

СЕВЕРНЫЙ ПУТЬ

ОРГАН УПРАВЛЕНИЯ
И ПОЛИТОТДЕЛА
СЕВЕРНОЙ ЖЕЛ. ДОР.

№ 119(1569)
ВОСКРЕСЕНЬЕ
11 октября
1942 г.

Выходит по
средам, пятницам и
воскресеньям
Цена 8 коп.

Режим экономии

Баббит, как известно, очень дефицитный металл. «3—5-процентный угар баббита при заливке подшипников допускают технические условия. Угар будет тем больше, чем выше температура расплавленного баббита, чем дольше он будет находиться в расплавленном состоянии и чем больше его поверхность соприкасается с воздухом». Так написано в учебнике Пескова «Заливка подшипников баббитом». В Череповецком вагоностроительном пункте 3—5-процентный угар баббита считался нормальным явлением. Никто не задумывался над тем, можно ли заливать подшипники не допуская совсем угара баббита?

Но вот в калязинево-завиточный цех пришла молодая работница тов. Фуфлыгина. Быстро освоив процесс заливки подшипников, тщательно ознакомившись с вышеупомянутым учебником Пескова, тов. Фуфлыгина задала себе вопрос: «А нельзя ли заливать подшипники и совершенно не допускать угара драгоценного металла?». С каждым днем все больше и больше вникая в суть технологического процесса, наблюдая за ним, сопоставляя этот процесс с тем, что написано в книгах, тов. Фуфлыгина через некоторое время сумела добиться такого положения, что ни одного процента угара металла при заливке подшипников не допускает. Сейчас бригада Фуфлыгиной, умело используя баббит из старых подшипников и тщательно соблюдая все правила технологического процесса, дает систематически экономно баббита.

Мы рассказали о примере государственного подхода к решению вопроса режима экономии, проявленном обыкновенной работницей. А вот другой пример. В Буйском депо известнящиеся и сменяемые детали ремонтники бросают прямо на пол, туда же попадают и новые болты, новые гайки, а чернорабочие, занимающиеся уборкой, все это сваливают в мусорную яму. Такое же варварское отношение проявляют в этом депо электро-сварщики к электродам. Ни мастер цеха тов. Киселев, ни командир депо тов. Ершов не обращают на это никакого внимания. Между тем вопрос режима экономии топлива совсем недавно обсуждался на депоовском партийном собрании. На этом собрании было очень много разговоров о экономии, вынесено большое постановление. Однако секретари партбюро тов. Закасов, видимо, далеки от того, чтобы это постановление выполнять.

Если в мирное время экономия государственных средств и материалов всегда была задачей государственной важности, то в условиях войны, когда дорог и ценен буквально каждый грамм металла, топлива, эта задача приобретает огромное политическое значение. В условиях железнодорожного транспорта, в его сложном и многообразном хозяйстве имеются неоправданные возможности экономии.

Центральный Комитет ВКП(б) обязал партийные организации задачу режима экономии поставить, как одну из первых и важных задач сегодняшнего дня. На дороге прошли партийные собрания, специально посвященные этому вопросу. Партийные, хозяйственные руководители предприятий обязаны быстро и решительно выполнять указания ЦК ВКП(б), решения партийных собраний и добиваться такого положения, чтобы ни один грамм металла, ни один грамм топлива не расходовался зря, чтобы ни одна государственная копейка не растрачивалась напрасно. Строжайшая экономия во всем в первую очередь, бережливость и хозяйское отношение к средствам и материалам — долг и обязанность каждого железнодорожника на каком бы участке он ни работал.

Предоктябрьское соревнование железнодорожников

Стахановцы полевых станций

Успешными делами встречают 25 годовщину Октября передовые стахановцы полевых станций и раз'ездов 4-го отделения В дневное дежурство 7 октября дежурный по раз'езду Супотынский т. Попков и начальник раз'езда т. Шабалин организовали погрузку 10 вагонов дров за 1 час, сократив простой вагонов под грузовыми операциями на 2 часа. Успехи стахановцы закрепили в день 8 октября.

