

СЕВЕРНЫЙ ПУТЬ

ОРГАН УПРАВЛЕНИЯ
И ПОЛИТОТДЕЛА
СЕВЕРНОЙ ЖЕЛ. ДОР.

№ 116(1566)
ВОСКРЕСЕНЬЕ
4 октября
1942 г.
Выходит по
средам, пятницам и
воскресеньям
Цена 3 коп.

Быстрее улучшать агитпропработу

Прошел месяц после постановления Политуправления НКПС об улучшении агитационно-пропагандистской работы на Северной дороге. Надо сказать, что выполнение указаний Политуправления НКПС идет крайне медленно и неудовлетворительно. Сектор агитации и пропаганды подбора не проявляет должной настойчивости и боевитости по устранению тех крупнейших недостатков, которые были отмечены в постановлении. Политуправление НКПС. Если за последние дни несколько оживилась работа по политической информации, если на Вологодском, Буйском и Бабаевском путях сводки Советского Информбюро агитаторы стали более или менее регулярно читать в коллективах рабочих и служащих, то в остальном положение с агитационно-массовой работой мало изменилось.

Начальники политотделов отделений, секретари узловых парткомов, за редким исключением, руководят агитационно-массовой работой очень слабо. В постановлении Политуправления НКПС сказано, например, о том, чтобы оживить работу агитпунктов. Это указание имеет исключительно большое значение. Агитпункт должен быть лабораторией агитационно-пропагандистской работы на узле. Здесь должен концентрироваться и обобщаться весь опыт агитационной работы. Для агитаторов, для пропагандистов агитпункт — это организующее и направляющее всю их деятельность.

К сожалению, и сегодня многие агитпункты не отвечают этим требованиям. Агитпункт Вологодского политотдела выполняет попрежнему почти одну функцию — он является местом сбора различных совещаний. Творческой живой работы здесь не чувствуется, посещаемость агитпункта (если не считать совещаний) очень низкая, консультационная работа, работа по руководству и помощи агитаторам ведется очень недостаточно. Во всяком случае ни начальник сектора агитации и пропаганды политотдела отделения тов. Мосин, ни зав. агитпунктом тов. Машинистов должных выводов из постановления Политуправления НКПС не сделали в работу свою не перестроили.

Это же следует сказать и о Няндомском политотделе отделения, где также указания Политуправления НКПС не выполнены.

На общем фоне неудовлетворительной агитационно-массовой работы лучше всего обстоит на Буйском узле. Начальник сектора агитации и пропаганды политотдела отделения тов. Бакарев проявляет немало инициативы. Буйский агитпункт не плохо помогает агитаторам узла. Только в сентябре агитпункт восемь раз собирал агитаторов и провел ряд интересных инструктажей и консультаций, как по текущему моменту, так и по практической работе агитаторов. Правда, и на Буйском узле и отделение еще не мало недостатков в агитпропработе, но все же работникам секторов агитации и пропаганды многому можно в Буйе научиться. А сектору агитации и пропаганды подбора надо как можно быстрее и полнее распространять имеющийся в Буйе и на других узлах положительный опыт.

Сейчас в преддверии зимы, накануне XXV годовщины Октября пламенные слова агитаторов должны звучать с особой силой и мобилизовать массы железнодорожников на выполнение предоктябрьских обязательств; на большевистское завершение подготовки к зиме, на всестороннюю помощь фронту.

ПРЕДОКТЯБРЬСКОЕ СОРЕВНОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ



Систематически перевыполняет производственные задания, сам ремонтирует составы в пути поездной вагонный мастер Шарынского участка **Н. П. Думкин**. В течение длительного периода он не имеет ни одной задержки поездов из-за неисправности ходовых частей вагонов.



Путевой обходчик 9 дистанции пути тов. **Н. В. Слепнев** не только в хорошем состоянии содержит свой участок пути, но, кооперировавшись с другими путевыми обходчиками, меняет шпалы и производит другие путевые работы. Недавно горьковский обком ВКП(б) присвоил тов. Слепневу звание «Лучшего путевого обходчика Горьковской области».

ВЫПОЛНЕННЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА

Ст. Шексна к зиме готова

Включившись во Всесоюзное соревнование железнодорожников, коллектив нашей станции деятельно начал готовиться ко второй военной зиме. Мы тогда дали слово готовиться к работе в зимних условиях своими силами и средствами. Обязательство подкреплено делом. Станция к зиме готова.

