

О технологическом процессе и технических нормах по эксплуатационному хозяйству

ПРИКАЗ товарища Л. М. КАГАНОВИЧА

На основе работы отраслевого совещания эксплуатационников и Совета при наркоме путей сообщения товарищ Л. М. Каганович издал приказ о технологическом процессе и технических нормах по эксплуатационному хозяйству.

Всесоюзное отраслевое совещание эксплуатационников и пленум Совета при Народном комиссаре путей сообщения установили, — говорится в изданном приказе, — что в результате практического осуществления приказа № 100/Ц от 16 апреля 1935 г. „Об ускорении оборота вагонов“ достигнуто улучшение организации продвижения поездов и упорядочение работы значительной части станций сети.

В апреле 1936 г. по сравнению с апрелем 1935 г. оборот вагона на сети ускорился на 21,8 проц., участковая скорость выросла на 26 проц., время переработки вагона на технической станции сократилось на 30 проц. и время на грузовые операции — на 24 проц. При этом наилучших результатов в организации продвижения поездов и в улучшении работы станций добились Октябрьская, Сталинская, им. Л. М. Кагановича, Донецкая, им. Молотова В. М. и Кировская дороги.

Таким образом, в результате развертывания стахановско-краснодарского движения и заметного улучшения за последние месяцы работы эксплуатационников, основные задания, данные в приказе „Об ускорении оборота вагонов“, выполнены большинством дорог и в целом по сети, что дает возможность повысить требования к работникам служб движения и грузовой, поднимать технические нормы на основе улучшения технологического процесса, разработанного всесоюзным отраслевым совещанием эксплуатационников и рассмотренного Советом при Народном комиссаре путей сообщения.

У эксплуатационников имеются еще большие резервы и возможности для ускорения движения поездов и повышения технических норм. До сих пор время, затрачиваемое на переработку вагонов на участковых станциях, из-за неполного упорядочения работы станций, чрезвычайно велико и составляет почти половину всего времени оборота вагонов. Вагоны простаивают долгими часами и даже сутками на сорти-

ровочных станциях в ожидании накопления из-за плохо разработанных планов формирования поездов. Время, затрачиваемое на грузовые операции, также может и должно быть значительно сокращено, стоит лишь эксплуатационным работникам установить правильные взаимоотношения с клиентурой. Очень плохо используются огромные возможности даваемые плановой системой советского хозяйства, для развертывания маршрутизации и ускорения на этой основе продвижения грузов. Задание по маршрутизации выполняется дорогами на 60—70 проц., а

продвижение маршрутов крайне замедлено — 300—350 километров в сутки. График движения поездов выполняется еще очень плохо и только половина товарных поездов ходит точно по расписанию. Еще не изжиты опоздания пассажирских поездов. Велики простои на промежуточных станциях, из-за чего участковая скорость отстает от технической по сети почти на 10 километров в час. Все это показывает, что эксплуатационные работники могут и должны еще значительно улучшить свою работу, чтобы перейти в высший класс.

В приказе говорится:

По технологическому процессу и техническим нормам станций

1. Начальникам служб и отделений эксплуатации и начальникам станций принять к исполнению разработанный Центральным управлением эксплуатации и отраслевым совещанием эксплуатационников технологический процесс работы сортировочных, участковых и грузовых станций. При этом каждому начальнику станции и отделения эксплуатации пересмотреть все элементы технологического процесса, применительно к местным условиям работы каждой станции так, чтобы максимальное совмещение операций проходило через все стадии переработки вагонов на станции.

Формирование и расформирование поездов производить одновременно, широко применяя на горочных станциях метод работы составителей Краснова и Кожухаря, установив применительно к этому специализацию путей подгорочных парков.

Время пребывания вагонов на участковой станции в ожидании формирования должно быть максимально использовано для ремонта вагонов и предварительной подготовки их к формированию поезда, причем максимальное распространение должен получить ремонт вагонов в подгорочных парках, как дающий наибольший эффект сокращения времени подготовки поездов к отправлению.

На грузовых станциях ремонт вагонов должен быть организован непосредственно на путях погрузки и выгрузки, что должно уменьшить необходимость в дополнительной маневровой работе по переброске вагонов на специальные пути.

В парках отправления — совмещать операции по техническому осмотру и приему поездов.

2. В выполнении этих важнейших элементов технологического процесса решающее значение должна иметь слаженность в действиях отдельных работников по приему, отправлению, расформированию, формированию, осмотру и ремонту вагонов. Практика работы ряда станций показала, что в этих условиях наибольший эффект дает организация постоянных комплексных бригад.

Начальникам дорог, начальникам служб и отделений эксплуатации занять практической организацией комплексных бригад на крупнейших сортировочных станциях.