Коллектив раз'езда снова умело организовал разгрузку 28 вагонов специального груза. Вагоны в 13 часов прибыли на раз'езд. Их быстро подали на фронт выгрузки, разгрузили и отправили с раз'езда за 3 часа 30 минут при норме, полагающейся по технологическому процессу, 7 часов 30 минут. Кроме того было погрузено дров для дороги 20 вагонов за 1 час 30 мин., включая вывозку вагонов.

Хорошо борются за сокращение простоя вагонов под грузовыми операциями движущиеся ряды других станций. 7 октября начальник раз'езда 58 километра, орденосека А. Пивоваров обеспечил погрузку вагонов дров дороги за 1 час 30 минут, сократив простой вагонов на 4 часа. В этот же день погрузил 8 вагонов дров дороги дежурный раз'езда Метил Мазуров за 1 час 50 минут при норме 3 часа.

А. Быков.

Лучший околоток

Первый околоток второй дистанции пути, где дорожным мастером тов. Нефедов, уже два месяца держит переходящее знамя дистанции.

Замечательные образцы самоотверженного труда показывают стахановцы Артемова Елизавета и Лобанова Анастасия. Тов. Артемова за два дня сменила 14 шпук шпал. В порядке социалистической помощи она помогает бригаде пов. Кузнецова — производит подбивку шпектов. Тов. Лобанова является профформ и агитатором. Ее участок подготовлен к зиме, на «отлично».

В течение 9 октября наши войска вели бой с противником в районе Сталинграда и в районе Моздока. На других фронтах существенных изменений не произошло.

За 8 октября нашей авиацией на различных участках фронта уничтожено 6 немецких танков, 40 автомашин с войсками и грузами, подавлен огонь 3 артиллерийских батарей, разбиты и частью уничтожены до 3 рот пехоты и взвод конницы противника.

В районе Сталинграда наши войска отбивали атаки противника. На одной окраине города гитлеровцы отдельными группами пехоты при поддержке танков дважды пытались прорваться к Волге. Наши части отбили атаки противника и уничтожили до роты немецкой пехоты. Бойцы Н-ской части, в течение нескольких дней находясь в окружении, вели упорную борьбу с врагом. Наши бойцы прорвали кольцо противника, вышли из окружения и заняли участок обороны в районе рабочего поселка. Гвардейцы-минометчики в течение



Тракторист восстановительного поезда ст. Бабаево В. Г. Веселков овладел несколькими профессиями. За стахановский труд тов. Веселков награжден орденом «Знак Почета».

Фото А. Лугового.

Токарь Нина Борисова

Нина Борисова пришла в Бабаевское депо в дни войны. Здесь за короткий срок она овладела специальностью токаря и сейчас выполняет дневные нормы на 140—200 проц.

О своем опыте работы Нина недавно рассказывала молодежи на открытии комсомольском юбилея. В механическом цехе она организовала школу, где молодые работники будут изучать стахановские методы. В группе изъяснявших желание учиться, которая состоит из 14 человек, Нина избрана старшей.

Мастер цеха прикрепил к Борисовой ученика. Она дала слово к 25 годовщине Октября подготовить учащегося на самостоятельную работу.

Е. Зайченко, секретарь комсомольской организации депо Бабаево.

Товарищи железнодорожники! Сейчас в подготовке к зиме решает каждый день, каждый час.

Больше энергии, настойчивости, инициативы! Не покладая рук, готовьте кадры, готовьте хозяйство!

Передовой цех обточки

В цехе обточкой депо Шарья идет напряженная работа. Безусловно трудятся стахановцы для фронта. Здесь каждый борется за честь, за первенство цеха в предоктябрьском соревновании. Не покладая рук борются передовые люди цеха за сентябрьский план и завоевали первое место по дороге. Но на этом стахановцы не успокоились. В октябре они дали слово выпустить из под'емочного ремонта 13 паровозов и в подарок к 25 годовщине выпустить из ремонта один паровоз сверх плана. Всего 14 паровозов.

