

СЕВЕРНЫЙ ПУТЬ

ОРГАН УПРАВЛЕНИЯ
И ДОПРОФСОЖА
СЕВЕРНОЙ ЖЕЛ. ДОР.

№ 8 (1978)

СРЕДА

17 января

1945 г.

Выходит по средам,
пятницам и воскресеньям
Цена 15 коп.

Большие и ответственные задачи решает наш транспорт в четвертую военную зиму. Строгое планирование перевозок, широкое внедрение маршрутизации грузов, рациональное использование каждого вагона и всех транспортных средств диктуется жизненными интересами государства.

(Из передовой „Правды“ от 12 января).

ПРИКАЗ

Верховного Главнокомандующего
Командующему войсками
1-го Белорусского фронта
Маршалу Советского Союза ЖУКОВУ
Начальнику штаба фронта
генерал-полковнику МАЛИНИНУ

Войска 1-го БЕЛОРУССКОГО фронта, перейдя в наступление 14 января на двух плацдармах на западном берегу ВИСЛЫ южнее ВАРШАВЫ, при поддержке массированных ударов артиллерии, несмотря на плохие условия погоды, исключившие возможность использования авиации, прорвали сильную, глубоко эшелонированную оборону противника. За три дня наступательных боев войска фронта, наступавшие на двух плацдармах, соединились и продвинулись вперед до 60 километров, расширив прорыв до 120 километров по фронту.

В ходе наступления наши войска овладели сильными опорными пунктами обороны немцев ВАРКА, ГРУИЕЦ, КОЗЕНИЦЕ, СОЛЕЦ, ЗВОЛЕНЬ, БЯЛОБЖЕГИ, ЕДЛИНСК, ИЛЖА, а также с боями заняли более 1300 других населенных пунктов.

В боях при прорыве обороны немцев отличились войска генерал-полковника КОЛПАКЧИ, генерал-полковника ЧУЙКОВА, генерал-лейтенанта БЕРЗАВИНА, генерал-полковника ЦВЕТАЕВА, генерал-полковника БЕЛОВА, генерал-майора ВЛАДИМИРСКОГО, генерал-майора БЕЛЯВ-СКОГО, генерал-майора КУЩЕВА, генерал-майора ОРЛЕАНСКОГО, генерал-лейтенанта ПУЛКО-ДМИТРИЕВА, генерал-лейтенанта ГРИГОРЬЕВСКОГО, генерал-лейтенанта ВОЛКОВА, генерал-майора БАРИНОВА, генерал-лейтенанта РЫЖОВА, генерал-майора ШЕМЕНКОВА, генерал-лейтенанта ГЛАЗУНОВА, генерал-майора РОСЛОВА, генерал-майора ЖЕРЕБИНА, генерал-майора ФИРСОВА, генерал-майора ВОРОБЬЕВА, генерал-майора ДОБРОВОЛЬСКОГО, генерал-майора ТЕРЕШКОВА, генерал-майора СИЯЗОВА, генерал-лейтенанта ХАЛЮЗИНА, артиллеристы генерал-полковника артиллерии КАЗАКОВА, генерал-майора артиллерии КОРОБЧЕНКО, генерал-лейтенанта артиллерии ПОЖАРСКОГО, генерал-майора артиллерии КОСЕНКО, генерал-лейтенанта артиллерии БОДРОВА, генерал-майора артиллерии ЕГОРОВА, генерал-лейтенанта артиллерии ИГНАТОВА, генерал-майора артиллерии РОЖАНОВИЧА, полковника ЗЕРНОВА, генерал-майора артиллерии СНЕГУРОВА, генерал-майора артиллерии КУРКОВСКОГО, полковника ФАНТАЛОВА, генерал-майора артиллерии ЗРАЖЕВСКОГО, генерал-майора артиллерии БРЮХАНОВА, генерал-майора артиллерии ЛЕБЕДОВСКОГО; танкисты генерал-лейтенанта танковых войск ОРЕЛ, генерал-майора танковых войск ЮЩУКА, генерал-лейтенанта танковых войск КИРИЧЕНКО; саперы генерал-полковника инженерных войск ПРОШЛЯКОВА, полковника ЧЕВЫЧЕЛОВА, полковника РУИ, подполковника КУЗНЕЦОВА, полковника РАПОПОРТ; связисты генерал-лейтенанта войск связи МАКСИМЕНКО, полковника МАКАРОВА, полковника ЧЕРКАСОВА, полковника ФАЛИНА, инженер-полковника МАКСИМОВА, генерал-майора войск связи ЛИТВИНЕНКО.

