

ЗА БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ТРАНСПОРТ

ГАЗЕТА ПОЛИТОТДЕЛА ТАЙГИНСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ ТОМСКОЙ ЖЕЛ. ДОР.

№ 4 (967)

9 января 1940 года, вторник

Цена 6 коп.

За слаженную, четкую работу на станции Тайга

Железнодорожный транспорт — это гигантский конвейер, где требуется четкая, согласованная работа всех людей, всех механизмов. Здесь, как ни на одном конвейере, огромную роль играет взаимосвязь между отдельными звеньями и работниками, между машинистом и диспетчером, стрелочником и составителем и между работниками всех служб. Самое святое для работников транспорта — это соблюдение сталинского принципа единства и нерушимости великого железнодорожного конвейера.

Однако на станции Тайга до сих пор царит неорганизованность в работе, нет слаженности между отдельными работниками служб. В результате станция продолжает работать неудовлетворительно. Участились задержки поездов на подходах.

Отдельные дежурные по станции, своей плохой работой ставят под угрозу срыва продвижение поездов. 5 января дежурный станции Емануилов в течение 1 часа 40 минут продержал паровоз под прибывшим из Томска поездом, не смог отцепить и отпустить его под депо, несмотря на то, что возможности для этого были.

Дежурный по станции Тайга т. Резник с работой явно не справляется. По его вине простаивают паровозы на контрольной, задерживаются поезда на подходах. 7 января он продержал паровоз № 23-67 в течение 45 минут на контрольной. В свое дежурство он не смог отправить с угольного склада ст. Тайга под погрузку дров на Томскую ветку 30 порожних вагонов.

В этот день Резник допустил 4 случая задержек поездов на подходах. По блок-посту 235 км был задержан поезд № 915 на 50 минут, сборный поезд № 1101 на 40 минут. По блок-посту Кузель тяжеловесный поезд был задержан на 7 минут, кроме этого, по блок-посту 11 км на 6 минут был задержан пассажирский поезд № 59.

Приказ № 76/Ц наркома товарища Л. М. Кагановича на ст. Тайга не выполняется. Инженер станции т. Карабанов заявляет о том, что комплексные бригады по методу Кожухаря-Краснова на станции не организованы. Многие командиры станции забыли этот боевой приказ и не руководствуются им в повседневной работе.

Решающее значение, — сказано в приказе № 76/Ц, — 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.

В лучшем случае у начальника ст. Тайга можно встретить лишь только списки единых комплексных бригад, а в действительности, на деле единых комплексных бригад не существует. Весовщики и грузчики совершенно не знают свои единые смены и до сего времени не включены в состав комплексных бригад. Работники пункта технического осмотра также не включены в состав единых комплексных бригад станции. Между составительскими бригадами станции и работниками пункта технического осмотра нет никакой согласованности и слаженной работы. Ежедневно можно встретить факты сутяжничества между этими двумя службами.

Не меньшую ответственность за плохую работу станции Тайга несут и командиры отделения движения, сам начальник тов. Русаков и его диспетчерский аппарат. Начальник отделения т. Русаков и поездные диспетчера почти совсем не помогают низовым командам станции, и это в то время, когда на ст. Тайга оказался забытым метод Кожухаря-Краснова, и отчасти, неправильная организация технологического процесса работы в парках отправления и прибытия поездов.

В борьбе за нерушимость железнодорожного конвейера особенно велика и ответственна роль узлового парткома. Узловой партком и партбюро станции Тайга сейчас, в условиях суровой зимы, как никогда должны вплотную заняться вопросом подема работы станции Тайга. Необходимо воспитать в каждом железнодорожнике чувство тревоги и ответственности за четкую работу станции по приему и отправлению поездов. А для этого каждый случай нарушения в работе станции ставить предметом самого широкого обсуждения.

В первую очередь, в деле организации четкой работы станции должны стать коммунисты и комсомольцы. Осуществляя авангардную роль на производстве силой своего личного примера, они совместно с передовыми людьми Тайгинского узла — стахановцами-кривоносовцами должны добиться дружной, слаженной, культурной работы.

Н. Иванов

Перевыполняют техническую скорость

Новая волна папавинского движения развилась в коллективе паровозников депо Тайга. Машинисты-кривоносовцы любовным уходом за своим паровозом, добиваются перевыполнения технических скоростей.