2 октября стал на канаву паровоз 725-68. Его стахановцы выпустили из обточки на день раньше срока. Сейчас заканчивается ремонт второго паровоза. Он будет выпущен также на день раньше срока.

В цехе с каждым днем растет производительность труда. Слепари экипировки П. Зеленинцев, И. Тагаринцев, А. Крохичев довели выработку дневных норм до 196 проц. Слепари арматурщики П. Лебедев, К. Рудянец, М. Пелехонков до 245 проц. Слепари парничники И. Сазанов, Н. Маренков — 190. В октябре цех обязался довести среднюю производительность труда до 200 проц. и не сдать первенства в соревновании по дороге.

Ф. Данилов.

Нет проверки

Коллектив нашего раз'езда, избравшись в предоктябрьское социалистическое соревнование, заключил договор с коллективом станции Явenga. Представители нашей станции уже несколько раз побывали в Явenga и проверили выполнение социалистических обязательств.

К сожалению, работники ст. Явenga, видимо, не думают проверять нашу станцию, так как ни разу у нас еще не бывали. Я считаю, что без проверки договор не может быть действительным соревнованием.

А. Ступнев, профорг. станции Самба.

ЕЩЕ ОДНА ГИТЛЕРОВСКАЯ ФАЛЬШИВКА

На днях немецкое командование объявило, что немецкие войска, якобы, окружили и уничтожили южнее Ладожского озера 7 советских дивизий, взяли 12.870 пленников, захватили или уничтожили 244 танка, 307 орудий, 491 миномет и т. д. Это сообщение немецкого командования от начала до конца является беспардонным враньем. Ни южнее Ладожского озера ни в каком-либо другом месте гитлеровцы не окружили не только ни одной дивизии, но даже ни одного советского полка.

Южнее Ладожского озера, в районе Синявино, в сентябре месяце советские войска предприняли наступательные бои. Целью этой операции являлось оттянуть часть сил немецкой армии с южного участка фронта. Эта цель была достигнута. Несколько немецких дивизий, в том числе 4 пехотные дивизии, стоявшие в Крыму, а именно — 24, 28, 132 и 170 — предназначавшиеся для операций под Сталинградом и на Тереке, спешно были переброшены в район Синявино и здесь были разбиты или основательно расстрепаны советскими войсками. В ходе этих боев были разгромлены 223 и 227 немецкие пехотные дивизии и нанесены большие потери 5 горно-стрелковой, 24, 28, 121, 132 и 170 пехотным дивизиям. Противник потерял убитыми, ранеными и пленными не менее 60 тысяч солдат и офицеров. За это же время подобно и уничтожено до 200 немецких танков, 244 орудия, до 400 минометов, 730 пулеметов и сбито 260 немецких самолетов.

Наши войска в этих боях потеряли убитыми, ранеными и пропавшими без вести 21.384 человека. В происходивших боях наши части потеряли 58 танков, 93 орудия, 249 минометов, 77 станковых и 214 ручных пулеметов.

В результате боев в районе Синявино была прорвана оборона противника и захвачен ряд его опорных пунктов, которые, несмотря на все контратаки противника, прочно удерживаются нашими войсками.

Таковы действительные факты, полностью опровергающие новую фальшивку гитлеровских фальшивомонетчиков.

СОВИНФОРМБЮРО.

От Советского Информбюро

ВЕЧЕРНЕЕ СООБЩЕНИЕ 9 ОКТЯБРЯ

дня подбили два немецких танка, подожгли 13 автомашин и истребили до 300 солдат и офицеров противника.

Северо-западнее Сталинграда наши части укрепляли занимаемые рубежи и на отдельных участках вели бои местного значения. Бойцы Н-ской части, отражая атаку противника, истребили 120 вражеских солдат и офицеров, уничтожили танк и 2 минометных батареи. Разрушено 5 ДЗОТов и 2 блиндажа противника. На других участках происходила артиллерийская перестрелка и активные действия разведывательных отрядов.