3. Одной из основных причин неорганизованности в работе станций и слабого освоения методов лучших составителей Краснова, Кожухаря и др. является неточная и неполноценная информация о подходах поездов как внутри дорог, так и на их стыках.

Начальникам дорог, служб и отделений эксплуатации предложено организовать своевременную и точную передачу сведений о подходах поездов к узловым и сортировочным станциям. Дежурным по станции и станционным диспетчерам составлять, на основе полученного сообщения, рабочий план обработки прибывающего поезда.

4. В соответствии с установленным технологическим процессом, ввести с 1 июля 1936 г. следующие типовые технические нормы на ос-

новные операции по продвижению поездов, погрузке, выгрузке, приему и отправлению для сортировочных станций:

А. Горочных.

1. Норма времени на обработку транзитных поездов:
 - а) без перелома весовой нормы 35 мин.
 - б) с переломом весовой нормы 50 „
 - в) с переменной направления следования 60 „
2. Норма времени на обработку групповых поездов:
 - а) отцепка одной группы с прицепкой пополнения 35 мин.
 - б) отцепка двух групп с прицепкой пополнения 40 „
3. Норма времени на обработку поезда, прибывающего в разборку:
 - а) от прибытия до начала надвигания состава на горку (кроме сборных) 15 мин.
 - б) для сборных поездов 25 „
 - в) распуск состава с горки (включая надвигание) 20 „
 - г) тоже с одновременным формированием 30 „
 - д) время на формирование поезда:
 - 1) соединение подформированных групп 20 „
 - 2) одностороннего поезда 35 „
 - 3) двухстороннего поезда 45 „
 - 4) многостороннего поезда 55 „
 - е) время на операции по отправлению для поездов своего формирования 35 „

Б. Безгорочных.

1. Норма времени на обработку транзитных поездов:
 - а) без перелома веса 35 „
 - б) с переломом веса 50 „
 - в) с переменной направления следования 60 „
2. Норма времени на обработку групповых поездов:
 - а) отцепка одной группы с прицепкой пополнения 35 „
 - б) отцепка двух групп с прицепкой пополнения 40 „
3. Норма времени на переработку поездов:
 - а) от прибытия до начала расформирования (кроме сборных) 15 „
 - б) для сборных 25 „
 - в) расформирование поездов 45 „
 - г) тоже с одновременным формированием 60 „
 - д) формирование поездов:
 - 1) путем соединения готовых групп 20 мин.
 - 2) одностороннего поезда 35 „
 - 3) двухстороннего поезда 45 „
 - 4) многостороннего поезда 55 „
 - е) операции по отправлению поезда своего формирования 35 „

Для участковых станций:

1. Норма времени на обработку транзитных поездов 25 мин.
2. Норма времени на обработку групповых поездов 40 „
3. Норма времени на обработку поездов, прибывающих в разборку:
 - а) от прибытия до начала расформирования сборных поездов 25 „
 - б) тоже участковых 15 „
4. Норма времени на расформирование 45 „
5. Норма времени на формирование 35 „
6. Операции по отправлению поезда своего формирования 30 „

Нормы времени на грузовые операции на сортировочных и участковых станциях:

1. Подача к фронтам погрузки и выгрузки 30 мин.
2. Грузовая операция (погрузка или выгрузка) 120 „
3. Выводка с фронтов 90 „

Для грузовых станций:

А. Прибытие порожних составов и погрузка:

1. Норма времени на операции по прибытию порожних составов в 100 вагонов 45 мин.
2. Норма времени на ожидание подачи 30 „
3. Норма времени на подачу к пункту погрузки 65 „
4. Норма времени на грузовую операцию 120 „
5. Норма времени на уборку загруженных вагонов 65 „
6. Норма времени на формирование составов в 60 вагонов 35 „
7. Норма времени на операции по отправлению 90 „

Б. Прибытие груженых составов, выгрузка и одиночные операции:

1. Операции по прибытию груженых составов 30 мин.
2. Перестановка состава из парка в парк или выставка составов на выделенный путь или к брусу при подаче на ветки общего пользования 20 „
3. Расформирование груженого состава в 60 ваг. 45 „
4. Ожидание подачи 30 „
5. Подача к пункту выгрузки 65 „
6. Выгрузка 120 „
7. Перестановка вагонов к пункту погрузки при одиночных операциях 90 „
8. Уборка 65 „
9. Формирование груженого состава в 60 ваг. или порожнего в 100 ваг. 85 „
10. Операции по отправлению 90 „

5. Начальникам дорог и начальникам служб эксплуатации установить, в соответствии с этими типовыми техническими нормами, технологический процесс и технические нормы для каждой сортировочной, грузовой и участковой станции в отдельности.

6. Начальникам дорог и служб эксплуатации предложено организовать техническую помощь промышленным предприятиям по улучшению технологического процесса (Окончание на 2-ой стр.)

