

355737

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

ЗА МОБИЛИЗАЦИЮ ВНУТРЕННИХ РЕСУРСОВ

Издание газеты „Рабочий транспорта“
Саратов, 1941 г.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

ЗА МОБИЛИЗАЦИЮ ВНУТРЕННИХ РЕСУРСОВ

Издание газеты „Рабочий транспорта“
Саратов, 1941 г.

ПРЕДИСЛОВИЕ.

Наша страна в результате навязанной нам войны находится в смертельной схватке со злейшим и коварным врагом — германским фашизмом. В эти грозные исторические дни дело идет о жизни и смерти советского государства. Велика ответственность каждого честного гражданина советской страны, каждого патриота за судьбу своего отечества.

В исторической речи по радио 3 июля 1941 года товарищ Сталин говорил:

«Мы должны немедленно перестроить всю нашу работу на военный лад, все подчинив интересам фронта и задачам организации разгрома врага».

Это указание вождя нашло горячий отклик среди трудящихся нашей родины. В промышленности, на транспорте, в сельском хозяйстве закипела работа по-новому, по-военному. Работники промышленности, транспорта и сельского хозяйства ежедневно, ежечасно проявляют заботу о повышении производительности труда, об увеличении выпуска продукции и экономии средств, материалов, инструмента, топлива, смазки и т. п.

Железнодорожный транспорт является крупнейшим потребителем металла, сырья, топлива, смазки и многих других материалов. Поэтому строжайшая экономия во всем именно на железнодорожном транспорте в условиях военного времени приобретает исключительно важное значение.

«Правда» в передовой статье от 13 августа 1941 г. указывала:

«...Если есть местное топливо — добывай его, не жди привозного. Если можно собственными силами сделать станок — сделай его, не требуй от государства. Если можно у тебя восстановить отработанный инструмент — восстанавливай, не бери новый у Наркомата. Давай государству побольше, требуй от государства поменьше! Именно так поступают большевистские хозяйственники».

На нашей Рязано-Уральской дороге, больше чем на какой-либо другой магистрали, имеются огромные возможности для большой экономии средств, топлива, материалов. Работа отдельных участков в довоенное время, опыт передовых людей, наших советских патриотов, в период войны со всей убедительностью подтверждает это.

В предлагаемой брошюре мы и попытаемся обобщить тот опыт борьбы за мобилизацию внутренних ресурсов, который уже накоплен на нашей дороге. Вместе с этим необходимо еще раз напомнить нашим хозяйственным руководителям о тех источниках, правильное и умелое использование которых в самое ближайшее время поможет нам добиться максимальной экономии средств, сырья, материалов, топлива.

ВСЕМЕРНО ЭКОНОМИТЬ ТОПЛИВО НА ПАРОВОЗАХ

Железнодорожный транспорт—крупнейший потребитель топлива. На транспорте оно составляет важнейшую статью расходов.

Еще до войны на железных дорогах Союза велась серьезная борьба за экономию топлива. В этой борьбе выросли тысячи передовых паровозных бригад, систематически снижающих нормы расхода угля. Только на нашей дороге за 1940 год сэкономлено 19.000 тонн угля.

Естественным, что в военное время задача экономного расходования топлива приобретает исключительно важное государственное значение и должна разрешаться по-военному, удесятеренными темпами. Каждый железнодорожник должен осознать, что чем больше в его депо, на его паровозе будет сбережено угля, тем больше черного золота получит наша металлургическая промышленность. Наряду с этим сократится объем топливных перевозок, освободится немало вагонов для других целей, удешевится себестоимость работы железных дорог. Следовательно, экономия топлива на транспорте является задачей большого оборонного значения.

Рязано-Уральская ж. д. имеет огромные возможности для экономии каменного угля.

Расходы на топливо на нашей дороге составляют 15 процентов всех эксплуатационных расходов и 40 проц. расходов по паровозному хозяйству. Известно также, что снижение расхода топлива на 1 процент от среднегодовой нормы только по паровозам дает дороге 93 тысячи рублей экономии. Отсюда ясно, что чем больше дорога будет экономить топлива, тем заметнее будут снижаться и ее эксплуатационные расходы, уменьшаться себестоимость перевозок.

Большую экономию топлива дает правильное, рациональное использование паровозного парка.

Значительное количество топлива пережигается на паровозах в тех случаях, когда они следуют одиночным порядком, без состава, или простаивают много времени на маневрах, на контрольных постах, под составами и т. д. Только за 20 дней октября текущего года на нашей дороге из-за непроизводительного простоя локомотивов в горячем состоянии потеряно 210 тонн угля.

Поэтому для того, чтобы экономить больше топлива, необходимо повседневно вести неустанную борьбу за правильное использование паровозного парка, нужно шире применять такие передовые методы, как вождение тяжеловесных поездов, скоростное формирование и продвижение составов, всячески поддерживать и распространять движение лунинцев - хозрасчетников, Нужно покончить

с непроизводительными пробегами и простоями локомотивов.

За последние годы наша дорога получила немало новых паровозов, отличающихся своей экономичностью в смысле потребления топлива и воды. К таким машинам относятся локомотивы с конденсацией пара и модернизированные паровозы, оборудованные водоподогревом.

Конденсационный паровоз проходит тысячу и больше километров без набора воды, он уменьшает расход топлива на 20 процентов. Правильная эксплуатация конденсационных паровозов, умение взять от этой машины все, что она может дать, бесспорно позволит получить немало дополнительной экономии топлива на дороге.

