

МАГНИСТРАЛЬ УГЛЯ

Орган политотдела Новокузнецкого отделения Томской железной дороги

№ 105 (621)

24 октября 1940 года, четверг

ЦЕНА 5 КОП.

Единый технологический процесс

ЧЕТЫРЕ дня назад коллектив станции Кандадеп показал заразительный пример, начав борьбу за единый технологический процесс станции и копей. Как любое новое и прогрессивное, начало кандалепцев находит горячую поддержку. Стахановские поезда организуют в Усятах, готовятся к этому на Сортировке, в Мундыбаше.

Каждый понимает, насколько велико значение почини кандалепцев. Железнодорожный транспорт — это гигантский конвейер, в котором нечеткое действие одной части где-либо на западе, немедленно отразится на востоке. Нечеткие действия в Новокузнецком отделении сказываются на крупнейших предприятиях Союза.

Нечетким действиям помогают иногда и угольщики и заводские железнодорожники. Необходима дружная, слаженная работа. Производственное сотрудничество — единственно правильный выход. До сего времени сотрудничество не имело своей конкретной формы. Заслуги кандалепцев в том, что они отыскали такую форму — единый технологический процесс.

Это значит для дежурного по отделению, диспетчера, начальника станции и дежурного по станции планировать не только продвижение вагона на своем участке, но и принимать активное участие в организации погрузки. Сейчас не найдешь на отделении человека, который бы не одобрял идеи организации единого технологического процесса, но этого еще мало. Надо не только одобрять, но и активно поддерживать стахановцев.

Вчера дежурный по отделению тов. Котельников и диспетчер тов. Дейнего начали организацию единого технологического процесса. Они объявили поезд стахановским, принимая его от Беловского отделения. Почин должны горячо поддержать на заводе. Однако поступили иначе.

Несколько дней назад начальник транспортного цеха завода т. Коротков и начальник службы движения цеха тов. Захаров давали клятвенное обещание — распространить опыт стахановской погрузки и выгрузки. Вчера они получили от тов. Котельникова точные сведения о подходе и все же сорвали успешное продвижение стахановского поезда. Видимо, таков уж стиль у т. Короткова и Захарова — давать обещания и не быть хозяином своего слова.

Партия учит видеть новое в его зародыше, помогать ему расти. Надо считать важнейшей задачей партийных работников всемерную поддержку единого технологического процесса. Секретари партийных бюро обязаны развернуть поэтому широкую агитационную работу, чтобы каждый факт стахановского продвижения поезда предавался широкой огласке. Тех, кто мешает новому, не дает ему развиваться, глушит инициативу, надо наказывать сурово, не считаясь с рангами и заслугами.

Товарищи Котельников и Дейнего организуют единый технологический процесс!

На семь дней раньше срока

В ознаменование XXIII годовщины Октябрьской социалистической революции стахановцы цеха среднего ремонта Новокузнецкого вагонного депо досрочно, на 7 дней, выполнили октябрьский план по среднему ремонту вагонов.

Замечательно работали блепальщик т. Сахно, выполняющий задание на 300 процентов, слесари тт. Лузин и Смирнов, производительность труда которых 280 процентов.

Досрочно выполнен план по ревизии тормозов. На 23 октября месячное задание выполнено на 160 процентов. Впереди идет бригада тов. Кошелева.

П. Барсукова.

Двенадцать с половиной норм

22 октября газосварщик т. Кутухин (Новокузнецкое вагонное депо) на ремонте головок автосцепки дал высокую производительность труда. Он выполнил дневную программу на 1261 процент, заработав за день 135 рублей 47 коп. Свой новый рекорд он посвятил приближающейся XXIII годовщине Октября.

В этот день слесарь т. Янов, работающий по зачистке головок автосцепок, выполнил норму на 366 процентов.

П. Шумилов.

Ценный почин

Почин кандалепцев находит горячую поддержку у диспетчеров отделения. 22 октября дежурный по отделению тов. Котельников и поездной диспетчер т. Дейнего пришли в отделение раньше положенного времени. Сегодня они впервые составляют технический план продвижения поездов от Белова на завод, с завода на шахту и вновь на завод для строенной операции.