О технологическом процессе и технических нормах по эксплуатационному хозяйству

ПРИКАЗ товарища Л. М. КАГАНОВИЧА

ОКОНЧАНИЕ. НАЧАЛО НА 1-ой СТРАНИЦЕ

цесса на под'ездных путях и перезаключить договоры с предприятиями, обеспечив в новых договорах резкое снижение норм времени на грузовые операции.

Взамен действующих технических норм по дорогам сети, приказом с 1 июля вводятся новые нормы вре-

О порядке формирования поездов

1. Практиковавшаяся вплоть до последнего времени система формирования поездов способствовала огромным простоям вагонов отдельных назначений в ожидании накопления целого состава, причем действовавшие, так называемые, схемы специализации узаконивали полнейший провал в установлении максимальных норм простоев вагонов.

Такая система не только не способствовала упорядочению работы станций, а наоборот, тормозила продвижение поездов и перестраховывала негодную работу ряда станций.

Практика показала, что наиболее эффективным видом формирования поездов, обеспечивающим их быстрое продвижение и минимальную затрату времени на переработку вагонов на сортировочных и участко-

вом формирования и взаимными обязательствами дорог, установленным Центральным управлением эксплуатации.

3. Для улучшения оперативного руководства формированием поездов и своевременной корректировки плана формирования поездов, — организовать в управлениях дорог, отделениях эксплуатации и на станциях учет потоков грузовых вагонов, в соответствии с утвержденной ЦДинструцией по учету вагонопотоков. Учет вагонопотоков ввести с 1-го июля 1936 г.

4. Начальникам служб и отделений эксплуатации обеспечить, на основе месячных планов отправительской маршрутизации, формирование поездов общесетового расписания, — в первую очередь.

5. Начальникам дорог и служб эксплуатации организовать отправительские маршруты не только с одного пункта погрузки, но и путем объединения отдельных групп вагонов с нескольких пунктов погрузки на участковых и сортировочных станциях (ступенчатые маршруты) и групповые маршруты с одного или нескольких погрузочных участков.

2. Формирование поездов по новому графику производить в соответствии с пла-

мени для переработки вагонов на технических станциях и нормы времени на одну грузовую операцию. По сети норма времени на одну грузовую операцию составит 12,5, а для переработки вагона на одной технической станции — 4,25.

вых станциях, — является групповая подборка. Правильная организация групповой подборки максимально сокращает время ожидания формирования, обеспечивает следование поездов по графику и дисциплинирует внутреннюю работу станции.

Групповую подборку принять, как основной вид формирования поездов и поезда одного назначения формировать лишь в тех случаях, когда вагонопоток по своей мощности настолько велик, что время, необходимое для накопления целого поезда, не превышает:

а) для сортировочных станций — не более 3 часов, б) для участковых станций — не более 2 часов, в) для грузовых станций — не более 1,5 часа.

2. Формирование поездов по новому графику произ-

Ступенчатая маршрутизация должна быть организована по точному календарному плану подвода групп и отдельных вагонов с погрузочных участков к участковым или сортировочным станциям.

Начальникам дорог и начальникам служб эксплуатации предложено взамен ныне существующих технических - распорядительных актов пересоставить и утвердить к 1 июля 1936 года новые технические - распорядительные акты станций.

Техническо - распорядительные акты станций должны содержать характеристику использования всех технических средств станции, правила приема и отправления поездов, порядок обеспечения безопасности по пропуску поездов через станцию и при производстве маневров.

В соответствии с утвержденными НКПС графиками движения поездов на 1936 г. установленным новым технологическим процессом работы станций и планом формирования поездов, — приказ устанавливает для дорог с 1 июля 1936 г., взамен действующих, новые технические нормы участковой скорости товарных поездов,

среднесуточного пробега и оборота товарных вагонов.

По сети устанавливается оборот вагона в сутках — 5,50, среднесуточный пробег вагона — 187, участковая скорость — 24,0.

Начальникам дорог и служб эксплуатации предложено с 1 июля 1936 г. ввести обязательное составление начальниками отделений и станций суточных и сменных планов работы отделений и станций.

Начальники отделений не позднее чем за два часа до начала суток и за один час до начала смены должны давать для грузовых, сортировочных и участковых станций задание на сутки и смену.

Начальникам станций, на основе полученных планов-заданий от отделений, составлять суточные и сменные планы работы станций.

Успешное проведение установленных настоящим приказом технологического процесса и технических норм — говорится в заключении приказа — обеспечивает новый под'ем эксплуатационной работы.

