО ОСМОТРИКА ВАГОНОВ — С. И. Сорокину — Данилов, А. С. Сибирцеву — Няндомы, И. С. Семенову — Шарья, Скородумову — Череповец, А. М. Смолину — Тихвин, Г. Ф. Козьмину — Исакогорка.
- ЛУЧШЕГО ДЕЖУРНОГО ПО ВОКЗАЛУ — А. А. Чистяковой — Данилов.
- ЛУЧШЕГО ПРОВОДНИКА — Л. Н. Нечасовой — Вологда, Ю. И. Кузнецовой — Вологда.
- ЛУЧШЕГО БИЛЕТНОГО КАССИРА — А. А. Старковой — Вологда-1.
- ЛУЧШЕГО ПЕРРОННОГО КОНТРОЛЕРА — С. Я. Марачевской — Череповец.
- ЛУЧШЕГО МАСТЕРА ЦЕХА — А. А. Баженову — вагоно-ремонтный пункт, И. А. Зайцеву — Копоша.
- ЛУЧШЕГО ДОРОЖНОГО МА-

СТЕРА — И. Г. Лоскутову — Бабаево, Н. С. Корегину — Буй, Д. В. Шанскому — Исакогорка.

- ЛУЧШЕГО БРИГАДИРА — Шилкову — депо Исакогорка, И. И. Зайцеву — Вожегодская дистанция пути, К. Бурдукову — 12 Вологодская дистанция пути, Ф. И. Костину — Плещеекая, А. П. Калмыкову — бригадир экскаватора Сухонского карьера, Г. П. Кондаков — Исакогорский склад топлива.
- ЛУЧШЕГО ПУТЕВОГО ОБХОДЧИКА — В. И. Батову — Шарья, И. А. Афанасьеву — Тихвин, Е. Н. Татубалину — Шарья.
- ЛУЧШЕГО ПЕРЕЕЗДНОГО СТОРОЖА — М. П. Полесеву — Вожега, М. К. Курныгиной — Любим.
- ЛУЧШЕГО ЭЛЕКТРОМЕХАНИКА — А. П. Баталову — Исакогорка, Биноградову — Данилов.
- ЛУЧШЕГО МОНТЕРА — Н. А. Семенову — Вожега.
- ЛУЧШЕГО ТЕЛЕГРАФИСТА — В. Н. Бодганову — Бабаево.
- ЛУЧШЕГО ТЕЛЕФОНИСТА — Н. Рудаковой — Данилов.
- ЛУЧШЕГО СЛЕСАря — В. В. Подхомутову — Вологда, Н. Акулову — Няндомы, Н. Д. Голубеву — Вожега, А. И. Белякову — Буй, А. И. Тахомирову — Шарья, Д. В. Анисову — Исакогорка, А. А. Анисимову — Харовская, А. Е. Киселеву — Бабаево.
- ЛУЧШЕГО МАШИНИСТА ВОДОКАЧКИ — Г. О. Напалькову — Бабаево.
- ЛУЧШЕГО ЭЛЕКТРОСВАРЩИКА — В. М. Попову — Няндомы, Н. М. Коновалову — Харовская.
- ЛУЧШЕГО РЕССОРЩИКА — Д. Ф. Терехину — Копоша.
- ЛУЧШЕГО ТОКАря — В. Н. Маланичеву — Бабаево, А. А. Кузнецову — Вологда, В. А. Терентьеву — Буй.
- ЛУЧШЕГО СВЕРЛОВЩИКА — П. Д. Смирнову — Буй.
- ЛУЧШЕГО КУЗНЕЦА — Г. А. Подхомутову — Вологда, Н. Т. Широких, Няндомы, Н. И. Иванову — Данилов.
- ЛУЧШЕГО МЕДНИКА — Спиринову — Няндомы.
- ЛУЧШЕГО ЛИТЕЙЩИКА — Б. В. Черемянину — Буй.
- ЛУЧШЕГО СТОЛЯРА — В. М. Розову — Буй, В. П. Конину — Череповец, М. И. Вихареву — Вологда, Н. К. Воробьеву — Буй, В. А. Старостину — Вологда, П. Ф. Трифанову — Бабаево.
- ЛУЧШЕГО ПЛОТНИКА — М. Б. Копейкину — Вологда, А. П. Долину — Вологда.
- ЛУЧШЕГО ПЕЧНИКА — И. В. Бакаржину — Данилов, Г. М. Марову — Бабаево, А. П. Щенникову — Шарья.
- ЛУЧШЕГО МАЛЯРА — Е. И. Онученковой — Вологда.
- ЛУЧШЕГО ШТУКАТУРА — А. М. Ерошкиной — Вологда.
- ЛУЧШЕГО РАБОЧЕГО СКЛАДА ТОПЛИВА — Е. Ф. Феоктистовой — Вологда-1.
- ЛУЧШЕГО ПУТЕВОГО РАБОЧЕГО — А. П. Коржавиной — Харовская, М. Б. Тахомировой — Няндомы, В. Н. Свиной — Бабаево.
- ЛУЧШЕГО РАБОЧЕГО — А. Н. Дмитриеву — Бабаево, Е. Ф. Серебряковой — Исакогорка.
- ЛУЧШЕГО УПРАВДОМАМИ — В. А. Полукариковой — Буй.