В районе Моздока противник силой до полка пехоты при поддержке танков несколько раз атаковал наши позиции. Атаки гитлеровцев отбиты. В течение дня разбито 10 автомашин с боеприпасами и истреблено до 300 немецких солдат и офицеров.

На одном из участков Северо-Западного фронта немецкая пехота при поддержке 30 танков атаковала наши позиции и заняла 2 на-

селенных пункта. В завязавшихся упорных боях наши части контратаковали гитлеровцев. Подбито 10 немецких танков и нанесены большие потери пехоте противника.

Южнее Воронежа рота венгерской пехоты переправилась через реку Дон. Минометным и пулеметным огнем наших подразделений было уничтожено 80 солдат. 10 мавзур, в том числе один офицер, взяты в плен.

Отряд кабардино-балкарских партизан, действующий в тылу немецко-фашистских войска, совершил смелое нападение на штаб румынской дивизии. Советские патриоты истребили до 100 румынских солдат и офицеров, уничтожили 2 автомашины и 2 пулемета.

Пленный солдат 3 роты 13 венгерского полка Бела Кантер рассказал: «Я видел, как немецкие и венгерские солдаты мучают и грабят русское мирное население. В селе Коски венгерские солдаты ходили из дома в дом, шарили в кладовых и сундуках и забирали все, что попадалось под руку — шубы, платки, белье, обувь, часы,

перчатки. Солдаты 3 взвода Андал Туран, Имре Пержель, Дюла Ковач падали опрощенные тоска с награбленным добром. Венгерские офицеры не отпускали от солдат лейтенант Болтан Тамаш и старший лейтенант Ференц Турочи, награбленные больше всех. Офицеры и солдаты насиловали и убивали русских женщин и девушек».

Немецко-фашистские мерзавцы расстреляли в оккупированных районах тысячи мирных советских жителей и обрекли на голодную смерть ослепших детей. Издающаяся в Минске фашистская газета «Минскер цейтунг» пишет о беспризорниках: «При всякой погоде они живут под открытым небом и прозябают нищенством. Каждый поезд, прибывающий на вокзал, осаждается беспризорниками. Это дети от 5 до 12 лет». Немецкие бандиты отняли у белорусских детей родителей, плакали кроваво и хлеба, а теперь совершают новые злодеяния. 27 сентября эсэсовцы произвели в Минске облаву на беспризорников. Около вокзала и в развалинах доков гитлеровцы задержали около 100 беспризорных детей и расстреляли их.

Трибуна передовых методов

ДРОВАНОЕ ОТОПЛЕНИЕ ПАРОВОЗА

Отопление паровозов дровами не требует особых технических знаний и не составляет особых трудностей, если паровозная бригада, будет придерживаться тех элементарных правил, о которых я хочу ниже рассказать. Тем более в последующей работе, уже не будет неожиданностей, к которым иногда мы сталкивались при отоплении паровозов углем. Не секрет, что топ или иной паровознику, долгое время работающий на угле определенных марок, сортов и месторождений, часто при необходимости перейти к отоплению дровами сортами углей, начинает тормозить работу и переживает много неприятностей до тех пор, пока он вновь не изучит режим отопления этими сортами углей. Отопление дровами намного проще и, раз освоив это дело, в будущем уже трудностей и неожиданностей быть не должно.

Опыт отопления дровами я получил главным образом еще будучи помощником машиниста. Работал я помощником машиниста с 1917 г. по 1926 г. и все это время на дровяном отоплении. С 1926 года работал машинистом. За период работы машинистом в основном пользовался каменным углем. Но так как наша Северная дорога главным образом проходит по лесным массивам, то и за этот период иногда приходилось работать на дровах.

В 1942 году Северная дорога начала полностью работать на дровяном отоплении. Правда, условия работы несколько изменились по сравнению с прошлыми годами (принимая во внимание серию паровозов, скорость поездов, весовые нормы), но тем не менее опыт прошлых лет послужил большой пользой, и работа на дровяном отоплении с самого начала пошла без больших трудностей.