Стрелочные будки у нас в отличном состоянии. Они утеплены, покрашены. В подготовке их большая заслуга принадлежит дежурному по станции т. Куц, стрелочникам тт. Рыцкову и Фолусову, которые работали, не считаясь со временем. Немало коллектив потрудился, чтобы своими силами сделать полный запас топлива. И с этой задачей справились. Организовали воскресники и ряд дней стрелочники работали в две смены, чтобы дать возможность некоторым нашим людям непрерывно заготавливать топливо. Мы заготовили 140 кубометров дров.

Об инициативе наших работников говорит такой факт. Необходимо было в зале для пассажиров переделать печь. Тогда взялся за это дело весовщик т. Кузнецов. Он выполнил свое обязательство. В зале пассажиров будет тепло.

Готова к зиме и водоканалка. Однако руководителям водоснабжения Бабаевского отделения следовало бы побывать у нас. Это крайне необходимо. Пусть они, как мы, движущие, тщательно проверят готовность к работе в зимнее время всех устройств водоснабжения. Путейцы на нашей станции со своими работами справляются хорошо.

С. Наймушин, начальник станции Шексна.

От Советского Информбюро

ВЕЧЕРНЕЕ СООБЩЕНИЕ 2 ОКТЯБРЯ

В течение 2 октября наши войска вели бои с противником в районе Сталинграда и в районе Моздока. На других фронтах существенных изменений не произошло.

За 1 октября частями нашей авиации на различных участках фронта уничтожено и повреждено до 10 немецких танков, более 40 автомашин с войсками и грузами, взорвано 2 склада боеприпасов, подавлен огонь 11 артиллерийских батарей, рассеяно и частично уничтожено до батальона пехоты противника.

В районе Сталинграда продолжались ожесточенные бои. На одном из участков противник, пытаясь сломить сопротивление наших войск, бросил в атаку крупные силы пехоты и танков. Наши бойцы выдержали натиск врага и отбили атаки гитлеровцев. В результате боя истреблено 700 солдат и офицеров противника и подбито несколько немецких танков. На другом участке наши части медленно продвигались вперед, очищая от противника отдельные здания. В других боях уничтожено до батальона немецкой пехоты.

Южнее Сталинграда батальон немецкой пехоты при поддержке 50 танков атаковал наш отряд, включившийся в оборону противника. После упорного боя, в ходе которого было подбито 16 немецких

танков, наш отряд отошел на исходные позиции.

Северо-западнее Сталинграда наши войска вели активные боевые действия и в ряде пунктов продвинулись вперед. Части Н-ского соединения выбили немцев из укрепленных позиций, уничтожили при этом 7 танков, 5 орудий, 13 пулеметов и до 2 рот пехоты противника. На другом участке наши бойцы в результате упорных боев овладели районом одной высоты. В боях за эту высоту захвачено 130 подбитых немецких танков, зарытых в землю и использованных гитлеровцами, как огневые точки.

В районе Моздока бойцы части, где командиром тов. Данилин, в течение дня отбили несколько атак противника и уничтожили 7 немецких танков и до 200 гитлеровцев. Восемью Моздока немцы силами пехоты, мотоциклистов и 40 танков атаковали одну высоту. Наши бойцы отбили 2 атаки противника с большими для него потерями. Только после того, как гитлеровцы подтянули новые силы, наша часть отошла на новые позиции. В результате боя подбито и сожжено 19 немецких танков и истреблено более 2 рот пехоты противника.

Юго-восточнее Новороссийска наши войска вели упорные бои с противником. На одном участке противнику удалось включиться в нашу оборону. Советские части

по службе движения. 1 место — Шарыинскому отделению (нач. отделения т. Воронцов, нач. политотдела т. Батуев) за проследование грузовых поездов по графику на 99,2 проц., пассажирских — 91,6 проц. Задание по участковой скорости выполнено на 106,5 проц., обороту вагонов — 149,4 проц. Отделению присуждено переходящее Красное знамя дороги. 2 — Буйскому — место снижено за 3 грубых случая брака при маневрах и большое количество нарушений ПТЭ. 3 — Няндомскому, 4 — Исакогорскому, 5 — Бабаевскому, 6 — Вологодскому. Последнее место присуждено за крайне неудовлетворительное выполнение заданий по участковой скорости (79,9 проц.), за завышенный рабочий парк на 32,8 проц. Отделение является самым отстающим на дороге по борьбе за безаварийное продвижение поездов. Здесь наиболее неблагоприятно с состоянием трудовой и государственной дисциплины.

