НОВОЕ В СТАХАНОВСКОМ ДВИЖЕНИИ НА ТРАНСПОРТЕ В ПЕРИОД ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

ТРАНСЖЕЛДОРИЗДАТ
1942

ПОЛИТИЧЕСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ НКПС

ОТДЕЛ ПАРТИЙНО-ПОЛИТИЧЕСКОЙ ИНФОРМАЦИИ

НОВОЕ В СТАХАНОВСКОМ ДВИЖЕНИИ НА ТРАНСПОРТЕ В ПЕРИОД ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ТРАНСПОРТНОЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО

Москва 1942

331.2 С-385

Великая отечественная война предъявила железнодорожному транспорту исключительно высокие требования по перевозкам для фронта и народного хозяйства страны.

В дни, когда над нашей родиной нависла серьезная опасность, ответственность работников железнодорожного транспорта перед страной неизмеримо возросла. Каждый железнодорожник должен помнить, что от его работы во многом зависит успех на фронте. Где бы железнодорожник ни находился — на фронтовой дороге или на Урале, в Сибири, на Дальнем Востоке, в Средней Азии, — везде он боец Великой отечественной войны. Для железнодорожника фронт — везде. Его пост — военный.

Железнодорожный транспорт вступает во вторую военную зиму. Работа в суровых зимних условиях является сейчас для железнодорожников ответственнейшей битвой за честь, свободу и независимость нашей родины.

Образцово подготовиться к зиме, образцово трудиться все долгие зимние месяцы — такова задача, стоящая перед всей армией железнодорожников. Несмотря ни на какие трудности, железнодорожный транспорт должен обеспечить всем необходимым нашу героическую Красную армию, ведущую смертельную борьбу с немецко-фашистскими ордами грабителей и насильников.

Творческая инициатива железнодорожников, стахановско-лунинские методы труда — неисчерпаемый источник мобилизации внутренних ресурсов для образцовой подготовки к зиме и большевистского преодоления зимних трудностей.

Необходимо вооружить всех железнодорожников стахановско-лунинскими методами работы. Надо всемерно распространять инициативу передовиков в экономии и заготовке местного топлива, в ремонте своими силами и средствами железнодорожных сооружений и спецодежды.

Нужно беспощадно бороться с самоуспокоенностью, благодушием, аллилуйщиной, которые все еще свойственны некоторым работникам железнодорожного транспорта. Опаснее всего, когда руководители не замечают недостатков, не мобилизуют массы на их устранение. Не замазывать ошибок и недочетов, а путем большевистской критики и самокритики вскрывать все слабые стороны и дефекты дела, исправлять их общими силами, дружно, быстро и хорошо — таков долг каждого командира, каждого железнодорожника.

Борясь с ошибками и недостатками в работе, необходимо возглавить творческую инициативу железнодорожников и направить ее на большевистскую подготовку к зиме и победное преоборение зимних затруднений.

I. КООПЕРИРОВАНИЕ ТРУДА ДЛЯ ПРОИЗВОДСТВА ТЕКУЩЕГО РЕМОНТА ПОДВИЖНОГО СОСТАВА И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ОБОРУДОВАНИЯ

В творческой инициативе железнодорожников большое место занимают вопросы кооперирования труда для производства текущего ремонта подвижного состава и железнодорожного оборудования. Почин в этом деле принадлежит хабаровским машинистам. Он оказался настолько жизненным, что вскоре лунинские паровозные бригады почти на всех дорогах начали прибегать к кооперированию труда не только для выполнения промывочного ремонта, но и для подъемочного. Кооперирование труда с успехом начали применять не только паровозники, но движенцы и путейцы.

Теперь уже можно смело сказать, что кооперирование труда для производства текущего ремонта подвижного состава и железнодорожного оборудования распространено почти во всех отраслях железнодорожного хозяйства и на деле оправдано жизнью.

1. Кооперирование паровозных бригад для выполнения своими силами промывочного ремонта паровозов

В условиях мирного времени многие паровозные бригады, применяя лунинский метод работы, добились сокращения объема промывочного ремонта своих локомотивов и значительную *часть этого ремонта начали выполнять своими силами.*

В дни отечественной войны советского народа с немецкими захватчиками передовые паровозники сделали новый шаг в развитии замечательного лунинского метода — *стали целиком выполнять своими силами весь комплекс операций промывочного ремонта.*

Попытки к тому, чтобы весь ремонт на промывке производился силами самих паровозных бригад, предпринимались и раньше. Но широкого распространения это новшество не получало потому, что далеко не всякая строенная бригада могла целиком справиться с промывочным ремонтом.

Выполнение всего ремонта на промывке силами паровозников стало общедоступным лишь после того, как была найдена новая и наиболее удачная форма организации труда паровозных бригад *на промывке локомотива.* Эта новая форма организации труда состоит *в объединении, в кооперировании бригад нескольких паровозов для поочередного выполнения промывочного ремонта каждого паровоза в отдельности.*

Обычно для промывочного ремонта кооперируются бригады двух-трех паровозов. В промывочном ремонте участвуют бригады того ло-

комотива, который поставлен на промывку (две бригады — при сдвоенной езде и три бригады — при строенной), и свободные от поездок бригады других паровозов, кооперировавшиеся для ремонта.

В ремонте каждого паровоза принимает, таким образом, участие от 9 до 12 человек при спаренной езде и от 15 до 21 человека — при строенной.

Кооперированный ремонт предполагает слесарную подготовленность работников паровозных бригад.

Расстановку сил на ремонте осуществляет старший машинист ремонтируемого паровоза, а руководит ремонтом бригадир комплексной бригады.

Первыми применили метод кооперирования старшие машинисты депо Хабаровск-II Дальневосточной дороги Серенков, Вожейко и Чугуев. Свободные от поездок бригады этих машинистов общими усилиями отремонтировали паровоз на 2 часа раньше установленного срока и сэкономили около 3 500 руб.

За короткое время почин лунинцев Хабаровского депо распространился по всей сети дорог. Кооперирование паровозных бригад при ремонте паровозов на промывках в ряде депо стало массовым явлением. И всюду, где применяется этот метод, он дает хороший экономический эффект: *сокращается простой паровозов на промывке, повышается качество ремонта и содержания локомотивов, экономятся рабочая сила, средства и материалы.*

В депо Всполье Ярославской дороги за месяц силами кооперированных паровозных бригад было выпущено из промывочного ремонта 8 паровозов. При этом сэкономлено: на рабочей силе 1 290 руб., на материалах 1 633 руб.

В депо Курорт-Боровое Карагандинской дороги бригады старшего машиниста Гальченко кооперировались с бригадами старших машинистов Рослякова и Самохвалова и выпустили паровоз из промывочного ремонта за 8 час.

В депо Ишим Омской дороги бригады старших машинистов Чернова и Юдичева, кооперировав свой труд, отремонтировали паровоз № 740-46 за 8 час. при норме 14 час., а второй паровоз № 720-46 уже за 6 час.

В депо Арзамас Казанской дороги бригады старших машинистов Лыскова и Карпухина выпустили паровоз из промывки за 4 часа.

Бригады машинистов депо Караганда Савинова, Литвинова, Терещенко и Барабанова на промывочном ремонте своих паровозов по кооперированному способу сэкономили 2 000 руб.