Передовые машинисты Уральского депо доказали уже, что при хорошем уходе за паровозом можно достичь экономии топлива гораздо больше, чем это учтено теоретически для паровозов этой серии. Машинист Попов со своим напарником за первое полугодие 1941 года сэкономил 108 тонн условного топлива против установленной нормы. Машинисты Гриднев и Дуваев сэкономили за это же время 122 тонны.

Много внимания уделено НКПС модернизации действующего паровозного парка железнодорожного транспорта. Одним из видов модернизации паровозов является широкое внедрение подогрева питательной воды в тендере паровоза. Принцип подогрева заключается в том, что холодная вода из тендерного бака

в результате смешения с отработанным паром поступает в котел паровоза предварительно подогретая до 90—95°.

Подогревание питательной воды дает, по скромным расчетам, 7—9 процентов экономии топлива и положительно сказывается на работе и состоянии паровозного котла: улучшается чистота котла, повышается его форсировка и сокращается об'ем ремонта.

Оборудование водоподогрева несложно и сравнительно быстро осваивается паровозной бригадой.

Опыт работы передовых машинистов, освоивших водоподогрев, показывает, насколько эффективен этот сравнительно простой агрегат.

Машинист комсомолец Саратовского депо А. Удинский в совершенстве овладел водоподогревателем, на его паровозе он действует всегда безотказно. Тов. Удинский тщательно, во всех деталях изучил водоподогреватель, внимательно и заботливо ухаживает за этим агрегатом, сам может произвести необходимый ремонт. Машинист Удинский со своей бригадой из месяца в месяц дает наибольший процент экономии топлива в сравнении с другими паровозными бригадами не только Саратовского, но и других депо дороги. Только за первый квартал 1941 года тов. Удинский вместе со своим напарником комсомольцем Устиновым сэкономил 56,6 тонны топлива. Если исходить из перевезенных тонно - километров брутто, то экономия топлива, достигнутая спаренной

бригадой Удинского и Устинова, составляет 18,2 процента к норме. Это на 12,2 процента выше той экономии топлива (7—9 проц.), которая предусматривается инструкцией НКПС для паровозов, оборудованных водоподогревателями.

После XVIII Всесоюзной партконференции партийные организации паровозных депо дороги стали больше заниматься вопросами хозяйства, экономного расходования государственных средств. И совершенно правильно поступил секретарь партбюро депо Аткарск тов. Даньшин, который серьезно взялся за то, чтобы помочь машинистам быстрее освоить водоподогрев на паровозах. На эту тему не раз самим секретарем велись беседы с машинистами. В этих беседах выяснилось, что хозяйственные руководители недооценивают новое оборудование. Оказалось, что далеко не все машинисты, работающие на модернизированных паровозах, пользуются водоподогревателем. Многие из них или по неопытности или во избежание излишних хлопот просто выключали в пути следования водоподогреватель и вели поезда как с обычным паровозом. Ремонтные бригады не обеспечивали зачастую доброкачественный ремонт водоподогревателя и он выбывал из строя на первом же перегоне после отправления со станции.

Партбюро указало хозяйственным руководителям на эти серьезные недостатки. Был составлен конкретный план оздоровления запущенных агрегатов водоподогревателей. Деповская редколлегия выпустила специальный

номер стенной газеты, посвященный освоению водоподогрева. Была организована техническая учеба паровозников. Меры, принятые партийной организацией, помогли приковать внимание и руководства депо и всего коллектива к модернизированным паровозам и дали свои положительные результаты. Сейчас все модернизированные локомотивы Аткарского депо хорошо освоены, с 1 января по 20 сентября текущего года на них сэкономлено 378.703 кг угля. Наибольшего эффекта достигли машинисты члены партии Перфилов и Аржанов. За первый квартал 1941 года, в условиях зимы, они сэкономили 62,5 тонны топлива, на 13,9 процента больше установленной нормы. Всего с 1 января по 20 сентября они сэкономили 105.132 кг угля.

В совершенстве овладели водоподогревателем и покровские машинисты: Сотников и Мартыщенко. В первом квартале они достигли на своем паровозе 12,2 проц. экономии топлива.

Все это свидетельствует о том, что систематическое и правильное использование агрегатов водоподогрева на локомотивах открывает перед паровозниками Рязано-Уральской дороги огромные возможности для дальнейшей экономии топлива.

Максимально использовать изгарь и шлакоотсев

Вместе со шлаком, выгребаемым из топок при чистке паровозов, выбрасываются и частицы несгоревшего угля. Просеивание через

специальные сита общей массы шлака дает возможность отделять от него мелкие частицы угля, которые снова можно сжигать. Изгарь (мелкие частицы угля), остающаяся в дымовой коробке паровоза, выгребается и также снова идет в дело.

Изгарь и шлакоотсев—эти отходы топлива в смешении до 10 процентов с различными углями хорошо сжигаются в топках паровозов. Достаточно сказать, что применение в угольной смеси одной тонны шлакоотсева экономит за один оборот паровоза 500—1000 килограммов угля.

Машинисты, овладевшие техникой отопления паровозов, содержащие свои машины в исправном теплотехническом состоянии, хорошо знающие качество углей, их свойства и рациональные смеси, с большой охотой используют изгарь и шлакоотсев. Машинисты Привольского депо Белоногов и Лебедев на своем паровозе в сентябре израсходовали 13540 кг изгари, 3690 кг шлакоотсева, что составляет 8,8 процента к общему количеству сожженного угля и намного превышает заданную норму применения отходов. Машинисты тт. Белоногов и Лебедев сэкономили в сентябре 6500 кг натурального угля.