1. Исправный паровоз — первое условие

Первое условие успеха—это исправное содержание паровоза в теплотехническом отношении. Котел паровоза должен быть чистым—это достигается путем качественных продувок и добросовестной дозированной антинакипинной, в зависимости от жесткости воды. Продувку котла я производил не только в основном и оборотном депо, но также и во время следования в пути 2—3 раза на протяжении 150 км, одновременно выдувая 2—3 см. воды по водомерному стеклу. Это количество котловой воды я удаляю за несколько открытий крана с интервалами 10—15 секунд. В основном и оборотном депо выдуваю $\frac{2}{3}$ котловой воды по водомерному стеклу. Продувкой небольшими порциями с интервалами в 10—15 секунд достигается большее удаление шлама, так как при этом выдувается большее количество чистой воды, вызывая вместе с тем излуживший расход топлива. Какое бы ни было парение на паровозе, оно связано с увеличением расхода топлива. Поэтому при первом появлении парения его нужно стараться устранить. Особенно внимательно надо следить за соединениями паровых элементов с коллектором, соединениями паровых труб и не допускать парения поршневых салников. Чистота стенок топки, а также жаровых и дымогарных труб, тоже одно из важнейших условий.

★ ★ ★ Лекция машиниста-орденоносца В. И. ВОЛОНИНА ★ ★ ★



2. Дрова и как с ними обращаться

Дрова пригодны для паровоза из любой породы дерева. Производительность котла главным образом зависит от степени их сухости—сухих дров требуется гораздо меньше, чем сырых. По длине поленья дров должны быть метр и 0,75 метра для паровозов серий Э и СО—они очень удобны и хорошо укладываются. По толщине дрова должны быть в круглом виде от 4 до 14 см. Поленья толщиной до 30 см должны быть расколоты на 2 части, а свыше 30 см—на 4 части. При необходимости отопления одним сырыми дровами нужно расколоть их изюмкой мельче для более быстрой просушки их в топке. Самое главное условие успешного отопления паровоза дровами это научиться забрасывать поленья вдоль топки плотными рядами, начиная заполнять топку с задней решетки. Если по длине рядов остается незаполненное пространство у задней стенки, то оно заполняется поперечной укладкой поленьев. Неплотная укладка дров в топке ведет к недостатку пара и, в лучшем случае, к опозданию хода, а иногда и вынужденной остановке на перегоне и выводе состава частями.

Учитывая, что по теплотворной способности дрова ниже угольного, и для заполнения топочного пространства дровами требуется гораздо больше времени, чем углем, я начинаю заправку топки с выездом на контрольный пост, т. е. за 25—30 минут, с тем, чтобы к моменту отправления поезда иметь хороший огонь и достаточное количество дров в топке. В пути следования с поездом необходимо пополнять топку чаще 10—15 поленьями. При этом необходимо учитывать профиль пути, а именно, если впереди предстоит затяжной подъем, то топку надо наполнять дровами до отказа, примерно, километра за 3—5 до его начала, пользуясь благоприятной к нему похолод и стараясь некоторое время проехать с закрытым паром. Пуская в действие сифоны или дымосос, я подкачиваю воду и слежу за временем, оставшимся для следования по перегону, чтобы не опоздать. При этом надо иметь в виду качество дров. Если на тендере сырые дрова, забрасываешь их раньше, чтобы подсушить. Подвезая к более легкому профилю пути, предельно уменьшая слой дров в топке (прожигая) и стараясь не забрасывать. Так же поступают, когда имею в виду длительные остановки поезда.

Подготовка дров тоже имеет немаловажное значение. Если кочегар выложит только крупные дрова, то помощник не в силах будет хорошо уложить их в топку, у решетки поленьев будет меньше ввиду трудности заброски, да и высокой топке дрова из-за этого плохо уложатся. Будет нельзя, отчего резко ухудшится горение. С другой стороны, если кочегар будет выкладывать только одни тонкие дрова, то при большой форсировке, несмотря на легкость их заброски, помощник не в

состоянии будет успеть наполнить топку, кроме того длительное открытое шуровки даже «в прихлопку» понижает температуру топочного пространства. Поэтому следует, заготавливать дрова для пополнения по крупности в смеси. Чтобы иметь достаточное количество пара для своевременного ведения поезда по перегонам и экономно расходовать топливо, необходимо хорошо знать профиль участка и поперечное время хода поезда.