О ВВЕДЕНИИ НОВЫХ ТЕХНИЧЕСКИХ НОРМ И НОВОГО ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО ПРОЦЕССА В ОБЛАСТИ РЕМОНТА И ЭКСПЛУАТАЦИИ ПАРОВОЗОВ

ПРИКАЗ товарища Л. М. КАГАНОВИЧА

На основе работ отраслевой конференции паровозников и пленума Совета при наркомате, Народный комиссар путей сообщения издал приказ о введении новых технических норм и нового технологического процесса в области ремонта и эксплуатации паровозов.

Отраслевая конференция паровозников и пленум Совета при Народном комиссаре путей сообщения, — говорится в приказе, — детально обсудив состояние паровозного хозяйства, единодушно установили на основе практики работы, что система эксплуатации и ремонта паровозов и организация паровозного хозяйства, преподанные приказом № 183/ц от 7 августа 1935 г. „Об улучшении использования паровоза и организации движения поездов“, являются единственно правильными и обеспечивающими дальнейшее улучшение использования паровозов.

На основе стахановско-кривonosовского движения работников паровозного хозяйства добились крупных успехов. Ярким примером служат рост технической

скорости в I квартале 1936 г. по отношению к 1934 г. на 23 проц., в то время как за 5 лет с 1930 по 1934 гг. техническая скорость выросла лишь на 3 проц.; рост среднесуточного пробега паровоза в I квартале 1936 г. по отношению к 1934 г. — на 28 проц., а за пять лет с 1930 по 1934 г. — на 10 проц. Эти цифры показывают, насколько значительно достигнутые паровозниками успехи.

Однако паровозники до сих пор еще полностью не выполнили приказа № 183/ц, не перестроили по настоящему технологический процесс в области эксплуатации и ремонта паровозов, в особенности в работе паровозов и машинистов по графику, не добились ликвидации аварий, порч паровозов в пути и остановок. По этому для паровозников и в 1936 г. основным является дальнейшая борьба за безусловное выполнение приказа № 183/ц, борьба за качество работы, за лучший уход за паровозом, за культуру на паровозе, в депо и у рабочего места.

Наиболее отстающим участком в паровозном хозяй-

стве является ремонт паровозов как на заводах, так и в депо. Кустарщина и упрощенчество в ремонте приводят к тому, что значительная часть паровозов после каждой поездки заходит в депо для межпоездного ремонта, вместо того, чтобы работать от промывки до промывки без ремонта. Начальники депо до сих пор еще не стали полными руководителями ремонта паровозов, сами лично не принимают паровозы из ремонта, не проверяют качество ремонта, не превратили депо в центр технической культуры паровозного хозяйства.

Стахановско - кривonosовское движение вскрыло огромные неиспользованные резервы в паровозном хозяйстве, так: опыт лучших машинистов Союза тт. Кривonos, Огнева, Омелянова, Бабайцева показал возможность дальнейшего увеличения технической скорости, среднесуточного пробега паровоза, пробега между промывками, работы паровоза от промывки до промывки без захода для ремонта в депо. Особенно большое значение имеет бес-

спорная победа машиниста депо Тула т. Огнева, добившегося 15000 — 20000 км. пробега в месяц.

Накопленный опыт лучших образцов стахановско-кривonosовского движения по паровозному хозяйству дает возможность теперь же изменить технологический процесс и установить новые технические нормы как в использовании, так и в ремонте паровозов.

В соответствии с предложениями, разработанными на отраслевой конференции и Центральным управлением паровозного хозяйства НКПС, одобренными пленумом Совета при наркомате, Народный комиссар приказал установить с 1 июля 1936 г. следующие технические нормы по паровозному хозяйству.

Нормы пробега паровозов и технические скорости

Приказом утверждены нормы среднесуточного пробега паровозов без учета депоовского ремонта и нормы среднесуточного пробега с учетом депоовского ремонта для каждой в отдель-

ности дороги. По сети в среднем месячный пробег паровоза в грузовом движении с учетом депоовского ремонта составляет 8400 км, а среднесуточный пробег эксплуатируемого паровоза в грузовом движении 300 км.

Приказом утверждены по каждой дороге нормы технической скорости для поездов грузового движения. В среднем по сети норма технической скорости установлена 31 км. в час.

Нормы межпромывочного пробега паровозов

Приказом утверждены нормы межпромывочного пробега пассажирских и товарных паровозов по каждой дороге. В среднем по сети межпромывочный пробег паровозов установлен в 3600 км.

Выполнение норм в приказе предлагается обеспечить путем:

а) регулярной продувки паровозных котлов не реже двух раз за один оборот паровозов;

(Окончание на 3-й стр.)

