

СЕВЕРНЫЙ ПУТЬ

ОРГАН УПРАВЛЕНИЯ
И ДОПРОФСОЮЗА
СЕВЕРНОЙ ЖЕЛ. ДОР.

№ 6 (1976)

ПЯТНИЦА

12 января

1945 г.

Выходит по средам,
пятницам и воскресеньям
Цена 15 коп.

„Как бы ни были велики зимние затруднения, они не должны мешать железнодорожникам изо дня в день повышать темпы перевозок. И в условиях зимы железнодорожники обязаны ускорять оборот вагонов“.

„Правда“.

Подхватить инициативу Егора Агаркова

Бригады фронтовых комсомольско-молодежных бригад заводов, изготовляющих продукцию для фронта, Егор Агарков и Александр Федотов внесли в систему организации труда ряд новшеств, которые привели к росту производительности, вскрыли дополнительные резервы рабочей силы.

Егор Агарков—бригадир молодежной бригады электросварщиков на заводе танковых бронекорпусов предложил производить в бригаде не только электросварку, но и то, что до сих пор не было предусмотрено технологическим процессом — слесарный монтаж башен танков. Все бригады были объединены в единый поток. Когда это произошло, высвободилось 7 квалифицированных работников: старший мастер, два сменных мастера, два бригадира и два сварщика. Людей на участке стало меньше, но они дают на 15 процентов больше боевой продукции.

Замечательных результатов добилась и бригада слесарей сборщиков Александра Федотова, работающая на другом заводе страны. По инициативе бригады были объединены все процессы сборки и отделки агрегата. Это дало возможность ликвидировать целый участок, высвободить двух мастеров и 7 квалифицированных рабочих. Производительность труда выросла на 35 процентов, и цикл сборки агрегата сократился на 45 часов.

Инициатива Егора Агаркова и Александра Федотова имеет огромное государственное значение, она направлена к тому, чтобы укрупнить малочисленные бригады и участки, так организовать труд, чтобы высвободить наибольшее число руководящих и рядовых работников. Замечательное начинание Егора Агаркова и Александра Федотова—конкретная помощь фронту, новый вклад в дело окончательного разгрома немецко-фашистских захватчиков.

ЦК ВЛКСМ одобрил инициативу молодежных бригад Агаркова и Федотова, предложил комсомольским организациям предприятий, райкомам, горкомам, обкомам, крайкомам и ЦК ЛКСМ Союзных Республик всемерно поддерживать и распространять опыт работы этих бригад.

По примеру Егора Агаркова и Александра Федотова начинают перестраивать свою работу и молодые производственники Северной дороги. В автоконтрольном пункте Вологодского вагонного депо, где работает исключительно молодежь, мастер тов. Иванов по-новому организовал труд. Три малочисленные бригады он объединил в одну и добился высвобождения слесаря - автоматчика, который теперь занят другой работой, а укрупненная бригада лучше выполняет задания.

На станции Вологда-I в результате организации работы по-новому в одном только первом молодежном стрелочном районе сумели высвободить трех человек.

Резервов высвобождения квалифицированной рабочей силы много и в других предприятиях и участках дороги. Надо, чтобы все руководители бригад, цехов, все работники вникли в систему организации производства и там, где установившиеся формы труда устарели, мешают росту выпуска продукции, смело и решительно выискивали наиболее рациональные способы расстановки рабочей силы, которые бы повышали производительность труда, приводили бы к высвобождению людей и переводу туда, где в них действительно имеется необходимость.

Агитаторы должны широко разъяснить значение инициативы бригад Агаркова и Федотова, мобилизовать творческую смекалку железнодорожников, чтобы еще больше увеличить производительность труда, лучше выполнять производственные задания с меньшим числом работников.

Социалистическое соревнование железнодорожников

В борьбе за график

Машинист Вологодского паровозного депо тов. Шорохов умело организует работу своей бригады. Четкость и воинская дисциплина, которую он насаждает, дали возможность намного улучшить работу бригады.

Борясь за эффективное использование своего локомотива, бригада тов. Шорохова точно по графику водит поезда. Встречая какие-либо трудности в работе, паровозная бригада энергично их преодолевает.

