

## ОТ СЪЕЗДА— К СЪЕЗДУ

С УТРА туман белесоватой пеленой накрыл станцию Сольвычегодск. Потом пошел нудный осенний дождь. Но работа станции не затихла. Глухо разносятся по окрестным лесам гудки паровозов, прогрохотал у выходного семафора тяжеловесный маршрут с лесом.

Группами и в одиночку идут железнодорожники к северному станционному парку. В плащах с капюшонами, с зонтиками. Сегодня выходной день, воскресенье. Но разве услышишь дома, если на станционных путях готовится в рейс перенец-тепловоз. Каждому хотелось посмотреть эту красивую мощную машину. Хотелось взмахом руки, улыбкой дать доброе напутствие бригаде, которой выпала честь открыть тепловозное движение на участке Сольвычегодск — Кизема.

Этой чести удостоились один из лучших работников Сольвычегодского депо машинист Николай Федорович Гулякин и его помощник Борис Николаевич Дерягин. Доверие велико, оправдать надо его с

# ТЕПЛОВОЗЫ ВЕДУТ СОСТАВЫ

## РЕПОРТАЖ

честью. Может, потому так внимательно осматривают машину Гулякин и Дерягин вместе с инструкторами. Только что полученный с завода тепловоз сверкает свежей краской, хромированными деталями.

Медленно раскрываются большие ворота деповского цеха. Плышет густой баритон сигнала, и машина выезжает из депо. Пока тепловоз проходит станционные и деповские пути, чтобы взять приготовленный в путь угольный состав, в северный парк собралось много работников депо, станции, отделения дороги, вагонного депо и других предприятий узла.

Осторожно подводит Гулякин машину к составу. Здесь все уже готово. Стихийно возникает небольшой митинг. От имени руководства отделения дороги исполняющий обязанности начальника отделения А. М. Лубчинский желает коллективу депо, получившему новую современную технику, отлично освоить ее, добивать-

ся новых трудовых достижений. Он говорит о том, что в этом году на всем отделении дороги грузовые поезда поведут тепловозы. Это позволит сберечь много средств, усовершенствовать перевозки.

—Счастливого пути вам, товарищи тепловозники!

Под аплодисменты железнодорожников А. М. Лубчинский разрезает алую ленту перед поездом. Плышет над путями гудок тепловоза, и он плавно трогает с места угольный маршрут. Со всех сторон раздаются пожелания, аплодисменты. Быстрее и быстрее перестук колес. И вот уже поезд, ведомый первым в депо тепловозом, скрывается за поворотом пути. Туда, в Кизему!

На следующий день утром старший паровозный диспетчер А. С. Алайкин рассказал, как прошел этот рейс:

—Бригада Гулякина отлично справилась с заданием. Она доставила в Кизему поезд с воркутинским углем на 32 минуты быстрее, чем было записано в расписании. В обратный путь тепловоз повел длинносоставный порожняковый маршрут, с которым прибыл в Сольвычегодск на 39 минут раньше графика. А мы и не сомневались ни в чем, ведь и Гулякин, и многие другие машинисты Сольвычегодского депо прошли хорошую школу работы на тепловозах Кулойского участка, где эти машины водят поезда с начала года.

Да, опыт эксплуатации тепловозов на Сольвычегодском отделении уже есть. На участке от Коноши до Киземы почти все грузовые перевозки осуществляются теперь тепло-



возами. Как их используют, показывают цифры. В сентябре задание по среднесуточному пробегу машин было перекрыто на 4,2 километра, а девяти-месячное—на 9,8 километра. Задание по производительности тепловозов в сентябре выполнено на 109,3 процента, а за девять месяцев на 115,9 процента.

Впереди новые пути, новые поиски. Поиски того, чтобы в соревновании, которое развернулось сейчас железнодорожники в честь XXIII съезда КПСС, добиться высокоэффективного использования новой техники.

Итак, еще один участок Сольвычегодского отделения переходит на тепловозную тягу. Прибыли первые несколько машин. Они будут поступать еще. Это практическое осуществление задач, которые были поставлены перед железнодорожниками в семилетнем плане. Там, в частности, было

записано: «Провести коренную техническую реконструкцию основных видов транспорта, особенно железнодорожного... имея в виду осуществить замену паровозов электровозами и тепловозами. К концу семилетия будут переведены на электровозную и тепловозную тягу все основные магистрали общим протяжением около ста тысяч километров. Провозная способность этих линий увеличится почти вдвое. Внедрение электровозов и тепловозов позволит сэкономить за семилетие примерно 400 миллионов тонн угля и на 45 миллиардов рублей уменьшить эксплуатационные расходы».

Доброго пути вам, товарищи тепловозники, «зеленой» вам улицы!

П. АФАНАСЬЕВ.

На снимке: ведет поезд машинист Н. Ф. Гулякин.

Фото автора.

## ОДНИ САДЯТ— ДРУГИЕ ГУБЯТ

Комсомольский парк в Коржаме занимает немалую площадь—31,3 гектара. Это естественный лес. Его сохранили для парка.

Парк расположен на краю будущего города, на красивом месте по нему протекают речки Тавалажанка и Копытовка. В речках чистая, прозрачная вода. На высоких сухих берегах растут смешанный лес и разные кустарники. Здесь оборудован стадион, два хоккейных поля и другие физ-

квартале, созданный самой природой. Шесть лет мы оберегали его: огораживали, очищали, прореживали деревья. Но вот придумал кто-то именно на этом месте строить школу, и зеленые как не бывало.

То же самое произошло со сквером в шестом квартале, где в этом году начали строить детский комбинат. В течение пяти лет люди садили деревья и кустарники, растили, оберегали их, а строи-