О ВВЕДЕНИИ НОВЫХ ТЕХНИЧЕСКИХ НОРМ И НОВОГО ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО ПРОЦЕССА В ОБЛАСТИ РЕМОНТА И ЭКСПЛУАТАЦИИ ПАРОВОЗОВ ПРИКАЗ товарища Л. М. КАГАНОВИЧА

ОКОНЧАНИЕ. НАЧАЛО СМ. НА 2-ой СТРАНИЦЕ

б) систематического осмотра паровозных котлов антинакипинами;

в) внимательного наблюдения за работой водоумягчителей с тем, чтобы анализ умягченной воды производился не реже 3 раз в сутки;

г) высокого качества промывки котлов давлением воды не менее 5 атмосфер и пользования фигурными брандспойтами и скребками.

Каждый котел после промывки осматривать лично начальнику депо, его заместителю или котельному мастеру.

Приказом установлены нормы времени на теплую промывку паровозов от 14 до 20 часов, на горячую от 6 до 10 часов, на холодную от 46 до 65 часов в зависимости от серии паровоза.

Нормы ремонта

Приказом наркома утверждены нормы времени для среднего и под'емочного ремонта паровозов в депо по каждой в отдельности дороге. В среднем по сети норма времени для среднего ремонта при депо 7 суток, для под'емочного ремонта 4 суток.

Приказом утверждено по каждой дороге число паровозов, одновременно подлежащих ремонту, в процентах к общему парку паровозов, находящихся в распоряжении дороги.

В среднем по сети этот процент составляет: для заводского ремонта — 2,6, для дежовского ремонта — 14,4, а всего — 14,0.

По технологическому процессу ремонта паровозов в депо

Для выполнения ремонта паровозов строго по графикам и повышения качества ремонта в приказе предлагается провести следующие мероприятия:

Ремонт паровозов на промывке и на под'еме должен заглаживаться теми слесарями комплексной бригады, которые его начинали.

Ввести систему предварительной записи ремонта паровозов не менее как за 24—36 часов.

Ввести такой порядок, чтобы основной задачей комплексной бригады являлся не ремонт деталей паровоза, а замена неисправных частей, для чего создать в каждом депо минимуме запасных паровозных деталей.

Перед постановкой паровоза на холодную или горячую теплую промывку паровоз осматривать лично начальнику депо или его заместителю, которые и определяют окончательно объем ремонта, подлежащий выполнению. Одновременно ус-

таивать при этом, как паровозная бригада следила и ухаживала за паровозом в период между промывками.

Как исключение в депо, имеющих среднесуточную постановку на промывку 3 паровоза и выше, разрешается привлекать для осмотра инженера по ремонту.

Приемка паровозов из ремонта производится также начальником депо, его заместителем или инженером по ремонту и обязательно старшим машинистом.

К одной комплексной бригаде прикреплять не более 20—25 односерийных паровозов. Число квалифицированных рабочих в бригаде не должно превышать 20—25 человек.

В состав комплексной бригады не включать котельщиков и слесарей по авто-тормозу и пресс-масленкам.

На под'емочном ремонте создать комплексные бригады.

В состав комплексных бригад на под'емочном ремонте включить всех слесарей, кроме автоматчиков и пресс-масленщиков. Количество слесарей в бригаде определяется числом ремонтируемых паровозов, но не свыше 15—18 человек. Порядок предварительного осмотра перед под'емочным ремонтом и после ремонта ввести такой же, как и на промывке.

Завести на каждый паровоз особый паспорт, куда заносить:

а) все главные размеры котла и машины как после постройки, заводского ремонта, так и на промывках;

б) данные о времени капитального, среднего и под'емочного ремонта и внесенных конструктивных изменений;

в) данные о твердости золотниковых втулок и цилиндровых рубашек.

Паспорт должен состоять из 3 частей:

а) паспорт машины и экипажа;

б) котловая книга с добавлением эскизов топки, размеров стенок топок и т. д. (вкладная часть);

в) паспорт тендера (вкладная часть).

Форму паспорта разработать Центральному управлению паровозного хозяйства в десятидневный срок.

Рабочее место комплексной бригады

В приказе предлагается: Закрепить за каждой бригадой определенные стойла для ремонта паровозов.

Отменить практику централизованного снабжения рабочих инструментом. Каждый квалифицированный рабочий снабдить личным инструментом.

Ввести обмывку парово-

зов перед постановкой на промывку.

Каждой комплексной бригаде выделить нужное число козел, стеллажей, буюсов лап, ломиков и окрасить их в особый цвет каждой бригады. Определить также место хранения этих приспособлений.

Оборудовать стойла, на которых производятся большие промывки, грузоподъемниками для снятия тяжелых деталей (насосы, сухопарники и т. д.).

По весовым нормам поездов

В приказе предлагается установить унифицированные весовые нормы, сократить число весовых переломов по 28 главнейшим грузовым направлениям с 51 до 12.

Весовые нормы поездов по отдельным участкам этих направлений указаны в приложении.

Начальникам дорог предоставлено право устанавливать повышенные весовые нормы в пределах своей дороги без нарушения основного ядра транзитных поездов и без введения дополнительных толкачей.