Не раз случалось, что поезда которые вел Шорохов выбивали из графика. Однако бригада добивалась нагона в пути. Вот пример 29 декабря поезд из Вожеги в Вологду был отправлен с опозданием на 45 минут. Бригада т. Шорохова не только ввела поезд в график, но доставила его на 1 час 5 минут раньше срока.

Инженер-капитан движения
В. Петров,
начальник отдела вокзалов
управления дороги.

Точно по расписанию

Перевыполняя из месяца в месяц производственный план, коллектив раз'езда Векса успешно завершил 1944 год. Задержек поездов на раз'езде не было, все поезда проходили точно по графику.

Хорошо работали стрелочники раз'езда Н. Голубева, Шишкарёв и Рыжев. Стрелочное хозяйство они содержат всегда в отличном состоянии, приказания дежурных по раз'езду выполняются точно и быстро.

На днях на раз'езде состоялся воскресник по погрузке дров дороге. Более 20 работников раз'езда приняли активное участие в работах, погрузив 7 вагонов дров.

РАЗ'ЕЗД ЖАРКО— ЛУЧШИЙ НА БУЙСКОМ ОТДЕЛЕНИИ

Коллектив раз'езда Жарок (начальник тов. Халезев) в минувшем, 1944 году, проработал без единого случая брака и малейшего нарушения Правил технической эксплуатации.

За высокие производственные показатели в ноябре и декабре движенья раз'езда держат переходящее Красное знамя Буйского отделения. Тов. Халезеву в декабре присвоено звание «Лучшего начальника станции отделения».

К. Печников,
инженер Буйского отделения
движения.



Лучший составитель станции Буй орденосеиц И. Я. Заборников. За каждое дежурство на формировании поездов он экономит 2—3 часа.

Передовики Вологодского вагонного участка

Перевыполнением производственной программы встретили новый год вагонники Вологодского депо. При плане 30 вагонов в декабре капитально отремонтировано 32 вагона. Сверх плана выпущено средним ремонтом—10 вагонов.

Значительно перевыполнено годовое задание по спецосмотру рычажных передач, осмотру товарных вагонов и оборудованию безбортовых платформ, а также ремонту и постановке фрикционных аппаратов.

За выполнение и перевыполнение норм выработки в течение 6 месяцев, за сбор запасных частей занесены в книгу подарков матери-Родине Вологодского вагонного депо токарь т. Максимова, слесарь-автоматчик т. Сапегин, шишельники тт. Кузнецова и Зуева и осматривающие вагоны т. Смирнов.

Хорошо работал подсобный цех депо, где мастером т. Малышев, обеспечив перевыполнение годового плана по всем видам ремонта.

Лучшие люди цеха токарь т. Кузнецов за 25 дней декабря выполнял норму на 575 процентов. Слесарь тов. Коновалов и токарь Максимова ежедневно выполняли по 2,5 нормы, а молодой токарь тов. Волков, ученик и воспитанник т. Кузнецова—275 процентов.

ИНИЦИАТИВА И ОПЫТ

Крестовины с деревянными вкладышами

В августе 1942 года я внес предложение об изготовлении крестовин с деревянными вкладышами. Не получив положительного ответа от службы пути управления дороги, я самостоятельно изготовил одну крестовину и уложил ее на стрелку № 77 станции Данилов.

Проследив за ее работой в сентябре—декабре, я со своим предложением обратился в технический отдел центрального управления пути НКПС, откуда получил уведомление с копией начальнику службы пути следующего содержания:

«Ваш опыт по изготовлению вкладышей крестовин из дуба следует расширить. Изготовьте 10 крестовин с вкладышами из дуба, уложите их в путь и организуйте за ними тщательное наблюдение.

Дать разрешение на массовое изготовление вкладышей крестовин

из дуба или бука можно будет лишь после получения удовлетворительных результатов испытания в течение более длительного отрезка времени, чем то время, которое пролежала крестовина на стрелке № 77 станции Данилов—сентябрь—декабрь 1942 года». Мастерскими дистанциями пути было изготовлено 18 таких крестовин. Их уложили в путь. Они отлично работают, о чем снова доложено техническому отделу центрального управления НКПС и службе пути Северной, но ответа о том, изготовлять ли такие вкладыши или нет, так и не получено.