В ознаменование одержанной победы соединения и части, наиболее отличившиеся в боях при прорыве обороны немцев, представить к награждению орденами.

Сегодня, 16 января, в 20 часов столица нашей Родины МОСКВА от имени Родины салютует доблестным войскам 1-го Белорусского фронта, прорвавшим оборону немцев,—двадцатью артиллерийскими залпами из двухсот двадцати четырех орудий.

За отличные боевые действия ОБЪЯВЛЯЮ БЛАГОДАРНОСТЬ руководимым Вами войскам, участвовавшим в боях при прорыве обороны немцев.

Вечная слава героям, павшим в боях за свободу и независимость нашей Родины!

Смерть немецким захватчикам!

Верховный Главнокомандующий
Маршал Советского Союза И. СТАЛИН.

16 января 1945 года.

№ 221

ПРИКАЗ

Верховного Главнокомандующего
Командующему войсками
1-го Белорусского фронта
Маршалу Советского Союза ЖУКОВУ
Начальнику штаба фронта
генерал-полковнику МАЛИНИНУ

Войска 1-го БЕЛОРУССКОГО фронта, в результате стремительного наступления, поддержанного авиацией, сегодня, 16 января, в 20 часов штурмом овладели крупным промышленным центром Польши городом РАДОМ—важным узлом коммуникаций и сильным опорным пунктом обороны немцев.

В боях за овладение городом РАДОМ отличились войска генерал-полковника КОЛПАКЧИ, генерал-майора БАРИНОВА, генерал-майора АСКАЛЕПОВА, генерал-лейтенанта ГРИГОРЬЕВСКОГО, генерал-майора СТЕНИНА, генерал-майора МУХИНА, генерал-майора ШУЛЬГА; танкисты генерал-майора танковых войск ТИХОНЧУКА, генерал-майора танковых войск ЮЩУКА, полковника КОНСТАТИНОВА, полковника ЖАРИКОВА, полковника ЛУКЬЯНОВА, полковника ЖАРОВА, генерал-лейтенанта танковых войск КИРИЧЕНКО, полковника КУЗНЕЦОВА, полковника ШЕМЯКИНА, подполковника ДЫТЧЕНКО, подполковника МИКУЛИНА, подполковника БАРДЮКОВА, артиллеристы генерал-майора артиллерии КОРОБЧЕНКО, генерал-майора артиллерии КУРКОВСКОГО, полковника ПИЛИПЕНКО, полковника ВЕРЖИКОВСКОГО, полковника ЗНАЧЕНКО, полковника ЗАБЕЛЛО, полковника ЕФИМОВА, полковника КОЛЕСНИКОВА, полковника ЗАХАРОВА, подполковника ЛИСОГУРСКОГО, подполковника ИВАНОВА, подполковника СОЛОДИЛОВА, подполковника ДОВГУНА, подполковника КОТЛЯРОВСКОГО; летчики генерал-майора авиации КРУПСКОГО, генерал-майора авиации СИДНЕВА, полковника СМЕРНОВА, полковника КОВАЛЕВА, полковника МИРОНОВА, полковника ЧИРВА; саперы генерал-майора технических войск ШАПИРО, полковника РАПОПОРТ, полковника СМЕРНОВА; связисты полковника МАКАРОВА, полковника КОЛОКОЛЬЦЕВА.