### В ВЦСПС и НКПС

ВЦСПС и НКПС, рассмотрев итоги Всесоюзного социалистического соревнования работников железнодорожного транспорта за октябрь 1945 года, признали победителями во Всесоюзном социалистическом соревновании и решили по Северной дороге:

Вручить переходящее Красное знамя Государственного Комитета Обороны и выдать первую премию станции Вологда-1 (начальник т. Гусев, секретарь партбюро т. Медведев, председатель месткома т. Фе-

доров), передав знамя от станции Ховрино Октябрьской дороги.

Вручить переходящее Красное знамя НКПС и выдать вторую премию Вологодской дистанции пути (начальник т. Дедюлин, секретарь парторганизации т. Федотов, председатель месткома т. Спиренкова), передав знамя от Котласской дистанции пути Северо-Печорской дороги.

Выдать третью денежную премию Няндомскому отделению движения.

# Перспективы восстановления и развития железнодорожного транспорта

Центральный Комитет партии и Совет Народных Комиссаров СССР приняли огромную государственную важности решение о составлении пятилетнего плана восстановления и развития железнодорожного транспорта на 1946—1950 гг.

Многочисленная армия железнодорожников встретила это решение с большим воодушевлением. Она рассматривает его как проявление исключительной заботы и внимания, которые постоянно уделяют железнодорожному транспорту партия, правительство и лично товарищ Сталин.

Гигантская работа по реконструкции и техническому оснащению железнодорожного транспорта была проделана за годы сталинских пятилеток. В результате этого железные дороги оказались подготовленными к войне и успешно справились с задачами военного времени.

Немецко-фашистские захватчики нанесли железнодорожному транспорту нашей страны колоссальный ущерб. Именно этим объясняется тот факт, что, несмотря на большой размах восстановительных работ и героический труд восстановителей, раны, нанесенные врагом хозяйству транспорта, не могли быть полностью залечены в ходе войны. Хозяйство дорог капитально еще не восстановлено.

Железнодорожный транспорт должен восстанавливаться и перестраиваться быстрее других отраслей хозяйства. И это понятно. Если железные дороги не обеспечат полностью перевозок, это может серьезно осложнить выполнение задач, поставленных сейчас перед народным хозяйством.

Каковы же в основном задачи и перспективы транспорта на ближайшее пятилетие? К концу пятилетия необходимо будет ежегодно грузить вагонов примерно в два раза больше, чем в настоящее время; более чем в два раза должны быть увеличены и пассажирские перевозки.

Крупнейшие изменения в размещении производительных сил, происшедшие за годы войны, требуют резкого увеличения объема перевозок в районах Урала, Сибири, Донбасса, Криворожья и на дорогах, связывающих центр страны с прибалтийскими портами, с западными и восточными районами страны.

Для улучшения работы железных дорог Урала—Сибири, Приволжья и Донбасса правительство приняло решение о создании в этих районах железнодорожных округов. Это значительно укрепит руководство дорогами, вошедшими в состав округов, и обеспечит общее улучшение эксплуатационной работы.