Крестовина на стрелке № 77 станции Данилов работает с 27 августа 1942 г. безукоризненно, крестовины с деревянными вкладышами лежат на станции Данилов на стрелках №№ 14 и 139. 41, 175.

Заслуженная награда

Стрелочник раз'езда Бродни тов. Дмитриев весь 1944 год работал образцово. Всегда точно и быстро выполнял указания своего командира дежурного по раз'езду т. Полякова.

Стахановцу т. Дмитриеву приказом начальника отделения присвоено звание «Лучший стрелочник отделения».

В. Смирнов,
и. о. начальника раз'езда.

Слово сдержано

В начале 1944 года старший 3-й жилищно-ремонтной дистанции тов. Ф. Ф. Чупрунов взял социалистическое обязательство не ниже чем на 120 процентов выполнять производственные нормы.

Слово сдержано. В прошлом, 1944 году тов. Чупрунов ежемесячно давал до 130—170 проц. нормы.

В течение года за отличную работу от руководства дороги и дистанции он получил несколько денежных премий.

А. Хазов,
секретарь парторганизации
жилищно-ремонтной дистанции.

Без единого случая брака и нарушения ПТЭ

Дежурная по раз'езду Хромцы Н. Пухова—молодой командир, но она всегда аккуратно и точно выполняет свои обязанности. Все поезда в ее дежурство отправляются точно по графику.

Стрелочницы тт. Лебедева, Листкова являются стахановцами. Надлежащие стрелочница Листкова предотвратила крушение поезда, своевременно обнаружив трещину в сердечнике крестовины стрелки.

Коллектив раз'езда Хромцы соревнуется с работниками раз'езда Богачино и держит первенство в социалистическом соревновании. Весь 1944 год коллектив раз'езда Хромцы проработал без единого нарушения Правил и инструкций.

Годовая производительность труда 182 процента

У коммуниста кузнеца буйских путейских мастерских тов. Стригалева в 1944 году не было ни одного дня, чтобы он выполнял производственное задание ниже чем на 150 процентов.

В среднем за прошлый год тов. Стригалева выполнял задания на 182 проц.

В. Порхин,
начальник мастерских.

ОТ СОВЕТСКОГО ИНФОРМБЮРО

ОПЕРАТИВНАЯ СВОБОДА
ЗА 10 ЯНВАРЯ

В течение 10 января северо-восточнее города КОМАРНО наши войска с боями заняли населенные пункты БИНИ, БАРТ, НОВА, ВЬЕСКА, ПЕРЬЕТЕ, СТАРАЯ ДЯЛА, МАРТОШ и железнодорожные станции НОВА, ВЬЕСКА, СТАРАЯ ДЯЛА, ХЕТИН, КОМАРНО—ТЭ. ГЕЛЬНЯ (2 километра северо-восточнее города КОМАРНО). За 9 января в этом районе наши войска взяли в плен более 800 немецких солдат и офицеров.

В БУДАПЕШТЕ наши войска, сжимая кольцо окружения немецко-венгерской группировки, с боями заняли городские районы КАПОСТАШМЕДЬЕ, УИПЕШТ, РАКОШПАЛОТА, ПАЛУОТАУКАЛУ, ПЕШТУИХЕЛЬ, КИШПЕШТ, КОШУТАЛВА, крупный заводской район ЧЕПЕЛЬ и ОСТРОВ ОБУДАЯ с судостроительными верфями. За день боя нашими войсками занято в городе свыше тысячи кварталов. В боях в районе города БУДАПЕШТА за 9 января взято в плен более трех тысяч немецких и венгерских солдат и офицеров.

Северо-западнее и западнее БУДАПЕШТА атаки пехоты и танков противника успешно отбивались нашими войсками. За 9 января в этом районе подбито и уничтожено 40 немецких танков.

На других участках фронта существенных изменений не было.