Народный комиссариат путей сообщения, придавая серьезное значение использованию отходов топлива, дает дорогам минимальную норму обязательного их расходования. Эта норма составляет не менее 10 процентов от общего количества потребляемого дорогой

топлива. Естественно, что в условиях военного времени необходимо значительно повысить процент использования изгари и шлакоотсева, организовав дело так, чтобы ни килограмма этих отходов не пропадало на свалках.

Между тем на Рязано-Уральской еще есть такие руководители депо и паровозных отделений, которые недооценивают роль отходов в экономии топлива. Во всех депо нашей дороги должно ежедневно расходоваться 72 тонны шлакоотсева и изгари, а фактически расходуется лишь 40 — 50 тонн. Наряду с такими депо и складами, которые выполняют задания (Красный Кут, Аткарск, Карабулак), есть участки, где из месяца в месяц срывается применение отходов. Совсем не употребляется изгарь и шлакоотсев в Уральске и Казахстане. Плохо, нерегулярно выдаются отходы на паровозы в Покровске.

Отходам необходимо уделять как можно больше внимания, умело и по-хозяйски организовать их сбор и использовать снова в смесях с углями. Даже только при условии использования изгари и шлакоотсева в тех нормах, которые предложены НКПС, дорога сможет экономить в год около миллиона рублей.

Роль лабораторий в борьбе за экономию топлива

Велика роль дорожной и деповских лабораторий в борьбе за экономное расходование топлива. Будучи тесно связанными с теплотехниками и паровозными бригадами, сотруд-

ники лабораторий ведут свою научно-исследовательскую работу, исходя из практических задач, стоящих перед производством.

В лабораториях испытывается качество угля, изгари, шлака. Результаты этих испытаний быстро доводятся до паровозников. Немало занимаются лаборатории наблюдением за составлением смесей из углей различных марок, для получения эффекта при сгорании.

Внутрикотловая обработка воды всегда находится в центре внимания работников лабораторий. Они повседневно следят за дозировками антинакипина и правильностью его применения. Каждый машинист, зайдя в лабораторию, всегда может здесь точно узнать необходимые ему данные о состоянии котла своего паровоза. Все это помогает успешнее бороться за экономию топлива.

Творческая мысль работников дорожной технической лаборатории в значительной степени направлена на то, чтобы оказать реальную помощь производству, найти дополнительные ресурсы для экономии топлива.

В этом отношении особого внимания заслуживает деятельность инженеров Нефедова, Ильина и теплотехника Кузина.

Начальник дорожной технической лаборатории, инженер Н. Нефедов, используя опыт иностранной техники, предложил установку специального прибора—термосифонного шламоотделителя на паровозе. Термосифонное шламоотделение должно притти на смену

периодическим продувкам котлов, которые производятся через специальные краны.

Периодическая продувка не обеспечивает бесперывного и полного удаления шлама, вызывает значительный расход воды и пара, уносящих с собой во время продувки немалое количество тепловой энергии, на пополнение которого требуется дополнительный расход топлива. Принцип же работы сифонного шламоотделителя другой. Здесь шлам, скопляющийся в нижней части котла (на грязевом кольце), непрерывно уделяется из котла, затем с помощью специального прибора отделяется от воды и, по мере накопления его, удаляется через кран наружу. Осветленная же вода возвращается по трубопроводу обратно в котел.

Этот прибор чрезвычайно ценен. Применение его даст значительную экономию топлива, позволит содержать в постоянной чистоте паровозные котлы.

Теплотехник Кузин поднял чрезвычайно важный вопрос о возможностях использования местных сланцев как топлива на паровозах. Он организовал первые опытные поездки, используя сланец в смеси с каменным углем, и доказал этим, какие огромные возможности имеются на дороге для сокращения потребления дальнепривозного топлива.

Инженер Ильин по заданию топливно-теплотехнического отдела паровозной службы дороги тщательно изучил имеющийся опыт

прессования камыша на топливо и этим самым помог Управлению дороги обстоятельно поставить этот вопрос для его практического разрешения.

ШИРЕ ПРИМЕНЯТЬ МЕСТНОЕ ТОПЛИВО

Разрешение вопроса об экономии топлива не ограничивается только экономным расходом того дальнепривозного и дорогостоящего угля, который поступает для нужд дороги извне. Задача заключается в том, чтобы изыскивать на местах в пределах своей дороги, края и области дополнительные резервы, шире применять местные виды топлива.

Применение местных видов топлива дает возможность иметь значительную дополнительную экономию средств на топливо не только на одной дороге. Широкое использование местного топлива дает возможность сокращать дальности перевозок и ликвидировать нерациональные перевозки, что особенно важно в военное время.

Какие же возможности имеются в пределах Рязано-Уральской дороги для использования местных видов дешевого топлива?

Эти возможности поистине колоссальны.

Сланцы

Рязано-Уральская железная дорога проходит по территории, располагающей огромными запасами местных топливных ресурсов.

Недра Саратовской области богаты горючими сланцами. Эти сланцы залегают в непосредственной близости к железнодорожной магистрали. Запасы савельевских, озинковских, общесыртовских сланцев превышают миллиард тонн.

Сланцы саратовских месторождений уже много лет используются как твердое топливо в промышленности области, однако на железнодорожном транспорте, являющемся крупнейшим потребителем топлива, они не используются. Между тем важнейшие депо дороги, находящиеся на близком расстоянии от сланцев, питаются исключительно дальнепривозными донецкими и карагандинскими углями, доставляемыми на расстояние более двух тысяч километров.

Совершенно бесспорно, что горючие сланцы можно сжигать и в паровозной топке.