Необходимо отметить, что, несмотря на основательную реконструкцию и техническое перевооружение, железнодорожный транспорт Урала и Сибири отстал от общего уровня промышленного развития этих районов. В самом деле, грузовое движение на дорогах Урала—Сибири в 1940 году превышало среднесетевое на 68 процентов, а техническое оснащение их было ниже среднесетевое. Между тем в течение 1940—1944 годов отправленные грузов на этих дорогах увеличилось на 21 процент и в 1945 году возрастет еще более.

В годы первой послевоенной пятилетки продукция народного хозяйства значительно превысит довоенный уровень и вызовет увеличение грузооборота железных дорог.

Наряду с восстановлением и усилением пропускной способности существующих дорог нам придется строить новые магистрали. Сооружение их вовлечет в эксплуатацию богатейшие природные ресурсы нашей страны. Важнейшее значение имеет строительство дорог, направленных к усилению связей центральных районов с Сибирью и Дальним Востоком, укреплению связи Кузбасса и Караганды с Уралом и Средней Азией—с Сибирью. Для усиления пропускной способности

выходов из Богословско-Надеждинского района, из Соликамска и Кизеловского бассейна, а также направления Челябинск—Свердловск необходимы сооружение разгружающих линий, электрификация грузонапряженных направлений и частичная укладка вторых путей. Важнейшей задачей является также дальнейшее укрепление железнодорожных связей Донбасса, Криворожья и Кавказа с другими районами страны.

Выполнение такой большой программы возможно лишь при максимальной механизации и индустриализации строительства.

Для строительства и восстановления мостов необходимо построить заводы по изготовлению металлических пролетных строений и организовать производство железобетонных крупноблочных сборных конструкций, облицовочного камня, обработку и пропитку дерева и т. д.

Одна из основных наших задач—это решительное улучшение верхнего строения пути. Необходимо заменить около 60 тысяч километров рельсов и перейти на укладку рельсов более тяжелого типа. Это повысит безопасность и скорость движения поездов, даст возможность увеличить нагрузку вагонов и достичь значительной экономии металла за счет уменьшения износа рельсов.

Огромное значение будет иметь укладка пути на щебеночный балласт. Применение щебеночного балласта улучшит состояние пути, сократит общие эксплуатационные расходы по содержанию пути в два-три раза.

Составной частью реконструкции железнодорожного транспорта должна явиться электрификация железных дорог, в первую очередь дорог Урало-Сибирского направления. Электрическая тяга по сравнению с паровой повысит провозную способность однопутных железных дорог примерно до 200 процентов и двухпутных—до 150—170 процентов, сократит эксплуатационные расходы на 30 процентов, штаты—на 25 процентов. Сократится расход топлива, причем на тепловых электростанциях в большинстве случаев можно применить местное низкосортное топливо. Работа электрифицированных железных дорог в зимних условиях несомненно устойчивее и надежнее, что объясняется отсутствием на электровозах аппаратуры, содержащей воду.

Особое значение приобретает применение тепловозной тяги. По сравнению с паровозами тепловозы имеют ряд технико-экономических преимуществ: расход топлива сокращается примерно в четыре раза, стоимость эксплуатации тепловозов (топливо, ремонт, обслуживание, экипировка и проч.) на 35 процентов ниже стоимости эксплуатации конденсационных паровозов.

Способность тепловоза проходить без экипировки расстояние до 800 километров и более дает возможность сократить число основных и оборотных депо, а следовательно, снизить эксплуатационные расходы, улучшить управление движением поездов, ускорить оборот подвижного состава.

На тепловозную тягу в первую очередь необходимо перевести ряд участков железных дорог Сибири и особенно Прикаспийской низменности. Введение ее здесь особо

## Л. Н. ТОЛСТОЙ

20 ноября исполнилось 35 лет со дня смерти гениального русского писателя Льва Николаевича Толстого. Толстой «сумел поставить в своих работах столько великих вопросов, сумел подняться до такой художественной силы, что его произведения заняли одно из первых мест в мировой художественной литературе». Так сказал о Толстом Владимир Ильич Ленин.