Тов. Котельников запрашивает о подходе Беловское отделение. По предложению предыдущей смены, из Белова передали информацию о роде прибывающих поездов с указанием расположения вагонов в поездах.

Вступая на дежурство, т. Котельников дает точную информацию станциям, заводу и приступает к действию. Поезда объявляются стахановскими не только на отделении, но и на заводе по выгрузке и погрузке. Поезд № 704, объявленный стахановским на выгрузке, завод выдал через 4 часа вместо 6 по норме. Однако уже вскоре становится ясным, что командиры транспортного цеха завода не подготовились к стахановской обработке поездов. Быстро выдал поезд № 704, на заводе не справились с обработкой последующих поездов.

Тов. Котельников и т. Дейнего первыми в диспетчерском коллективе начали организацию единого технологического процесса, за ними последуют остальные. Нетерпимо однако, что командиры транспортного цеха, вступив в соревнование с отделением, не выполняют своего обязательства.

Что нам мешает?

Вступая на дежурство в ночь 23 октября, я принял от смены идущий из Магнитогорска рудный поезд № 542. По договоренности с начальником движения железнодорожного цеха Кузнецкого завода тов. Захаровым и начальником смены тов. Кропиным объявили прибывающий поезд стахановским.

Но с первой же минуты товарищи Захаров и Кропин сорвали обработку стахановского поезда. Прибывший на ст. Сортировочная поезд простоял по неприяму заводу 1 час 10 минут. На мой вопрос: почему не принимаете поезд, тов. Захаров ответил: «Успеете, возьму». И только в 19 часов 20 минут завод его принял.

Также была сорвана выгрузка. Вновь вступивший на дежурство нач. смены тов. Макаров объяснял сначала причину срыва выгрузки порчей вагоноопрокидывателя, затем отсутствием фронта.

Не в ямах дело и не в опрокидывателе. Причина срыва единого технологического процесса кроется в отсутствии чувства ответственности за работу. На заводе не было организованности.

П. Котельников — дежурный по отделению.

Слет на станции Усяты

21 октября на ст. Усяты в клубе имени Кирова состоялся слет шахтеров и железнодорожников. Они собрались сегодня для того, чтобы подвести первые итоги соревнования, наметить дальнейшие его пути.

На слете с докладом о подготовке к XXIII годовщине Октябрьской социалистической революции и задачах соревнования железнодорожников с угольщиками выступил секретарь прокопьевского горкома партии т. Гапонов. После доклада с большой активностью выступили стахановцы железнодорожники и горняки.

Председатель шахтового комитета шахты 3—3 бис т. Комоса в своем выступлении говорит:

— Товарищи железнодорожники, работа у нас одинаково ответственная. Наша задача — больше добыть угля, а ваша — во-время доставить его на фабрики и заводы Родины. Поэтому мы должны работать дружно, вместе изживать недостатки.

О недостаточной слаженности говорит кузнец-стахановец вагонного депо т. Иванов.

— Бывают случаи, когда со станции на шахты отправляют больные вагоны, — говорит тов. Иванов, — это задерживает своевременную погрузку угля. Надо по-настоящему укрепить сотрудничество, развить социалистическое соревнование за быстрейший оборот вагонов.

Товарищи Мульдина, Покровский, Гиенко, Тетенев, Федосеев, Моцейчук и другие в своих выступлениях вскрыли недостатки, тормозящие работу горняков и железнодорожников.

Укрепить сотрудничество, встретить XXIII годовщину Октября перевыполнением плана погрузки угля — единое решение слета железнодорожников и горняков Прокопьевска.

Женщины-активистки помогают железнодорожникам

Награждение женщин-активисток

За активное участие в подготовке к зиме, организацию общественно-массовой работы среди домохозяек управлением дороги, подпором и дорпрофсоюзом награждены 3 лучших женщины общественницы нашего отделения.

Тов. Бобина В. Т. — председатель совета жен Новокузнецкого паровозного депо награждена почетной грамотой.

Председатель совета жен ст. Новокузнецк-сортировочная тов. Лисина Ф. С. премирована 150 рублями и тов. Анигина А. В. — председатель совета жен Усятского вагонного участка — 200 рублями.