В ознаменование одержанной победы соединения и части, наиболее отличившиеся в боях за овладение городом РАДОМ, представить к присвоению наименования «Радомских» и к награждению орденами.

Сегодня, 16 января, в 23 часа столица нашей Родины МОСКВА от имени Родины салютует доблестным войскам 1-го Белорусского фронта, овладевшим городом РАДОМ,—двадцатью артиллерийскими залпами из двухсот двадцати четырех орудий.

За отличные боевые действия ОБЪЯВЛЯЮ БЛАГОДАРНОСТЬ руководимым Вами войскам, участвовавшим в боях за освобождение города РАДОМ.

Вечная слава героям, павшим в боях за свободу и независимость нашей Родины!

Смерть немецким захватчикам!

Верховный Главнокомандующий
Маршал Советского Союза И. СТАЛИН.

16 января 1945 года.

№ 222.

Хорошо работать на каждом топливе

Топливный баланс Северной дороги не строится на каком-либо одном сорте топлива. На дорогу поступает то печорский, то подмосковный, то кузбасский уголь, то паровозы работают на дровах. Эта особенность требует от машинистов умения хорошо отапливать паровозы всяким топливом, добывать высококачественных форсировок, при любых условиях хорошо водить поезда.

В последнее время на дорогу поступил подмосковный уголь. На этом сорте угля, теплотворность которого намного ниже других марок, тульский машинист Дмитрий Коробков добился замечательных результатов. Машинист-новатор, во-первых, опроверг сомнения в том, что при высоких скоростях на подмосковном угле нехватит пара. Он смело открыл большой клапан и тем самым предоставил паровой машине возможность забирать у котла и расходовать столько пара, сколько требуют большие скорости. Во-вторых, он искал пути, обеспечивающие большие форсировки поверхности нагрева котла, а значит и форсировки колесниковой решетки. В-третьих, он опрокинул мнение о неэффективности применения большого клапана и больших форсировок при подмосковном угле, потому, что это якобы ведет к перерасходу топлива.

Метод работы Коробкова является замечательным вкладом в дело окончательной победы над врагом. Он позволяет наиболее эффективно использовать запасы угля, находящегося вблизи, сберегает жирные угли для оборонной промышленности. Вот почему сейчас особенно важно, чтобы машинисты овладевали методом Коробкова, хорошо работали на тощих подмосковных углях. Надо, чтобы во всех депо машинистов подробно знакомили с практикой отопления паровозов по-коробковски, использовали для этого транспортную печать, в которой напечатано много материалов, как работает Коробков.

В нашей газете уже было помещено несколько статей, показывающих, как машинисты депо Вологда осваивают подмосковный уголь. Замечательно то, что сами машинисты, например, Соколов, несмотря на первые неудачи, верит в то, что могут добиться хорошего парообразования на подмосковном угле. Необходимо больше анализировать недостатки при работе на подмосковном угле, устранять эти недостатки, неукоснительно применять советы Коробкова, а дело выйдет наверняка.

Вместе с тем Северная дорога будет продолжать получать и печорский уголь. Многие машинисты депо Вологда его хорошо освоили, открыли, что этот уголь особенно хорошо сгорает в смеси с опилками, щепами и другими отбросами лесопилки. Но во многих других депо отопление паровозов этим углем еще придется осваивать. Поэтому очень ценно, чтобы вологодские машинисты поделились опытом работы на этом угле. Надо организовать чтение лекций вологодскими машинистами в тех депо, куда будет завозиться печорский уголь, использовать статьи машиниста Н. Коновалова и начальника дорожного дома техники М. Вороно («Северный путь» № 93 от 4 августа 1944 года).

Руководители паровозных отделений должны быть гибкими, оперативными, когда есть возможность, то составлять смеси угля, облегчающие работу паровозников. Когда нет этих возможностей, паровозники должны хорошо работать на всяком топливе.