В дни жесточайшей борьбы со-

## И. КОВАЛЕВ, народный комиссар путей сообщения СССР

желательно вследствие тяжелых условий водоснабжения и наличия на месте жидкого топлива. С большой эффективностью тепловозы могут быть использованы в районах Средней Азии, Северного Кавказа и Поволжья, где в ближайшие годы резко возрастет добыча нефти, что решит проблему топлива для тепловозов.

Несмотря на электрификацию и перевод части участков на тепловозную тягу, основным двигателем остается паровоз.

Сохраняя в большинстве существующие типы паровозов, мы должны будем уделить исключительное внимание их модернизации и в первую очередь—повышению теплотехнических качеств и улучшению механизации процессов труда паровозных бригад. Предстоит также немалая работа по проектированию и строительству новых, более совершенных локомотивов.

Механизация процессов экипировки паровозов, увеличение мощности электростанций и усиление устройств водоснабжения—все это позволит повысить эффективность использования паровозного парка.

Особое внимание должно быть обращено на улучшение качества воды для паровозов путем строительства водоумягчителей.

За годы сталинских пятилеток грузоподъемность вагонного парка увеличилась на 60 процентов. Удельный вес большегрузных вагонов возрос с 5,5 до 30 процентов. Однако парк грузовых вагонов как по численности, так и по подъемной силе все еще отстает от требований, предъявляемых перевозками. Чтобы удовлетворить эти требования, необходимо пополнить вагонный парк большегрузными вагонами, саморазгружающимися вагонами (гидролами) для перевозки массовых грузов (угля, руды). Что касается пассажирских вагонов, то при строительстве их следует применять цельнометаллические конструкции, повышающие их прочность.

Транспорт получит значительное пополнение подвижного состава. Принятое правительством решение о создании общесоюзного Наркомата транспортного машиностроения разрешит вопрос о производстве для железнодорожного транспорта паровозов, вагонов, специальных машин и станков.

Безопасность движения и высокий уровень пропускной способности железных дорог обеспечиваются в значительной степени современными устройствами сигнализации, централизации и блокировки.

Одним из наиболее надежных способов повышения пропускной способности однопутных железных дорог и безопасности движения является диспетчерская централизация. Она позволяет управлять стрелками и сигналами промежуточных раздельных пунктов при помощи одного диспетчера. В предстоящий период необходимо ввести диспетчерскую централизацию на протяжении 11 тысяч километров и оборудовать автосцепами и кабелем сигнализацией 11,5 тысячи километров пути. Эти устройства увеличат

безопасность движения, обеспечат автоматическое торможение поезда перед запретительным сигналом. Предстоит также дальнейшее оборудование железных дорог автоматической блокировкой. Она должна быть восстановлена и построена вновь на протяжении более 15 тысяч километров. На менее напряженных линиях намечается строительство полуавтоматической блокировки.

Внедрение радиосвязи для внутривидеостанционного командования является мероприятием, которое должно обеспечить лучшее использование маневровых локомотивов, повысить темпы формирования поездов и улучшить технологический процесс работы станций.

Большое значение имеет дальнейшее восстановление и развитие железнодорожных узлов и станций, особенно сортировочных.

В настоящее время размещение сортировочных станций не соответствует существующему и намечаемому на ближайшее пятилетие распределению эксплуатационной работы. Строительство и развитие сортировочных станций необходимо в первую очередь на дорогах Урала и Сибири.

Важнейшей задачей железнодорожного транспорта является всемерное улучшение качественных показателей, ускорение оборота вагонов.

В годы войны время оборота вагонов увеличилось. Это вызвано значительными разрушениями хозяйства ряда железных дорог, удлинением рейса вагонов и увеличением простоев вагонов под грузовыми операциями. На 1950 год время оборота вагонов мы намечаем сократить примерно до семи суток. Ускорение оборота будет означать решительное улучшение всех звеньев эксплуатационной работы, даст возможность значительно увеличить погрузку. Что нужно сделать, чтобы добиться этого? Прежде всего необходимо резко сократить рейс вагонов, простой вагонов под грузовыми операциями и повысить техническую и коммерческую скорость движения. Это будет достигнуто путем введения электрической и механической централизации стрелок, улучшения внутривидеостанционной связи и ряда других реконструктивных и строительных мероприятий.

Оборудование грузовых вагонов автосцепкой, насыщение грузового парка автотормозами открывают возможность полного перехода к концу пятилетия на автосцепку и автоторможение. Это также сократит простой подвижного состава на сортировочных станциях.

