

МАГИСТРАЛЬ УГЛЯ

Орган политотдела Новокузнецкого отделения Томской железной дороги

№ 2 (518)

4 января 1940 года, четверг

ЦЕНА 5 КОП.

ШИРЕ ПАПАВИНСКОЕ ДВИЖЕНИЕ

Папавин—это имя повторяют тысячи железнодорожников. Трудовой подвиг машиниста депо Весполье Ярославской дороги т. Папавина мобилизует железнодорожников на государственное отношение к социалистической собственности.

Папавинец—это слово стало символом трудового героизма. Призыв знатного машиниста находит горячий отклик среди железнодорожников Новокузнецкого отделения. В папавинское движение включаются машинисты, вагонники, движущие.

Пример понимания революционного значения нового замечательного движения показывают командиры и коллектив паровозного депо Новокузнецк. Здесь, где имеется немало замечательных папавинцев таких, как т.т. Исаев, Лупин, Башкатов, Шешев, Цицулин, Штаненко и другие, командиры и партийная организация всерьез взялись разрешить задачу—по-большевистски развернуть папавинское движение. Начальник депо т. Бобин и секретарь партбюро т. Жучкин, провели большую разъяснительную работу по обращению т. Папавина, подняли высоко на щит славы имена папавинцев депо. Сейчас готовятся в депо лекции папавинцев Марчукова и Лупина. Для подготовки лекции к папавинцам прикреплены специалисты.

Каждый командир и политработник должен усвоить, что ошибочно понимать папавинское движение только для паровозников. Публикуемый сегодня материал говорит о необходимости всестороннего внедрения папавинского движения среди поездных, вагонных мастеров. Необходимо шире и смелее внедрять папавинские методы среди работников связи. Надо сказать, что в дистанции связи у командиров распространены, нездоровые настроения, что де методы Папавина у нас неприемлемы. Гнилые настроения исходят прежде всего от самого начальника дистанции т. Бахарева.

Корень ошибки т. Бахарева кроется в том, что он не понял задачи—воспитывая у людей чувства государственного отношения к социалистической собственности добиться отличной и долгосрочной службы механизмов. Кстати сказать, в дистанции связи даже не имеют паспортов на механизмы, не могут судить о какой-либо долгосрочности службы механизмов.

Папавинское движение имеет огромное революционное значение, оно, меняя взгляды людей на социалистическую собственность, воспитывает государственное отношение к механизмам, оборудованию. В соцсоревновании папавинское движение должно занять главнейшую роль, это необходимо понять каждому железнодорожнику.

ТОВАРИЩИ КОЛХОЗНИКИ, ВЫХОДИТЕ НА СОРЕВНОВАНИЕ

(Письмо колхозников, артели имени 17 партсъезда, Ашмаринского сельсовета)

В октябре прошлого года в самый ответственный момент подготовки железнодорожников к предстоящей зиме мы обратились ко всем колхозникам прилинейных колхозов Кузнецкого, Кузнецовского и Прокопьевского районов взять шефство над километрами пути.

Почимая всю важность бесперебойной работы постоянно действующего конвейера железнодорожного транспорта, связывающего социалистическую промышленность и сельское хозяйство в единое целое, мы взяли шефство над километрами пути 7 километра 11 дистанции, и обязались оказывать железнодорожникам практическую помощь во время снежной и водной стихии.

В первые бураны мы с честью выполнили свое обязательство—организованно вышли на очистку от снега станционных путей ст. Кандалеп. Организованные бригады из 25 человек четко и с воодушевлением работали на уборке снега.

Наши лучшие стахановцы социалистических полей т.т. Агафонов, Плешков, Говорков, Самороков и другие показали замечательные образцы социалистического труда и на уборке снега.

Принятое шефство обязывает нас в любую минуту быть на чеку, чтобы вместе с железнодорожниками по-боевому отразить снежную стихию сибирских вьюг

и буранов, которые могут разыграться неожиданно.

Вступив в новый 1940—стахановский год, мы предлагаем начать соревнование прилинейных колхозов за образцовое оказание помощи железнодорожникам.

Вступая в соревнование прилинейных колхозов, мы организуем специальные бригады из числа лучших колхозников, которые окажут в нужный момент практическую помощь социалистическому транспорту. Мы заявляем, что и впредь наши бригады не ожидая вызова дорожного мастера будут выходить на очистку путей от снега, а если потребуется то и окажут помощь путевцам на ремонте.

Принимая обязательство по оказанию транспортникам социалистической помощи мы вызываем на соревнование колхозников артели „14 лет Октября“ Куртуковского сельсовета.

Будем, товарищи колхозники, соревноваться за достойное оказание помощи железнодорожникам.

По поручению колхозников артели „17 партсъезда“ Ашмаринского сельсовета т.т. Г. Рыжков, В. Самороков, А. Митрофанов, Г. Моськин, И. Попов, И. Моськин, Н. Волков, М. Пестова, С. Сухачев, М. Вапилова, Е. Вапилов, В. Саморокова, Н. Вагин. и А. Рыжкова.

Повысим классность машинистов

Моя заветная мечта на 1940 год овладеть папавинскими методами. Для того, чтобы работать, так как машинист тов. Папавин надо в совершенстве овладеть техникой.

Сейчас я считаю машинистом

4 класса, но я учусь и ставлю целью в 1940 году сдать экзамен и стахановской работой завоевать звание машиниста второго класса.

И. С. Губанов—машинист паровоза Новокузнецкого депо.

А. ЛЕГКОВ

С ПУТЕВКОЙ В НОВЫЙ 1940 ГОД

Это было в ночь под новый год. Машинист Исаев в 1940 году отправлялся в первый рейс. В 22 ч. 06 м. на Пассажирскую прибыл поезд № 1272, он должен был пойти первым в сторону Мундыбаша.

Старший осмотрщик товарного парка тов. Власов, осмотрщик тов. Баженов, пролазчик т. Кузнецов за 20 минут, по-стахановски обработали состав. Станционные смазчики т.т. Калинина и Бочарова быстро и доброкачественно залили буксы.