За рубежом

ДЕЙСТВИЯ 5-ГО КОРПУСА НАРОДНО-ОСВОБОДИТЕЛЬНОЙ АРМИИ ЮГОСЛАВИИ В 1944 году

БЕЛГРАД. Как сообщает радиостанция «Свободная Югославия», 1944 год явился годом наибольших успехов частей 5-го корпуса Народно-освободительной армии Югославии. С 1 января по 28 декабря 1944 года части этого корпуса вывели из строя 55.615 вражеских солдат и офицеров, из них 24.683 было убито, 19.358—ранено и 11.574—взято в плен. Захвачено 78 орудий, 80 тяжелых и 48 легких минометов, свыше 700 танковых и ручных пулеметов, около 10 тыс. винтовок, 10 вагонов с боеприпасами и снаряжением, 7 самолетов, 3 танка, 27 радиостанций, 34 километра телефонного кабеля, 25 паровозов, 140 вагонов и др. За это же время уничтожено 94 самолета, 74 танка, 18 орудий, 463 грузовика с военными материалами, 85 паровозов, свыше 700 вагонов и т. д.

ВЗРЫВ НА НЕМЕЦКОМ КРЕЙСЕРЕ

ГЕТЕБОРГ. 9 января (ТАСС). Как сообщает датское прессбюро, утром 6 января на немецком легком крейсере «Кайзер» произошел взрыв, в результате которого убито и ранено много немцев. В момент взрыва на борту крейсера находилось 1600 человек. Крейсер стоял на Северной стороне полуострова Реснес, в 30 километрах от Калундборга (Дания). В Калундборг и в близлежащие поселки было привезено большое число убитых и раненых немцев.

ДАТСКИЕ ПАТРИОТЫ РАЗРУШИЛИ ГЕРМАНСКУЮ РАДИОСТАНЦИЮ

ЛОНДОН. 9 января. (ТАСС). Лондонское радио передает сообщение датского прессбюро о том, что в ночь на 31 декабря датские патриоты разрушили немецкую радиостанцию севернее Хольбека (Дания). Станция была окружена бетонной стеной и оградой из колючей проволоки. Патриоты разоружили охрану и с помощью подрывных шашек полностью вывели радиостанцию из строя.

65 и других, но дальнейшего расширения это дело так и не получило.

2 января 1943 года мною был предложен новой конструкции изолированный стык. На дистанция за лето 1944 г. установлено 20 таких стыков. 12 сентября 1944 года о работе таких стыков дал положительный отзыв начальник станции Данилов и начальник связи, но от службы пути я до сего времени заключения не получил.

Пора положить конец такому отношению к рационализаторским предложениям. То, что может быть применено с пользой для дела, надо быстрее проводить в жизнь.

Начальник Даниловской дистанции пути

П. Коряков,
директор-подполковник пути
в стрелкоства.

ЗА УСКОРЕНИЕ ОБОРОТА ВАГОНОВ И ПАРОВОЗОВ

713 километров пробега паровоза в сутки

Как мы сэкономили одну выдачу локомотива

В прошлом паровозники депо Вологда по пробегу паровозов занимали первенство на дороге. Среднесуточный пробег паровозов был доведен в 1943 году до 575 километров. Однако былая слава утрачена. В декабре в среднем по депо пробег был ниже нормы на 41 километр.

В конце декабря, взвесив все возможности ускорения оборота паровозов, я решил удвоить среднесуточный пробег своего локомотива. На одной из планерок от имени своей бригады я дал слово довести среднесуточный пробег паровоза до 700 километров. Мою инициативу руководители депо поддержали.

31 декабря перед отправкой в поездку на Данилов я тщательно подготовил локомотив к ответственному рейсу. Выехав на контрольный пост, я вызвал паровозного диспетчера тов. Иванова и попросил обеспечить «зеленую улицу», объяснив ему, что бригада дала слово бороться за 700-километровый среднесуточный пробег.

— Хорошо, тов. Бландов! Мы вашу инициативу поддержим, — ответил он, — только не опаздывайте на участке. «Зеленую улицу» обеспечим. Вам необходимо поезд № 923 сдать в Данилове в 22 часа 20 мин.