Лучший совет жен ст. Новокузнецк-пассажирская, где председатель тов. Афоничева, награжден переходящим мандатом управления дороги, подпора и дорпрофсоюза Томской ж. д.



Домохозяйка-активистка Бобина В. Т., председатель совета жен Новокузнецкого паровозного депо. За активную помощь железнодорожникам в подготовке к зиме, за организацию на эту помощь домохозяек т. Бобина награждена почетной грамотой дороги.

На снимке: домохозяйка-активистка В. Т. Бобина у себя дома.

По опыту прошлого года

По опыту прошлого года активистки-домохозяйки тт. Лисина, Югатов, Дезюля, Царькова, Бабарыкина, Злотникова начали обслуживать железнодорожников горячей пищей.

В ночь на 20 октября, несмотря на плохую погоду, они обслужили горячей пищей 166 железнодорожников.

Активистки-домохозяйки на стрелочных постах в пункте технического осмотра ст. Пассажирская в обеденный перерыв с рабочими провели беседы, указали на недостатки, выявленные ими, и призвали железнодорожников достойно встретить годовщину Великого Октября.

Отвечая на заботу женщин-активисток, старшая стрелочница тов. Касаткина, составитель тов. Гебричев и другие взяли обязательство работать только отлично.

М. Савченко.

К партийно-технической конференции в паровозном депо Новокузнецк

Об экономии угля и работе паровозов на разных смесях топлива

Тезисы доклада машиниста-папавинца С. Ф. Губанова

ВВЕДЕНИЕ

XVIII съезд партии придавал большое значение экономии топлива. В резолюции съезда сказано: «Организовать решительную борьбу с безхозяйственностью, простоями и потерями в производстве, снизить нормы расхода сырья, материалов, топлива и электроэнергии; широко использовать отходы производства и низкосортное сырье».

Решения XVIII партийного съезда обязывают железнодорожников развернуть настойчивую борьбу за экономию топлива. Железнодорожный транспорт является крупнейшим потребителем топлива в стране, расходуя ежегодно от 110 до 120 тысяч тонн или ежегодно 40 миллионов тонн. Это составляет 30—35 процентов добычи угольной промышленности Союза.

Если мы снизим расход топлива даже только на 1 процент, то для страны будет за год экономии 400 тысяч тонн угля.

I. Папавинский уход за паровозом—залог успеха

Мы все знаем, какую горячую поддержку со стороны наркома и от всех машинистов железнодорожного транспорта нашел замечательный машинист тов. Папавин. Папавинские методы следует считать основой в борьбе за рентабельную работу, за продление жизни локомотива, за экономию топлива. Папавин учит бережно относиться к паровозному котлу.

Паровозный котел в процессе

С этой целью Нарком путей сообщения товарищ Л. М. Каганович издал в январе 1939 года приказ № 17-Ц. В нем нарком наметил пути экономии топлива и обязал железнодорожников снизить в 1939 году расход топлива по сравнению с 1938 годом на 10 процентов на измеритель работы.

Организация экономии топлива—большая работа. Основные пути в этом—улучшение теплотехнического состояния локомотивов, использование отходов топлива, использование полной мощности паровозов.

Немного позже нарком в порядке проверки выполнения приказа 17-Ц издал приказ № 144-Ц, также являющийся программным в борьбе за экономию топлива. Свой доклад я строю, исходя из конкретных указаний наркома, из имеющегося уже опыта по экономии топлива.

эксплуатации должен быть, прежде всего, идеальным по чистоте как во внутренней части, так и со стороны огня.

Загрязненный котел со стороны воды накипью, а со стороны огня сажей ухудшает парообразование, снижает теплопроводность и неизбежно ведет к перерасходу топлива. Чтобы лучше усвоить это, я приведу следующие таблицы:

Таблица 1.

Толщина слоя сажи в мм	1	2	3	4	5
Пережог топлива в процентах	4	7	9	10,5	11,5

Такое влияние имеет на пережог топлива налет сажи. Если посмотреть на налет накипи, то

она влияет на перерасход топлива в следующих размерах:

Таблица 2.