В 0 ч. 20 м. комсомольский паровоз № 732-58, машиниста-кровоносовца Алексея Исаева подошел под состав. Исаев приказывает бригаде заправить топку, готовится в путь. Помощник машиниста Алексей Шипицын,

мастерски заправляет топку. Через 4-5 минут т. Шипицын докладывает своему командиру, что паровоз готов в путь. Старший осмотрщик вагонов тов. Власов дает гарантию на проследование поезда до станции Мундыбаш без единого брака. Старший автоматчик тов. Солодовников гарантирует работу тормозов без утечки воздуха.

Поезд готов к отправлению.

В 0 ч. 37 м. главный кондуктор тов. Панченко вручает машинисту т. Исаеву жезл, и докладывает—состав поезда: 43 вагона, 144 оси, вес 1307 тонн готов. Заключаем договор с паровозной бригадой и поездным вагонным мастером т. Елиневым сделать тур в Мундыбаш с поездом № 1010 и обратно до Куз-

Товарищи железнодорожники, в новом стахановском году Третьей Сталинской Пятилетки еще шире распространим папавинские методы труда на всех участках работы.



По представлению партийных, профсоюзных и хозяйственных организаций за стахановско-кривоносовскую работу по выполнению боевых приказов сталинского наркома товарища Л. М. Кагановича заносится на отделенческую доску почета:

БРОВОРНИЧЕНКО Ф. И., комсомолец, дежурный по отделению, активно борется за выполнение государственного плана погрузки и продвижения местного груза. В день выборов—24 декабря—его смена погрузила угля 1354 вагона при плане 1154 вагона.

ВЕТОШКИН М. П. — машинист паровоза № 4211 ст. Мундыбаш. Работает без браков. В декабре имеет экономию топлива 3228 килограмм. Правила технической эксплуатации, сигнализации и инструкции работы в зимних условиях сдал на отлично.

ИСАЕВ А. Х. — машинист-папавинец паровозного депо Новокузнецк, комсомолец. В 1936 году за образцовую работу награжден наркомом значком «Ударник сталинского призыва». За безаварийную работу неоднократно премирован. В подарок дню выборов в местные Советы депутатов трудящихся провел поезд с технической скоростью 45,7 километра при норме 34.

ИВАШКИН И. С. — кандидат в члены ВКП(б), выдвиженец-бригадир кузницы 9 вагонного участка. Первый откликнулся на призыв краснопролетарцев и перешел на обслуживание четырех горн. Производственное задание выполнил на 1190 процентов. Изобрел и применил штампы на поковку отдельных деталей. Передавая свой опыт много-станочной работы добился перехода всех кузнецов на обслуживание по два горна.

УТИНА А. В. — старшая стрелочница станции Новокузнецк-сортiroвочная. За образцовую работу имеет три благодарности и ряд поощрений. На протяжении 3 месяцев держит переходящий мандат Управления дороги и Подора. Депутат Сталинского городского Совета.

ГЛАДКОВА У. Ф. — на транспорте работает с 1933 года, путевого обходчик Новокузнецкой дистанции пути. Образцово содержит свой километр пути. Избрана депутатом Сталинского городского Совета.



неца с поездом № 1015 с кривоносовской скоростью по-папавински.

В 0 ч. 38 минут машинист Исаев отправляется в первый рейс 1940 года. Через 2—3 минуты мы уже за выходными стрелками. Слышна команда: — Ребята смотреть в оба, даю большой клапан. Помощник Исаева тов. Шипицын отвечает — буду уверен, не подведем.

Паровоз быстро набирает кривоносовскую скорость. В Мундыбаш прибыли в 3 ч. 50 м., раньше графика на 15 минут. Техническая скорость—33 километра в час, вместо 32,7 по норме, коммерческая скорость 28,3 кл. в час вместо 21,3 по норме.

Обратно с поездом № 1015 выехали строго по наркомовскому графику в 5 ч. 33 минуты. Только отехали от Мундыбаша, как через 2 километра остановка. Думали сорван стонкран

оказалось, что при заливке агломерата под углерод образовалась большая глыба льда, от быстрого хода глыба оборвалась и ударила о трубку ответвления, произошло самоторможение, поездной мастер тов. Еленев быстро устранил дефект. Несмотря на остановку на перегоне Осман проследовали поэтому участку с вагоном на 5 минут.

В Кандалепе стояли по скрещению с поездом № 68—4 минуты и все же в Кузнецк прибыли на 44 минуты раньше графика с технической скоростью 45,4 километра в час вместо 32,7 по норме коммерческой—33,6 километра в час вместо 21,3 по норме.

Паровозная бригада тов. Исаева, включившись в папавинское движение, взяла обязательство по примеру поездки с первым поездом в новом 1940 году водить поезд безаварийно на высоких кривоносовских скоростях.

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

ЗАКРЕПИТЬ РАЗМАХ АГИТАЦИОННОЙ РАБОТЫ

В партийное бюро станции Новокузнецк-сортiroвочная пришла конторщица обменного пункта тов. Сидоренко. Она агитатор. В период подготовки к выборам в местные Советы впервые взялась за это большое и ответственное дело. Тов. Сидоренко беспартийная, но любящая агитацию, как подобает беспартийному большевику, отдающая всю душу партийному поручению. На выборах избиратели дома, к которому она прикреплена, явились организовано и на 100 процентов.

Тов. Сидоренко неузнаваемо выросла, сейчас она с любовью продолжает агитационную работу. Таких энтузиастов большевистской агитации в парторганизации узла Сортировочная немало. Прошедшие выборы явились подлинной школой, подняли политическую активность, в прошедших выборах выявились замечательные агитаторы.

Нельзя не отметить энтузиазма и прекрасной агитационной работы комсомольца тов. Рязанова. тов. Мещарякова, Амосова, Истратова, Ясько, Автушко. В период подготовки к выборам на Сортировке вели повседневную работу 164 агитатора, 246 человек было выдвинуто членами избирательных комиссий, двенадцать — доверенными.