* * *

Нормы технических операций по экипировке паровозов установлены от 1 часа 10 минут до 1 часа 30 минут.

Об улучшении ухода паровозной бригадой за паровозами

Установить, — говорится в приказе, — что оценка работы паровозной бригады производится не только по пробегу паровоза, но и по содержанию и состоянию паровоза.

Хороший уход за паровозом должен привести к уменьшению количества записей в книге ремонта, т. е. к сокращению объема ремонта на промывках.

Паровозная бригада должна ухаживать за паровозом и содержать его в порядке и чистоте.

Принимая паровоз после ремонта от комплексной бригады, паровозная бригада должна вскрывать недостатки произведенного ремонта.

Комплексная бригада, принимая паровоз в ремонт, должна вскрывать те порчи паровоза, которые произошли из-за плохого ухода за паровозом паровозной бригадой.

Приказом устанавливаются следующие важнейшие показатели хорошего ухода за паровозом.

По котлу:

а) обшивка на котле и будка паровоза как снаружи, так и внутри должны

быть тщательно очищены и протерты снаружи слегка промасленными концами;

б) площадка вокруг котла очищена от мусора и грязи и тщательно вытерта;

в) поручни и колонки их опилены, очищены и вытерты насухо;

г) на котле, внутри и снаружи будки, на стеклах манометров, на установленных местах должны быть в порядке и чистом виде все надписи и таблички, предусмотренные правилами технической эксплуатации.

По экипажной части:

а) рама паровоза, обшивки цилиндров, колеса, ресоры, балансиры, буксы и части тормозного механизма как с наружной, так и с внутренней стороны должны быть перед постановкой паровоза на промывку тщательно обмыты и вытерты и в таком состоянии поддерживаться до следующей обмывки.

По движущему механизму:

а) дышла, параллели, крейцкопфы и все прочие части парораспределительного и движущего механизмов должны быть вытерты как с наружной, так и с внутренней стороны и не иметь следов ржавчины, забоин и заусенцев.

Шпильки и шпильки должны быть на местах и разведены, гайки и контргайки опилены, очищены и без забоин;

б) дышловые и крейцкопфные клинья опилены, очищены и без забоин;

в) все масляные движущего парораспределительного механизма должны быть чистыми снаружи и внутри и иметь исправные фитили.

Установлены также важнейшие показатели хорошего ухода по арматуре котла машины и автоматических тормозов, по тендеру.

Старший машинист, — говорится далее в приказе, — является ответственным за общее содержание паровоза и тендера в чистоте и опрятности. Каждый машинист является ответственным за содержание паровоза за своей бригадой.

В соответствии с этим машинисты должны инструктировать свою бригаду и руководить ее работами по чистке и содержанию паровоза.

Пом. машиниста производит очистку и несет ответственность за исправное содержание арматуры полировочных частей паровоза и тендера, машинного и экипажного инструмента.

Кочегар производит очистку и несет ответственность за содержание окрашенных частей паровоза и тендера, кочегарного инструмента и бидонов.

Кроме того пом. машин.

иста, неся непосредственную ответственность за равномерное ведение отопления паровоза, должен уметь:

а) топить паровоз теми сортами углей, которые применяются на данной дороге, для чего знать основные свойства этих углей;

б) пользоваться всеми приборами, установленными на котле паровоза, и знать их устройство и назначение;

в) следить за уровнем воды в котле и своевременно подкачивать ее, не допуская падения ниже указанного наименьшего уровня воды в котле;

г) не допускать повышения давления пара в котле выше разрешенного и указанного красной чертой на котловом манометре.

Утвержден следующий перечень ремонта паровозов, выполняемого силами одной паровозной бригады:

а) регулировка тормозов паровозов всех серий со сменой тормозных колодок в период пробега между промывками;

б) подбивка тендерных букс всех серий и паровозных букс серий „ФД“ и „Э“ (декапод);

в) регулировка и крепление буксовых и дышловых клиньев;

г) перестановка смазочных трубок в период пробега между промывками;

д) набивка всех салников;

е) осмотр и прочистка отверстий водоуказательных приборов и притирка краников, за исключением водяных колонок на паровозах серий „ФД“ и „МС“;

ж) смена негодных колесников, за исключением качающихся, в период пробега между промывками;

з) прочистка песочных труб;

и) крепление и смена ослабевших болтов и гаек, постановка шпильки и чек;

к) крепление шапирных валиков дышлового движения на паровозах серий „Э“.

В целях стимулирования образцового ухода за паровозом, выделения лучших паровозных бригад и выявления худших, в приказе предлагается ввести регулярные осмотры паровозов начальником депо с участием передовых машинистов-кривососовцев.

Народный комиссар выражает уверенность, что паровозники, которые первые прорвали фронт предельных и первые развернули кривососное движение, и в дальнейшем обеспечат за собой передовое место на транспорте.