Четкая работа паровозников, их умение пользоваться каждой маркой угля, а также дровами, поможет транспорту успешно решить серьезные задачи четвертой военной зимы, поможет приблизить радостный час полной победы над врагом.

От Советского Информбюро

ОПЕРАТИВНАЯ СВОДКА ЗА 16 ЯНВАРЯ

Войска 1-го БЕЛОРУССКОГО фронта, перейдя в наступление 14 января на двух плацдармах на западном берегу реки ВИСЛЫ южнее ВАРШАВЫ, при поддержке массированных ударов артиллерии, несмотря на плохие условия погоды, исключившие возможность использования авиации, прорвали сильную, глубоко эшелонированную оборону противника. За три дня наступательных боев войска фронта, наступавшие на двух плацдармах, соединились и продвинулись вперед до 60 километров, расширив прорыв до 120 километров по фронту.

В ходе наступления наши войска овладели сильными опорными пунктами обороны немцев ВАРКА, ГРУИЕЦ, КОЗЕНИЦЕ, СОЛЕЦ, ЗВОЛЕНЬ, БЯЛОБЖЕГИ, ЕДЛИНСК, ИЛЖА, а также с боями заняли более 1300 других населенных пунктов, в том числе крупные населенные пункты НОВЫЙ ЖЕЛЕХУЛ, ВАТРАШЕВ, СТЕФАНКУВ, ГОСЬНИВИЦЕ, ГОЩИН, БЛЕНДУЛ, СУХА-ШЛЯХЕТСКА, СЕКЛЮКИ, ЯНКОВИЦЕ, ЯСШЕМБЯ, БЖУСТУВКА, ЕДЛЬНЯ ЛЕТНИНСКО, СКАРЫШЕВ, ЗАКШУВЕК, КОВАЛИКУВ, ЦЕПЕЛЮВ и железнодорожные станции МИХАЛИЧЕВ, ВАРКА, ГРАБУЛ, ДОБЕШИН, БАРТОДЗИЕЖЕ, ЗАЕЗЕЖЕ, БОНКОВЕЦ, ДЛУГА, ПИОНКИ, ЕДЛЬНЯ ЛЕТНИНСКО, КОЗЕНИЦЕ.

Сегодня, 16 января; войска 1-го БЕЛОРУССКОГО фронта, в результате стремительного наступления, поддержанного авиацией, в 20 часов штурмом овладели крупным промышленным центром Польши городом РАДОМ—важным узлом коммуникаций и сильным опорным пунктом обороны немцев.

Севернее и северо-западнее города САНДОМИР войска 1-го Украинского фронта с боями продвигались вперед и овладели городом и круп-

ной железнодорожной станцией ОСТРОВЕЦ, городами ТАРУ, ОЖАРОВ, СМЕЛОВ, ОПАТУВ, а также заняли более 200 других населенных пунктов, в том числе крупные населенные пункты ПАВЛОВСКА ВОЛЯ, ГЕРМАНУВ, ЮЛЬМУВ, ЛЯСОЦЕН, СТОДОЛЫ, БОДЗЕХУВ, МИХАЛУС и железнодорожные станции ЯКУБОВИЦЕ, ЯСИЦЕ, СЕМЕЛОВ, БОДЗЕХУВ.