Безусловно это огромный и верный актив. Лучшей оценкой агитационной работы на Сортировке являются результаты выборов, явка на избирательные участки. Избиратели полным избором кандидатов блока коммунистов и беспартийных продемонстрировали свое единство, нерушимость сталинского блока коммунистов и беспартийных.

Большая воспитательная работа с агитаторами способствовала росту людей. В ноябре и декабре парткабинетом было проведено ряд популярных лекций для агитаторов. Для избирателей

организовано 91 консультация.

В результате большой агитационной работы на предприятиях выросли замечательные новые стахановцы, такие как машинист Марчук — мастер вождения тяжеловесных поездов. Коллектив станции досрочно выполнил годовой план погрузки угля. Коллектив вагонников резко сократил браки. С новой силой разворачивается на узле папавинское движение.

Перед партийными организациями узла Сортировка стоит боевая задача закрепить размах агитационной работы. Что мы сейчас делаем. Прежде всего партийные организации обязаны вовлечь в горячую работу выросших и выявленных в процессе подготовки к выборам энтузиастов агитационной работы.

По вопросу итогов выборов на узле проведены партийные собрания. Критически разбирая уроки, мы закрепили агитаторов за прежними участками, пополнив их ряды за счет вновь выросшего актива и особенно бывших членов избирательных комиссий. На днях мы собираем семинары агитаторов, на которых будут рассмотрены планы и темы агитколлективов. 15 января состоится специальный семинар по материалам ленинских дней. Планы агитации составляются по агитколлективам. За работой агитколлективов ведут непосредственный контроль первичные организации. Так, например, 4 января партийное собрание вагонного депо рассматривает план ближайшей работы и утверждает темы своего агитколлектива.

Перед нами стоит боевая задача не ослаблять, а наоборот усилить агитационную работу, для этого есть все возможности, а самое главное выросшие замечательные кадры.

Земсков — исполняющий обязанности секретаря узлового парткома.

Папавинец — поездной вагонный мастер тов. Бубинев

Хлопьями падал густой снег, его подхватывал свирепый ветер и швырял на железнодорожное полотно.

Утром на станцию приходили десятки людей. Деревянными лопатами они очищали пути от снега и по очищенному пути медленно проходил поезд.

Метель прошла, но не прошла мечта о чудесной впервые виденной „чугунной“ машине у плотника молочной фермы Михаила Бубинева. Эта мечта повсюду преследовала двадцатилетнего Михаила. Работая топором, он все думал о паровозе, о том, как на нем работают и хотелось самому поехать на „железном коне“.

В скором времени мечта Михаила сбывается. От ст. Инская на Кузнецк прокладывалась первая железнодорожная ветка. Требовались рабочие.

В мае 1932 года в кабинет начальника вагонного участка вошел молодой широкоплечий парень. Это и был Михаил Ильич Бубинев. Он немного волнуется, голос становится хрипловатым. Увидев, что начальник смотрит на него спокойно и ласково, Михаил уверенно подошел к столу и незаметно для себя скороговоркой выпалил:

— Хочу работать на железной дороге. Уж вы... примите меня. И тов. Бубинева приняли в главную семью железнодорожников. Вначале он работает проводником пассажирских поездов, затем поездным смазчиком, автоматчиком. Повсюду, где бы и кем бы он ни работал, подавал во всем пример дисциплинированности, честности и большой требовательности к самому себе.

Бичливость, замкнутость и маскообразность враждебны тов. Бубиневу. То, чего не знает и не может сделать сам обращается за советами к товарищам по работе и к командирам. И если это его еще не устраивает, — на помощь приходит техническая литература, журнал „Вагонник“.

В 1937 году без отрыва от производства Михаил Ильич Бубинев заканчивает курсы поездных вагонных мастеров, с этого времени как лучший стахановец назначается вагонным мастером пассажирского поезда.



Полученные теоретические навыки на курсах Михаил Ильич настойчиво проводит на практической работе.

Однажды, просматривая свежие номера газет, тов. Бубиневу бросилась статья одного из вагонных мастеров Южно-Донецкой дороги. В этой статье был описан опыт проведения поезда без заливки бус. Он решает провести у себя замечательную новинку.

— Ничего у тебя Миша пожалуй не выйдет. — Сказал мастер пункта технического осмотра. Какой ты беспокойный. Как же можно без смазки, неминуемо горение подшипников.

— Неужели нельзя провести поезд без заливки бус. Эта мысль не покидала Бубинева. Он еще упорнее стал изучать опыты работы передовых мастеров и перед командирами настаивал провести первый опытный поезд до Магнитогорска.

В марте прошлого года было дано разрешение на проведение опытного поезда без заливки бус, и сопроводить его поручили Михаилу Ильичу Бубиневу. Приняв состав от осматривателя вагонов, тов. Бубинев тщательно проверил состояние бус. Все в порядке, маршрут дан. Состав в 32 вагона от Новокузнецка до Магнитогорска на протяжении пяти тысяч километров проведен без заливки бус в пути следования без единого брака. Опыт удался.

Второй опытный поезд с блестящими результатами был проведен в апреле 1939 года от Но-

вокузнецка до ст. Инская и обратно.

Два опытных рейса показали, что с успехом можно отправлять поезда без заливки бус в пути следования. Это мероприятие весьма ценное, оно дает большую экономию смазочного материала — мазута и экономит время на обратку состава.

Вот уже на протяжении 15 месяцев Михаил Ильич Бубинев водит поезда без единого брака. За пятнадцать месяцев его поезд прошел 46 тысяч 187 километров. За это время он имеет экономию сотни килограммов мазута.

По всей железнодорожной сети во всю ширь разворачивается папавинское движение. Почин знатного машиниста — орденосца тов. Папавина находит живой отклик среди железнодорожников Новокузнецкого отделения. Не только паровозники, но и рабочие других профессий горят желанием и борются за работу по-папавински. Одним из них является Михаил Ильич Бубинев, инициатор сопровождения пассажирского поезда без заливки бус, без отцепочного сопровождения поездов на дальнее расстояние.