По станциям. 1 место — Вожега (нач. т. Путилов, секретарь узлового парткома т. Смирнов, пред. МК т. Хвалов) за выполнение задания по транзитному простоя вагонов с переработкой на 208,1 проц., без переработки — 115,4 проц. Отправление поездов по расписанию 99,5 проц. Переходящее красное знамя дороги, как и в августе, оставлено у коллектива станции Вожега, 2 — Исакогорска, 3 — Данилов, 4 — Вологда II, 5 — Свеча, 6 — Тихвин, 7 — Череповец, 8 — Молотовск, 9 — Коноша (место снижено за 2 случая брака в работе), 10 — Буй, 11 — Бабаево, 12 — Архангельск, 13 — Бакарица, 14 — Н. Пологи, 15 — Шарья (станция не выполнила ни одного измерения и допустила 7 случаев нарушения плана формирования поездов), 16 — Вологда I, 17 — Обозерская, 18 — Няндома, 19 — Емца.

По паровозным отделениям. 1 место — Шарыинскому отделению (нач. т. Гудков) за перевыполнение заданий по технической скорости и выполнению нормы среднесуточного пробега паровоза на 99,9 проц. 2 — Буйскому, 3 — Исакогорскому, 4 — Вологодскому, 5 — Няндомскому, 6 — Бабаевскому. Паровозники Бабаево исключительно ослабили борьбу за график работы.

По паровозным депо. 1 место — депо Шарья (нач. т. Захов, секретарь партбюро т. Огарев, пред. МК т. Валов) за наилучшее выполнение ремонтных измерителей больших паровозов 9,5 проц. при норме 12,4. Простой в теплой промывке 13,9 часа. 2 — депо Буй, 3 — Данилов, 4 — Вожега, 5 — Бабаево, 6 — Исакогорска, 7 — Череповец, 8 — Няндома, 9 — Вологда.

По цехам под'емочного ремонта. 1 место — депо Шарья, 2 — депо Бабаево, 3 — Буй, 4 — Вологда, 5 — Няндома.

По цехам промывки. 1 место — цех депо Буй — за сокращение про-

стоя локомотивов в промывке до 13 час. при норме 14. 2 — Шарья, 3 — Данилов, 4 — Вожега, 5 — Няндома, 6 — Бабаево, 7 — Вологда.

По электростанциям. 1 место — ст. Свеча — за экономию топлива — 40 проц., смазки — 50 проц., отличное состояние оборудования. 2 — Н. Пологи, 3 — Вологда.

По водоканалкам. 1 место — Шарья, экономия топлива — 30 проц., смазки — 50 проц., отличное содержание оборудования. 2 — Антропово, 3 — Вожега, 4 — Бабаево, 5 — Буй, 6 — Свеча, 7 — Коноша, 8 — Шексна.

По службе пути. 1 место — 9-й Шарыинской дистанции (нач. тов. Волков, зам. по политчасти тов. Комяков, пред. МК т. Пресников), за отличное содержание пути и выполнение плана путевых работ: 2 — тринадцатой, 4 — двенадцатой, 5 — десятой, 6 — одиннадцатой, 7 — восьмой, 8 — четырнадцатой, 9 — семнадцатой, 10 — шестнадцатой.

По кондукторским резервам. 1 место — Буйскому резерву — за выполнение норм пробега на 117 проц., за хорошее состояние трудовой дисциплины; выполнение ПТЭ; работу без коммерческого брака.

По вагонной службе. Первое место и переходящее красное знамя дороги присуждено Буйскому участку (нач. т. Желтухин, секретарь парторганизации т. Лебедев, пред. МК т. Кротова), за перевыполнение заданий по всем видам ремонта, за отсутствие случаев нарушений трудовой дисциплины, за нулевой остаток текущего ремонта. 2 — Череповецкому, 3 — Вологодскому, 4 — Исакогорскому, 5 — Шарыинскому, 6 — Няндомскому, 7 — Даниловскому.

Вагонные депо и ВРП. 1 место — депо Вологда (нач. тов. Вараксин) за выполнение задания по капитальному ремонту на 200 проц., среднему 120 проц., годовому 118,5 проц., отсутствие брака в работе. 2 — ВРП Череповец, 3 — депо Шарья, 4 — ВРП Коноша, 5 — ВРП Исакогорска.