На Ченстоховском и Краковском направлениях войска 1-го УКАИНСКОГО фронта, развивая успешное наступление, овладели городом МАЛОГОНУВ ВЛЩКОВА, КОНЕЦПОЛЬ, МЕХУВ, ДОНБРОВА ТАРНОВСКА, а также заняли более 500 других населенных пунктов, в том числе крупные населенные пункты КУРЖЕЛЕВ, МАЛЬШИН, ЖЕЛИСЛАВИЦЕ, СЕЦЕМИН, ДРУЖКОВА, ПШИЛЕНК, НАКЛО, ШЕКОЦИНЕ, РАШКУВ, РОКИТНО, МАЛОШИЦЕ, ЖЕРКОВЕЦ, СЕНДЗИШУВ, КЕНПЕ, СЛОМНИКИ, КЛИМОНТУЛ, ХРУЩИНА, ПШЕМЫКУВ, ЩУЦИН, РАДГОЩ, СМЫКУВ и железнодорожные станции РЫКОШИН, МАЛОГОЩ, ЛЮДЫНЯ, ВЛОШОВА, ЖЕЛИСЛАВИЦЕ, КОНЕЦПОЛЬ, СЕНДЗИШУВ, КОЗЛУВ, ТУНЕЛЬ, МЕХУВ, СЛОМНИКИ, ЩУЦИН. Таким образом, войска фронта форсировали реку ПИЛИЦА на участке 50 километров, не дав возможности противнику организовать на ней оборону.

В городе БУДАПЕШТЕ наши войска с боями заняли 120 кварталов. За 15 января в городе БУДАПЕШТЕ наши войска взяли в плен 3160 немецких и венгерских солдат и офицеров и захватили следующие трофеи: орудий разных калибров—48, пулеметов—63, автоматов—875, автомашин—242, мотоциклов—97, вагонов—135.

На других участках фронта—поиски разведчиков и в ряде пунктов бои местного значения.

За 15 января наши войска на всех фронтах подбили и уничтожили 277 немецких танков.

СОВЕТЫ Н. А. ЛУНИНА о работе в зимних условиях

Зимние условия работы железнодорожного транспорта имеют свои особенности, свои трудности. Их нужно хорошо изучить, чтобы в любую погоду обеспечить бесперебойное движение поездов.

Наибольшие требования предъявляет зима к паровозникам: осложняется уход за паровозом—этой основной движущей силой транспорта, резко изменяется процесс вождения поездов.

Передовые машинисты, накопившие богатый опыт работы в морозы и метели, успешно преодолевают зимние трудности. Этот опыт надо передать всем паровозникам, и прежде всего, молодежи, впервые работающей в зимних условиях.

Сегодня мы начинаем печатать серию статей Героя Социалистического Труда т. Лунина, знатного машиниста-старичка, в совершенстве изучившего паровоз и до дна использующего его технику. Советам зачинателя и вожака лунинского движения, несомненно, помогут паровозникам в любой мороз содержать локомотивы в полной исправности, бесперебойно, по-кривоносовски водить зимой поезда.

1. Как предупредить нехватку воды в тендерном баке

С наступлением морозов начались случаи бросания поездов на переездах из-за нехватки воды в тендерном баке. Эти случаи стали в последнее время наиболее распространенным видом брака в работе паровозников. А ведь предупредить кое-что позорное для машиниста явление не так уж трудно.

Хочу дать машинистам несколько практических советов. Как известно, набором воды в тендерный бак ведаёт кочегар. За ним надо следить, а иной беспечный машинист не контролирует работу кочегара, считая ниже своего достоинства заниматься такой «мелочью», как набор воды. Вот он из-за малопытности или халатности кочегара и оказывается потом на перегоне без воды.

Машинист обязан руководить работой своей бригады. Он должен ехать и за тем, чтобы вода набиралась до полной вместимости бака. Что порой получается на практике? Открыв люк тендерного бака, кочегар пускает воду, а сам тем временем берется за другое дело. Тот подбежит, посмотрит—бак как будто бы полон, и отводит в сторону хобот гидрокранов. Кочегар не ел при этом, что вода вспенена, а она встречает сопротивление перегородок, внутреннего крепления тендерного бака и находящегося в нем воздуха и поэтому за один прием не заполняет бак до верха. Вот остаются недобранными четверти бака. А в пути именно этого количества и не хватает, чтобы довезти поезд до пункта набора воды. О чем нужно думать? Надо закрыть люк, дать воде успокоиться, есть, а потом добавить еще и, лишь убедившись, что бак полон, вести хобот в сторону.