Только за два месяца паровозные бригады Карагандинской дороги отремонтировали по кооперированному способу 12 паровозов, что дало экономию около 50 000 руб.

В депо Уфа дороги имени В. В. Куйбышева при кооперированном ремонте паровоза старшего машиниста Перова только на одной промывке было сэкономлено свыше 900 руб. После промывки паровоз ни разу не заходил в депо на межпоездной ремонт и находится в исправном состоянии.

Бригады других трех паровозов этого же депо, кооперировавшись для выполнения промывочного ремонта своими силами, только за один месяц сэкономили 2 800 руб.

Таких примеров, свидетельствующих о широком распространении и высокой экономической эффективности кооперированного способа ремонта паровозов на промывке, можно привести десятки.

2. Кооперирование паровозных и комплексных бригад при подъемочном ремонте паровозов

Зачинателями кооперирования паровозных и комплексных бригад для выполнения подъемочного ремонта локомотивов явились лунинцы Карагандинской дороги.

Первый опыт выпуска паровоза из подъемки своими силами осуществили бригады старшего машиниста депо Курорт-Боровое Ладыгина.

Машинисты, помощники машинистов и кочегары разобрали паровоз, выкатили скаты, произвели полный ремонт крейцкопфов, осмотр золотников и поршней. Слесари комплексной бригады отремонтировали экипажную часть. Работами по ремонту руководили мастера депо Исаков и Повзун. Паровоз № 19-3030 вышел из подъемки на 15 часов раньше срока.

Но кооперирование труда при ремонте этого паровоза было неполным, неразвитым, находилось в зачатке. Здесь в ремонте участвовали бригады только одного паровоза, которые стремились к тому, чтобы по возможности все сделать своими силами. На долю комплексной бригады осталась лишь незначительная часть работ.

Вслед за бригадами машиниста Ладыгина, но уже в значительно более полной и развитой форме кооперирование труда при подъемочном ремонте паровозов применили лунинцы депо Караганда.

Карагандинские машинисты паровозной колонны им. Государственного комитета обороны решили выпустить паровоз лунинцев Барабанова и Терещенко из подъемочного ремонта кооперированными усилиями паровозников и комплексников за 40 час.

Работа началась с заготовки деталей. Слесари под руководством мастера Милера выполняли заказы колонны — *заготовляли комплект дышел, буксовых подшипников, колесные пары, дышловые втулки, элементы и т. д.*

Старший машинист Барабанов с напарником Терещенко, помощниками Гордиенко, Филатовым и кочегарами Саломатиным и Садвокасовым *готовили паровоз, пришедший из очередной поездки к большому плановому ремонту.* Паровоз сделал 48 500 *км* пробега между обточками при норме 45 000 *км. Участники кооперированного ремонта были расставлены по определенным работам в зависимости от слесарной квалификации.*

Как только паровоз был поднят, машинист Мищенко, помощник Федоров и слесари 6-го разряда приступили к ремонту всей арматуры водяных насосов. Машинисты Кравченко, Телеляев, помощник Рябцев и слесари 4-го разряда ремонтировали поршни, золотники, крейц-

копфы. Машинист Брагарь, его помощник Сторожук и кочегар Савинов ремонтировали экипаж, машинисты Барабанов и Терещенко со своими бригадами — дышловое движение, гарнитуру.

К концу первого дня паровоз был готов к спуску на колеса, закончен ремонт тендера, сменены три колесные пары, т. е. сделано более 50% всей работы.

На следующий день в цех пришло много новых паровозников, возвратившихся из поездки. К 13 час. паровоз был спущен на колеса, началась сборка; к 15 час. паровоз был готов к заправке котла. Через 33 часа после постановки в обточку при норме 96 час. он был выписан из ремонта в рабочий парк. Приемочная комиссия признала качество ремонта отличным.

Благодаря кооперированию труда паровозников и комплексников при обточке этого паровоза было сэкономлено: на материалах и запасных частях 5 807 руб., на рабочей силе 2 500 руб., на сокращении простоя локомотива в ремонте 886 руб. Общая экономия составила 9 193 руб.

Кооперирование паровозных и комплексной бригад вскрыло новые большие возможности для резкого сокращения простоя паровозов в подъемочном ремонте и позволило производить этот ремонт скоростными методами.

Инженерно-технические работники депо Караганда под руководством старшего инженера Кондакова собрали и изучили все то положительное, что дало кооперирование при обточке паровоза машинистов Барабанова и Терещенко, и затем *разработали график технологического процесса, рассчитанный на выпуск паровоза из подъемки за 24 часа.*

В основу графика скоростного подъемочного ремонта паровозов был положен *принцип взаимозаменяемости деталей, наиболее подвергающихся износу и требующих много времени для их изготовления и ремонта. С целью максимального уплотнения всего производственного цикла в графике предусматривалась параллельность ряда операций по узлам работ.*

Инженеры и техники депо Караганда таким образом научно обобщили стахановско-лунинскую инициативу машинистов, выступили подлинными большевиками-руководителями стахановско-лунинского движения.

Задача инженерно-технических работников по руководству стахановско-лунинским движением в том и состоит, чтобы они подхватывали творческую инициативу передовиков, научно обобщали ее, разрабатывали более совершенные технологический процесс и график работы. Тогда начинание стахановца-лунинца наверняка быстро привьется и принесет богатые плоды.

Подготовка к ремонту началась задолго до постановки паровоза в цех. По записи, которую сделала в книге ремонта паровозная бригада машиниста Плеханова, по техническому паспорту паровоза и на основе личного осмотра локомотива *инженерно-технические работники*

депо точно установили объем предстоящих работ и составили перечень необходимых деталей.

Было учтено, что в депо есть запасный комплект колесных пар с дышлами и буксами, а также заблаговременно отремонтированный и опрессованный комплект элементов.

За пять дней до постановки паровоза в ремонт заготовительный цех получил заказ на изготовление деталей. Через четыре дня детали были готовы и *приняты специальной комиссией.*

К приходу паровоза на смотровую канаву все части и материалы — колесные пары, буксы, дышла, тормозные колодки, золотниковые рубашки и станок для их расточки — находились под рукой. Место работ было прибрано, оборудовано козлами для деталей, хорошо освещено.

Как только паровоз был поднят, все свободные от поездок бригады четырех паровозов, входящих в комсомольско-молодежную колонну имени 8-й гвардейской дивизии, вместе с комплексной бригадой приступили к работе.

Все узлы разбирались одновременно. Тут же разбирался и тендер.

Часть слесарей-экипажников немедленно занялась проверкой букс по центрам, а часть — разборкой выкаченных из-под паровоза колесных пар. Одновременно с этим шел ремонт параллелей, поршней, золотников, кулисного механизма, производились выемка элементов и ремонт арматуры, смена воздушного насоса, пресс-масленок, ремонт водяных насосов и дымососов.

Котельщики, чтобы не мешать гарнитурщикам вынимать и ставить элементы, сначала заготовляли новые дымогарные трубы, а затем использовали обеденный перерыв гарнитурщиков для выемки старых и установки новых дымогарных труб.

Сборка началась сразу после окончания разборки.

Благодаря правильно разработанному технологическому процессу и четкой организации труда участники кооперированного ремонта паровоза намного перевыполнили нормы выработки.