По грузовым дворам. 1 место — грузовой двор ст. Коноша, 2 — Няндома, 3 — Галич, 4 — Шарья, 5 — Череповец, 6 — Данилов, 7 — Архангельск, 8 — Буй. На последнем месте грузовой двор ст. Вологда — за допущение 10 случаев хищения грузов.

По службе связи. 1 место — Шарыинской дистанции (нач. тов. Китаев, секретарь парторганизации т. Иванов, пред. МК т. Сулаков) за досрочное окончание выполнения плана капитального и среднего ремонта и лучшие показатели в подготовке к зиме; 2 — третьей дистанции за отсутствие повреждений устройств СЦБ и связи и перевыполнение плана капремонта.

По пассажирской службе. 1 место — коллективу вокзального хозяйства ст. Галич; 2 — Данилов; 3 — Коноша; 4 — Няндома.

предприняли контратаки и уничтожили прорвавшихся вперед гитлеровцев. Убито до 300 немецких и румынских солдат и офицеров. На другом участке бойцы подразделения тов. Гоняева уничтожили до роты гитлеровцев и подбили 2 немецких танка.

В районе Воронежа наши автоматчики проникли за провололочные заграждения противника и ведут борьбу внутри оборонительного района немцев. В течение дня они уничтожили до роты гитлеровцев. Бойцы Н-ской части разгромили батальон пехоты противника, переправившейся через водный рубеж. Немцы отступили, оставив на восточном берегу реки до 400 трупов солдат и офицеров.

Северо-западнее Сталинграда взята в плен группа немецких солдат 203 полка 76 немецкой пехотной дивизии. Пленный унтер-офицер Генрих Альверс рассказал: «Осеннее зимнее бои прошлого года обескровили нашу дивизию. Роты пехотных полков насчитывали 10—20 человек. После этого дивизия была почти заново укомплектована. В последующих боях дивизия опять понесла большие потери. С 20 апреля по 3 сентября в дивизию влилось 12 маршевых батальонов. В каждом батальоне было по 900—1000 человек. В боях на Дону наш полк понес тяжелые потери в людях и материальной части. В

этих сражениях были убиты командир 203 полка подполковник Вихман, командир 1 батальона майор Иордан, командир 2 батальона майор Фитингер и другие. Рота, в которой осталось 30 человек, считалась в полку самой многочисленной. 19 сентября нам объявили приказ — сражаться до последнего солдата. Но русские танки и пехота прорвались в наше расположение, и мы в беспорядке отступили. На рассвете следующего дня русские окружили нас и захватили в плен».

Кровавые злодеяния совершили гитлеровские мерзавцы в деревне Березовка, Курской области. Силой оружия они потравили 150 мужчин, женщин и подростков на строительство укрепления в прифронтовой полосе. После окончания работ фашистские палачи расстреляли всех крестьян, работавших на строительстве.

В районе Седлец (Польша) вспыхнула забастовка среди итальянских железнодорожных рабочих, пригнанных немцами из Италии для работы на железных дорогах Польши. Около 500 итальянцев потребовали немедленной отправки их на родину. Гитлеровцы принуждают итальянских рабочих работать по 14 часов в день за скудный паек, состоящий из 200 граммов хлеба и похлебки из чуждой броквы. Гестапо производит массовые аресты рабочих.

АГИТАТОРЫ БУЙСКОГО УЗЛА

СИЛА ЛИЧНОГО ПРИМЕРА

Ежедневно перед началом работы среди коллектива рабочих я веду агитационную работу. В первую очередь сплочаю людей на подготовку путевого хозяйства к зиме.

Как-то раз зашла речь о создании необходимого запаса инструментов на зиму. Присутствующий на беседе кузнец П. Стригальев заявил: — Мы должны, не считаясь со временем, образцово подготовить инструменты и запасные части к зиме. Я беру на себя обязательство в неурочное время изготовить 10 штук кирок.

Его инициативе последовали и другие. Токарь комсомолка Шура Кобылкина взяла обязательство после работы выточить 10 упорных стрелочных болтов, а кладовщик Климова эти болты нарезала. Жестянщики И. Разживин и Н. Румянцев обязались оковать железом по 20 штук деревянных лопат. Машинист А. Иванов обязуется произвести остекление рам в мастерской. Эти обязательства стахановцы спланировали в деле.

Агитационную работу тесно связываю с жизнью производства. Агитирую фактами, исходя из ежедневного выполнения плана. Работа в мастерской идет поставленными. Стахановцы за дни войны освоили и изготовили, путем реконструкции до 30 различных наименований деталей и инструментов.