Выполнение настоящего приказа наилучшим образом подготовит паровозный парк к будущей зиме.

С фронта посевной

РУКОВОДСТВО райОРС'а СОРВАЛО
СНАБЖЕНИЕ СЕМЕННЫМ КАРТОФЕЛЕМ

В 1936 году индивидуальными огородами среди паровозников депо Тайга охвачено 315 человек, в прошлом году охвачено было всего 141. Всего намечено засеять 21 га.

Хуже обстоит дело с семенным картофелем, которым райОРС обеспечил только 122 человека. Начальник Тайгин-

ского райОРСа т. Мухачев заявил: „Картофеля больше нет и деньги с нуждающихся картофеля не можете не собирать“. Спрашивается, к кому же паровозники должны обращаться за семенным картофелем, как ни к райОРС'у? Шубин.

План посева зерновых культур выполнен

По совхозам Тайгинского ОРС'а 2-го отделения эсплоатации план посева зерновых культур полностью выполнен. Посеяно 984 гектара.

Раньше всех выполнил план посева зерновых культур Имморений совхоз (директор совхоза Иванов).

По Тайгинскому совхозу № 5 (директор совхоза т. Старнов) осталось посадить 20 гектар напусты и 2 гектара брюквы.

В этом году Тайгинским совхозом посажено 0,16 га яблонь, 0,9 га малины и 0,1 га вишни. В парниках посеяно различной рассады 1626 рам, при плане 1600.

п.

Семенами обеспечены

По Тайгинскому вагонному участку, включая Анжерский и Судженский пункты, посевная площадь индивидуальных огородов на 3 июня составляет 108 га. В посадке на этой площади принимают участие 636 человек рабочих.

Семенами и картофелем рабочие обеспечены. На 3 июня посажено картофеля 51 га и других культур 9 га. Алексеев.

Мухачев задержал посадку картофеля

По коллективу станции Тайга в этом году должно быть охвачено индивидуальными огородами 297 семей рабочих. По плану должно быть засеяно 42 гектара, из них картофеля 35 га, капуста — 3 га, свеклы — 2 га, моркови — 1 га и прочих культур — 1 га.

Посадка картофеля коллективом станции должна была быть закончена 5 июня, но этого сделать не удалось. Начальник ОРС'а т. Мухачев несмотря на то, что за семенной картофель рабочие деньги уплачены, в течение трех дней картофель не давал, ссылаясь на то, что у него семенного картофеля нет. Только благодаря вмешательству председателя местного отделения станции выяснилось, что нач. райОРС'а не знает, что у него на разезде Кузель есть 50 тонн семенного картофеля. Сейчас коллектив станции семенным картофелем полностью удовлетворен. План посева огородных культур 3 июня будет полностью закончен.

Симаков.

ОСТАЛОСЬ ПОСАДИТЬ
ОДНУ КАПУСТУ

В этом году я надеюсь получить большой урожай чем в прошлые годы. Землю в своем огороде я удобрил навозом, золой и железной корью. Картофель, огурцы, помидоры и другие огородные культуры посажены. Остается посадить одну капусту.

Хорошо мне помогают при

посадке мои дети — дочь Нина, ученица 7-й группы и сын Николай ученик 6-й группы. Они у меня на огороде, как настоящие агрономы, все посадку проводят по всем правилам агрономии.

Старший стрелочник ст. Тайга, стахановец Бударин А. М.

ВИТЯ ЛЯПАЕВ ПРЕДОТВРАТИЛ
КРУШЕНИЕ

Ночью 30 мая идя домой, ученик 2-го класса, сын бригадира 6-й дистанции пути Витя Ляпаев на рельсах 332 километра обнаружил дверь от американского вагона.

Витя быстро сообщил об этом первому встретившемуся на пути

ремонтному рабочему т. Царьнову Федору. Едва они успели с ним установить дверь с рельса, как показался пассажирский поезд № 41.

За проявленную бдительность Витя Ляпаев заслуживает поощрения. Шипачев.

Пьянов обсчитывает рабочих

Вопросами заработной платы руководители Тайгинского строительного участка не занимаются. Этот ответственный участок работы возложен на одного нормировщика Пьянова, который ежедневно, без каких либо оснований, изменяет расценки и обсчитывает рабочих.

1 июня мне дали заказ на изготовление шести оконных перешлетов, с указанием в заказе стоимости каждого переплета по 7 рублей 58 коп. Когда эта работа была мною сделана, расценку снизили до 7 руб. 34 коп.

В этот же день мне дали заказ на изготовление две-

рей с двумя напильными филеями. Нормировщик Пьянов стоимость этой работы определил в 9 рублей 35 копеек. Расценка была очень низка и я выполнять эту работу не согласился. Тогда Пьянов переправил расценку на 10 рублей 13 коп., но и это меня не удовлетворило. Пошел к прорабу тов. Колесникову, который оценил данную работу в 10 рублей 64 коп.