На двух машинист т. Солдатенко на паровозе 739-86 выполнил техническую скорость на 39,0 километра в час вместо

36,0 установленных по норме, а т. Лысых на участке Тайга — Болотная дал скорость 43,6 километра.

Машинисты т. Башакин, Грудинкин, и Беспалов перевыполнили заданную техническую скорость на 5 километров.

ИЗВЕЩЕНИЕ

Сегодня, в 3 часа дня, в клубе имени Ленина, в большом зале, состоится слет стахановцев-кривоносовцев Тайгинского отделения, с участием орденосцев, значкистов и держателей переходящих мандатов.

ПОВЕСТКА ДНЯ:

Итоги работы 1939 года и предстоящие задачи на 1940 год. (Докладчик тов. Ерукаев).

Политотдел, Райком союза железнодорожников.

Отделенческая Доска почета

За высокие показатели в социалистическом соревновании имени Третьей Сталинской Пятилетки, за образцовое выполнение приказов народного комиссара товарища Л. М. Кагановича и обязательств в соревновании с угольщиками Кузбасса, с железнодорожниками Северо-Донецкой и Омской дорог, по представлению местных партийных, профсоюзных и хозяйственных организаций заносится на отделенческую Доску почета:

Коллектив Тайгинских колесных мастерских — начальник тов. Гвоздь. К 28 декабря коллектив мастерских досрочно выполнил годовую программу ремонта колесных пар, за 11 месяцев сэкономил 48 тысяч рублей.

Чуланов Константин Андреевич — лучший машинист-кривоносовец паровозного депо Тайга, член ВКП(б). Мастер высоких технических скоростей. Активно включился в папавинское движение. За 2 декады декабря сэкономил 4580 килограмм топлива.

Лепиков Александр Георгиевич — слесарь паровозного депо Тайга. Передовой стахановец промывочного цеха. Ежемесячно выполняет производственные задания на 335 процентов. Тов. Лепиков избран депутатом Тайгинского горсовета.

Швецов Савелий Константинович — составитель станции Тайга, кандидат в члены ВКП(б). Тов. Швецов работает без единого нарушения Правил технической эксплуатации. Формирует поезда за 35 минут при норме 45. За стахановскую работу неоднократно премирован.

Каркин Иван Васильевич — поездной вагонный мастер, член ВКП(б), инициатор вождения поездов без сплошной заливки буек. За образцовую работу награжден правительством медалью «За трудовое отличие».

Демин Георгий Андреевич — старший путевой обходчик 5-й дистанции пути, кандидат в члены ВКП(б). Он поддерживает свой километр в отличном состоянии, избран депутатом Тайгинского горсовета.

По методу тов. Лыкова

Метод знатного мастера Инского вагонного участка орденосца т. Лыкова глубоко внедряется среди коллектива пункта технического осмотра станции Тайга. Осмотрщики вагонов, помимо осмотра поездов, добились одновременного производства укрупненного ремонта без отцепки от поездов. Передовиком этого начинания является смена осмотрщика т. Волкова. Его бригада одновременно с осмотром поездов делает

укрупненный ремонт. За смену они выпускают по 5-6 вагонов

1 января т. Волков отремонтировал 5 вагонов со сменой колесных пар. Лучшие слесари его смены — комсомолец т. Долгов, Бирюков и другие выполняют нормы на 200-250 процентов.

А. Сеннов,
секретарь комитета ВЛКСМ вагонного участка,

В ОТВЕТ НА ПРИЗЫВ МОСКОВСКИХ ИНСТРУМЕНТАЛЬЩИКОВ

Почин московских инструментальщиков обратившихся с призывом выполнить пятилетний план по росту производительности труда в 4 года, встречает горячий отклик среди мастеровых механического цеха паровозного депо Тайга. Стахановцы цеха высокой производительностью труда отвечают на предложение московских инструментальщиков

2 января токарь комсомолец т. Куликов на обточке поршневых барабанов выполнил норму на 301 процент. В этот же день слесарь т. Башарин и токарь т. Зайцев довели свою производительность труда до 259 процентов. Строгальщик т. Кучевский на притирке буксовых клиньев выработал более 2 норм.

И. Гавриленко,

ЭКОНОМЯТ ТОПЛИВО

Машинисты паровозного депо Тайга, хорошо ухаживая за своими паровозами, систематически экономят топливо.

За последние 2 декады декабря машинист т. Бакланов выполнил техническую скорость 37,6 километра в час при норме 37,2, сэкономил топлива 27,647 килограмм.