До войны дистанция получала стрелочные крестовины в централизованном порядке. Сейчас строгальщик А. Комаров их изготовляет на месте. Он уже изготовил свыше 60 штук, при плане на год 75. В мастерской освоена также нарезка старых рельсовых пил. Рубебли, которые раньше просто выбрасывались.

На днях слесарь Румянцев во время беседы внес предложение изготовить рельсовые пилы из обыкновенного железа. Он изготовил уже при пилы. Сейчас совершенствуется процесс их закалки.

Обычно агитационную работу я первым делом подчиняю своему производству. Если обсуждаем сводки Советского Информбюро и боевые эпизоды с фронтов отечественной войны, то стремлюсь рассказать о том, как мы в тылу помогаем фронту в победе над врагом.

В мастерской из 25 работающих 16 стахановцев и 6 ударников. Все они работают, не покладая рук. Электросварщик Алексей Махов выполняет дневные нормы на 200 проц., кузнец Ф. Лашин — на 180 проц., слесарь Я. Московский — на 190 проц., плотник Михаил Сизов на 200—250 проц. и т. д.

На беседах обычно присутствует не менее 20 слушателей. Все они интересуются международным положением, текущими вопросами работы дороги и отделения.

Сейчас мы проводим беседы по развешиванию предоктябрьского соревнования. Весь коллектив заключил социалистические договоры и взял конкретные обязательства — к 15 октября закончить изготовление инструментов и обеспечить запчастями все околотки дистанции.

Чтобы показать личный пример слушателям, я сам работаю над изобретением прибора для нарезки механическим способом гаек. Разработал простейший станок, в который будут вставляться метчики и вращаться от трансмиссии. Это увеличит производительность труда по изготовлению гаек в четыре с лишним раза по сравнению с ручным способом.

Партийное поручение коммунистов я и впредь буду выполнять добросовестно, сделаю все для того, чтобы большевистским словом и личным примером агитатора мобилизовать людей на выполнение производственных измерителей.

В. С. Порхин,
агитатор 6 дистанции службы пути.

На Буйском узле лучше, чем где-либо на дороге, организована агитационно-массовая работа. 125 агитаторов из партийного, комсомольского актива проводят беседы, читки газет, воспитывая и мобилизуя железнодорожников

на самоотверженный труд во имя победы над врагом.

На этой странице напечатаны рассказы лучших агитаторов Буйского узла о их работе, о результатах этой работы.

В ПЕРЕДОВОЙ СМЕНЕ

Больше года я работаю агитатором в смене маневрового диспетчера тов. Красильникова. Для бесед тщательно подбираю материал, который бы способствовал улучшению нашего производства. Если в работе смены кто-либо допустил брак, нарушил Правила технической эксплуатации, я стараюсь на этом факте показать людям, какой вред приносит транспорту нарушения трудовой и государственной дисциплины.

Такая форма позволила нам добиться того, что в смене больше полугода не имеется брака и нарушений — люди работают до стахановски, по фронтовому. Смена всегда занимает первенство в социалистическом соревновании.

Повседневным материалом для агитационной работы я использую статьи и передовые из газет «Правда», «Гудок». Из газеты «Правда» я читаю слушателям боевые эпизоды с фронтов отечественной войны, а из газеты «Гудок» — эпизоды их с работой передовиков железнодорожного транспорта.

Таких бесед и трюков читок ежемесячно провожу по 20—25. Каждую беседу стараюсь сделать интересной, доходчивой до слушателей, учитывая их нужды и запросы.

В беседах я не забываю повседневно напоминать рабочим о значении

Указа Президиума Верховного Совета СССР об укреплении трудовой дисциплины на производстве. Таких бесед провел свыше 16 не только в своей смене, но и в других сменах, там, где имеются еще нарушения и брак в работе.

Готовясь к зиме, я рассказываю об инициативе в этом важнейшем деле передовых железнодорожников других магистралей. В ходе этих бесед многие работники берут на себя конкретные обязательства. Например, стрелочники Н. Черемисинова и М. Воробьева, чистильщики стрелок Л. Мухина и К. Осыкина убрали на путях мусор, окопали стрелочные будки, очистили ящики от балласта и в будках ежедневно при сдаче дежурства моют посты. Составитель орденосеца Иван Яковлевич Заборников и старшая стрелочница Анна Виноградова отремонтировали свою спецдежку.