В июне нынешнего года это подтверждено опытом машинистов Саратовского депо тт. Васильева, Куделькина, Чигирева. Используя савельевские сланцы в смеси с углями, они успешно провели поезда на своем участке. На тендеры паровозов был погружен савельевский сланец, карагандинский уголь марки «ПС-1». То были первые рейсы на топливе, в смеси которого находилось 33 процента горючих сланцев.

Анализируя эти опытные поездки, теплотехник Саратовской дорожной лаборатории

тов. Кузин установил, что даже в топках, не оборудованных качающимися колосниками, можно применять сланцы до 20 проц. в смесях с углями.

Для применения сланца в большом количестве тов. Кузин считает необходимым, помимо качающихся колосников, поставить в последних спускной люк, а в днище зольника приделать спускной ящик с клапанами, чтобы иметь возможность при прокачке колосников на ходу чаще удалять золу, скопляющуюся в зольнике.

Опыты поездок со сланцами были повторены 11, 12 и 13 июня под руководством специальной комиссии теплотехнического отдела паровозной службы дороги, дорожной лаборатории и отделения паровозного хозяйства. При первой из этих опытных поездок была взята смесь угля в весовом соотношении: марки ПС карагандинский — 67 проц. и сланца 33 проц. Поезд полного веса вел машинист Саратовского депо Чигирев на паровозе, оборудованном качающимися колосниками. Во время поездки велись наблюдения с помощью специальных приборов в динамометрическом вагоне. Повторные опыты дали также положительные результаты.

На основе произведенных наблюдений, комиссия сделала вывод, что на нашей дороге можно смело употреблять на паровозах смесь угля с 30—35 проц. сланцев при условии соответствующего дооборудования локомотивов.

Не исключена возможность сжигания на паровозе сланцев и в чистом виде, без примесей каменного угля. В условиях Рязано-Уральской дороги сланец в чистом виде можно сжигать в топках новых, модернизированных паровозов.

Все эти обстоятельства достаточно убедительно подтверждают, что местные сланцы, являющиеся дешевым топливом, должны найти широкое применение на нашей дороге. Не только для отопления паровозов, но и для стационарных котельных установок, а также и для бытовых нужд железнодорожников.

Если паровозные депо нашей дороги будут использовать как топливо на паровозах сланец хотя бы в 30-процентных смесях с дальнепривозными углями, то это значительно освободит транспорт от излишних дальних перевозок. Следует учесть, что при этом десятки тысяч тонн ценного топлива получит дополнительно металлургическая промышленность, сотни вагонов освободятся для более рационального их использования.

Каменный уголь является ценнейшим стратегическим сырьем, особенно сейчас, в дни великой отечественной войны. Интересы фронта, интересы родины требуют быстрейшего разрешения вопроса о применении сланцев, что позволит сэкономить огромное количество угля.

НКПС одобрил инициативу работников теплотехнического отдела паровозной службы

Управления дороги по изысканию местных топливных ресурсов. Сейчас дело за тем, чтобы создать в пределах дороги свою топливную базу.

Камыш как местное топливо

До последнего времени значительное количество топлива, как угля, так и дров, завозится железнодорожным и водным транспортом на Заволжскую линию Рязано-Уральской дороги. Это топливо транспортируется на расстояние до трех тысяч километров, между тем районы Нижней Волги располагают колоссальными запасами местного топлива—камыша и чекана. Заросли этих многолетних растений достигают сотен тысяч гектаров.

Некоторое время тому назад топливно-теплотехнический отдел паровозной службы Рязано-Уральской дороги начал производить заготовку камыша для использования его вместо дров для заправки паровозов. Экономичность этого мероприятия быстро дала себя почувствовать. Сноп камыша диаметром в 80 сантиметров и длиной в 1,5 метра стоит дороге от 50 до 75 копеек. Если принять во внимание, что на заправку одного паровоза требуется 6 снопов, то стоимость заправки обходится максимум в 5 рублей, а для того, чтобы заправить паровоз дровами, требуется около 18 рублей. Растопка паровозов камышом производится значительно

быстрее, чем дровами. Применение камыша для заправки паровозов дало возможность получить дороге некоторую экономию средств. Использованный камыш заменил 195 кубометров дров. Однако это слишком незначительное подспорье.

Естественно становится вопрос о более широком и рациональном применении камыша, учитывая его огромные запасы. До сих пор заготовка камыша производится вручную и сжигается он в виде снопов. Нечего и говорить, что использование камыша в таком виде создает некоторые трудности.

Следует приветствовать те начинания, которые намечены по использованию камыша теплотехническим отделом паровозной службы дороги. По заданию руководства паровозной службы инженер дорожной лаборатории тов. Ильин детально ознакомился с имеющимся уже опытом по брикетированию камыша. Совсем недавно начальник дорожной лаборатории, инженер Нефедов вместе с инженером Ильиным нашел возможность по увеличению производительности заготовок камыша и по снижению его стоимости. Ими произведены опыты по прессованию камыша на прессе типа «Мак-Кормик». Опыты дали положительные результаты. С помощью пресса было достигнуто превращение разрозненных снопов камыша в компактные тугоопрессованные тюки.

Расчеты, произведенные инженером Ильиным показывают, что прессовка камыша

в большом количестве безусловно удешевит его стоимость, сделает удобным для хранения на складах и перевозки. Для перевозки спрессованного камыша потребность в подвижном составе уменьшается в четыре раза в сравнении с тем, что требовалось для перевозки такого же количества камыша в снопах.