Более чем на 3 километра перевыполнил техническую скорость и сэкономил

22,538 килограмм топлива машинист т. С. Корж.

Машинисты тт. Иванов, Валеулин, Дикович сэкономили за 2 декады 5,333 килограмма топлива, перевыполнили заданную скорость на 5 километров.

Машинисты-кривоносовцы тт. С. Иванов, Р. Дудченко дали экономию угля 40,122 килограмма.

Сапрыкин,
Зам. начальника депо Тайга.

12 лет работы паровоза без капитального ремонта

Лекция машиниста депо Всполье Ярославской дороги А. П. ПАПАВИНА

Пассажирский паровоз Су 99-07 пробежал без капитального ремонта 803.301 километр. Свой беспримерный в истории транспорта пробег локомотив начал 12 лет тому назад. 19 ноября 1939 года специальная комиссия, осмотрев паровоз, констатировала:

«Паровоз от постройки в 1927 году и до 1939 года в течение двенадцати лет в капитальном ремонте не был. Последний средний ремонт паровоз прошел в сентябре 1937 года. Последний под'емочный ремонт — в январе 1939 года. Состояние котла удовлетворительное. Течи дымогарных труб, швов, анкерных болтов и связей не имеется».

Без среднего ремонта локомотив № 99-07 пробежал 220.304 километра. От последнего под'емочного ремонта — 92.602 километра.

— Внушительные цифры, — ласково говорят мне старые друзья, пришедшие поздравить меня с высокой наградой. Скромный труд мой высоко оценен правительством. Указом Президиума Верховного Совета СССР я награжден орденом Ленина.

Я крепко жму руки моим старым товарищам и слезы радости навертываются на мои глаза...

— Но, друзья мои, ведь я только выполнял то, чего требует от каждого из нас партия: отлично ухаживал за паровозом, — отвечаю я. — Вы помните, восемь лет назад...

И мы вспоминаем памятные дни... Локомотив № 99-07 поставили в средний ремонт. Это было в 1931 году. Пять лет я работал на паровозе, который принял разбитым, запущенным, и упорными усилиями привел в порядок. Я полюбил эту машину, тщательно следил за ее ремонтом на Ярославском паровозоремонтном заводе. И товарищи помнят, как меня взволновало сообщение о том, что подрешеточная часть топки начала сильно подгорать. Из 16 миллиметров — восьми нет. Уменьшилась толщина подрешеточной части топки еще на один миллиметр, и ее надо менять.

Обеспокоенный стоял я перед инспектором котельного цеха:

— Неужели нечем защитить стенку топки от подгорания? Ведь жаль ставить машину надолго в ремонт...

— Полно тебе беспокоиться, — отвечали мне. — Сменим решетку года через два и дело с концом.

Но я не мог примириться с мыслью, что жизнь топки нельзя продлить. Я настойчиво расспрашивал старых паровозников, опытных инженеров, жадно читал книги, искал в них ответа. И когда его не нашел, решил испробовать свое средство.

Узнав о том, что я собираюсь выложить подрешеточную часть огневой коробки до свода огнеупорным кирпичом, многие усмехались: вот, не дело выдумал, людей смешить хочет.

— Связи потекут, паробразование ухудшится, топливо пережигать будешь, — предупреждали другие.

Я этому не верил. Настойчиво требовал, чтобы подрешеточную часть топки у моего паровоза выложили огнеупорным кирпичом. Когда это было сделано, усилил уход за паровозом, еще ревнивей следил за работой каждой детали. И мои расчеты оправдались. Как только подрешеточную часть огневой коробки выложили кирпичом, подгорание стенки прекратилось. Маловероятно, которые пророчили мне провал, пришлось отступить. Топочные части не потребовалось менять еще в продолжение восьми лет. К 8 миллиметрам износа подрешеточной части за этот срок не прибавилось ни одного миллиметра. Выкладка подрешеточной части огнеупорным кирпичом несколько не отразилась на работе паровоза.

Парообразование осталось таким же. Связи также не потекли. Наоборот, я заметил, что при чистке топки кирпичная стенка предохраняет медную стенку топки от охлаждения. А ведь каждый машинист знает, как важно, чтобы не получился неравномерный охлаждения котла. Неравномерное охлаждение и приводит к трещинам связей, к расстройству швов котла, анкерных болтов, вызывает трещины на стенках топки.

Вопреки пророчествам скептиков, мне удалось доказать, что защищать топку в полосе горения не только не вредно, но и полезно. Пробег локомотива без капитального ремонта увеличивается в два — три раза.