Михаил Бубинев примерный мастер, подлинный борец за выполнение приказов сталинского парткома тов. Л. М. Кагановича.

* * *

Опыт папавинца тов. Бубинева — сопровождения поездов без заливки бус в пути следования не подхвачен командирами вагонниками и руководством отделения. Таких поездов отправлено еще единицы. И самое худшее, что в вагонном участке отсутствует учет расхода мазута каждым вагонным мастером, это дает возможность бесценно расходовать смазочный материал.

Папавинец Михаил Ильич Бубинев обязуется систематически водить поезда на 5 тысяч километров без заливки бус в пути следования. Он предьявляет требование к командованию вагонного участка ввести точный учет расхода мазута, чтобы это стимулировало сопровождение поездов по его опыту.

С. Анатолиев.

В подарок новому радостному году

В подарок новому радостному году маневровый диспетчер тов. Шабалин отправил два тяжеловесных поезда.

Первый поезд весом в 3390 тонн машинист электровоза №

19—86 тов. Токаренко привел на станцию Новокузнецк раньше расписания на 3 мин., второй весом 3382 тонны привел в Новокузнецк раньше расписания на 7 минут.

Непримиримо бороться с аварийщиками и бракоделами

Суд над виновниками крушений 2—3 декабря

29—30 декабря выездная сессия военного трибунала Томской железной дороги под председательством военного юриста третьего ранга товарища Карканиц, на открытом судебном процессе, рассмотрела дело Нестерова и Яценко о крушениях, происшедших 2—3 декабря на Новокузнецком отделении.

На скамье подсудимых аварийщики, дезертиры с трудового фронта, бывшие главным кондуктор Новокузнецкого резерва Нестеров и старший стрелочник станции Новокузнецк-сортiroвочная Яценко. Эти разгильдяи, работая на железнодорожном транспорте, всячески попирали железнодорожную конституцию — Правила технической эксплуатации.

2 декабря Нестеров принял в

Османовском балластном карьере состав из 34 груженных вагонов. Не установив хвостовых сигналов, он дал отправление. Прибыв на станцию Осман, Нестеров обнаружил, что у 30 вагона с головы оборван упрыжгой крюк. Убедившись, что часть состава оторвалась, Нестеров не счел нужным даже доложить об этом дежурному по станции, наоборот, он, приняв 85 порожних вагонов, стал подавать их в карьер и врзался в стоявшие на стрелках вагоны.

Не менее возмутительный случай произошел на станции Новокузнецк-сортiroвочная 3 декабря.

С Кузнецкого металлургического завода ожидалось прибытие поезда № 1204. Стрелочнику

Яценко и составителю Лузанову дежурным по станции был дан приказ убрать 12 вагонов, стоявших на первом весовом пути. Не выполнив распоряжение дежурного по станции, Яценко доложил об освобождении пути, грубо нарушив Правила технической эксплуатации.

Яценко пошел дальше. Получив приказ приготовить маршрут для приема поезда № 1204 на весовой путь, Яценко не проверил свободы пути, то, что он обязан был сделать по Правилам технической эксплуатации, и доложил о готовности маршрута. В результате возмутительного отношения к выполнению своих обязанностей этого дезертира с трудового фронта поезд был принят на занятый вагонами путь. Принятый поезд потерпел крушение, разбиты паровозы и вагоны.

Два дня выездная сессия военного трибунала разбирала дело виновников крушений.

Подсудимый Яценко всеми способами пытался увильнуть от ответственности. Он, задавая свидетелям массу вопросов, пытался прикинуться не знающим Правил технической эксплуатации. Но на этом то и разоблачил больше всего себя подсудимый. Свидетель Лузанов показал на суде. — Мы не выходили за 51 стрелку хотя были обязаны это сделать по технически-распорядительному акту и Правилам технической эксплуатации.

Свидетель тов. Колотовкин заявил суду, что он лично говорил Яценко о неубранных вагонах.

Уличенный многочисленными фактами, Яценко вынужден был признаться в преступлении.

Военный трибунал, тщательно разобравшись в деле, приговорил:

Нестерова Василия Петровича к 2 годам лишения свободы, Яценко Петра Максимовича к 3 годам лишения свободы.

Процесс над аварийщиками показал отсутствие со стороны командного состава станции Новокузнецк-сортiroвочная контроля за выполнением Правил технической эксплуатации. 1 января был повторен аналогичный разобранному судом делу случай.

Дежурный по станции тов. Лисицин, приказывая стрелочнику Каркину приготовить маршрут на 2 свободный путь для приема поезда № 1222, не поставил об этом в известность стрелочника 6 противоположного поста.

Пользуясь бесконтрольностью, Каркин вместо второго свободного пути приготовил маршрут на 1 занятый путь. Только благодаря бдительности машиниста тов. Гущина, который своевременно заметил стоявшие вагоны и использовал контрпар, состав был остановлен в 110 метрах от стоящих вагонов, крушение предотвращено. Однако это мало обеспокоило руководство станции.

Г. Десятков.

ЛЮБОВНО, БЕРЕЖНО УХАЖИВАТЬ ЗА ПАРОВОЗОМ!

*Письмо машиниста-орденоносца депо Всполье
товарища А. П. Папавина ко всем паровозникам
железнодорожного транспорта*

Паровоз—это сложная и дорогая машина. Он обходится государству в десятки тысяч рублей. И эта большая государственная ценность доверяется нам, паровозникам. Мы обязаны до дна использовать технику и вместе с тем заботливым, социалистическим отношением уберечь паровоз от преждевременного износа, увеличить срок его жизни.

Мне, рядовому советскому машинисту, удалось довести пробег своего локомотива Су 99-07 без смены топочных частей до 803.301 километра. Это в четыре раза больше действующей до сих пор устарелой, заниженной нормы.

Более одиннадцати лет я бережно ухаживал за своим паровозом, следил за состоянием каждого болта, каждого шплинта. Я счастлив, что мой честный труд высоко оценен правительством, наградившим меня орденом Ленина.