Заверив диспетчера, что в пути паровоз не будет иметь ни одной минуты опоздания, мы тронулись в ответственный рейс. На паровозе каждый член бригады работал напряженно. Помощник машиниста тов. Кузнецов, умело отапливая паровоз, держал пар до полного давления. Кочегар тов. Попов своевременно подготавливал по сортам топливо в зависимости от профиля пути.

Ехали по участку с кривоносовой скоростью, опережая график. Станцию Скалино проследовали без набора воды и топлива. Поезд № 923, полный по весу в Данилове сдали на 30 минут раньше расписания.



Машинист депо Вологда
Н. А. Бландов

На станции Данилов нашей бригаде было дано задание: в обратный рейс ехать с оборота и доставить в Вологду порожняковый состав длиной 84 вагона. Несмотря на 20-минутную задержку паровоза из-за неготовности состава, мы тронулись в путь, рассчитывая покрыть переезд на участке.

Получив соопутевку, выданную диспетчером Быковым, — доставить порожняк в Вологду срочно под погрузку, мы приняли все меры и состав сдали в Вологде на 33 минуты раньше времени.

Затем я отправился с поездом в Вожегу здесь быстро обернул паровоз и прибыл в Вологду. Из Вологды в Данилов поехал мой напарник Хрулев. Среднесуточный про-

бег паровоза составил 713,4 километра. Это значит, что норму пробега мы перевыполнили в два с лишним раза, сэкономили одну выдачу паровоза. Четыре поезда доставили на час раньше расписания, сэкономили на обороте подвижного состава 146 вагоночасов. Таков экономический эффект нашего рейса.

Начало положено. Наша бригада горит желанием работать так все время. Но, к сожалению, этой возможности нам не дают, наш кольцевой паровоз неоднократно срывался с графика.

Обидно, когда не поддерживают инициативу. Когда мы собрались повторить замечательный рейс, моему напарнику Н. Хрулеву участковый диспетчер тов. Проворов и паровозный А. Петухов заявили:

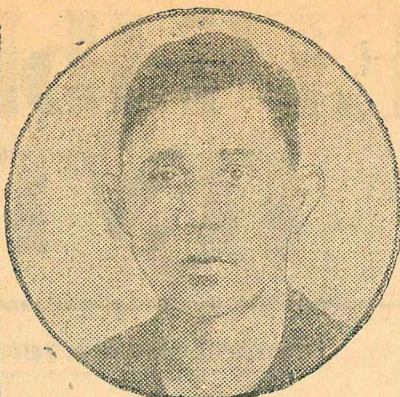
— Ваш паровоз кольцо закончил. Вы больше не претендуйте на «зеленую улицу». Не надейтесь на хороший пропуск в пути.

С 31 декабря по настоящее время на участках наш паровоз был до десяти раз сорван с кольца. Вот характерный факт. 8 января нашу бригаду вызвали в поездку на 14 часов дня. Приняв машину, с 15 часов мы из-за неготовности состава простояли до 22 часов 58 минут.

Позднее, на станции Данилов из-за неготовности состава простояли 4 часа. В итоге наш паровоз потерял за эти сутки одну туру, иначе говоря, два поезда не были доставлены фронту.

Такое отношение к продвижению поездов, к инициативе машинистов — нетерпимо.

Н. Бландов,
старший машинист депо Вологда.



Н. Н. Бахурин — кузнец-стахановец механического цеха вагонного депо Вологда нормы выполняет на 310 проц.

Фото А. Мезенцевой.

Передовики общества РОКК

В конце декабря 1944 года районным комитетом Красного Креста Вологодского отделения Северной дороги проведена отчетно-выборная конференция. Председателем районного комитета Красного Креста единогласно избрана тов. Залевина. Деятельность комитета РОКК Вологодского отделения по основным показателям санитарно-оборонной работы признана хорошей.

Отмечены лучшие председатели первичных организаций: тт. Соколова — вагонное депо, Сибирякова — кондукторский резерв, Богданова — резерв проводников, Шилова — Вологодское паровозное отделение, школа № 10 — тов. Ярославцева. В этих организациях активно проводилось вовлечение в члены общества Красного Креста, организованы санпосты, собирались средства для подшефного детдома на Ржевском узле.

