

ТРАНСПОРТ
ОБЯЗАН
РАБОТАТЬ,
КАК ЧАСЫ!

ГОТОВИТЬ ПАРОВОЗ К ЗИМЕ!

НА ПРОВЕРКЕ
ДЕПО
ОРЕЛ

ЖЕЛЕЗНЫМ ДОРОГАМ—ЖЕЛЕЗНУЮ ДИСЦИПЛИНУ!

В ЦЕХАХ ЛЬЕТ ДОЖЬ

ЗИМОЙ БУДУТ БУШЕВАТЬ МЕТЕЛИ

В цехах горячей промывки и обточке повыбито много стекол. О том, чтобы вставить стекла, очевидно, никто на заботится. Начнутся метели—и снежные вихри будут бушевать в этих цехах.

Прошедшие осенние дожди определили качество произведенного летом ремонта. Крыши текут. В раздаточной и заготовительной инструмента вода льется прямо на инструмент. В компрессорной крыша тоже течет—и во время дождя вода каплет на агрегаты. А потоки? В ленинском депо вся побелка с потолка отваливается и падает на паровозные части.

Световые фонари? Они есть во всех цехах депо, но называть их фонарями никак нельзя. Все стекла покрылись толстым слоем грязи и копоти. Днем в депо сумерки, люди работают в темноте. Многие слесари паровозов лезут на машины с горящими факелами. Малейшая неосторожность—и может произойти несчастный случай.

Администрация депо „экономит“ переносные электролампочки и выдает их только котельщикам.

Кажется нет ни одного цеха, где бы не текли крыши. В медничкой после „ремонта“ остались в потолке зиять большие дыры.

Центральное отопление—одна из основных артерий депо. Но я здесь из-за благополучия. Рабочим, которым нужно вывозить на тележке мусор, приходится бродить по колену в воде.

Почти в каждом цехе рабочие жалуются на невыдачу спецодежды. В трубоважной во время чистки дымовых труб чистильщику Перельгину спецовку заменила собственная рубашка. Такая же картина и в других цехах. Промывальщики Иванов Д. и Пондьяков А. жалуются, что им негде мыться после работы.

Бригада: **АШУРОВ** (слесари-инструментальщики депо Курск), **АНОХИН** (машинист депо Курск), **ПАНАСЮК** (техник депо Курск), **ГОЛЬЦОВ** (машинист депо Орел), **ИВАНОВ** (слесарь депо Орел), **СУДЬБИНИН** (редакция „Рельсы гудят“).

РЕЙД УДАРНИКОВ ДЕПО КУРСК

19 октября бригады ударников газет „Курская правда“, „Рельсы гудят“ и „Свободный путь“ (политотдел 2-го эксплуатационного отдела М.И. Ж.Д.) провели рейд проверки готовности депо Орел к зиме.

В рейде участвовало около 100 лучших ударников депо Курск и Орел—машинисты, слесари, бригадиры, мастера. Бригады проверили состояние всего паровозного парка, учли, выполнены ли программы, культурно-бытовое обслуживание рабочих.

После рейда состоялось объединенное собрание рабочих депо Орел и бригады, приехавшей из Курска. На собрании были подведены итоги рейда. Участники рейда внесли ряд ценных рационализаторских предложений об улучшении работы депо Орел.

Сегодня мы помогаем основным материалам рейдовой бригады.

23 октября для проверки готовности к зиме депо Курск назначает бригада лучших ударников депо Орел.

ОЧКОВТИРАТЕЛИ

Самое важное в работе депо, на чем основано все руководство и планирование административно-технического аппарата паровозным парком,—это учет.

С этого бригада по прошлой выплатам производственных замерителей и записки. Она просмотрела много книг, ведомостей, суточных рапортов за два месяца. Все эти ответственные документы в безобразном виде,—с перечеркнутыми, исправленными и подчищенными цифрами. По таким документам бригада выяснила, что процент больных паровозов в августе не укладывался в норму, а в сентябре был даже ниже нормы на 1,43 проц. и в октябре—на 2 проц.

Сказь скромными казались цифры повторности ремонта—15 в августе и 11 случаев—в сентябре...

Перелистывая далее все эти серьезные документы (форма № 2), где перечеркнуты цифры, члены бригады стали сомневаться в достоверности показателей. Бригада решила проверить правильность записанных.