Товарищи машинисты, помощники машинистов, бочегары! Хочу поделиться с вами опытом своей работы, рассказать, как, я выполняя требования нашего сталинского наркома тов. Л. М. Кагановича, добиваюсь большого пробега паровоза без заводского ремонта, без обточек.

ЗИМА ТРЕБУЕТ ОСОБОГО ВНИМАНИЯ К СМАЗКЕ

Главное в нашей работе—заботливый уход за локомотивом, за каждой его деталью, какой бы она маленькой ни была. Разве мы не знаем, что из-за потери одного только шплинта машинисты нередко бросают поезд на перегонах?

Как и каждый механизм, паровоз требует, чтобы его грамотно, умело смазывали. Ответственной частью паровоза — паровая машина. Смазывает ее пресс-масленка. К ней-то и должно быть приковано серьезное внимание машиниста. Прежде всего пресс-масленка должна быть абсолютно чиста. При ее заливке надо остерегаться, чтобы смазка не переливалась через край. Попадет смазка на поверхность пресс-масленки — к ней обязательно пристанет угольная пыль. На каждой промывке смазывающий аппарат должен быть тщательно очищен от грязи и обмыт. Слесари-прессмасленщики обязаны добросовестно отремонтировать аппарат, отрегулировать подачу смазки, тщательно притереть клапаны и с запломбированной сеткой поставить пресс-масленку на паровоз. Сорвать пломбу во время эксплуатации паровоза — это преступление.

Особенно надо заботиться о качестве смазки. А ведь чего греха таить — нередко у нерадивых машинистов помощник без зазрения совести льет в пресс-масленку мазут, нефть. Это приводит к тому, что в цилиндрах образуется нагар, что влечет за собой преждевременный износ колец и цилиндровых рубашек, а нередко — излом колец и задир рубашек.

Для того чтобы сохранять в чистоте пресс-масленку, нужно держать в чистоте бидоны со смазкой. Они должны быть постоянно закрытыми.

Зимние условия работы требуют особо тщательного внимания к смазке. Надо во время морозов

предупреждать сильное сгущение смазки, идущей по маслопроводам, но нельзя допускать и перегрева смазки в пресс-масленке.

У нас на паровозе маслопровод, идущий к правому цилиндру, находится в общем пучке с паровой трубкой. Пучек обмотан изоляцией. Конец трубки выведен на правую сторону паровоза, а не к дымовой трубе, как это обычно принято. Сделали мы это для того, чтобы машинист всегда мог видеть, прогревается ли масленка.

В работе пресс-масленки большую роль играют обратные клапаны. Когда они пропускают, смазка под давлением пара не поступает в цилиндры, что может вызвать задиры золотников и поршней. На подъемах мы стараемся лишний раз проверить вручную трещетку масленки. Помощник машиниста обязательно прощупывает все маслопроводы. Если одна из трубок сильно нагрелась, значит, смазка здесь не подается, т. е. пропускает шарик обратного клапана.

Вторая очень важная деталь на паровозе — паровоздушный насос. Нередки случаи, когда из-за порчи насоса поезд останавливается на перегонах. Это особенно часто бывает зимой. За время работы машинистом у меня ни разу не было случая порчи насоса. Мы тщательно ухаживаем за ним. И здесь опять-таки главное — правильно смазывать насос. Нужно, чтобы в масленке насоса всегда было достаточно смазки. Мы хорошо знаем объем масленки, знаем, что, заправив ее во Всполье, придется при следовании со скорым поездом добавить смазку в Александрово, при следовании с пассажирским — на станции Рязанцево.

Для сохранности частей насоса важно правильно пользоваться им. Мы, например, никогда не пускаем насос сразу, на полное открытие вентиля, а делаем это постепенно.

Зимой машинисты, плохо ухаживающие за паровозом, часто замораживают воздушную магистраль. У нас этого не бывает. Перед прицепкой к поезду я обычно сам продуваю магистраль. Иногда это делает мой помощник. Затем открываем краник главного воздушного резервуара и спускаем скопившуюся там воду. Во время стоянки паровоза в депо концевые краны и краник главного резервуара оставляем всегда открытыми.

Товарищи машинисты заботливо относитесь к насосу! Четкая работа его зависит от вас самих. Порча насоса — позор для машиниста.

ОТЛИЧНОЕ СОСТОЯНИЕ КОТЛА — ЗАЛОГ УДЛИНЕННЫХ ПРОБЕГОВ ПАРОВОЗА

Котел — такая это ответственная часть паровоза! Сколько бед причиняет нам легкомысленное отношение к котлу! Текут связи, дымоварные и жаровые трубы.

На стенках котла появляются трещины, надрывы, выпучины. Все это требует сложного, трудоемкого ремонта, надолго выводящего паровоз из строя. А мы, машинисты, заинтересованы в том, чтобы паровоз как можно меньше времени стоял в ремонте, чтобы он водил поезда по железным артериям страны, питая сырьем и топливом наши фабрики и заводы, наши совхозы и колхозы.

Долг каждого паровозника — на возможно более длительный срок сохранить котел.

Каждый машинист должен систематически вливать в тендерную воду антинакипин и почаще продувать котел. Этим он предохранит стенки котла от образования накипи, предупредит образование выпучин и завалов. Кто из нас не знает, что накипь — враг паровоза. Она затрудняет парообразование, ведет к перегреву металла топки, к преждевременному ее износу.

На нашем паровозе поставлены четыре крана Эверластинга: три на кожухах топки и один на цилиндрической части котла. Эти краны значительно облегчают продувку котла. А сколько машинистов забывают о назначении кранов Эверластинга! Они производят продувку котла от случая к случаю, а потом жалуются на жесткость воды, из-за которой они, мол, не могут добиться образцового состояния котла.

Мы обязательно продуваем котел и на перегонах и на трационных путях в отведенном для этого месте.