Ни в коем случае нельзя допустить обледенения водяного бака, обледенения наледи на его дне, стенках и перегородках. При замерзании льда на стенках бака уменьшается его полезный объем. Это обстоятельство следует учитывать еще тогда, когда машина находится в промывочном ремонте.

Обычно тендерный бак промывается холодной водой, которая ударяет ил, а не лед. Значит, зимой до промывки обледеневший бак рачей водой, а при большом обледенении бака следует наполнить горячей водой на несколько часов.

На станциях после набора воды нельзя оставлять открытыми или плотно закрытыми люки бака, чтобы не пропускать в него холодный воздух. Во время эксплуатации паровоза нужно прогревать бак через инжекторы. На паровозах ФД следящего выпуска обогревание водяного бака производится также отработанным паром, поступающим через паровыхловную трубу стокера. Некоторые машинисты почему-то думают, что это ухудшает работу кочегара, и разединили трубу, вследствие чего задняя часть тендерного бака совсем не обогревается. При отправлении со станции, где находится пункт набора воды, тендерный бак должен быть наполнен до предела. Опытные машинисты добавляют также побольше воды в котел.

Иногда бывает, что пройдет поезд всего один—два перегона, а в тендерном баке уже нет воды. Это происходит главным образом от того, что некоторые помощники машинистов, особенно новички, сильно закрепляют сальник у закрывающего вентиль инжектора Фридмана. Работу инжектора надо прекращать резким закрытием закрывающего клапана, иначе вода через вестовую трубу будет вытекать на путь, и тендерный бак быстро опустеет.

На паровозе ФД иногда от сотрясения на ходу поезда открывается вестовый клапан нагнетательного инжектора Натана. И в этом случае вода из тендерного бака вытекает наружу.

Такие случаи особенно часто происходят зимой, в мороз, так как бригада закрывает окно в будке и не следит по вестовой трубе за работой инжекторов.

Чтобы предупредить нехватку воды, надо не закреплять чрезмерно сальник у закрывающего вентиль инжектора Фридмана и чаще промазывать сальник. На паровозах ФД нужно внимательно следить за вестовым клапаном нагнетательного инжектора Натана.

На расходе воды сильно отражается теплотехническое состояние паровоза. Совершенно очевидно, что если исправны элементы пароперегревателя, паровая машина, краны Эверластинга, то расход воды значительно уменьшается. Значит, принимая паровоз из ремонта, старший машинист должен обращать особое внимание на эти части, а во время эксплуатации держать их под постоянным контролем. Краны Эверластинга должны быть хорошо притерты.

Выполняя указанные меры предосторожности, машинист никогда не допустит, чтобы во время следования с поездом нехватило воды на паровозе.

Техническая школа—кузница квалифицированных кадров

Подготовка кадров в условиях Отечественной войны приобретает особое важное значение. На железнодорожном транспорте основная работа по подготовке кадров возлагается на технические школы дорог.

Из технических школ Северной железной дороги самой крупной является Вологодская. В период Отечественной войны (1941—1944 гг.) эта школа подготовила для транспорта 2004 работника по 29 различным специальностям. Из общего числа подготовленных 1024 женщины.

Основное внимание школы направлено на подготовку работников ведущих профессий железнодорожного транспорта. За указанный период подготовлено: паровозных машинистов—292, из них 45 женщин; дежурных по станциям—263 человека, из них 165 женщин; поездных вагонных мастеров—146, помощников машинистов 219, из них 83 женщины; механиков связи 178, из них 75 женщины.



В. С. Порхин—начальник путейских мастерских, лучший агитатор Буйского узла.

По методу Коробкова

Методы тульского машиниста Дмитрия Коробкова внедряют в свою работу паровозники депо Вологда. Они осваивают отопление паровозов подмосковным углем, открывая большой клапан, добиваются экономии черного золота.