Практически к прессованию камыша можно приступить уже теперь, ибо это не связано с большими капитальными затратами, а оборудование имеется непосредственно на месте заготовок.

Быстрейшее практическое разрешение этого вопроса значительно увеличит топливный баланс дороги за счет местных ресурсов.

Из всего изложенного видно, какие огромнейшие резервы экономии топлива имеются на нашей дороге.

Простой расчет показывает, что при настойчивом проведении всех указанных выше мероприятий мы смогли бы только в IV квартале сберечь около 35.000 тонн угля.

Вот из чего складывается эта цифра:

1. Снижение расхода топлива на 10 процентов даст 13.900 тонн.

2. Применение изгари и шлакоотсева в 5-процентной смеси с углем—2000 тонн.

3. Сжигание сланцев в 30-процентной смеси с углем—8500 тонн.

4. Растопка паровозов камышом—230 тонн.

Всего же при этих условиях в IV квартале текущего года и в течение 1942 года Рязано-Уральская ж. д. может сэкономить 125.000 тонн дальнепривозного угля, или 7,5 миллиона рублей. Колоссальные резервы! За использование этих резервов мы должны развернуть большевистскую борьбу.

РЕГЕНЕРАЦИЯ МАСЕЛ

В дни великой отечественной войны неизмеримо повысилась творческая инициатива железнодорожников Рязано - Уральской. Патриоты родины, работающие на различных участках производства, внесли немало ценных предложений, направленных на повышение производительности труда, на экономное расходование материалов, металла, топлива.

Особого внимания заслуживает инициатива сотрудниц дорожной лаборатории гг. Великановой и Хохловой. Они произвели опыт регенерации масел с помощью отбеливающих земель саратовских месторождений.

Эти опыты, произведенные очень удачно, открывают огромные перспективы для экономии минеральных смазочных и других машинных масел.

Энтузиастам удалось лабораторным путем восстановить в прежних качествах такие виды отработанных масел, как генераторное, компрессорное и турбинное.

В настоящее время регенерация масел начинает выходить уже за пределы опытов. Дорожной лабораторией организована заго-

товка отбеливающих земель и снабжение ими важнейших пунктов дороги, потребляющих большое количество минерального масла.

Способ очистки масел с помощью отбеливающих земель чрезвычайно прост и доступен для каждого депо, мастерской, электростанции.

В ближайшее время регенерация масел должна быть поставлена на широкие практические рельсы. Дорога потребляет большое количество масел. Восстановление отработанного масла, как это показали опыты, позволяет на 80—90 проц. использовать старые масла и почти совсем отказаться от свежих, получаемых с заводов смазочных материалов.

Каждому понятно огромное хозяйственное и оборонное значение этого дела. Регенерируя на местах отработавшее масло, мы тем самым дадим десятки тонн смазки и масла для боевых машин, действующих против фашистских варваров на фронте.

СВОИМИ СИЛАМИ ИЗГОТОВЛЯТЬ ДЕТАЛИ И ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ

Много инициативы в борьбе за экономию металлов, запасных частей, топлива, материалов проявила парторганизация Саратовского железнодорожного узла.

Здесь по почину политотдела и узлового парткома в конце июля проведена производственно-экономическая конференция. Этой конференции предшествовала большая подго-

товительная работа. Бригады железнодорожников тщательно изучали имеющиеся в предприятиях узла внутренние ресурсы, обобщали уже накопленный опыт, выдвигали новые предложения. В период подготовки к конференции заметно оживилась деятельность рационализаторов.

В ходе самой конференции, где принимали участие руководители и командиры предприятий, инженеры, техники изобретатели и рационализаторы были детально обсуждены вопросы внутриузлового кооперирования местного топлива, регенерации масел и т. д. Здесь обменивались некоторым накопленным опытом.

Совсем недавно предприятия Саратовского узла получали с заводов такие детали, как стержневые гайки, рессорные валики, чеки тормозных колодок, поручни сцепщика. Теперь эти и многие другие детали изготавливаются на месте в мастерских паровозного и вагонного депо.

Насчитывается уже 70—80 наименований различных запасных частей, которые прежде поступали извне от заводов-поставщиков, а сейчас изготавливаются на месте.

Больше внимания стали уделять хозяйственные руководители ремонту старых деталей и запасных частей. Только на ремонте стержней и букс предприятия узла экономят в месяц до трех тысяч рублей. Вагонное депо отказалось от приобретения новых рессор

и восстанавливает старые, перетягивая и ремонтируя их в своей кузнице. В течение полугода паровозное депо не получает ни одного нового прибора автосцепки, здесь ремонтируются старые приборы. Паровозное депо успешно ремонтирует стяжки для сцепления между паровозом и тендером. Ремонт стяжки обходится в 32 рубля, и она снова идет в дело, между тем как стоимость новой стяжки—180 рублей.

На восстановление головки автосцепки нужно израсходовать 15—20 рублей, а стоимость новой головки—231 рубль.

На узловой производственно - экономической конференции котельный мастер паровозного депо, коммунист Цифров внес предложение: не отправлять паровозов с объемом среднего ремонта в заводы, как это делалось до войны, а ремонтировать их своими силами в депо. За реализацию своего предложения тов. Цифров взялся тотчас после конференции. Силами коллектива из депо было выпущено два паровоза с объемом произведенного заводского ремонта. Энтузиаст Цифров своей инициативой помог депо сэкономить не одну тысячу рублей, разгрузив в то же время ремонтные заводы.

По примеру саратовцев производственно-экономические конференции были проведены и на других узлах дороги. Они также помогли обобщить накопленный опыт по мобилизации внутренних ресурсов и вскрыть дополнительные резервы.