Никогда не забывайте, товарищи, вливать антинакипин в тендер, во время продувки котла. Решительно покончим с пренебрежительным отношением к этим двум важнейшим мероприятиям, имеющим решающее значение для сохранения котла.

Самое серьезное внимание требует чистка топки. Это очень важный процесс. Недопустимо передоверять чистку топки чистильщикам. Паровозная бригада, чувствуя себя хозяином на паровозе, никому не доверяет чистку топки и производит ее сама. Так поступают и бригады нашего паровоза. Они кровно заинтересованы в сохранении топки и охотно тратят те 25—30

минут, которые необходимы для ее чистки.

Еще один совет. Никогда не ставьте паровоз на промывку без огня в топке. В противном случае при охлаждении котла на стенках топки будет появляться влага, которая вызовет ржавление металла, а, стало быть, и преждевременный износ топочных частей. Мы обыкновенно оставляем на колосниковой решетке 50-миллиметровый слой горящего кокса.

КИРПИЧНАЯ КЛАДКА СОХРАНИЛА ТОПКУ

Топка нашего паровоза доставила мне в свое время много забот и волнений. Паровоз выпущен Коломенским паровозостроительным заводом в 1927 году. В первый год жизни он попал в лапы обезлички и сильно от нее пострадал. Немало труда пришлось мне потратить, чтобы привести его в порядок. Но когда в 1931 году паровоз был отправлен в средний ремонт на Ярославский паровозоремонтный завод, там обнаружили, что подрешеточная часть топки наполовину выгорела — вместо необходимых 16 мм. толщина стенки дошла до 8 мм. А ведь при 6 мм. уже надо менять подрешеточную часть.

Состояние топки очень взволновало меня. Во что бы то ни стало продлить ее жизнь, сохранить подрешеточную часть — эта мысль не давала покоя. Много думал над тем, как осуществить ее. Искать ответа у товарищей, в литературе, но никто мне ничего не подсказал. В конце концов я решил выложить подрешеточную часть топки со стороны огня кирпичом. Сомнения многих работников депо не остановили меня. Я добился своего — кладка была сделана. И должен сказать, что она полностью оправдала себя. В течение восьми лет толщина подрешеточной части не уменьшилась ни на десятую долю миллиметра. Как было восемь миллиметров, так и осталось.

Одно время были затруднения с кирпичной кладкой. Когда мой паровоз оборудовали качающимися колосниками, я, вместо того чтобы радоваться техническому новшеству, должен был с огорчением наблюдать, как при качании

колосников разрушалась кирпичная стенка. Тут мне пришел на помощь работник технического бюро депо тов. Сорокин. Это — мой профессор. Он немало ценных советов дал мне. Тов. Сорокин посоветовал отделить колосниковую плиту, прилегающую к подрешеточной части, и сделать ее некачающейся. Так и поступили. Кирпичная стенка после этого уже не расшатывалась. Она выдерживала теперь 30 тысяч километров пробега паровоза.

Большую услугу оказала нам кирпичная кладка в нашей борьбе за сохранение топки. Теперь я и мой напарник тов. Булочкин решили идти еще дальше. Опыт и практика подсказывают нам, что вполне целесообразно закрыть огнеупорным кирпичом не только подрешеточную часть, но и полустенки топки до четвертого ряда связей. Именно эта часть полустенок находится в зоне наибольшей температуры и выгорает. Кирпичная же кладка предохранит от этого полустенки. Следовательно, срок их службы увеличится. Опасаться того, что этим мы немного ухудшим теплопередачу, уменьшив паросъем, по нашему мнению, не следует. Когда мы решили выложить кирпичом подрешеточную часть топки, нам тоже говорили, что на паровозе не будет хватать пара, что будем пережигать топливо, а подрешеточную часть все равно не спасем. Жизнь показала обратное. Подрешеточную часть мы сохранили, парообразование на паровозе не ухудшилось, топлива же не только не пережигали, а даже экономили его. Экономили немало. В октябре, например, я сберег 22 тонны угля.

Что бы нам ни пророчили, а мы решили после выхода паровоза с завода выложить огнеупорным кирпичом и подрешеточную часть топки и полустенки. Уверены, что решение это правильное. Но здесь есть трудности. Надо предупредить возможность обвала кладки у полустенок. Совершенно очевидно, что делать здесь кладку из кирпича обычной формы нельзя. Нужен фасонный кирпич. Наиболее подходящей формой кирпича нам кажется клиновидный. Далее следует крепко связать кладку воедино. Для этого надо сделать в кирпичах отверстия, чтобы через них можно было продеть прут, который будет прикреплен к специально для этого приспособленным связям. Нашей промышленности совсем не трудно изготовить такой кирпич.

Кирпичная кладка — это своеобразный тепловой аккумулятор. Она не только предупреждает выгорание топочных частей, но и предохраняет их от вредного действия холодного воздуха при чистке топки.

НЕ ДОПУСКАТЬ БОКСОВАНИЯ — ПРОДЛИТЬ ЖИЗНЬ БАНДАЖЕЙ

Добросовестным уходом за топкой мы добились большого пробега паровоза без заводского ремонта. Но наша задача, товарищи паровозники, добиваться также удлинённых межпромысловых и межподъемочных пробегов паровозов. Наш паровоз пробежал без среднего ремонта 220.304 километра, а с момента последней подьемки — 92.602 километра.

(Окончание на 4-й стр.)



На снимке: знатный машинист-орденоносец А. П. Папавин (справа) среди машинистов депо Всполье (Ярославской ж. д.). (Фото-клише ТАСС).

ЛЮБОВНО, БЕРЕЖНО УХАЖИВАТЬ ЗА ПАРОВОЗОМ!

(Окончание. Начало см. на 3-й странице)

Все вы знаете, что подъемочный ремонт вызывается прежде всего необходимостью обтачивать бандажи. Мы обязаны замедлить прокат бандажей и прежде всего бандажей ведущей оси. Мы должны добиться возможно более длительного срока их службы. Как этого достичь?