В ночь на 12 января на паровозе Героя Социалистического Труда В. И. Болонина, машинист Н. Рыжов провел пробную поездку на подмосковном угле и добился неплохих результатов.

Снабдив паровоз на 70 проц. топливом подмосковным углем, машинист т. Рыжов из Вологды поезд № 917 по весу 1600 тонн доставил на станцию Данилов по расписанию.

Следуя по затяжным 8-тысячным подъемам на большом клапане, бригада т. Рыжова поступала так же, как и Коробков. Чтобы не допустить накопления большого количества золы, т. Рыжов прокачивал колосниковую решетку. Для лучшего горения и парового образования поддерживал слой топлива в топке от 200 до 350 миллиметров, как этому учит машинист Коробков.

В нашей газете уже сообщалось, что машинист Соколов после поездки на подмосковном угле обнаружил забитость труб в передней части дымовой коробки несгоревшими частицами топлива из-за того, что на паровозе не было кирпичной арки. На паровозе машиниста Рыжова имеется кирпичная арка. Это послужило чистоте всей дымовой коробки.

За первый рейс на подмосковном угле бригада машиниста Рыжова сэкономила 1300 килограммов топлива, доказав этим, что, работая по методу Коробкова, можно с успехом водить поезда и иметь экономию топлива.

А. Быков.

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

Партийная пропаганда на Шарьинском узле

В течение 1944 года в парторганах Шарьинского узла проделана значительная работа по организации политической учебы партийно-хозяйственных кадров, повышению их теоретического уровня.

В настоящее время 52 человека учатся в городской школе партийного актива. На узле работает 14 кружков, в которых занимается 325 человек. Они изучают книгу товарища Сталина «О Великой Отечественной войне Советского Союза», историю ВКП(б). В программу занятий кружков включен также доклад товарища Сталина о 27-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции.

В ряде кружков слушатели изучают Устав ВКП(б). 30 коммунистов занимаются в городской кандидатской школе, 20 комсомольцев—в школе комсомольского актива.

Многие члены и кандидаты партии, комсомольцы повышают свой идейно-политический уровень самостоятельно. Для них узловой парткабинет организует групповые и индивидуальные консультации. Периодически секретарь узлового парткома т. Валов проводит с коммунистами собеседования, проверяя, как они работают над собой.

На узле практикуется проведение теоретических конференций. В ноябре прошлого года, например, была проведена теоретическая конференция в паровозном депо по книге товарища Сталина «О Великой Отечественной войне Советского Союза». Конференция прошла успешно. С хорошими содержательными докладами выступили начальник паровозного депо т. Петраш, председатель месткома т. Смирнов, инженер тов. Воробьев и другие.

Большую роль в постановке партийной пропаганды играют секретари парторганизаций. Там, где они по-настоящему взялись за это дело, имеются заметные успехи. Это относится к секретарям парторганизаций паровозного депо тов. Ронжину, склада топлива—тов. Иванову, дистанции связи—тов. Морозову.

В паровозном депо работают 3 кружка. Многие коммунисты этой парторганизации занимаются в школе партактива. Ежемесячно организуются групповые консультации. В кружках занимаются не только члены и кандидаты партии, но и беспартийные. Они изучили книгу товарища Сталина «О Великой Отечественной войне Советского Союза», перешли к изучению «Краткого курса истории ВКП(б)». Повышение идейно-политического уровня, серьезная работа по овладению марксистско-ленинской теорией дали возможность коммунистам возглавить массы и вывести паровозное депо из отстающих в передовые. За

ноябрь прошлого года коллектив депо получил переходящее Красное Знамя НКПС; в декабре завоевал первенство по дороге и получил дорожное переходящее Красное знамя.