Машинист Плеханов, слесари Мишаткин, Гавриков, Фекамышкин выработали по пяти норм. Они отремонтировали паровую машину, запрессовали золотниковую рубашку, расточили и пригнали золотниковые и поршневые кольца, пригнали вкладыши крейцкопфов обеих сторон, устранили выработку обеих параллелей, собрали поршневые золотниковые крейцкопфы.

Машинист Сабанин, помощники машинистов Суприн, Абаджаев, кочегары Коренская, Галдин, слесари Таранов, Таран, Сидоров выработали по шести норм. Они отняли и заменили элементы, отняли пароисходящие трубы улитки и фронтовой лист, подняли тендер, сменили две колесные пары, пригнали четыре тендерных подшипника и собрали тележки.

Работая по-стахановски, кооперированные бригады выпустили паровоз из подъемки за 20 час., т. е. на 76 час. раньше, чем установлено нормой, и на 4 часа скорее, чем предусматривалось уплотненным графиком. Только на материалах и рабочей силе было сэкономлено 7 600 руб.

Вскоре в цех обточки депо Караганда встал паровоз машинистов Никитина и Мищенко. Это был третий по счету паровоз, подъемочный ремонт которого производился по кооперированному способу.

На этот раз вместе с комплексной бригадой в ремонте участвовали свободные от поездок паровозные бригады обеих колонн имени Государственного комитета обороны и имени 8-й гвардейской дивизии.

График и технология ремонта остались такими же, как и при ремонте предыдущего паровоза. Разница состояла лишь в том, что на трудоемкие узлы работы было выделено несколько больше людей. Кроме того, непосредственно в цехе обточки был организован филиал инструментальной кладовой. Здесь имелись все наиболее ходовые инструменты.

При ремонте паровоза отличились машинист Мищенко и помощник машиниста Федоров. Они выполнили весь ремонт арматуры. Хорошо работали также машинисты Чубаров, Колобовников, Харязин, помощники машинистов Полевода, Рудой, Белоногов, слесари Таранов, Карпик, Регентов и котельщики Платонов и Тропилин.

Паровоз вышел из подъемки в рекордно короткий срок — за 16 час.

На сокращении простоя паровоза в ремонте было сэкономлено 1 120 руб., на материалах — 3 873 руб., на рабочей силе — 3 500 руб. Общая экономия составила 8 493 руб.

Но через несколько дней и это достижение было перекрыто. Локомотив № 18-3008 машинистов-лунинцев Савинова и Литвинова кооперированными усилиями паровозников и комплексников был выпущен из подъемочного ремонта за 13 час.

Выпуск паровозов из подъемочного ремонта по кооперированному способу по примеру карагандинцев начинает применяться и на других дорогах. В депо Москва-пассажирская Ленинской дороги, например, по кооперированному способу с успехом были выпущены из подъемки два паровоза.

Так, лунинцы военного времени, кооперируя труд, выполняют своими силами сложный ремонт машин, втрое, вчетверо и даже всемеро по сравнению с установленными нормами сокращают простой паровозов на промывке и обточке, досрочно выпускают их в эксплуатацию, выдают под поезда с углем и рудой для промышленности и грузами для фронта.

3. Кооперированный ремонт станционного хозяйства

Инициатором кооперированного ремонта станционного хозяйства явился старший стрелочник ст. Тяжин Красноярской дороги Дербилов. Обеспечивая содержание в чистом и исправном состоянии стрелок, инвентаря и инструмента, он давно стал применять в своей работе лунинские методы.

Дербилов хорошо изучил устройство стрелочного перевода и путейское дело. Без помощи путейцев он производил замену негодных болтов и таек на крестовинах и контррельсах, шурупов башмаков

стрелочного перевода. В свободное от дежурства время Дербилов ремонтировал и остеклял стрелочные указатели, исправлял принадлежащий ему стрелочный инструмент, устранял пучины и производил очистку станционных путей от снега.

В дни Великой отечественной войны лунинец Дербилов решил выполнять своими силами более сложный ремонт стрелочных переводов и станционных путей. Но сделать это одному было трудно. Тогда Дербилов решил применить в условиях станции опыт хабаровских машинистов по кооперированию труда.

На одной из стрелок станции потребовалось немедленно сменить неисправную крестовину. Но случилось так, что путевые рабочие были заняты на другом участке. Чтобы найти выход из затруднения, Дербилов предложил старшему стрелочнику Федоровичу сменить крестовину совместными усилиями. После работы они отправились к дорожному мастеру за необходимым инструментом. Когда начали менять крестовину, к ним присоединились младшие стрелочники Петухов и Акименко. Своими силами стрелочники сменили крестовину за 1 час 30 мин. Дорожный мастер дал хорошую оценку их работе.

Так было положено начало кооперированному ремонту станционного хозяйства на ст. Тяжин.

Собравшись на производственное совещание, движенцы решили отказаться от услуг путейцев и весь необходимый ремонт станционных путей и стрелок производить своими силами.

Менять крестовину на следующих двух стрелках пришли уже 6 человек. Эту кооперированную бригаду возглавили Дербилов и Федорович.

Совершенствуясь с каждым днем в путейском деле, работники станции от смены крестовин и ремонта стрелок постепенно перешли к исправлению усовиков, пучин, к смене рельсов.

Чтобы выполнять работу по возможности быстрее и лучше, движенцы настойчиво изучали технику путейского дела. Дежурный по станции Демченко в свободное от работы время приобрел квалификацию бригадира пути. Начальник станции Симонов стал готовиться на дорожного мастера. По их примеру изучали технику ремонта пути и стрелок и другие работники станции. И в учебе, и в практической работе большую помощь движенцам оказывали бригадир пути Сафронов и дорожный мастер Свиридов.

За 3 месяца 1942 г. стрелочники и дежурные по ст. Тяжин своими силами заменили 7 крестовин, 2 усовика, 7 звеньев рельсов, устранили пучины, очистили от снега площадь в 538 *м*².

Убедившись на практике в большой пользе кооперирования труда, коллектив ст. Тяжин обязался провести своими силами весь ремонт станционных путей, предусмотренный планом 1942 г.

Примеру лунинцев ст. Тяжин последовали работники и других станций Красноярской дороги.

Стрелочники ст. Аверьяновка Нестеров, Соломахин, Кокряцкий, Смирнова, Колентьев и Бобров, объединившись в кооперированную бригаду, отремонтировали в течение 3 дней 2 стрелочных перевода,

сменили на стрелках 3 крестовины и устранили ряд мелких неисправностей.

Путейские рабочие не ремонтируют теперь стрелочных переводов и на ст. Базаиха. Эту работу выполняют стрелочники Солодушко, Москаленко и др.

Стрелочники ст. Камарчага систематически ремонтируют своими силами стрелочные переводы, производят перешивку пути, устраняют перекосы, производят сборку и зачистку накатов на крестовинах, усовиков, постановку шплинтов, перешивку переводов.

На ст. Енисей движенцы организовали семинар по изучению кооперированного ремонта станционного хозяйства и затем стали успешно исправлять стрелочные переводы.

По кооперированному способу стали ремонтировать станционное хозяйство и работники ст. Тисуль, разъезда 305-го километра, Сусловo, Багино, Баштан, Белый Яр.