Вооружившись молотками, факелами, мы проверяли количество больных паровозов в депо, выполнение ремонта и качество его, опускались в канавы, влезали в топку паровозов.

Нате сомнения подтвердилось. Документы не отражали истинного положения депо.

На капавах стояли паровозы 630-82 (с 11 октября,—по сцеплению, крайнюю коффу и баку тендера) и 699-39 (с 19 октября, по стройному ремонту—выпущены в дышла). По форме № 2

эти паровозы значатся здоровыми. Еще более наглядное очковтирательство обнаружено с паровозом 699-28. По форме № 2 он значится выпущенным из ремонта 18 октября в 20 часов. На самом деле он еще не был отремонтирован и 19 октября.

Паровозы, выпущенные из горячей промывки в депо Орел (при перепроходе против норм в 19—12 час.), учитываются как прошедшие холодную промывку. Паровозы: 1303—18 августа, 681-28—1 сентября, 699-75—13 сентября, 1303—13 сентября.

Повторности ремонта по депо официально значится в сентябре только 11 случаев. Мы выявили на выдержку для проверки один паровоз 679-16. Оказалось, что этот паровоз имеет в сентябре 22 случая повторности. Но в учете повторности ремонта об этом ничего не говорится.

Положение с обточкой судя по драку, чрезвычайно запущенное. Имеются паровозы с большим прокатом. Паровозы: 4492—30 миллиметров, 725-96—7 мм, 3984—8 мм. Есть также паровозы с большим прокатом требующим обточки: 192, 2716, 679-16, 723-13, 725-96, 729-01, 678-33.

Качество работ как по обточке, так и по текущему ремонту никуда не годится. Например: на выходящем из горячей промывки паровозе 699-28 обнаружено при осмотре 24 недоделки. На паровозе 725-95 из 10 записанных пунктов не выполнены.

На паровозе 677-33, вышедшем из обточки и сделавшем уже пробу, обнаружено: отсутствие шуровочной

верхней накладной, тель верхнего шва. На обоих стенках тель до 70 связей и т. д.

Очень плохо обстоит дело и по цеху масленки Фридмана. Цех не имеет специального помещения. Бригады часто меняются.

В результате создается огромная запись ремонта не только по основному, но и даже и по оборотному депо Курск.

В сентябре имеется 26 случаев записи ремонта по золотникам, 26 по возмездным, 70—по расплавлению подшипников, 84—по масленке Фридмана и т. д. Пять паровозов охлаждены, для выполнения сложного ремонта.

Бригада рекомендует: привлечь к ответственности виновных в очковтирательстве. Поставить учет на надлежащую высоту.

Во избежание перепрохода за горячей промывкой, ввести четырехдневную работу слесарей на междупоездном ремонте.

По обточке внедрить шестидневный график и организовать последовательное выполнение заказов по графику.

Закрепить порядок сдачи паровозов по актам и усилить контроль со стороны администрации за качеством ремонта.

Для устранения повторности ремонта по аппарату масленки Фридмана необходимо организовать работу этой бригады в условиях отдельного удобного помещения и укомплектовать ее квалифицированными работниками.

Бригада: **СУЧКОВ Н.**, **ЛЫЗОВСКИЙ**, **СОРОНА**, **ПЕЧЕНЕВ**, **КУЗИН**, **ДРОНОВ** и др.

С ТАКИМ ПАРКОМ ДАЛЕКО НЕ УЕДЕШЬ

Паровозный мастер Кузмин предложил нам список паровозов, прошедших оздоровительный ремонт. Там были записаны паровозы 679-16, 20-55, 723-13, 725-97, 2170, 725-38, 677-33, 711-74, 729-01, 699-34, 723-09. Мы проверили эти паровозы.

Оказалось, что заявление начальника депо и список нуждаются в серьезной поправке.

В будке паровоза 723-09 (машинист Заболотный) сильное парение накладных люков, парение питательных труб, гуляет ветер. Работать на таком паровозе зимой трудно.

Не отпелен паровоз № 21-70 (толчок). Арматура его в грязном состоянии, передние стекла побиты.

Паровоз № 680-84 два месяца тому назад вышел из капитального ремонта. Но уже сейчас есть парение люков, а винт сцепления паровоза с рельсовым стантом до отказа. Паровоз не отпелен. Передний брус от грязи не виден. Инструмент бригады тоже зарос густым слоем грязи. Петарды валяются без коробок.