В сентябре 1937 года паровоз № 99-07 последний раз был в среднем ремонте. К этому времени локомотив пробежал уже 573 тысячи километров без смены топочных частей и капитального ремонта. Мы продолжали оберегать от подгорания стенки топки, внимательно ухаживали за всеми деталями паровоза, особенно за котлом и дымогарными трубами. И машина с 1937 года работает без среднего ремонта.

— Но разве все дело в одних только новшествах, — могут задать мне вопрос.

— А уход за локомотивом? Какое значение имеет эта сторона дела?

Должен прямо сказать, что никакое новшество не помогло бы мне удлинить жизнь котла, увеличить пробег паровоза, если бы я не выполнял требования народного комиссара об отличном уходе за локомотивом. И каждый машинист, который любит свой паровоз, хорошо знает и осуществляет приказы тов. Л. М. Кагановича о правилах ухода за локомотивом, — может рассчитывать на перевыполнение норм пробега паровозом.

Остановлюсь на таких моментах ухода за паровозом, которые кажутся мне решающими.

Те из машинистов, которые выкладывают подрешеточную часть топки своих локомотивов огнеупорным кирпичом, должны запомнить следующие правила. Кирпичную стенку топки надо беречь всеми мерами. Нельзя отбивать от нее шлак резак.

Сильно расшатывается кирпичная стенка при качании колосниковых плит. Что бы избежать этого, я на паровозе № 99-07 раз'единил одну плиту от остальных пяти плит сектора. Эта шестая плита, находящаяся около решетки, превращена по сути дела в колосник. Остальные же пять плит работают нормально.

Применение этого способа сохранения решетки позволяет экономить большие средства. Я с радостью приветствую инициативу машиниста депо Всполье тов. В. Гербицкого, который решил сделать кирпичную кладку на своем паровозе. Неисчислимую пользу принесут стране паровозники, если добьются удлинения пробега локомотивов без капитального ремонта и смены топочных частей.

Но надо помнить, что одна кирпичная кладка не обеспечит победы. Огромное значение имеет хозяйский, заботливый уход за машиной. Внимание механиков я прежде всего хочу заострить на правилах ухода за ответственной частью паровоза — котлом.

Как правило, при чистке топки основное заключается в том, чтобы не допустить резкого охлаждения топки. Для этой цели необходимо, во-первых, процесс чистки производить возможно быстрее и ни в коем случае не допускать подсоса холодного воздуха и сквозняков. Во-вторых, надо всегда котел содержать в чистом состоянии, для чего необходимо правильно и регулярно пользоваться антинакипином.

Считаю нужным напомнить то, что антинакипин в тендер надо заливать во время набора воды, так как при этом вода лучше перемешивается с антинакипином.

Каждый машинист знает, какую большую роль играет в уходе за котлом краны Эверластинга. К сожалению, не все машинисты ими пользуются. Кое-кто продувает котел только в депо. Это абсолютно не допустимо. Нужно обязательно продувать котел в пути следования при помощи кранов Эверластинга.

На моем паровозе такие краны установлены — три на кожухе топки, один — на цилиндрической части котла. Пользоваться ими легко и удобно. В пути мы продуваем котел при максимальном давлении пара и форсировке котла. На стоянках — при давлении в 6—7 атмосфер.

Необходимо тщательно следить за тем, чтобы не допускать даже малейшего парения. Парение на паровозе, помимо увеличения порчи, влияет на настроение бригады. Появляется растерянность, машинист неясно видит сигналы. Тут недолго и до аварии.

Режим отопления и техника ухода за топкой — одно из основных условий успеха борьбы за здоровый паровоз.

Следует избегать расстройств связей топки. Нужно научить помощника осторожно бросать уголь на колосниковую решетку, не задевая стенок топки влажным углем.

Чтобы добиться правильного охлаждения топки, мы оставляем в ней 50-миллиметровый слой кокса. Он остывает одновременно с водой.

Много времени машинист должен уделять заботе о жаровых и дымогарных трубах. Мы регулярно продуваем их и этим достигли того, что за 8 месяцев они не требовали никакого ремонта. До самой под'емки трубы не вальцевались. Бережный уход за дымогарными трубами сделал то, что в течение двенадцати лет работы паровоза без капитального ремонта отверстия дымогарных труб не вышли за допускаемые пределы.