На ст. Иланская, где начальником Любарский, были проведены специальные занятия по изучению и организации кооперированного ремонта стрелок. Движенцы изучили норму содержания стрелочных переводов и технику смены крестовин и усовиков.

После квартального осмотра стрелочного хозяйства комиссия определила объем ремонта. Первыми к ремонту стрелок приступили стрелочники, составители, сцепщики и конторщики из смены дежурного по станции Кузнецова. Работами руководил дорожный мастер Макушев.

Старшие стрелочники Мартынюк, Зарецкий, младшие стрелочники Баланчук, Долматский, Андриенко, составитель Ковалев, сцепщик Пшенка и другие движенцы за полтора часа сменили 2 крестовины.

Вскоре смена Кузнецова в полном составе вторично вышла на ремонт станционного хозяйства. Было сменено 3 крестовины, побелены будки, в 8 будках исправлены печи. Работники смены дежурного по станции Бутова за 2 часа сменили 2 крестовины и произвели разгонку пути на стрелочном переводе. Смена дежурного по станции Сибирева своими силами сменила крестовины на двух стрелках и устранила перекосы перьев.

Кооперированный ремонт станционного хозяйства, начатый по инициативе движенцев Красноярской ж. д., распространяется и на других дорогах сети.

Лучшие стрелочницы станции Рязань-II Ленинской дороги Ларионова, Блинкова, Алексеева на собрании, посвященном XXIII годовщине Первого коммунистического субботника, взяли на себя обязательство своими силами по кооперированному способу производить весь текущий ремонт (перешивку, постановку по уровню, рихтовку и т. д.) десяти стрелочных переводов первого стрелочного района.

Присутствующий на собрании заместитель начальника станции, бывший бригадир пути, Коняхин обязался помочь стрелочникам в организации и выполнении ремонта.

За несколько дней до начала ремонтных работ т. Коняхин проинструктировал стрелочников, объяснил им правила и порядок ремонта стрелочных переводов. Затем он с помощью путейцев подготовил не-

обходимый инструмент и материал. Совместно с дорожным мастером Коняхин составил акт о состоянии стрелок, точно установив характер неисправностей и объем предстоящего ремонта.

В первый день ремонт стрелочных переводов выполняли семь человек, во второй день — пять, на третий день явилось тринадцать. Помимо стрелочников здесь были дежурные по станции, сигналисты, сцепщики, составители. Работы производились в свободное от дежурства время.

За три дня был выполнен весь плановый текущий ремонт десяти стрелок первого стрелочного района. Было отрихтовано семь стрелочных переводов, поднято по уровню и подбито восемь, перешиты рамные рельсы и крестовины у пяти стрелочных переводов, зачищены сердечники крестовин, сменены два рельса, заменены негодные накладки изолированных стыков и на всех стрелках окрашены флюгарки, заменены негодные болты, добиты костыли.

По окончании ремонта стрелочные переводы были приняты дорожным мастером. Выполненные работы получили оценку «хорошо».

После этого движенцы станции Рязань-II приступили к ремонту стрелок других постов. За короткий срок на станции было отремонтировано по кооперированному способу 15 стрелочных переводов.

Примеру лунинцев станции Рязань-II последовали работники станций Рыбное, Фруктовая, Луховицы. На станции Рыбное по кооперированному способу отремонтировано восемь стрелок, на станции Фруктовая — три и на станции Луховицы — шесть.

Ремонт станционного хозяйства по кооперированному способу выполняется силами движенцев на ряде станций дороги им. Ф. Э. Дзержинского и Амурской дороге.

Значение кооперированного ремонта станционного хозяйства исключительно велико. Этот метод ремонта дает возможность *содержать станционное хозяйство в образцовом состоянии и удлинить срок службы станционных путей, стрелок и других обустройств.*

Кооперированный ремонт станционного хозяйства замечателен еще тем, что *он позволяет коллективу станции своими силами образцово подготовить станционное хозяйство к работе в зимних условиях.*

Кооперированный ремонт станционного хозяйства *высвобождает квалифицированных ремонтных рабочих для производства работ на перегонах.*

Дальнейшее распространение этого оправдавшего себя в жизни метода работы затрудняется тем, что работники станций в большинстве не владеют путейскими специальностями. Отсюда следует, что политотделы и партийные организации должны организовать обучение работников станций путейскому делу.

4. Кооперирование путевых обходчиков для выполнения своими силами ремонта пути

Передовые путеобходчики еще до войны с немецкими захватчиками производили каждый на своем участке мелкий ремонт пути. В усло-

виях войны, когда в путевом хозяйстве стал острее ощущаться недостаток рабочей силы, у путеобходчиков-лунинцев, естественно, появилось стремление к тому, чтобы выполнять более крупный ремонт пути, который обычно производили ремонтные бригады.

Но перешивать путь по шаблону, исправлять перекосы по уровню одному путеобходчику не под силу. Поэтому передовые путеобходчики с большим интересом отнеслись к почину хабаровских машинистов — кооперированию паровозных бригад для ремонта паровозов.

Путеобходчики-лунинцы переняли опыт паровозников по кооперированию и применили его в условиях путевого хозяйства.

Подобно машинистам-лунинцам, которые кооперируют свой труд и под руководством бригадира комплексной бригады ремонтируют паровоз, передовые путеобходчики также стали объединяться, кооперироваться в бригады и под руководством бригадиров пути своими силами ремонтировать путь.

Путеобходчики Анарской дистанции Карагандинской дороги Мирный и Акубасов, кооперируя свой труд, ежедневно по 3—4 часа занимаются ремонтом, вырабатывая до 140% нормы. Ремонт они производят на основе декадного плана, составляемого бригадиром Калистратенко после проверки состояния пути.

За два с половиной месяца тт. Мирный и Акубасов перешили по шаблону 5,5 *км* пути и устранили перекосы на 3 *км*.

Бригадир пути Калистратенко своевременно дает путеобходчикам план ремонтных работ, учит их приемам ремонта пути.

Сейчас на Карагандинской дороге в кооперированном ремонте пути участвуют 115 путеобходчиков. На Анарской дистанции по кооперированному способу ремонтируют путь восемь путеобходчиков. Они перешили путь по шаблону и исправили перекосы по уровню на 25 *км*.

На Агадырской дистанции восемь путеобходчиков, начавшие кооперированный ремонт, в течение месяца перешили по шаблону 2 *км* пути, оправили балластную призму на протяжении 3 *км*.

Путеобходчик Бертысской дистанции пути Запаров систематически вырабатывает на ремонте пути до 225% нормы и уже овладел профессией бригадира пути. На этой же дистанции путеобходчица Кузеванова, ремонтируя путь, дает 200% нормы и изучила специальность дефектоскописта.

Кооперирование труда путеобходчиков распространяется и на Оренбургской дороге. Тридцать путевых обходчиков Актюбинской дистанции Оренбургской дороги для более успешного применения лунинских методов объединились в девять бригад, чтобы совместными усилиями выполнять все работы, связанные с образцовым содержанием пути.

Кооперированные бригады путеобходчиков оказали дистанции большую помощь в борьбе с половодьем и в подготовке к весенне-летним путевым работам.