Дважды заправлялся по течу паровой трубы и капитально отремонтированный паровоз № 730-32 (машинист Гудилин). Дышла у паровоза покрыты ржавчиной. Для отопления имеющейся брезент не приспособлен. Пол в будке машиниста завалился.

Паровоз машинистов Мещерина и Грядунцова № 699-28, тоже прошедший „оздоровительный“ ремонт, к осеннему перевозкам не готов. Обивка в будке машиниста не укреплена. Паровоз не отпелен. В дышловых масленках пробок не имеется. Бригады содержат паровоз грязно. Дышла и арматура заросли грязью. А над этим паровозом шефствует... **Здравотдел**.

На всех проверенных паровозах отсутствуют шпильки как в дышловых клинках, так и в тормозных накладках. А на паровозах № 723-09, 699-35 отсутствуют даже дыры для поршневых клингов. Шпильки в депо считают „мелочами“.

Паспорта готовности к зиме имеют только три паровоза—20-55, 20-131 и 699-34.

Из всех паровозов, которые числятся в депо Орел „отремонтированными“, к зиме готовы только паровозы № 725-95 (машинист Карнаев, Феонтистов), 881-50 (машинисты Залесский, Крипп) и 699-75 (машинисты Шмаков, Деменин). Отпеление здесь произведено. Паровозы как снаружи, так и внутри—содержатся чисто.

Бригада: **ШАТАЛОВ**, **МИХАИЛОВ**, **МАКСИМОВ** (машинисты).

„МОЛНИЯ“ ТОВ. ОЖЕРЕЛЬЕВА ДЕЖУРНЫЙ ТРЮК НАЧАЛЬНИКА ШЕСТОЙ ДИСТАНЦИИ

Начальник дистанции писал: „Молния Начальнику М. Курской дороги, Дорполитделу, Дорпрофсому. Ударники пути 6 дистанции 27 сентября выполнили годовой план капитального ремонта пути. Стремительное 20 километров станционных и 85 главных путей. Ударники-путейцы просят правление дороги дать должную программу по капитальному ремонту. 28 сентября сверх плана капитально отремонтировано 1,65 км. Производственная программа выполнена на 101 проц. Начальник 6 дистанции пути Ожерельев. Парторг Потачев. Профгорг Яковлев“.

Начальник дистанции вызвал телеграф и попросил немедленно отправить „молнию“ в Москву...

Утром 7 октября на дистанцию приехали делегаты курских железнодорожников—проверить путь. На станциях и полустанциях около постов и будок высаживались люди. В руках у них были молотки, путемерители. Разбившись на бригады, они медленно шагали по шпалам, остуживая и опуская каждый болт, тайку, шпалу, накладку. И на каждом километре бригады обнаруживали массу недоделок. В некоторых

местах „ремонт“ был сделан так, что движение по путям дистанции шло с явной угрозой крушения.

На 5-м километре считались „капитально отремонтированными“ 413, 412, 409, 408 и т. д. километры. Когда бригада путейцев 7 дистанции стала проверять все эти „километры“, оказалось, что качество ремонта никуда не годится. На 408 километре вообще никакого ремонта не было, если не считать одной подвешки свай. На этом „капитально отремонтированном“ километре нехватает половины свай, имеются десятки лопнувших накладок.

На 4 километре бригады обнаружили такие же безобразия: километры, которые по сведениям мастера 4-го километра Третьякова числились капитально отремонтированными (403, 401, 396 и др.), были в самом запущенном состоянии.

Когда бригады Курска подвели итоги работы, результаты получились неутешительные.

„Проверкой 7 октября установлено, что вместо 85 километров отремонтировано 64, и то севернее“.

Начальник 6-й дистанции Ожерельев оказался очковтирателем.

С. ПЕТРОВ

Повторяется прошлогодняя история ДИСТАНЦИИ ПУТИ НЕ ГОТОВЫ К СНЕГОБОРЬБЕ

В Обкоме ВКП(б) недавно состоялось совещание начальников и партбюро дистанций пути о подготовке к снегоборьбе. На совещании после докладов начальников и партбюро дистанций выступил секретарь Обкома ВКП(б) тов. Ушеренко.

В своем выступлении он отметил совершенно неудовлетворительную подготовку дистанций к снегоборьбе и дал ряд конкретных указаний о подготовке транспорта к зиме.

Близится зима. В зимних условиях работа железных дорог значительно осложняется. И оттого как железнодорожники встретят зиму, как они подготовятся к ней, во многом зависит успех осенне-зимних перевозок.