Огромное место в уходе за локомотивом занимает регулировка рессор и балансиров. Мы своевременно и систематически регулируем рессорное подвешивание. Не секрет, что неправильная регулировка рессор приводит к неравномерному прокату бандажей отдельных колесных пар локомотива.

Большое значение я придаю и тому, чтобы рессоры на паровозе были одинаковой упругости. Это так же необходимо, как и то, чтобы золотниковые кольца и рубашки на паровозе были одинаковой твердости. Приведу такой пример. Инженер-лаборант Ярославского паровозоремонтного завода тов. Готовцев подобрал на локомотив № 99-07 золотниковые кольца и рубашки одинаковой твердости. Это помогло мне добиться пробега паровоза без смены золотниковых колец в 120 тысяч километров.

Разностороннее применение всех достижений в области техники, эксплуатации и ухода за паровозом — вот путь к тому, чтобы увеличивать полезную работу локомотива.

Чтобы обеспечить плотное прилегание поршня к стенкам цилиндра, я настоял на оборудовании моего паровоза секционными поршневыми кольцами новейшей и наиболее зрело рекомендовавшей себя системы.

Если машинист обеспечит должный уход за секционными кольцами, этим самым он добьется пробега своей машины в 120 тысяч километров и более без смены поршневых колец. Такой опыт имеют

уже передовые паровозные бригады депо Всполье.

Бережно и внимательно нужно относиться к работе насоса. Это ответственная деталь паровоза. Я своевременно смазываю паровую часть насоса, в иную поездку — два — три раза. Своевременная смазка, умелый пуск насоса (не нужно давать много пара) — все это гораздо целесообразнее, нежели частая разборка насосов. Лично я по 8—9 месяцев не разбираю насоса, но зато любовно за ним ухаживал.

Паровоз № 99-07 работает, как часы, без брака и аварий, даже в суровые зимние метели и морозы. Это достигается тем, что зимой мы усиливаем уход за локомотивом, особенно тщательно наблюдаем за работой воздушных тормозов.

Большое зло — боксование паровоза. Его не имеют те механики, которые знают профиль пути, учитывают вес состава, погоду и скорость. Я предугадываю, когда паровоз забоксуется, и предупреждаю это вредное явление, своевременно используя песочницу. Прицепая паровоз к поезду, нажимаю состав, одновременно посылая рельсы песком. Таким путем, достигается плавное трогание поезда с места, сохраняются бандажи.

Считаю необходимым остановиться на уходе за буксовыми клиньями. Чтобы удерживать центры осей колесных пар в нормальном положении, буксовые клинья надо крепить почаще.

Не жалея ни сил, ни времени, паровозная бригада должна ухаживать за локомотивом. Каждую стоянку машинист обязан использовать для того, чтобы осмотреть паровоз, убедиться в исправности его деталей, начиная от шпильки у стержня планшайбы кольцевого подшипника. Такой хозяйский, придирчивый осмотр — верная гарантия безаварийной, четкой работы. **Надо понять, что уход за порученными нам стальными конями — дело государственного значения, что каждый километр, который будет сделан нашими локомотивами сверх положенной нормы — нужный, полезный вклад в дело обороноспособности нашей страны, усиления ее славы и могущества.** Высокого пробега нельзя добиться, если паровоз грязен, технически не исправен. Без большинства строгого порядка на паровозе нечего и думать об удлинении пробега. И наоборот, если паровоз в порядке, инструмент всегда на своем месте, каждая деталь локомотива исправна — смело бери обязательство увеличить полезную работу локомотива, удлинить его пробег. Успех будет обеспечен.

Огромная государственная задача поставлена перед паровозниками — экономить топливо, сберечь стране дорогостоящий уголь. Как мы добиваемся экономии топлива — это тема особой статьи. Здесь упомяну только, что правильный режим отопления, исправность машины — необходимые условия для достижения этой цели.

Я добился победы тем, что честно выполнял указания любимого народного комиссара товарища Лазаря Моисеевича Кагановича. Награждение вызвало во мне новую волну энтузиазма, новый под'ем. На достигнутом я не останавливаюсь — буду продолжать совершенствовать технику ухода за паровозом, перенимать опыт передовых машинистов страны, повышать техническую грамотность. Ибо нет пределов, нет преград для людей, которые живут в счастливой стране Советов. Ясны и светлы их дороги к росту, к знаниям, к победам во славу родины, во славу великого, мудрого Сталина!

Ответ. редактор
П. ПЛЕНИН