За отличную санитарно-оборонную работу награждены значком «Отличнику санитарной обороны» врачи амбулатории Вологодского паровозовагоноремонтного завода тт. Копылова, Аверина. Награждены почетной грамотой «Отличнику санитарной обороны» преподаватель рецептуры т. Байкович.

Первичная организация ВПВРЗ держит переходящее Красное знамя исполкома РОКК. Председатель ее тов. Гузова за отличную работу отмечена денежной премией.

А. Попова,
пред. доркома РОКК.

Благодарность выпускников

Переступая порог дорожной технической школы, многие из нас не знали устройства паровоза и вообще мало знали о транспорте. Среди нас были в большинстве работники леса.

Начались занятия. Курсанты упорно принялись за учебу. Преподавательский состав прилагал все усилия к тому, чтобы обогатить нас необходимыми знаниями. Совместные усилия преподавателей и курсантов дали свои плоды. Мы получили прочные теоретические знания для того, чтобы стать помощниками машинистов.

Мы благодарим директора школы т. Рогова, зав. учебной частью т. Бабулевич и преподавателей тт. Ногина, Козуева и Вороно, которые, не жалея сил, готовят полноценные кадры для железнодорожного транспорта.

По поручению группы помощников машинистов:

Е. Базилева,
З. Бресская.

Не столовая, а захудалая харчевня

Столовая станции Поназырево, где заведующей т. Карпуничева, не отапливается. На кухне работают в верхнем платье, а раздатчица даже не снимает перчаток.

Меню почти не меняется. Пища подается холодной и без соли. Рабочие склада топлива из-за экипировки паровозов не могут вовремя прийти в столовую, а позднее уже не бывает обедов.

Рабочие склада топлива:
Мышкина,
Белина,
Вагина.

35 ЛЕТ РАБОТЫ НА ТРАНСПОРТЕ

На днях исполнилось 60 лет со дня рождения и 35 лет трудовой деятельности на железнодорожном транспорте Степана Павловича Седина, ныне начальника прокатного цеха Вологодского вагонного депо. В день своего юбилея С. П. Седин получил приветствие следующего содержания:

Дорогой Степан Павлович!

Руководство дороги и дорпрофсоюз поздравляют Вас с тридцатипятилетием Вашей плодотворной работы на железнодорожном транспорте и шестидесятилетием со дня рождения.

Ваша стахановская работа и рационализаторские предложения были направлены на дальнейший подъем ж. д. транспорта. Вы, тов. Седин, имея большой практический опыт, подготовили десятки квалифицированных работников для железнодорожного транспорта.

Отмечая Вашу долготелую работу, руководство дороги объявляет Вам, в день Вашего шестидесятилетия и тридцатипятилетия трудовой деятельности, благодарность и награждает знаком «Ударнику Сталинского призыва».

Пожелаем Вам силы и здоровья на долгие годы плодотворной работы на благо нашей Родины.

Начальник Северной железной дороги И. Колпаков.

Председатель дорпрофсоюза В. Мартынов.

Способен ли прокурор Хозяинов прекратить беззаконие?

В ноябре после моего двухлетнего скитания по частным квартирам начальник жилищной дистанции т. Семерихин выдал мне ордер на освободившуюся квартиру в доме № 26 по улице Кирова в Данилове.

Придя по адресу, я обнаружила в квартире других жильцов. Оказалось, что помещение самовольно занял машинист Творогов. На предложение начальника милиции т. Колесова освободить квартиру Творогов наотрез отказался, а пришедшего к нему милиционера т. Куделина, бесцеремонно выгнал.

Дело было оформлено актом и передано прокурору 3-го отделения т. Хозяинову, который предложил выселить Творогова, как незаконно занявшего квартиру. Но предложение осталось предложением. Творогов не освобождает квартиру.

Меня интересует одно: способен ли прокурор прекратить эти безобразия?

Т. Неробкова,
начальник отдела приема и увольнения Даниловской дистанции пути.

Забывший детсад

В детсаде № 41 станции Емца (заведующая тов. Рурманиш) нет заботы о детях. Детсад дровами не обеспечен. В помещении холодно, дети часто болеют.