Путеобходчики кооперированных бригад овладевают путейским делом, учатся менять и ремонтировать своими силами шпалы, устранять толчки, производить перешивку пути.

Кооперирование труда путеобходчиков только на Актюбинской дистанции даст возможность высвободить более 130 человек в качестве дополнительной рабочей силы.

Огромное государственное значение кооперирования труда для производства текущего ремонта подвижного состава, сооружений и обустройств заключается в том, что оно направлено *на сохранение основного капитала железных дорог* — паровозов, вагонов, путей и станционных обустройств, на продление срока их годности. *В условиях войны — это ценнейший вклад в дело обороны страны.*

Помимо этого производство сложного ремонта силами рабочих, занятых эксплуатацией подвижного состава и обустройств, *повышает индустриальную культуру этих работников, вырабатывает прослойку высококвалифицированных кадров рабочих.* Это уже само таит в себе новые возможности повышения производительности труда.

И, наконец, производство ремонта своими силами высвобождает часть рабочих для других работ, позволяет экономить государственные средства, запасные части, детали и материалы.

II. СТАХАНОВСКИЕ МЕТОДЫ В ФОРМИРОВАНИИ И ПРОДВИЖЕНИИ ПОЕЗДОВ

Основное требование времени — значительное увеличение и ускорение перевозок и более напряженные, чем обычно, грузопотоки по магистральным дорогам — вызвало зарождение и распространение новых методов формирования и продвижения поездов.

1. Стахановские методы в формировании поездов

Передовые составители, проявляя инициативу и сметку, вскрыли немало новых возможностей для ускоренного формирования поездов и мобилизации резервов.

К стахановским приемам в работе составителей относятся: *формирование поездов на концах занятых путей и на подъездных путях клиентуры, одновременное формирование на одном пути двух поездов разных направлений, кооперирование составительских бригад и скоростное формирование.*

Формирование поездов на концах путей, занятых составами, впервые с успехом применил знатный составитель ст. Куйбышев дороги им. В. В. Куйбышева Степанов. В условиях большого напряжения в работе станции, при котором формирование поездов раньше считалось невозможным, Степанов производит его быстро и высококачественно. Когда все пути заняты, Степанов подтягивает составы к контрольным столбикам и сдвигает вагоны вплотную один к другому, чтобы по возможности удлинить свободные концы путей. На них-то и распускаются новые вагоны. Затем начинается формирование поезда. На каждом из концов путей подбирается определенная группа вагонов — небольшая часть будущего состава. Эти вагоны подбираются по весу и по тормозам в соответствии с Правилами технической эксплуатации.

Формирование на концах путей требует от составителя четкой плановости в работе, так как в формировании таких поездов принимает участие не только сам составитель, но и сцепщики, стрелочники. Составитель осуществляет руководство работой по формированию поезда в целом, подборку же отдельных групп вагонов на некоторых концах путей производят сцепщики. Когда группы вагонов подформированы, то как только освобождается какой-либо путь, на него в определенном порядке выставляются эти группы и здесь объединяются в один состав.

Только на одной ст. Куйбышев за прошедшую зиму на концах занятых путей было сформировано по методу составителя Степанова свыше 100 сквозных маршрутов.

Формирование поездов по этому способу широко применяется и на других станциях сети дорог. Составители ст. Оренбург Оренбургской дороги Бочаров и Лопин только за одно дежурство сформировали на концах занятых подгорочных путей 14 поездов. В этот день, несмотря на то, что в маневровых парках из-за отсутствия паровозов подолгу простаивали готовые составы, роспуск и формирование поездов не прекращались.

На одной прифронтовой дороге тот же метод успешно применял составитель Новиков. Вместе со сцепщиком Коробовым он формировал угольные маршруты на 25—30 мин. быстрее, чем предусмотрено нормой.

Формирование поездов на концах занятых путей с успехом применяют не только составители парков формирования, но и горочные составители, работающие по методу Краснова. Этот стахановский прием нередко применяет, например, составитель ст. Кинель дороги имени Б. В. Куйбышева Навознов.

Принцип формирования поездов в этом случае тот же, что и в парке формирования. Составитель прежде всего уплотняет расстановку вагонов на путях, увеличивая тем самым их свободные концы. Затем при роспуске состава с горки вагоны спускаются на концы путей с таким расчетом, чтобы на каждом из них подбиралась определенная группа вагонов. После отправления первого же поезда на освободившемся пути производится соединение заранее подготовленных групп вагонов в целый состав. Вот пример из практики составителя Навознова.

На втором, третьем и четвертом путях второго парка находились составы, ожидающие роспуска. Распускать же их было некуда, потому что на всех подгорочных путях стояли готовые составы. Тогда составитель Навознов увел состав с третьего пути и сбросил туда с горки все вагоны назначением в Уфу и Дему. Вагоны других направлений из-за отсутствия свободных путей временно были оставлены на стрелочной улице сортировочного парка. После того как состав был распущен, составитель пополнил группу вагонов, поставленную на третий путь, вагонами уфимского направления из состава, находящегося на четвертом пути. Таким образом, был сформирован поезд, и работа в парке после этого значительно облегчилась.

Одновременное формирование двух поездов разных направлений на одном пути также способствует более рациональному использованию станционных путей и быстрейшей подготовке составов к отправлению. На энской дороге такой способ формирования впервые предложил и осуществил составитель Удовин. На одном пути он одновременно формировал два поезда, причем один шел по четному направлению, а другой по нечетному. Благодаря этому станция получала дополнительный путь для беспрепятственного приема и пропуска поездов. Кроме того, на формировании каждого состава составитель Удовин экономил 10—15 мин.

Формирование поездов на подъездных путях клиентуры чрезвычайно ценно потому, что при большом грузопотоке облегчает работу узловых станций.

На подъездных путях клиентуры поезда формируются тотчас же после окончания погрузки вагонов. Формирование производится на основе единого технологического процесса работы станции и клиентуры и по заранее составленному и взаимно согласованному календарному плану погрузки по направлениям. Впервые этот способ формирования поездов был применен по инициативе маневрового диспетчера ст. Новокузнецк сортировочная Томской дороги Лисицина. Ввиду того что объем перевозок сильно возрос, т. Лисицин предложил формировать поезда не только на станционных путях, но и на подъездных путях клиентуры. Для этого т. Лисицин установил тесную связь с клиентурой. Был составлен единый график работы станции и Кузнецкого металлургического комбината. Графиком точно предусмотрен порядок формирования составов. На определенных подъездных путях формируются группы вагонов, которые затем объединяются в один состав. Использование подъездных путей позволило одновременно формировать по нескольку составов и ускорить переработку вагонов.

Примеру т. Лисицина последовали другие маневровые диспетчеры и составители. Широко применяет этот способ формирования поездов маневровый диспетчер ст. Горький-сортировочная Горьковской дороги Мазульников.

На ст. Губаха Пермской дороги благодаря использованию подъездных путей для формирования маршрутов замечательных результатов добился составитель Семериков. Особенно важно, что формирование составов на подъездных путях выгодно не только станции, но и клиентуре. Составитель Семериков, например, строит свою работу так, что в порядке подготовки к формированию состава на подъездных путях старается предварительно подобрать порожняк под погрузку по группам вагонов. Это очень облегчает работу клиентуры, помогая быстрее производить погрузку, после чего эти заранее подобранные группы вагонов выводятся в определенном порядке с таким расчетом, чтобы из них без лишней маневровой работы был сформирован маршрут.