3. Каждую поездку экономить топливо

При дровяном отоплении паровоза, несколько изменяется метод ведения поезда или, вернее сказать, несколько осложняется. Если на угольном отоплении в редких случаях приходится испытывать недостаток пара, то на дровах это явление может повторяться чаще, в особенности, когда дрова сырые, и тем более в период освоения этого вида топлива; пока помощник не научится хорошо забрасывать поленья дров т. е., плотно укладывать. Поэтому, чтобы своевременно вести поезд по перегонам, приходится особенно тщательно ехать с паром, чаще закрываясь на уклонах, этим самым давая возможность своевременно пополнить топку, подкачивать парку, илишний раз качнуть водичку в котел, пустив при этом в действие сифон или дымосос.

Соблюдая все эти правила, наша бригада имеет неплохие результаты в своей работе. Систематически перевыполняя техническую скорость, волим тяжеловесные поезда—при норме 1600 тонн довели вес до 2400. Профиль участка у нас не легкий, подъем наискоски 8/000, протяжение до 10 км, имеет очень много кривых. Поезда в большинстве случаев по участку ведем без остановки, что дает возможность более экономить топливо. Как правило, мы за каждую поездку даем экономно топлива. За три месяца сэкономили 650 кубометров дров.

При работе на дровах, на складах топлива получается очень много отходов в виде опилок, щепы, коры. Эти отходы мы берем на паровоз и сжигаем в большинстве случаев при экпировке паровоза.

4. Несколько замечаний

При дровяном отоплении, во избежание некоторых неожиданностей надо иметь в виду следующее. Иногда при полном благополучии с отоплением начинает ощущаться недостаток пара. Дело в том, что при дровяном отоплении, ввиду сильного искрения, паровозы оборудуются искроудерживательными сетками—дымовые трубы и отверстия в поддувалах. И вот сетка на дымовой трубе иногда подвергается засорению, в особенности, когда смолистые дрова. В этом случае следует легкими ударами палки или голика очистить сетку. Перед выездом под поезд на это нужно всегда обращать внимание. Сетка клапана поддувала в летнее время никогда не подвергается засорению, зато в зимнее время, при крупном и мягком снеге, это может случаться часто. Сетка покрывается толстым слоем снега и настолько плотным, что приток воздуха для горения становится недостаточным и начинает ощущаться недостаток пара. В этом случае также сетку следует немедленно очистить.

Если паровоз вынужден вести поезд на одних сырых дровах, то в таком случае слой дров в топке необходимо держать толще, чем сухих. Пропаривания в топке ни в коем случае допускать нельзя. Если это случится, то потребуются очень много времени, чтобы дрова хорошо разжечь. Особенно опасно в это время дать много сифона, может быть вызвана печь жаровых, дымогарных труб, а также связан: особенно быстро это может случиться в зимнее время. Это ведет к тому, что в большинстве случаев паровоз бросает поезд, а сам становится на продолжительный ремонт.

Другая не менее важная сторона—это загорание дров на тендере, в особенности в летнее время, что также ведет иногда к очень серьезным последствиям. Продолжительное время, работая на Северной ж. д., я был свидетелем не одного факта, когда полностью паровозы оборвали. Во избежание этого необходимо палубу тендера всегда держать чистой от коры, т. е. искра, попадая между рядами дров, в большинстве случаев дает загорание снизу, чем вызывается затруднение в тушении. Необходимо под руками всегда для поливки топлива иметь рукавички такой длины, при которой можно успешно произвести поливку задних рядов. В летнее время при наличии сухих дров на тендере, не плохо задние ряды периодически поливать из рукавички и при следовании с поездом чаще обращать внимание на тендер.