Совершенно не заботится о детском саде отдел школ дороги. Деньги на содержание своевременно не переводятся. Работники детсада в течение трех месяцев зарплату не получали. Дело дошло до того, что не на что выкупить продукты питания, выделяемые ОРС'ом.

Ни партийная, ни профсоюзная организации станции Емца не интересуются работой детского сада.

В. Щуровская,
дежурный по станции Емца.

ПО НАШИМ СИГНАЛАМ

«НАПЛЕВАТЕЛЬНОЕ ОТНОШЕНИЕ К ПОГРУЗКЕ БАГАЖА»

Под таким заголовком в нашей газете от 10 декабря 1944 года помещена заметка т. Покровского. Зам. начальника грузовой службы дороги тов. Рыжанов предупредил начальника станции Харовская тов. Радиманова, что при повторении случаев задержки доставки грузов он будет строго наказан.

Ответственный редактор
А. КАЛИНИЧЕВ.

Заказ № 89. Тираж 8.000.

О ТЕХ, КТО ПЕРВУЮ ЗИМУ НА ТРАНСПОРТЕ

ЛЮБЛЮ СВОЮ ПРОФЕССИЮ

В 1943 году я окончила Шарыинское железнодорожное училище, получив специальность слесаря 5-го азряда. Поступив на работу в депо Парья, решила освоить вторую профессию кочегара поездного паровоза.

Я подала заявление начальнику депо с просьбой перевести меня из слесарей на паровоз кочегаром. Просьбу мою удовлетворили. Натойчиво взялась я за овладение азовым. Не без труда достались озади. Когда любишь свою профессию, то и работа спорится.

В летние месяцы я изучила все особенности работы кочегара. В первую очередь научилась правильно одолаживать топливо, содержать в исправности тендерные и паровозные укссы, освоила процесс набора воды тендер. Упорная учеба явилась залогом моей успешной работы в первую зиму на транспорте.

Как я работаю, как преодолеваю трудности зимы?

В депо я прихожу за час до отправления в путь. Узнав от дежурного по депо где находится паровоз, спешу заранее все принять от

кочегара, ездившего в поездку. Слежу за тем, чтобы осветительные сигналы, бидоны со смазкой были сданы в полной чистоте и исправности. Затем осматриваю фитили и производжу заправку боек мазутом, проверяю запас песка в песочнице. Недостающее количество пополняю, чтобы избежать в пути растяжек поездов на под'емах.

Закончив заготовку песка, заправку боек, набор воды до полной вместимости тендера, докладываю машинисту о готовности. Когда паровоз прицепляется к составу, до его отправки, подготавливаю топливо для заправки топки. В пути топливо подготавливаю по мере расходования. На под'еме отбираю сухие дрова, на спуск — сырые с учетом использования силы инерции движения состава.

На всех остановках в пути внимательно слежу за состоянием паровозных и тендерных боек, зная, что зимой они требуют неустанныго наблюдения и при неравномерном поступлении смазки могут быть расплавлены подшипники. В обратном депо снова производжу смазку, при-

вожу паровоз в боевую готовность на обратный рейс.

После поездки весь паровоз обтираю от грязи, налетов, снега. Главное внимание уделяю паровозному котлу и арматуре. Их обтираю концами, пропитанными маслом. Тщательно очищаю осветительные сигналы, чтобы сдать их заступающему кочегару в полной готовности. Этого же требую от своего подменного.

Работать зимой гораздо труднее, чем летом, но трудности надо преодолевать. Если любишь свою работу, то ни морозы, ни метели не страшны и паровоз будет работать, как точный часовой механизм.

Вступая в зиму 1944—45 годов, я взяла обязательство — содержать паровоз в отличном состоянии, умелой подготовкой топлива добиваться ежемесячной экономии. Свои обязательства выполняю и буду выполнять, зная о том, что от кочегара во многом зависит успех всей работы бригады.

А. Мендель,
кочегар депо Шарья.

АДРЕС РЕДАКЦИИ: Вологда, Набережная Свободы, 62, Тел. типографии вокз.—2-65, городской—4-51, отв. секретаря и инструкторов вокз.—2-65 (2 зв.), нач. издательства и отв. редактора—3-37.

Тип № 1 Доризд-ва «Сев. путь».