Большой опыт использования внутренних ресурсов имеется в предприятиях Аткарского узла.

Выполняя решения XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б), Аткарский узловой партком (секретарь тов. Никитин) проделал большую работу по перераспределению станков и оборудования между предприятиями узла. Это позволило лучше, эффективнее использовать мощность предприятий и облегчило изготовление деталей на месте.

В Аткарском паровозном депо стали изготавливать для паровозов всех серий своими силами большие и малые балансирные призмы, ножи балансирные, рессорные подвески, крейцкопфные и дышловые валики, клинья дышловых подшипников, болты, гайки и заклепки всех размеров. Если раньше сработанные тормозные колодки сдавались в утиль, то теперь делают так: правую колодку переставляют на левую сторону, а левую — на правую, и колодки действуют словно новые.

Следует отметить, что производство всех деталей в депо осуществляется из старых материалов и лишь в крайнем случае из новых. Ножи балансирные, например, делают так. Берется кусок старого, негодного дышла и протягивается под молотом Беше. На специально изготовленном штампе ножи штампуются, а затем опиливаются, цементируются и закаляются. Рессорные подвески куются из старых вагонных осей, рессорные серьги (якоря)—из негодных крейцкопфных валиков.

В Аткарском депо разработан интересный способ реставрации старых, негодных подшипников. Раньше, когда разработка отверстия по шейке достигала предельных размеров, подшипники снимались с паровоза и сдавались в утиль. Это стоило очень дорого. Тогда мастер заготовительного цеха Алексеев предложил наплавлять медью внутреннюю полость подшипника. Делается это так. На токарном станке у разработанного подшипника по внутреннему диаметру на равном расстоянии друг от друга протачиваются 3 колодца с одинаковым прямоугольным сечением, прорубаются шпоночные канавки. После этой операции подшипник подается в медницкую. Там подшипник сначала нагревается, а потом в него вставляется стержень диаметром менее диаметра шейки на 3—4 мм. Внутренняя часть подшипника заливается медью. Затем из остывшего подшипника выбивается стержень, и подшипник сдается в запас, как полуфабрикат, требующий лишь обычной механической обработки. Такие реставрированные подшипники в Аткарском депо установлены на многих паровозах на кривошипах пятой оси и работают нормально. На паровозе т. Томникова, например, кольцевой подшипник не менялся от промывки до промывки. Эффект достигается тем, что наплавленная медь держится с помощью шипов и срабатывается так же, как и при заводском литье.

Предложение т. Алексеева дало большую экономию. Потребление новых подшипников

в Аткарском депо сократилось вдвое, а ведь каждый подшипник стоит 50—60 рублей. Всего за 9 месяцев работы по мобилизации внутренних ресурсов по паровозному депо достигнуто 460 тысяч рублей экономии.

Много хозяйственной инициативы и сметки проявляют командиры и рабочие Аткарского вагоноремонтного пункта (нач. ремонта т. Доброхотов, секретарь партбюро т. Панин). Они настойчиво взялись за проведение в жизнь решения XVIII Всесоюзной партконференции о мобилизации внутренних ресурсов, а в дни войны продолжают эту работу с еще большей энергией.

Еще в мае в вагоноремонтном пункте был создан утилизационный цех, построена специальная кладовая. Все бывшие в употреблении детали тщательно сортируются и реставрируются. Два года из-за отсутствия плашек стоял без дела болторезный станок. По инициативе нач. пункта тов. Доброхотова по техническому руководству из журнала «Вагонник» плашки были сделаны из старой рессоры. Возвращенный к жизни станок сейчас режет по 500—600 болтов за смену. Вагоноремонтный пункт ст. Аткарск совершенно отказался от получения готовых болтов — вся потребность покрывается за счет собственного производства на реставрированном станке из старых материалов. Из большого болта меньший всегда можно сделать, — говорят рабочие пункта. И делают: из трехчетвертного—пятиосьминный и т. д. Энтузиастом этого является

кузнец Григорьев. В аткарском ВРП применяются штампы для изготовления болтов, крышек печных разделок и т. д.

Широко применяется на пункте восстановление старых концов. Начиная с мая, вагонники Аткарска не расходуют ни грамма новых концов. Старые концы собираются в депо, на путях станции, затем очищаются и идут в дело. На этом сэкономлена уже не одна тысяча рублей. Успешно идет работа по восстановлению старого инструмента.

Руководители пункта борются за экономию топлива. Для отопления котельной вместо каменного угля применяются опилки, древесные отходы, остающиеся при ремонте вагонов. За два месяца вагоноремонтный пункт не израсходовал ни одного килограмма угля для котельной.

Благодаря использованию внутренних резервов аткарские вагонники добились снижения расхода материалов на всех видах ремонта подвижного состава. Так в августе, например, на среднем ремонте вагонов надо было израсходовать материалов на 26.065 р.; а употреблено—на 22.797 рублей, на годовом осмотре вместо 21.294 р. израсходовано на материалы 14.156 рублей и т. д.

Красноречива справка дорожного магазина по продаже запасных частей. Если до войны все вагоноремонтные пункты и участки нашей дороги покупали ежемесячно 174 новых

буферных стержня, то в сентябре спрос на них составил лишь 76 штук. Такая же картина и с рессорными валиками. До войны ежемесячно магазины Дорзапчасти продавали вагонникам по 800 штук, а в сентябре—91. Эти цифры говорят о том, что многие запасные части (стержни, буксы, рессорные валики и серьги, буксовые клинья и пр.) стали изготавливаться собственными силами вагоноремонтных пунктов и вагонных участков и, как следствие, резко сократилась закупка новых деталей, поступающих в централизованном порядке. В сентябре, например, Аткарский вагоноремонтный пункт вдвое по сравнению с июлем сократил закупки деталей в магазине Дорзапчасти.