Толщина слоя накипи в мм	0,5	1	1,5	3	5	8
Пережог топлива в проц.	1	2	3	5	8	11

Пережог топлива может объясняться и плохим изолированием котла, проникновением холодного воздуха в топку паровоза в условиях зимы.

Чтобы предупредить потери,

II. Внимание колосниковой решетке

Конструкция колосниковой решетки находится в прямой зависимости от сорта сжигаемых углей. Для наших углей и смеси лучше всего колосниковая решетка с большим живым сечением, в которой воздух проходит по прозорам между отдельными колосниками, охватывая слой топлива непосредственно у колосниковой решетки, образуя при этом интенсивную зону горения.

При таких колосниках хорошо сжигаются, содержащие большое количество летучих, спекающие угли, которые при этом сгорают в топочном пространстве, ликвидируя опасность поджога колосниковой решетки. Уменьшение температуры в зоне горения и образования пористости кокса происходит от большого содержания летучих, что также предохраняет

пережог колосниковой решетки.

Слабоспекающиеся угли и антрациты при большом живом сечении решетки сжигаются на шлаковой подушке во избежание закупоривания отверстий решетки расплавленным шлаком. В таком случае при наличии шлаковой подушки зона горения топлива должна отводиться с колосниковой решетки.

При колосниковых решетках с малым живым сечением зона горения топлива должна удаляться от решетки. Этим при любых углях ликвидируется опасность поджога.

Из сказанного ясно, что, соблюдая указанные условия, при любых сортах углей и разных колосниковых решетках можно добиться эффективного сжигания топлива.

III. Уход за дымовой коробкой

Газовый поток идет из огневой коробки через жаровые и дымогарные трубы в дымовую коробку. Для того, чтобы иметь интенсивный процесс горения топлива в дымовой коробке, требуется создать необходимое разрежение. Разрежение обеспечивается при работе паровоза выхлопыванием отработанного пара из паровых машин при достаточной скорости, на станках сифоном.

Разрежение будет успешным только при достаточной герметичности дымовой коробки. Паровозные бригады должны обращать особое внимание на следующие детали:

1. Дверка дымовой коробки должна быть тщательно припасована по всей ее окружности.
2. Мусорная труба плотно закрываться, а находящаяся в ней изгарь своевременно заливаться.
3. Пароотводные трубы должны иметь достаточное уплотнение в дымовой коробке и проложены асбестом.

4. Хорошее уплотнение должны иметь отверстия для тяг в дымовой коробке.
5. Форсовый конус должен стоять точно по центру дымовой трубы.

Исправность действия дымовой коробки можно контролировать постоянно. Если сажа распределяется на дымовой трубе равномерно—значит конус работает неправильно.

Выполняя пять указанных требований, каждая бригада обеспечит герметичность дымовой коробки, необходимую для нормального теплотехнического процесса, для экономии топлива.

IV. Паровая машина

Экономия и расход топлива взаимно связаны с работой паровой машины. Надо экономить пар на следующем:

Тщательно подгонять золотниковые кольца, чтобы они не пропускали пара.

Постоянно следить за смазкой цилиндров и золотников. В связи с этим машинист обязан обеспечить четкую работу прессмасленки.

В нашем депо необходимо повысить ответственность ремонтных бригад за выпуск паровых машин, машинистам быть требовательными к ремонтникам, чего еще, к сожалению, не хватает.

V. Правильный набор смеси

На основе многолетнего опыта, я считаю лучшей смесью: 25 процентов угля Куйбышевского треста, 50 процентов осинового угля и 25 процентов отходов—шлакоотсев, изгарь, опилки и др.

Рекомендую следующий порядок набора смеси: в первую очередь подавать осиновокый уголь, затем отходы, в третью очередь повторно осиновокый уголь и в последнюю очередь уголь Куйбышевского треста. В такой очередности заполняется тендер.

Заправочным топливом является осиновокый уголь, поэтому он в первую очередь подается в лоток.

Отходы топлива возможно сжигать и с тощими углями (Куйбышевский трест). При этом заправочным топливом должен быть уголь Осинковского шахты марки «ПЖ».