Несколько слов об укладке дров на тендере при погрузке их. Для того, чтобы уложить достаточное количество дров на тендере, борты тендера необходимо наращивать на высоту, достаточную для вмещения 30—32 кубометров дров. При наличии длинных плеч это особенно важно во избежание открытий промежуточных складов и задержки поездов из-за снабжения паровоза. Укладка дров на тендере производится рядами, как можно плотнее.

Для того, чтобы детальней ознакомиться с порядками, сортами дров и их теплотворной способностью, необходимо изучить инструкцию НКПС «По отоплению паровозов дровами». В ней довольно кратко, но все необходимые данные для освоения этого вида топлива есть.

Все элементарные правила, вышесказанные, безусловно, можно обеспечить нормальное ведение поездов и экономить топливо.

В. Волонин,
машинист депо Вологда,
орденоносец.

Своими силами

План подготовки к зиме Череповецкого вагоноремонтного пункта был составлен в конце июля. В нашем сборочном цехе предстояли особенно трудные работы. Следовало отремонтировать всю кровлю, сделать текущий ремонт пола, капитальный ремонт ворот, отопить пожарные краны, остеклить окна и заготовить необходимый инструмент. Чтобы выполнить все эти работы, нужно было затратить большие средства, много рабочего времени. А время военное. Для победы необходима во всем спрощенная экономия. И мы на цеховом собрании рабочих поставили вопрос так: отдать все наши силы производству, но подготовиться к зиме без затрат государственных средств.

— Беру на себя обязательство в свободное от работы время отопить цеховые ворота,—сказал плотник т. Лебедев.

Взяли на себя конкретные обязательства и другие рабочие цеха. Стахановец т. Лебедев, не плохо справляясь со своим основным делом, ежедневно работал по 2—3 лишним часам. Изыскав материалы, он сделал утепленные маты для ворот.

Плотник т. Сидоров, выполняющий нормы свыше чем на 200 проц., много дней почти не выходил из цеха. На собрании он взял обязательство после основной работы отремонтировать кровлю.

Шел дождь. Сидоров из всех сил налегал на ремонт вагонов. Рассеялись тучи. Он уже на крыше. Бойко стучит молоток. Яркая выделяется обновленная поверхность. 72 бесплатных сверхурочных часа отработал т. Сидоров. И слово сдержал. Всю кровлю отремонтировал.

Плотники тт. Солин, Мокин, Иванов и Бобриков отработали до 60 сверхурочных часов. Они разобрали паркетные шашки, поднесли щетку, зацементировали, выправили пол. Они же после ремонта укрепили ворота цеха.

Так, изо дня в день, во имя победы трудится коллектив. В сентябре мы подготовили свой цех к зиме без затрат государственных средств. Цех выполнил месячный план среднего ремонта вагонов на 130 проц., а задание по капитальному ремонту—на 140 проц.

С. Н. Робежко,
мастер сборочного цеха
Череповецкого ВРП.

Инициатива и сметка

Не так давно в депо Шарья создавалось затруднительное положение с обеспечением проходящих поездов огнетушителями. Для того, чтобы провести им новую зарядку, не было стеклянных колб и взять их было нелегко. Чтобы не держать поезда, начальник депо тов. Захаров предложил использовать вместо специальных колб обыкновенную стеклянную посуду из-под вина размером 1/4 литра. Был проведен опыт, показавший прекрасные результаты. Заряженные огнетушители действовали отлично, и поезд пошел без задержки, снабженный противопожарным инвентарем.

Хорошую инициативу в депо проявляли по изготовлению ручных колдунов. Раньше до войны колдуны изготовлялись из рессорных листов стали путем поковки кузнечным способом. А недавно руководители депо решили освоить колдуны, отливая их из чулуна в литейном цехе. Сейчас колдуны уже изготавливаются в массовом порядке. Стоимость их снизилась до 30 коп., тогда как за кузнечное изготовление платили 6 рублей. Качество колдунов несколько не уступает тем, которые делались раньше из стали.

Н. Виноградов.