Вот еще факт. В мае мне был дан заказ на изготовление 5 газетных витрин, на работу которых я затратил 80 часов. Пьянов расценку за витрину установил 12 рублей. Это вызвало у меня возмущение. Стал доказывать ему процессы работы,

после чего Пьянов повысил стоимость работы за витрину до 18 рублей. При разборе моей жалобы начальник участка т. Гильман эту работу оценил по 25 рублей за витрину.

Сейчас у нас дело с нормированием труда и заработной платой так запутано, что подчас с нормировщиком при оценке работ, приходится ридиться как на базаре.

Т.т. Гильман, парторг Венелер и председатель рабочего комитета Суслова должны немедленно заняться вопросами заработной платы и такой чехарды, которая творится в этом деле сейчас, в будущем не допускать.

Столяр Шанталов.

ПЛОХО ОРГАНИЗОВАН ТРУД

Федору Дмитриевичу Шанталову 51 год, из них 35 лет он работает столяром. Тов. Шанталов первый в Тайгинском строительном участке начал внедрять стахановские методы работы.

Сейчас Федор Дмитриевич у руководства участка является одним из лучших, высококвалифицированных столяров. Он из месяца в месяц перевыполняет норму выработки на 100-200 процентов. Качество его работы всегда высокое. Несмотря на это, для него, как лучшего стахановца, условия для работы не созданы. Из-за отсутствия столярных верстаков приходится много времени тратить на установку всякого рода приспособлений.

Для того, чтобы распилить брус для оконной рамы, я трачу — говорит он, на его укрепление 10-15 минут, тогда как на столярном верстаке потребовалось бы времени не более 2-3 минут.

Не лучше обстоит дело с лесоматериалом. Прежде чем приступить к работе, ему приходится идти на рынок его. После этого он должен производить предварительную отделку, так как нужного материала зачастую нет.

Чаще всего работы приходится выполнять из сырого материала, специальной сушилки не имеется.

— Если бы мне создали надлежащие условия работы — говорит т. Шанталов — то я смог бы производительность труда поднять до 350-450 процентов. С этим нельзя не согласиться.

Руководству строительного участка надо немедленно одного дня заняться вопросами развертывания стахановского движения и в первую очередь поставить задачей создание нормальных условий для работы мастеровых.

Смышляев.

НЕ ИСПОЛЬЗУЮТ
ТРАНСПОРТЕР

Прораб строительного участка Колесников не заботится об организации труда рабочих. Из-за его нераспорядительности до сего времени не механизирована подача кирпича на строящиеся дома.

Имеющийся для этой цели транспортер с мотором стоит без употребления.

С.В.

Прекрасный погон

Дорожный мастер 10-го околотка 5 дистанции пути тов. Муцелев, по своей инициативе завел у себя на околотке, так называемую „карту дефектов“, которая вывешивается для обозрения всех рабочих.

На этой карте, особыми условными знаками отмечаются все замеченные неисправности в пути: толчки, перекосы, допнувшие накладки и др. Взятые на учет не только каждый километр и пункт, но даже каждое звено.

По исправлении дефекта, на карте делается отметка: такая-то работа выполнена тогда-то, такой-то бригадой.

Рабочие с большим интересом следят по этой карте за ходом работы.

С. Савельев.

Рабочие не знают
своего ежедневного
заработка

Во время проведения всеобщей стахановской декады, в Тайгинском строительном участке была сделана доска, на которой ежедневно сообщалось о заработке мастеровых участка.

Это хорошее мероприятие, по влиянию нормировщика Пьянова, в настоящее время заброшено. Рабочие о своем заработке узнают только при получении зарплат.

Столяр — стахановец
Игулев М. А.

Открытие летнего
спортивного сезона
ВСЕ НА СТАДИОН!

Сегодня в Тайге районный совет физкультуры, совместно с советом общества „Локомотив“ организует открытие летнего спортивного сезона.

С 12 часов дня колонны физкультурников пройдут по улицам города, после чего на стадионе общества „Локомотив“ состоится митинг.

В параде общества „Локомотив“ примут участие 200 физкультурников. Колонна этого общества будет художественно оформлена знаменами, плакатами, лозунгами и цветами.

По окончании митинга начнутся соревнования на первенство по всем видам спорта между тремя крупными коллективами „Локомотив“, „Динамо“ и „Медик“.

Между командами паровозного депо и управления 2-го отделения состоится футбольный матч.

Во время хода физкультурных соревнований на стадионе будут организованы массовые игры и танцы, будет работать два буфета.

Алфимов.

Зам. редактора

А. ПАНФИЛОВ.