Ценным новшеством в формировании поездов является *кооперирование составительских бригад.*

Суть этого способа состоит в том, что составительские бригады, находящиеся в разных маневровых районах, действуют по общему пла-

ну и оказывают друг другу взаимопомощь. Организующая роль в кооперировании составительских бригад и разработке для них единого плана действий принадлежит маневровому диспетчеру или дежурному по станции.

Этот стахановский способ работы зародился в борьбе с трудностями. В одно из дежурств на ст. Ташкент-товарная Ташкентской дороги сложилась трудная обстановка — предстояло переработать большой вагонопоток, причем значительная его часть с четной и нечетной сторон должна была перерабатываться в двух маневровых районах, что еще более затрудняло формирование поездов. Чтобы преодолеть эти трудности, составитель Абдужапаров предложил бригаде составителя Кабанова, которая обслуживала нечетное направление, объединить свои действия, работать по единому плану. Тов. Абдужапаров взялся в своем районе перерабатывать и подбирать по группам вагоны, которым затем предстояло поступить в маневровый район составителя Кабанова. Бригаде же т. Кабанова он предложил подбирать по специализации, с учетом плана формирования, вагоны четного назначения. На эту дополнительную работу каждая из бригад затрачивала по 5—6 лишних минут на состав, зато подобранные группы вагонов не приходилось уже вторично выставлять на вытяжку для повторной переработки, в результате чего на каждом составе сберегалось 10—15 мин. Кооперирование позволило в два с лишним раза перевыполнять задание по формированию.

Широко практикуется кооперирование составительских бригад на ст. Свердловск пассажирская дороги имени Л. М. Кагановича. Раньше в северном парке станции вагоны с местным грузом до подачи на пути клиентуры простаивали 10—15 час. Существовал такой порядок: составитель, работающий с четвертым паровозом, разбирая прибывший поезд, выводил вагоны для товарного двора на двенадцатый путь, для завода — на пятнадцатый, а остальной груз, адресованный десятку различных клиентов, — на шестой. Вагоны ставились на этот путь бессистемно, без учета порядкового расположения подъездных путей и тупиков многочисленной клиентуры. Составитель, работающий с пятым паровозом, в обязанности которого входит непосредственная подача вагонов на подъездные пути клиентуры, по существу производил вторичную сортировку вагонов на тех же путях северного парка, мешая первому составителю разбирать очередной поезд. Помимо того, потратив 2—3 часа на подборку 20—30 вагонов, этот составитель зачастую часами ждал «окна», чтобы проехать через горловину станции на подъездные пути.

Чтобы избежать повторной переработки одних и тех же вагонов, составитель Будаква, работающий с четвертым паровозом, решил взять на себя часть работы, которую выполнял обычно составитель Скутин, прикрепленный к пятому паровозу. Тов. Будаква стал производить полную подборку вагонов по специализации для всех путей клиентуры, а т. Скутину оставалось выдергивать целиком подобранный состав из северного парка и развезти груз по подъездным путям, но так

32/278
ЕКА
ОТЕКИ
ЛОВСК

четко, чтобы обеспечить быструю выгрузку и ускоренную выводку порожняка и вновь погруженных вагонов на станционные пути.

Одновременно с разборкой поезда составитель Будаква начал «отбивать» как группы вагонов, так и одиночные, подформировывая груз для передачи на ветки. Чтобы обеспечить очередность подачи груза клиентам, т. Будаква добился максимальной разбивки вагонов по адресатам, для чего использовал свободные концы путей своего парка. В результате на шестом сборочном пути оказывалась готовая передача, которую и уводил на подъездные пути составитель Скутин.

Примеру т. Будаквы последовали другие составители. Это дало хорошие результаты.

Раньше на подборку передачи затрачивалось 2—3 часа, теперь не более 45 мин. Составитель Будаква теперь, когда ему не мешает вторичным формированием составитель Скутин, может одновременно разбирать два-три состава и подбирать передачи не из 10—15, а из 25—30 вагонов.

При большом поступлении местного груза составителю Будаква помогает расформировывать поезда составитель, работающий с третьим паровозом, основная задача которого состоит в формировании передач для товарного двора и завода. Составитель, прикрепленный к четвертому паровозу, кооперируется и с составителем, работающим со вторым паровозом, который главным образом формирует порожняк и передачи из вагонов нечетного потока.

Из этого примера видно, что кооперирование составительских бригад способствовало более рациональному использованию путей и быстрейшей переработке вагонов. Кроме того, облегчилось продвижение нечетного и углового вагонопотока. Раньше ст. Свердловск-сортировочная затруднялась переделкой этого потока, так как прежде ст. Свердловск-пассажирская направляла туда передачи, в которых находились группы вагонов тагильского, пермского и дружининского направлений. Теперь же благодаря кооперированию составительских бригад ст. Свердловск-пассажирская направляет на ст. Свердловск-сортировочная специальные передачи для углового потока на Тагил. Передачи эти пропускаются на ст. Свердловск-сортировочная через горку, и тем самым ускоряется переход местного груза со Свердловского на Тагильское отделение.

Кооперирование составительских бригад никоим образом не допускает обезлички в маневровой работе. При множественности точек выгрузки составители, как правило, действуют в своем постоянном маневровом районе, а временный выход из этого района контролируется старшими помощниками начальника станции. Кооперирование бригад исключает также нарушение правил и планов формирования. Порожняк—платформы, крытые вагоны, угольный подвижной состав — выводится на определенные специализированные пути.

Взаимопомощь и кооперирование резко повысили производительность труда составительских бригад, позволили сократить один маневровый паровоз.

Скоростное формирование поездов включает в себя, наряду с испы-

танными методами Краснова и Кожухаря, все многообразные приемы стахановской работы, найденные передовыми составителями в дни отечественной войны. Кроме использования концов занятых путей, подъездных путей, одновременного формирования на одном пути двух поездов и кооперирования составительских бригад скоростному формированию поездов способствуют также: на горочных станциях — *частичное использование горки для подформирования групп вагонов,* что возможно лишь *при совместной слаженной работе составительских бригад парка формирования с дежурным по горке и горочным составителем,* а на безгорочных станциях — *сбрасывание одним толчком нескольких отцепов вагонов,* что требует особой *согласованности в работе между составителем, машинистом, сцепщиком и стрелочником.*

Пример частичного использования горки для подформирования групп вагонов и слаженности в действиях с горочными работниками показывает такой мастер скоростного формирования поездов, как составитель ст. Свердловск-сортировочная дороги имени Л. М. Кагановича Фетисов. Перед началом работы он всегда договаривается с дежурным по горке о порядке формирования поездов. Помощь, оказываемая горочными работниками составительской бригаде, разнообразна. Пока составитель Фетисов вместе со сцепщиком формирует головную часть поезда, горка заделывает хвост состава. Если выкидку вагона или перестановку вагонов можно быстрее сделать со стороны горки, т. Фетисов просит об этом горочных работников, и они охотно идут ему навстречу. Согласованные действия бригады с горочными работниками обеспечивают замечательные производственные успехи. Составитель Фетисов на формирование каждого поезда затрачивает всего 15—20 мин. при норме 1 час.