Целесообразно заправочное топливо сжигать до подрезки топки, в таком случае в топке образуется кокс. После подрезки развести в топке хороший огонь и, достигнув высокой температуры, сжигать тощие угли и отходы.

VI. Подрезка топки

Правильная организация подрезки топки заключается в следующем:

Раньше необходимо заготовить в лоток заправочное топливо в сухом виде.

Поддувальные клапаны, двери и окна в будке машиниста плотно закрыть, приготовить инструмент—скребки, резак и т. д.

Давление пара в котле не должно превышать 6—7 атмосфер, уровень воды в котле держать до половины водомерного стекла.

В первую очередь производится очистка дымовой коробки от изгари и затем переходим к подрезке топки.

Подрезка топки проходит в обычном порядке. На колосниках остается шлаковая подушка толщиной миллиметров 35—40. Сгребая кокс в заднюю часть топки, мы сохраняем жар. Закончив очистку колосников передней части топки, перегреем на нее жар. В таком же порядке очищаем заднюю часть топки. Разравнивая потом равномерно по топке жар, начинаем заправку топки заранее заготовленным сухим осиновоким углем.

VII. Подготовка топки под составом

За 10—15 минут до отправления поезда необходимо производить заправку топки осиновоким углем, отходы топлива и тощие угли забрасываются при достижении высокой температуры.

Ни в коем случае нельзя допускать срыва предохранительных клапанов, учитывая, что при каждом срыве клапана на утечивании пара, мы теряем в одну минуту 50 килограммов угля. В пути срыв клапанов приводит к еще более дурным последствиям—резко изменяется пароперегрев, загрязняются элементы, падает уровень воды в котле, смывается влажным паром смазка в цилиндрах и возможны задиры цилиндров.

VIII. Отопление паровозов в пути следования

Чтобы экономить топливо в пути следования, нужно, прежде всего, отлично знать профиль, знать, где требуется форсированный огонь, где можно ехать по инерции поезда.

Основное требование—забрасывать уголь равномерно по колосниковой решетке, чтобы по всей ее площади был белый огонь. Забрасывать уголь необходимо за один прием по 3—4 лопаты. Смесь угля с отходами должна быть смоченная. Сухое топливо влечет к пережогу, так как легкие частицы вылетают в трубу.

Машинист должен уметь продуть котел при большой форсировке котла, определить постоянные места для продувания котла. Машинист должен сам лично следить за заливкой в тендер антинакипина.

Все наши паровозы сейчас оборудованы сажесдувателями. Правильно пользуясь ими, очищая жаровые и дымогарные трубы как в основном, так и в оборотном депо, мы добиваемся экономии топлива.

К сожалению, часть машинистов, таких, как тов. Коваленко, не усвоила этого, не очищает систематически трубы от сажи и не только не экономит топливо, но даже допускает браки.

Сажа—враг паровоза, она уменьшает теплопроводность по сравнению со сталью в 500 раз, накип снижает теплопроводность в 25—30 раз.

IX. Что нам следует делать

Все эти недостатки угля и устранила наша бригада на паровозе 175-С. Правильно организовав теплотехнический процесс, мы из месяца в месяц экономим топливо. Только за 20 дней октября сэкономлено 6 тонн 400 килограммов угля.

Задачи экономии топлива требуют решительной перестройки нашего угольного склада. Зде до сего времени нет порядка. И ведь понятно, бороться за экономию топлива—значит, прежде всего, обеспечить склад топлива разными смесями угля, отходами, подвести их к местам экипировки паровозов с тем, чтобы не простаивали паровозы.

Пока в нашем депо борьба за экономию топлива, за использование разных смесей не организована, идет самотеком. На этом теряются большие тысячи рублей экономии государственных средств, многие сотни тонн угля. Нам необходимо перестраиваться и взяться по-большевистски за выполнение решений XVIII съезда партии и приказов наркома об экономии топлива.

Поправка

В № 103 газеты «Магистраль угля» за 19 октября на второй полосе в последнем абзаце заметки «У передовых вагонников» допущена грубая ошибка.

Корректор тов. Затера, допустившая ее, с работы снята.

Отв. редактор Г. ХУДЯКОВ.