Огромные возможности для экономии металла находятся в дистанциях пути. И на этом участке накопился уже немалый опыт.

Прекрасную инициативу проявил коллектив Красно-Кутской дистанции пути, возглавляемый начальником дистанции т. Мортиковым.

В мастерской (зав. Кульчихин) ведется большая работа по реставрации старых деталей: накладок, костылей, рельсов, болтов и гаек. Из утиля изготовлено 7 тонн костылей и болтов, 350 накладок и пр. Кузнец Поздненский добился того, что из двух старых костылей обязательно получается один новый.

Дистанция полностью отказалась от получения материалов из централизованных фон-

дов. На текущий ремонт пути не было употреблено ни одного нового костыля.

Все подготовительные мероприятия к зиме краснокутские путейцы проводят также под лозунгом бережливости и полного использования местных ресурсов. Нехватало 1100 лопат. Тогда со всех околотков были собраны разбитые лопаты, починили их и таким образом удовлетворили всю потребность в лопатах. Увязочный материал поделали из старого железного троса, веревки навили из бывшей в употреблении мочалы.

В 14-й дистанции пути за последнее время хорошо организован ремонт старых скреплений (накладок, подкладок, болтов, костылей). За короткий промежуток времени здесь отремонтировано около пяти тонн костылей, более двух тонн болтов, 46 тонн подкладок, более трех тонн накладок. На восстановлении этих материалов дистанция сэкономила более 12 тысяч рублей.

Путьцы 9 околотка собрали около 70 тонн различных старых скреплений и отремонтировали их. В результате этого дистанция получила несколько тысяч штук годных скреплений. Своими силами отремонтировали путейцы более двухсот крестовин и около километра рельс.

Благодаря широкому движению за использование местных ресурсов дистанции дороги сэкономили несколько сот тысяч рублей.

РАЦИОНАЛИЗАТОРЫ И ИЗОБРЕТАТЕЛИ

Развернувшееся на дороге движение за бережливость и экономию подняло инициативу десятков патриотов рационализаторов и изобретателей. Они вносят ценные предложения, работают не покладая рук над реконструкцией станков и машин, изготавливают простейшие конструкции и приборы, приспособлявая их для более производительной работы.

Техник Саратовского вагонного участка тов. Чуенков предложил простейшую конструкцию регенерационной установки, с помощью которой можно восстанавливать весь бывший в употреблении обтирочный материал, применяемый для обтирки цистерн на пунктах нефтеналива. По расчетам тов. Чуенкова через эту установку можно по несколько раз восстанавливать один и тот же бывший в употреблении обтирочный материал. Это предложение заслуживает большого внимания. Регенерационная установка даст возможность восстанавливать за год несколько десятков тонн обтирочного материала и экономить на этом до 20 тысяч рублей.

Старший машинист Астраханской электростанции тов. Ульянов ввел много конструктивно простых, но чрезвычайно остроумных и эффективных приспособлений к двигателю. С помощью одного из таких приспособлений, он в три раза снизил расход смазки у двигателя.

Бригадир кузнечных и слесарных работ 9-й дистанции пути коммунист Ростошинский своими силами приспособил нарезку болтов на токарном станке и увеличил этим производительность в 18 раз. Применяв приспособление для штамповки клиньев для противоугонов, тов. Ростошинский увеличил изготовление этих клиньев в 10 раз.

Заместитель начальника депо Казахстан тов. Сечкин разработал и практически начал применять масляный домкрат, который на 2,5 часа ускорил процесс смены паровозных рессор.

Таких примеров проявления инициативы и рабочей смекалки можно привести немало.

Десятки советских патриотов железнодорожников во имя победы над коварным врагом ежедневно, ежечасно проявляют заботу о повышении производительности труда, о максимальной экономии государственных средств, материальных ценностей на транспорте.

ЛУНИНСКИЕ МЕТОДЫ — ВСЕМ ПРОФЕССИЯМ

Еще более успешная борьба за мобилизацию внутренних ресурсов на дороге должна развернуться вместе с дальнейшим развитием лунинского движения. Лунинцы железнодорожники — передовые бойцы трудового фронта. Они показывают пример того, как должен настоящий патриот советской страны, любящий свою родину, относиться к поднятию

производительности труда и сбережению государственного имущества: к паровозу, как основной двигательной силе транспорта, вагону, участку пути, водоснабжению, устройствам сигнализации и связи.

Именно в дни великой отечественной войны ряды лунинцев Рязано-Уральской дороги пополнились за счет представителей различных профессий. К бригадам знатных машинистов-лунинцев Куделькина, Матюшкина, Гераськина, Алентьева, Тулякова, Удинского, Каданцева и многих других примкнули в эти дни и лунинцы стрелочники, поездные вагонные мастера, машинисты водокачек, путевые обходчики, механики связи.

Старший стрелочник станции Чернавский тов. Павлов так организовал работу своего поста, что не нуждается в помощи путейцев. Стрелочники сами производят весь необходимый ремонт стрелочных механизмов, сами своими силами готовят себе инструмент: оттягивают концы кирок, ломов, ремонтируют гаечные ключи. Возле стрелочной будки тов. Павлова установлен специальный ящик для хранения керосина, гаечных ключей, лопат, запасных болтов, костылей. Культурно, технически грамотно организовал лунинец тов. Павлов уход не только за стрелкой, но и за другими деталями верхнего строения пути, находящимися вблизи его поста. Без помощи путейцев тов. Павлов производит весь текущий ремонт стрелок, меняет лопнувшие накладки, устраняет перекосы брусьев. Патриот-лунин-

нец удлиняет срок службы вверенных ему механизмов, сберегает государству немало средств.