Опыт т. Фетисова по скоростному формированию поездов переняли и другие составители станции Свердловск-сортировочная. Составитель Елисеев с помощью дежурного по горке Будина сократил время формирования каждого состава в среднем до 14,5 мин.

Скоростное формирование составов путем подачи одним толчком нескольких отцепов вагонов с успехом применяют, например, составители ст. Андижан Ташкентской дороги Трегубов и Зоркин. При таком способе работы стрелочник не в состоянии своевременно подготовить путь для всех, следующих один за другим, отцепов, а поэтому составитель и стрелочник заблаговременно точно определяют, какие стрелки будет переводить стрелочник и какие должен перевести сцепщик или сам составитель. Высокая слаженность работы составительской бригады и стрелочников обеспечивает быстрое и безопасное формирование составов. Опыт показывает, что подача с одного толчка нескольких отцепов вагонов позволяет формировать каждый состав вдвое и втрое быстрей, чем предусмотрено нормой.

2. Скоростная обработка составов

Скоростная обработка составов — важнейшее условие продвижения поездов по графику.

Непосредственными организаторами этой работы являются маневровые диспетчеры и дежурные по станциям, действующие под общим руководством участкового или узлового диспетчера.

Скоростная обработка составов основана на принципе *максимального совмещения операций.* Списывание вагонов, оформление документов, технический осмотр вагонов и приемка состава кондукторской бригадой производятся по возможности *одновременно и в предельно сжатые сроки.* Одновременное и быстрое выполнение ряда операций возможно лишь при наличии правильного технологического процесса обработки состава, при наличии высокой слаженности между работниками станции, вагонниками, кондукторами и паровозниками.

В установлении слаженности действий всех работников, участвующих в подготовке состава, первостепенную роль играет маневровый диспетчер или дежурный по станции.

Чтобы заранее наметить план скоростной обработки, правильно расставить силы и каждому — от стрелочника до составителя и вагонного мастера — дать четкое задание, маневровый диспетчер или дежурный по станции прежде всего добивается от участкового диспетчера *точной предварительной информации* о времени прибытия и назначения поезда, о количестве вагонов в нем, о том, какая с ним предстоит работа.

Получив предварительную информацию, дежурный по станции связывается с вагонным мастером или старшим осмотрщиком, с дежурным по депо, с нарядчиком кондукторского резерва, сообщает им, когда и на какой путь прибывает поезд, и определяет, за какой срок должны быть произведены технический осмотр, ремонт вагонов и автотормозов, приемка состава и документов кондукторской бригадой, а также к какому времени нужно подать паровоз. Одновременно дежурный по станции дает поручение списчикам, техническим конторщикам и весовщикам о списывании вагонов, подборке документов и устранении коммерческого брака.

В результате такой подготовки кондукторская бригада, осмотрщики, автоматчики, технические конторщики, списчики, весовщики *встречают поезд на приемочном пути сходу* и сразу же приступают к делу.

Если поезд решено пропустить через данную станцию без отцепки от него паровоза, но со сменой паровозной бригады, то новая паровозная бригада вызывается заранее и встречает поезд на приемочном пути. Работающая паровозная бригада в свою очередь также заранее извещается о том, что поезд пойдет дальше с этим же локомотивом. Это делается для того, чтобы паровозная бригада на подходе к станции подготовила паровоз к дальнейшему следованию и к сдаче его смене. Смена производится на станционных путях.

Если на станции меняются локомотивы, то сменный паровоз вызывается из депо заблаговременно и ожидает прибытия поезда на одном из станционных путей, откуда его можно быстро подать к составу.

Так организуют скоростную обработку поездов дежурный по ст. Гороблагодатская дороги имени Л. М. Кагановича Куликов, дежурный

по ст. Урсатьевская Ташкентской дороги Кущ, маневровый диспетчер ст. Рыбное Ленинской дороги Ионов, дежурный по ст. Анисовка Рязано-Уральской дороги Козырь и другие стахановцы поездной работы.

Знатный дежурный по ст. Гороблагодатская Куликов перед началом дежурства тщательно знакомится с положением в парках, с подходом поездов и намечает план действий — порядок обработки составов. Он организует дело так, чтобы работники смены не разбрасывались, а сосредоточивали свое внимание прежде всего на подготовке к отправлению срочных и первоочередных поездов. Если он узнает от участкового диспетчера, что прибывающий поезд можно пополнить, то заблаговременно дает составителю задание подобрать группу вагонов определенного направления. О подготовке группы вагонов для прицепки к поезду т. Куликов тут же ставит в известность работников технической конторы и старшего осмотрщика вагонов Колпакова. Одновременно с подформированием вагонов производятся технический осмотр их и подборка документов. Когда поезд прибывает, к нему без промедления прицепляют готовую группу вагонов. Тут же производятся осмотр и приемка состава, и поезд по графику отправляется дальше. Применяя метод скоростной обработки составов, смена дежурного по ст. Гороблагодатская Куликова с момента введения нового графика все поезда отправляет строго по расписанию.

Комсомольско-молодежная смена дежурного по ст. Анисовка Рязано-Уральской дороги Козырь и смена дежурного по той же станции Ремизова обрабатывают скоростным методом больше половины всех поездов, причем на обработку каждого поезда они затрачивают в среднем вдвое меньше времени, чем установлено по норме. Только за один месяц эти смены обработали скоростным методом 137 поездов, в результате чего сэкономили около 4 000 вагоно-часов.

3. Методы борьбы за быстрое продвижение поездов

Опыт стахановцев показывает, что диспетчер для успешного командования продвижением поездов прежде всего должен перед вступлением на дежурство тщательно ознакомиться с положением на участке, изучить подход поездов с соседних отделений, проверить состояние узлов. В зависимости от поездного положения он должен составить четкий план работы, предусмотрев правильное использование паровозов.

Большой грузопоток на ряде участков привел к созданию особенно напряженного положения на выходных пунктах отделений и дорог. Поэтому основная задача диспетчера заключается в том, чтобы обеспечить беспрепятственный прием поездов и планомерно подводить их к выходным пунктам. Диспетчеру необходимо сочетать работу по пропуску транзитных поездов с освобождением участка от местных грузов наряду с продвижением сквозных маршрутов, быстрее продвигать вагоны с местным грузом к пунктам выгрузки.

Планируя работу, диспетчер заранее предусматривает всякие затруднения, знает все, что делается впереди поезда. Диспетчер Куйбы-

шевского отделения дороги имени Куйбышева Карязин строит, например, свою работу так, что его распоряжения опережают идущий поезд на 2—3 перегона.

Диспетчер постоянно держит связь с людьми, работающими на линии, с дежурными по станции, с дежурными по депо, все время связывается по селектору с главными кондукторами и машинистами.

Большую роль в быстрейшем продвижении поездов играет *организация социалистического соревнования на одну поездку.* Диспетчеры-стахановцы широко используют *заключение социалистических договоров с паровозными и поездными бригадами на один рейс, с дежурными по станции — на одно дежурство.*

Многие диспетчеры выдают паровозным и поездным бригадам *социалистические путевки.* Эту форму организации социалистического соревнования с успехом применяли, например, диспетчеры двух соседних участков одного из отделений прифронтовой дороги Псарев и Вьюков. В социалистических путевках они подробно указывали, как машинист и вся поездная бригада должны вести поезд, на каком перегоне и сколько минут необходимо сэкономить, где и на сколько нужно сократить время для набора воды.