Боксование — основная причина быстрого износа бандажей. Чтобы не допускать боксования, необходимо в первую очередь отлично знать профиль пути и умело пользоваться песочницей. Машинист, изучивший профиль пути, всегда сумеет накопить и во время использовать живую силу поезда, чтобы легко и без боксования преодолеть подъем или кривую. Хорошо известно также, что отличное знание профиля пути дает нам возможность точно по графику водить поезд, экономить топливо, предупреждать остановки в пути по вагону пара. Наша молодежь должна очень серьезно относиться к профилю пути и внимательно его изучать.

Для того чтобы грамотно пользоваться песочницей, также надо знать профиль пути, как надо и учитывать погоду, вес поезда. Во время податей песок на рельсы — это значит предупредить боксование. Особенная бдительность нужна при ведении поезда в дождливую осень, зимой в гололед, во время больших снегопадов, метелей. Как часто еще машинист по неопытности или из-за своей невнимательности, небрежности прибегает к песочнице уже после того, как машина забоксовала.

Для предупреждения боксования паровоза большое значение имеет правильная нагрузка на каждую ось. Мы уделяем серьезное внимание регулировке рессор и балансира в зависимости от проката бандажей. Строго следим за тем, чтобы балансиры и рессоры были установлены параллельно. Проверку мы производим на хорошо выверенном прямом пути.

В зависимости от проката бандажей мы производим и крепление дышлавых подшипников. Большая осторожность требуется при разном прокате бандажей центральной и задней сцепных осей. В этом случае мы крепим подшипники или центральной или сцепной оси, а не оба вместе. При этом, разумеется, не допускаем разболтанности подшипника. Он должен плотно прилегать к шейке кривошипа и иметь лишь небольшую слабинку.

Увеличению пробега паровоза между подъемами в значительной мере способствуют фасонные колесики. Значение их заключается в том, что они во время хода поезда обтачивают бандаж во всю его ширину вместе с гребнем. Таким образом фасонные колесики удлиняют пробег паровоза между отточками.

В этом году прокат бандажей на нашем паровозе приближался к допустимой норме. Еще полтора миллиметра — и паровоз должен был бы стать на подъемку. Посоветовавшись с работником технического бюро тов.

Сорокиным, мы решили заменить обыкновенные колесики фасонными. И что же? Нарастание проката сразу замедлилось. Паровоз проработал без подъема еще два с половиной месяца — до самой постановки его в заводской ремонт. Не могу понять, почему до сих пор паровозное управление НКПС не внедряет фасонные колесики в практику?

ОБРАЗЦОВЫМ УХОДОМ ЗА ЛОКОМОТИВОМ ПРЕОДОЛЕЕМ ЗИМНИЕ ТРУДНОСТИ

Мы остановились на отдельных вопросах ухода за локомотивом. Главное, что должен помнить каждый паровозник, — на паровозе нет маловажных деталей. Паровоз — это сложный агрегат со множеством механизмов, каждый из которых требует тщательного ухода, хозяйского глаза. В пути, на остановках, на ремонтной канаве — всюду и везде машинист должен зорко следить за своим паровозом, заботиться о нем, как о зенице ока, и воспитать в своей бригаде такое же сознание ответственности за доверенное ей государственное имущество. Тогда не страшны нам будут бураны и метели. В любую погоду паровоз будет четко и бесперебойно водить поезд.

Бригада должна быть уверена в своем паровозе. А уверенность эта будет тогда, когда она перед поездкой снова и снова осмотрит каждую деталь.

Многие паровозники пренебрежительно относятся к нижней части локомотива и при осмотре меньше всего обращают на нее внимания. Мы же всегда начинаем осмотр паровоза именно с низа. Сначала осматриваем низ тендера. Здесь смотрим, нет ли трещин в осях, сдвигов со ступицы, не ослабли ли бандаж и кольцо, скрепляющее бандаж со ступицей. Проверяем состояние люков и пробок в днище тендера, нет ли в них течи. Это кажется мелочью, но течь может привести к тому, что в пути неожиданно для бригады не станет воды в тендере.

При осмотре низа паровоза обращаем внимание на то, в каком состоянии находятся рессоры, рессорное подвешивание, триангели и тяги, есть ли на концах валков шайбы и шплинты, не ослабли ли гайки, буксовые клинья, в порядке ли нижние части буксы, болты буксовых струнов.

После такого осмотра мы спокойно ведем поезд, зная, что нижняя часть локомотива нас не подведет.

Но не только в эксплуатации должны мы следить за своим паровозом. Настоящий хозяин машины не оставит ее без присмотра и во время ремонта — будь то депо или заводской. Многие машинисты жалуются: записал, мол, такой-то ремонт, а слесари комплексной бригады его не выполняли. Случится что-нибудь в пути — такой машинист всю вину взыщет на ремонтников. А следил ли он за выполнением

своих записей, проверял ли во время самого ремонта качество произведенной работы? Паровоз доверен машинисту, и он отвечает за его состояние и за его ремонт.

Бережное отношение к паровозной детали — залог ее длительного сохранения. На нашем паровозе секционные кольца выдерживают пробег в 120 тысяч километров. Кран машиниста мы не меняли в течение восьми лет. По 8—9 месяцев не ремонтируем насоса. После двенадцати лет работы паровоза на задней стенке топки сохранилось заводское клеймо.

Машинист, любящий свой паровоз, не будет пренебрегать и его внешним видом. Он будет всегда держать его в чистоте и опрятности. Мы не допускаем грязи на своем паровозе. В будке машиниста чисто, светло, культурно, как у хорошей хозяйки в комнате. Будка окрашена под дуб, хорошо освещена, сиденья мягкие, хромированная арматура блестит. Разве трудно добиться этого на всех паровозах? Неряшливый вид локомотива говорит о небрежности паровозной бригады и прежде всего самого машиниста.

Товарищи паровозники! Сочетайте кривоносские скорости и высокую форсировку котла с борьбой за сохранность паровоза, за сохранность каждой его детали! Скажу без похвалы: наш паровоз возит пассажирские поезда строго по наркомовскому графику. Мы не знаем опозданий, мы нередко добиваемся нагона чужих опозданий.