Особое внимание должно быть уделено путевому хозяйству. Кто не помнит горького опыта прошлых лет, когда на ряде дорог расстроилось все движение? Засыпанные снегом пути и перегоны чрезвычайно медленно очищались. Поезда опаздывали на 2—3 и больше суток.

О шпалах, колыях, лопатах и главном рабочей силе вспомнили слишком поздно, когда перегоны были уже засыпаны снегом.

Такая история может повториться и в этом году.

Дистанции до сих пор не обеспечены шпалами, колыями, лопатами, рабочей силой. О питании, жилье, культурно-бытовом обслуживании рабочих которые будут заняты на снегоборьбе—никто не думает.

На Старо-Оскольской дистанции пути Юго-Восточной дороги (начальник

Дюков, парторг Бойков), нехватает 29200 шпал, 43581 колья, 9000 лопат, 203 кирок и т. д. Рабочей силой дистанция обеспечена только на 70 проц. Жилых помещений дистанция для рабочих не подготовила.

Еще хуже положение на Растренской дистанции (начальник Яременко, парторг Панфилов). Дистанция тянется на протяжении 130 километров. Большинство перегонов сильно заносится зимой. Эта дистанция не имеет 25342 шпал, 34 тыс. кольев, 4600 лопат.

На 1000 с лишним человек, которые будут заняты по снегоборьбе нет жилых помещений. Где и чем будут питаться рабочие, никто не знает.

Вербовкой рабочей силы для снегоборьбы сами начальники дистанций не занимаются. Все сводится к механическому штампованию договоров и составлению планов.

В безобразной подготовке к снегоборьбе дистанции пути виноваты не только транспортные организации. Немалую вину несут и территориальные организации,—райкомы, райиспол-

комы. Планы и наряды на вербовку рабочей силы для дистанций пути большинство районов не выполняют. Обоянский район должен был дать 235 пемих и 48 конных рабочих для Белгородской дистанции но не прислал ни одного человека. Орловский район упорно не выполняет плана на вербовку рабочей силы для 6-й дистанции пути М. Курской дороги.

В распоряжении каждой дистанции имеется сейчас еще достаточно времени, чтобы хорошо подготовиться к снегоборьбе.

Что нужно сейчас сделать?

Надо в ближайшее же время закончить вербовку рабочей силы для снегоборьбы. Неплохо использовать прекрасный опыт Пермской дороги по организации совместных конференций ударников-колхозников и ударников-путейцев. Об этом опыте не так давно писала „Правда“. Такие конференции должны быть сейчас организованы на всех дистанциях нашей области.

К 1 ноября, каждая дистанция обязана обеспечить себя шпалами, колыями и пр. Для этого необходимо использовать все внутренние ресурсы и возможности.

Нельзя допустить такого положения, чтобы зимой рабочему, занятому очисткой путей от снега, негде было культурно отдохнуть, переодеться.

Интересный опыт машиниста Авдеева

Отличные результаты на низкосортных углях. Машинист орловского депо **Авдеев Дмитрий**—старый кадровик с 1915 года. Сейчас Авдеев работает на паровозе 8-4317.

Для того, чтобы беречь высококалорийные угли, Авдеев взял на себя обязательство работать на паровозе на низкосортных мусорных углях. При наборе 8 кадок угля он берет первую пробу: две кадки спекающихся углей марки „ПС“, две—низкосортного антрацита, три кадки мусорного марок „Д“ и одну подмосковного. Средняя калорийность составляет 492 килокалории. Или берет вторую пробу:—50 проц. низкосортного антрацита марки „АС“, 30 проц. мусорного и 20 проц. подмосковного—средняя калорийность 354 килокалории.

При таком отоплении результаты получаются отличные. Парообразование одинаковое, что и на паровозах, отапливаемых обыкновенными смесями углей.

При умелом использовании низкосортных углей за два месяца работы Авдеев добился высокой экономии топлива, а именно: в августе—21 проц., в сентябре—25 проц.

Работа на низкосортных углях нисколько не влияет на снижение пробега паровоза, Авдеев всегда доставляет поезд во время по расписанию, иногда с нагоном времени. Так в сентябре при норме 2650 километров, его паровоз имеет 3054 километра пробега.

Прокшествий в пути с поездом, срывов спаренной езды. Авдеев не знает.

А. ДРОНОВ.