На одной из бесед был поставлен вопрос о заготовке топлива на зиму. К этому вопросу коллектив отнесся со всей серьезностью и уже заготовил 1060 кубометров.

Ежедневно рассказываю коллективу о боях под Сталинградом. Например, обсудили статью «Героический Сталинград» и другие. Сейчас добиваемся того, чтобы с честью выполнить предоктябрьские обязательства.

С. А. Соколов,
коммунист, агитатор станции Буй.

Агитировать фактами



Н. В. Булинин.

Агитационная работа, быстрое реагирование на недостатки помогли нам полностью изжить в цехе брак и поднять производительность труда. Широко распространяем опыт лучших людей, которые не покладая рук, работают по-военному.

16 сентября встал на ремонт паровоз № 217-34. Его нужно было к 5 часам утра следующего дня выдать под поезд. Я собрал слесарей и объяснил им положение.

— Мы не уйдем из цеха, — заявили слесари гг. Разживин, Яровиков, Смирнов и Олышинский, — до тех пор, пока не отремонтируем паровоз.

Большие футок не уходили из цеха паприоты и паровоз отремонтировали. Таких примеров самоотверженности много. В цехе из 25

Результаты наступательной агитации

Участок моей агитационной работы — цех паровозников. Каждый день во время планерок перед разбором итогов работы мы обсуждаем статьи из газеты «Правда», сообщения Советского Информбюро, боевые эпизоды с фронтов отечественной войны. Например, недавно обсудили брошюры «28 героев павловоградцев», «16 героев», «Отступник», «Все знают, как ты воюешь» и др.

Обычно на беседах присутствует 30—40 человек. Агитацию среди коллектива я поставил так, что паровозники ежедневно просят меня прочитать что-либо интересное из сообщений с фронта.

Обсуждая статьи о героях фронта, стараюсь как можно лучше использовать местный материал, показывая самоотверженный труд машинистов депо.

На основе такого метода агитационной работы я добился среди паровозников широкого развешивания соревнования на одну поездку. В июне у нас соревновались индивидуально 281 человек. В августе — 407. Только за 15 дней сентября было заключено на одну поездку 302 договора.

Без трудностей здесь не обошлось. Некоторые машинисты не желали соревноваться. Им долго и настойчиво пришлось рассказывать о значении соревнования на одну поездку. К таким относится машинист паровоза № 3047 А. Смирнов. В июле бригада этого локомотива заключила только три социалистических договора на одну поездку и два из них не выполнила. Тогда мы обсудили поступок машиниста на одной из бесед. Еще пример.



Н. В. Яблоков.

По вине кочегара этой же бригады Смирнова был задержан поезд на ст. Буй на 7 минут. Этот поступок мы также обсудили на очередной беседе. Резко критиковали Смирнова и кочегары. Смирнов признал свою ошибку и дал слово исправиться. В августе он заключил 16 социалистических договоров на одну поездку и все выполнял, сэкономив 15.179 килограммов топлива и не допустил ни одного случая брака в работе.

Большую работу провели по вопросам подготовки паровозов к зиме своими силами. Десятки машинистов свои паровозы уже утеплили. Это началось с того, что на одной из бесед машинист паровоза № 217-34 Борис Московский и машинист паровоза № 3097 Александр Колесов внесли предложение — собирать на дому материалы и утеп-

лить паровозы своими силами. Их инициативу поддержали многие машинисты, которые подготовили свой паровоз к работе в зимних условиях также своими силами.

До марта 1942 года абсолютное большинство машинистов нашего депо пережигало топливо. Мы провели теплотехническую конференцию, ряд бесед, на которых обсуждались статьи, как нужно экономить топливо. На беседах передовые машинисты депо, в частности т. Тепляков, рассказывали о своем опыте экономии топлива. Это дало отличные результаты.

Уже в марте было сэкономлено свыше трех тысяч тонн топлива. Некоторые машинисты добились даже рекордной экономии. Например, старший машинист паровоза № 3064 Скворцов сэкономил в августе 34 583 килограмма. Смирнов — 33.092 килограмма. Сейчас в депо нет ни одного паровоза, на котором бы имелся пережог топлива.

Уделяем большое внимание и наглядной агитации. Организовали в цехе стенную газету «Паровозник». Завели учет по экономии топлива на одну поездку. Сделали диаграммы по экономии и т. д.

В предоктябрьском социалистическом соревновании добиваемся того, чтобы ежемесячно экономить 750—800 тонн топлива.

Н. В. Яблоков,
агитатор депо Буй.