Наш паровоз стоит сейчас в заводском ремонте. Через несколько дней он снова вступит в пар действующих локомотивов. Наши обязательства: по кривоносски водить поезд и еще крепче бороться за сохранение паровоза, довести пробег нашего локомотива до 100 тысяч километров без отточки, до 300 тысяч — без заводского ремонта.

Товарищи! Наш народный комиссар тов. Л. М. Каганович любит паровозников, он видит в нас передовой отряд железнодорожной армии. Будем же с честью носить это высокое звание. В ноябре я присутствовал на заседании Коллегии НКПС, слушал замечательную речь наркома. Лазарь Моисеевич еще и еще раз указал, что главная задача паровозников — повседневно, настойчиво улучшать уход за локомотивом. Машинисты должны быть застрельщиками в борьбе с зимними трудностями, передовиками социалистического соревнования за дальнейший подъем железных дорог, за то чтобы выполнить указание, великого Сталина — сделать транспорт точным, как хороший часовой механизм.

Покажем образцы вождения поездов и ухода за паровозом в наступившую зиму. Помните, что успешное проведение зимы железнодорожным транспортом во многом зависит от нас, паровозников!

(„Гулок.“)

Поможем паровозникам работать по-папавински

Почин машиниста-орденоносца тов. Папавина, показавшего как надо любовно ухаживать за паровозом имеет громадное государственное значение.

Его письмо с живейшим интересом обсуждается не только среди паровозных бригад, но и среди рабочих всех профессий и специальностей.

От нас, коллектива стрелочников, зависит многое в обеспечении хорошей работы машинистов. Мы бережно относимся к стрелке помогаем паровозникам продлить срок службы машины.

Я хочу рассказать на страницах печати, поделиться опытом помощи машинистам работать по-папавински.

На железнодорожный транспорт я пришла в 1933 году. Сначала работала переездной сторожницей. В 1934 году меня перевели в младшие стрелочники на ст. Новокузнецк-пассажирская, стахановским трудом и упорной учебой я добилась звания старшего стрелочника самого боевого поста № 2.

На вверенном посту я отлично справлялась с поручениями также четко работаю и сейчас на посту № 8.

На 2 посту за мной закрепили 2 стрелки. Несмотря на

большой объем работы, мои стрелки были всегда образцовыми.

Я понимаю, что из-за невнимательного отношения к стрелке и недосмотра за их содержанием, могут быть печальные последствия и постаралась, чтобы эту истину усвоил каждый стрелочник. Для того, чтобы держать стрелку всегда в чистоте, в исправности, и обеспечить безопасность движения поездов, я тщательно слежу за их состоянием — своевременно очищаю стрелки, проверяю болты и переводы. Если замечу недостаток на стрелках, который своими силами устранить не могу, то докладываю дежурному по станции, если работают путевцы, обязательно потребую сейчас же сменить негодную деталь.

Во время своего дежурства я слежу за всеми стрелками и очищаю их. Мои стрелки всегда чисты и исправны. Все стрелочники нашего поста работают слаженно, это дало право нам одним из первых получить паспорт готовности к зиме.

Я призываю всех стрелочников оказать стахановскую помощь папавинцам.

Н. Сердюкова — старший стрелочник станции Новокузнецк-пассажирская.

Помощь молодым машинистам

Обращение знатного машиниста тов. Папавина нашло горячий отклик среди машинистов паровозного депо Усаты.

Обсуждая обращение тов. Папавина на партийно-комсомольском собрании, передовые машинисты маневровых паровозов включились в папавинское движение. Награжденный правительством за стахановско-кривоносскую работу медалью „За трудовую доб-

лесть“ т. Вычекжанин и кривоносцев тов. Слепокуров обязались работать на своих паровозах по два месяца без захода в депо.

Товарищ Вычекжанин взял шефство над отстающим машинистом тов. Мищенко, а тов. Слепокуров над тов. Мартыновым. Они обязались обучить малоопытных машинистов кривоносской работе папавинским методом.

Г. Десятков

Пойду учиться в институт

Наступил новый 1940 год! Много нового радостного несет он с собой!

Как бы счастлив ни был человек, в новом году ему хочется еще большего. Огромны и мои желания. Хочется с лучшими показателями в учебе закончить среднюю школу. И особенно желаю я в 1940 году поступить учиться в геолого-разведывательный институт.

Я уверена, что мое желание исполнится, потому что мы живем в счастливое время, нас обогревает солнце Сталинской Конституции.

Кулакова Зина — ученица 10 класса.

Пора покончить с безобразиями

В пекарне № 6 станции Сарбала не борются за укрепление трудовой дисциплины. Зав. пекарней тов. Лобанов преступно потворствует прогульщикам и разгильдяям, сам с ними пьянствует.

18 ноября пекарь Дудин вышел на дежурство с опозданием на 50 минут, к тому же в нетрезвом виде. Однако Лобанов, грубо нарушая постановление партии и правительства, допустил его на работу. **Кошевкина.**

РАБОТА ОТДЕЛЕНИЯ

Первого и второго января общий план погрузки выполнен на 90 процентов, выгрузки — на 80 процентов.

План погрузки угля недовыполнен на 197 вагонов.

Рабочий парк по отделению ниже нормы на 18 процентов.

Норма оборота вагонов выполнена на 92,5 процента.

1 и 2 января лучше всех работала станция Кандап (начальник станции тов. Бойков) — за эти дни станция перевыполнила государственный план погрузки угля. По оценке руководства отделения она заняла первое место. Второе место заняла станция Мундыбаш (начальник тов. Сухоруков). Третье — Усаты (начальник тов. Украинцев), четвертое — Зенково (начальник тов. Хмелевич), пятое — Новокузнецк-сорттировочная (начальник тов. Чеботарев).

Станция Новокузнецк-сорттировочная поставлена на последнее место за прием поезда на занятый путь.

Отв. редактор Г. Худяков.