Железнодорожники, занимающиеся в политкружках, как правило, являются стахановцами на производстве. Например; т. Сафонов—беспартийный мастер механического цеха добился, что возглавляемый им коллектив занял первенство среди цехов паровозного депо.

Усиленно работают над собой слушатели партийной школы: тт. Мельников—начальник телеграфа, ревизор дистанции связи Червяков. Они не ограничиваются учебной в школе и серьезно готовятся дома к занятиям. Это дает им возможность не только быть хорошими агитаторами у себя на производстве, но и выступать с политической информацией на станции перед пассажирами.

Многие слушатели школы партийного актива являются хорошими пропагандистами, как например; тов. Колесникова—заведующая детсадом № 16, т. Ронжин—секретарь партбюро паровозного депо, т. Москалев—работник склада топлива, тов. Комаровский—техник дистанции пути.

Многие слушатели партийной школы часто выступают с политическими докладами перед рабочими: тт. Китаев (дистанция связи), Кузнецов (дистанция пути) и другие.

Но, к сожалению, на узле есть еще и такие секретари парторганизаций, которые не руководят партийной пропагандой, не контролируют работу по политическому воспитанию кадров. К таким относятся секретари парторганизаций станции Шарья—т. Ватагин, отделения движения—тов. Брянцев.

Перед нашей страной, советским народом стоят задачи—добыть фашистского зверя в его берлоге, водрузить знамя победы над Берлином. Восстановить разрушенное народное хозяйство—это нелегкие задачи. Успешное разрешение их требует от нашего народа нового напряжения сил, требует чтобы наши партийные и хозяйственные кадры еще лучше выполняли свою роль вожака и воспитателя масс. А это они смогут осуществить лишь при условии неустанный повышения своего идейно-политического уровня. В соответствии с этим партийные организации должны поднять партийную пропаганду на более высокий уровень, организовать помощь партийно-хозяйственным кадрам в овладении марксистско-ленинской теорией, обеспечить систематический контроль за их политическим образованием.

А. Гальперина,
зав. парткабинетом Шарьинского узла.

к запросам курсантов. Умело передавая знания, они добивались хороших усвоения материала. Среди них: тт. Ногинцев Н. Л., Лисицын А. И., Яковлев А. И., Дуганов В. И., Колобов А. И., Смирнов В. Ф., Степанов А. М., Виноградов П. Н., Юров Л. И., Бочарова Н. И., Чулков Н. П.

В первый период Отечественной войны занятия в школе проводились в сокращенные сроки обучения, а с 1944 года сроки учебы удлинились и составляют для машинистов, дежурных по станциям, механиков связи 6 месяцев, поездных вагонных мастеров, машинистов, помощников машиниста—4 месяца. Это значительно улучшило качество подготовки и снизило отсев по неуспеваемости. В 1944 году 97 процентов курсантов учились успешно.

Для достижения лучших результатов в 1945 году необходимо, чтобы все заместители начальников служб по кадрам оказывали всемерную помощь школе в подборе преподавателей и лично интересовались ходом обучения их работников.

В прошедший период наибольшее внимание этому важному делу уделяли руководители службы связи, начальник директор-полковник свя-

зи т. Бирюков и зам. по кадрам тов. Зайцева, начальник службы движения директор-полковник движения т. Троицкий, его заместитель директор-подполковник движения т. Захаров и зам. начальника службы движения по кадрам инженер-капитан движения т. Маклаков.

Совершенно иное отношение к школе со стороны начальника паровозной службы т. Ганцеровского и его заместителя по кадрам т. Парфирьева. Они мало интересуются подготовкой кадров, не оказывают помощи в выделении преподавателей, в то время как 34,6 проц. окончивших школу являются паровозниками.

В 1945 году школа должна добиться еще лучшего качества подготовки кадров и дать для Северной железной дороги сотни новых хороших подготовленных специалистов. Этого можно достичь совместными усилиями преподавателей и руководства дороги.

А. Рогов,
начальник Вологодской технической школы.