Для того, чтобы добиться сокращения простоев вагонов под погрузкой и выгрузкой, необходимо развернуть производство потрузочных механизмов и улучшить транспортное хозяйство на путях клиентуры.

Одним из решающих факторов ускорения оборота вагонов будет сокращение к концу пятилетки рейса вагонов на 25—30 процентов. Путь к этому—рационализация грузовых потоков, ликвидация нерациональных и встречных перевозок, сокращение дальности перевозок и решительная борьба с практикой кружных направлений.

Улучшение использования подвижного состава может быть достигнуто не только за счет ускорения его оборота, но и за счет

жадно перечитываются миллионами советских читателей. Они помогают как нельзя лучше осмыслить и почувствовать героизм и духовное величие нашего народа в настоящем.

Другие произведения Толстого: «Анна Каренина», «Воскресение», «Хаджи-Мурат», «После бала» широко известны многим трудящимся. Толстой в незабываемых картинах показал всю недолговечность, шаткость и внутреннюю ложь социально-экономического строя России конца прошлого века.

увеличения нагрузки вагона путем полного использования его подъемной силы и увеличения объема кузова четырехосного вагона.

Надо добиться, чтобы погрузка, выгрузка и движение поездов производились днем и ночью равномерно. Наряду с этим транспорт должен потребовать от клиентуры равномерной грузовой работы в течение месяца, ибо неравномерность ее не только ведет к потере погрузки, но и создает затруднения в движении поездов.

Наконец, надо усилить маршрутизацию перевозок, которая является могучим рычагом ускорения оборота вагонов и значительно облегчает деятельность сортировочных станций. От каждого организованного маршрута транспорт получает только за счет сокращения простоя вагонов на сортировочных станциях в среднем 1,250 вагоно-часов экономии. И наоборот, из-за невыполнения плана маршрутизации железные дороги ежедневно теряют около 1.000 вагонов погрузки. Поэтому дальнейшее увеличение маршрутизации является важнейшей народнохозяйственной задачей.

В результате усиления технической вооруженности железнодорожного транспорта и повышения качества его работы себестоимость перевозок к концу пятилетки значительно снизится. Это будет достигнуто на основе подема производительности труда и сокращения материальных затрат, в частности, путем снижения расхода топлива на паровозах и перевода ряда участков на электрическую и тепловозную тягу. На снижение расхода топлива должны повлиять также улучшение качества топлива в связи с постройкой угольных обогатительных фабрик, улучшение качества смесей и брикетирования мелкого угля.

Наряду с мерами экономии топлива необходимо максимально использовать местные топливные ресурсы. В настоящее время расход топливных отходов на железных дорогах составляет немногим больше половины довоенного. Доведение их расхода только до довоенного уровня даст возможность сэкономить 180 тысяч тонн полноценного угля в год. Руководители дорог и научно-исследовательские учреждения НКПС должны уделить серьезнейшее внимание широкому использованию гудрона, сланцев, торфа и других горючих.

Огромные строительные работы и огромный размер перевозок в ближайшее пятилетие могут быть успешно выполнены при наличии постоянной хорошо обученной и дисциплинированной кадровой рабочей, служащих и инженерно-технических работников, при наличии правильной оплаты труда и нормальных культурно-бытовых условий.

За пятилетку нам нужно подготовить и повысить квалификацию более трех миллионов рабочих. Для подготовки машинистов и других ведущих профессий железнодорожного транспорта предусматривается организация технических школ повышеного типа с 2—3-летним обучением. К концу пятилетия они будут выпускать до 30 тысяч человек в год.

Предстоит большая работа по подготовке инженерно-технических кадров в транспортных вузах, техникумах НКПС. Для подготовки высшего командного состава предполагается открытие в Москве Академии железнодорожного транспорта.

Под руководством большевистской партии, выполняя указания товарища Сталина, железнодорожники не только залечат раны, нанесенные транспорту войной, но двинут его вперед по пути прогресса и процветания.

Редакция «Северный путь» покупает фотоаппараты, фотоленку. Обращаться в часы занятий по адресу: Вологда, Набережная Свободы, 62.