Путеобходчик Уральской дистанции пути Аким Сергеевич Гриднев—подлинный заботливый хозяин на своем километре. Немало простых, но нужных приспособлений применил он для уборки лишнего балласта, заправки бровки, засыпки отрясенных шпал. 10—15 дней в месяц путеобходчик-лунинец работает на своем километре в качестве путевого рабочего. На дороге нет уже таких дистанций, где не было бы своих лунинцев-путейцев. Все они заботятся о том, как бы с минимальными затратами добиваться сохранения и удлинения срока службы путей—этой основы основ железнодорожного транспорта.

Недавно на страницах дорожной газеты электромеханик Саратовской дистанции связи П. С. Корунков подробно рассказал о том, как он применяет лунинский метод в службе связи.

Стоило тов. Корункову ввести правильный, нормальный режим зарядки аккумуляторов, как одно только это мероприятие удлинит срок службы аккумуляторов примерно на 6 лет, увеличило их отдачу и сберегло немало электроэнергии.

Механик-лунинец тов. Корунков своими силами изготовил электрический дистиллятор для дистилляции воды, необходимой на аккумуляторные установки. Себестоимость воды снизилась более чем в четыре раза. Годовая

экономия средств от этого составляет 500 рублей. Он сам изготовил водородный аппарат, от применения которого в три раза экономится рабочее время, в два с половиной раза снижается стоимость пайки аккумуляторов. Наконец, тов. Корунков собрал несколько десятков старых аккумуляторов, которые подлежали сдаче на склад, как негодные. Он наладил переделку этих аккумуляторов с таким расчетом, чтобы они проработали еще не менее 8 лет. От этого дистанция должна получить 5 тысяч рублей экономии.

Тов. Корунков не прибегает к помощи подсобных профессий. Он сам овладел многими специальностями. Когда этого требует дело, механик-лунинец становится и слесарем, и медником, и литейщиком, и штукатуром.

Растет лунинское движение среди машинистов водокачек. Старший машинист водокачки станции Татищево тов. Тюсин без помощи извне, силами самих машинистов водокачки готовит к зиме все агрегаты водоснабжения.

Замечательные образцы работы по-лунински показывает машинист водокачки станции Сероглазово, старый железнодорожник Иван Алексеевич Сазанов. Он уже давно отказался от помощи со стороны при ремонте агрегатов своей водокачки. Да и к ремонту тов. Сазанову приходится прибегать очень редко, ибо любовный уход лунинца за машинами обеспечивает работу частей и деталей на длительный

срок. Несколько лет у цилиндров машины тов. Сазанова не менялись поршневые кольца. Патриот Сазанов экономит топливо: он использует все отходы—изгарь и шлакоотсев, наконец, вместе с членами своей семьи тов. Сазанов собирает кустарник, растущий в окрестностях станции и использует его как топливо на водокачке.

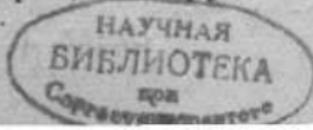
Лунинецем по праву может считаться и машинист Астраханской электростанции тов. Ульянов, о рационализаторских мероприятиях которого было рассказано выше. Ремонтируя своими силами агрегаты электростанции, вводя рационализацию, он в то же время исключительно бережно относится к машинам и материалам. Тов. Ульянов фильтрует отработанную смазку и снова пускает ее в дело, сам очищает обтирочные концы.

Опыт уже показал, что по-лунински работать и относиться к механизмам могут все, кто связан с техникой. В дни великой отечественной войны лунинскому движению на дороге должен быть дан широчайший размах. Необходимо организовать подлинное соревнование железнодорожников за освоение лунинского метода всеми профессиями.

* * *

Задача партийных организаций, хозяйственных руководителей, каждого честного работника нашей дороги заключается сегодня в том, чтобы экономить средства, топливо, электроэнергию, сырье, инструмент, использо-

355737



вать отходы, восстанавливать изношенный инструмент, экономить труд, экономить время, максимально использовать оборудование.

Родина требует, чтобы каждый железнодорожник в тылу чувствовал себя бойцом. Необходимо чтобы он так же совершенно владел техникой транспорта, как боец Красной Армии владеет боевым оружием; чтобы он бережливо относился к материальным ценностям транспорта так же, как боец относится к тому мощному вооружению, которым оснащена наша доблестная Красная Армия. Нужно, наконец, чтобы транспортник в тылу так же разумно и по прямому назначению расходовал каждый кусок железа, болт, гайку, килограмм угля, как это делает боец на фронте, выпуская каждый снаряд и каждый патрон точно по вражеской цели.

Выполняя эту задачу, мы тем самым поможем фронту, поможем нашей доблестной Красной Армии быстрее разгромить лютого врага всего человечества — ненавистный фашизм.

Брошюру подготовили к печати
Н. Клосс и А. Давидьянц

Отв. ред. **А. Орлеанский**

Подписано к печати 5/XI—41 г. Об'ем 2½ л., авторск.—1⅓ л. Колич. знаков в бум. печ. л. 40.000. Саратов. Тип. изд-ва газ. «Рабочий транспорта» № 8500. Заказ № 2972. Тираж 2000.

A w 14. 47. - 300