Выдавая социалистические путевки, диспетчеры в зависимости от положения на участке ставят перед паровозной и поездной бригадами конкретные задачи и в то же время берут на себя обязательства быстрейшего пропуска поездов. Заранее указывая, где нужно остановиться для набора воды, для скрещения или обгона, диспетчер тем самым достигает *правильной регулировки в использовании пунктов набора воды,* что особенно важно на грузонапряженных участках, *организует безостановочное проследование поездов на большое расстояние без остановки для дополнительного набора воды и пропуск некоторых поездов без остановки на распорядительных станциях без отцепки паровозов от составов там, где находятся основные депо.*

Диспетчер Пермской дороги Овсянников расчетливо использует подсобные пункты набора воды; он делает так, что один поезд набирает воду в основном пункте, второй—на первом подсобном пункте, а третий — проходит оба пункта без остановки и набирает воду на втором подсобном пункте. Это обеспечивает равномерную расстановку поездов на участке, сокращает простой паровозов под набором воды. Другой диспетчер Пермской дороги Горев практикует сквозной пропуск поездов через участковую ст. Зуевка, где находится основное депо. Таким образом, поезд с одним и тем же паровозом проходит по двум тяговым плечам. Это возможно лишь при условии, если диспетчер поддерживает постоянную связь с машинистами и соревнуется с ними.

Систематически заключает социалистические договоры о соревновании на одну поездку с машинистами диспетчер Рязанского отделения Ленинской дороги Коломейцев. Соревнуясь с машинистами, он обеспечивает проследование поездов от Рязани до Шилово без единой остановки. Соревнующиеся с ним машинисты, как правило, перевыполняют норму технической скорости. Участковая же скорость при

проследовании поездов без единой остановки бывает равна технической скорости. Например, т. Коломейцев заключил социалистический договор с машинистом Симоновым и обеспечил проследование поезда товарным экспрессом. Норма участковой скорости при этом была перевыполнена в полтора раза. Организуя безостановочное проследование поездов, т. Коломейцев ускоряет оборот паровоза до 7—8 час. при норме 20 час.

Таким образом, выдача социалистических путевок, соревнование диспетчера с машинистами и поездными бригадами способствуют быстрейшему продвижению грузов, увеличению участковой скорости и ускорению оборота паровозов.

При сгущенных грузопотоках диспетчеры серьезное внимание обращают на то, чтобы ни в коем случае не перегружать узловых станций. Большую помощь в этом оказывает применение метода знатного диспетчера Козлова. Сущность этого метода, зародившегося в дни отечественной войны, состоит в том, что *часть работы, которую должны выполнять узловые станции, переносится на промежуточные полевые станции и даже разъезды.*

Чтобы оказать помощь узловой станции, диспетчеры организуют на промежуточных станциях и разъездах *исправление «засоренных» поездов,* т. е. таких, которые идут в разборку на узловую станцию. В результате исправления путем отцепки вагонов, не соответствующих направлению всего состава, такие поезда превращаются в прямые транзитные маршруты и проходят узловую станцию без переработки.

На промежуточных станциях и разъездах диспетчеры-стахановцы производят пополнение веса «исправленного» поезда за счет прицепки находящихся здесь вагонов, которые заранее подбираются по определенным группам.

При особо трудных условиях на промежуточных станциях и разъездах производится *сдваивание составов.*

Из групп вагонов, осевших на промежуточных станциях и разъездах, а также из вагонов местной погрузки диспетчеры-стахановцы непосредственно на этих остановочных пунктах и производят формирование маршрутов, которые проходят узловую станцию как транзитные поезда.

Все эти основные приемы стахановской поездной работы на промежуточных станциях, разъездах требуют от диспетчера точного знания характера грузов в составах, стоящих на участке, назначения, находящихся на станциях и разъездах отдельных вагонов.

Вся работа по «исправлению» поезда выполняется иногда на одной или двух промежуточных станциях, а порой и на протяжении всего участка.

Вот один из примеров переформирования составов на линейных станциях.

На ст. Похвистнево дороги имени В. В. Куйбышева стоял состав, который должен был поступить в переработку. Но на ст. Кинель имелся только один свободный приемочный путь. Поэтому поезд мож-

но было или пропустить через ст. Кинель на проход или переставить его в парк для направления на Оренбургскую дорогу. Учитывая затрудненное положение на ст. Кинель, участковый диспетчер Карязин решил переработать поезд не на ст. Кинель, а на подходах к ней.

Так как подвергать поезд переработке в самом Похвистневе было невозможно, то диспетчер распорядился отправить поезд на участок. Переформирование поезда началось на ст. Толкай. Здесь в поезде оставили только оренбургский груз, а все остальные вагоны отцепили. Пока производилась эта работа, диспетчер организовал подборку оренбургского груза на следующих станциях — Георгиевке и Тургеневке. Когда поезд прибыл на эти станции, к нему были прицеплены заранее подготовленные группы вагонов оренбургского направления. На ст. Тургеневка, расположенной перед самой ст. Кинель, кроме прицепки группы вагонов была произведена также перестановка хвостовой части поезда в головную. В результате этой работы на ст. Кинель прибыл совершенно готовый, правильно сформированный поезд определенного назначения, к нему подали паровоз, произвели технический осмотр вагонов, залили буксы и без промедления отправили на Оренбургскую дорогу.

Формирование маршрутов из групп вагонов, осевших на промежуточных станциях, и из вагонов местной погрузки также производится на основе точного учета количества и назначения этих вагонов. Точное знание количества и направления находящихся на станции как разрозненных вагонов, так и целых составов дает диспетчеру возможность правильно наметить порядок формирования маршрутов и организовать соответствующую подготовку. В соответствии с намеченным планом формирования маршрутов *на каждой станции заблаговременно производится подборка вагонов по группам.*

В дежурство диспетчера одного отделения энской дороги Апанасевича на линейных станциях скопилось много вагонов. Когда т. Апанасевич выявил их направление, то оказалось возможным после подборки вагонов по группам сформировать маршрут. На одной станции была сформирована головная часть поезда, на другой—средняя и на третьей—хвостовая. Диспетчер назначил отправление поезда и затребовал паровоз. Три части поезда были последовательно объединены, и поезд без переработки на узловых станциях был отправлен к месту назначения.

Только за один месяц смена дежурного по тому же отделению Андрусенко сформировала на промежуточных станциях 17 прямых маршрутов назначением на ст. Реутово, Тамбов, Москва, Симоново и другие станции.

Формирование поездов на полевых станциях практикуют также диспетчеры Бузулукского отделения Оренбургской дороги Выропаев и Калмыков.

Пополнение веса поездов на промежуточных станциях и разъездах производится по такому же принципу, как исправление маршрутов и формирование поездов. Пополнение производится за счет прицепки вагонов, заранее подобранных по группам.

Заблаговременная подборка вагонов по группам как для прицепки

к проходящему неполновесному поезду, так и для формирования нового состава требует, чтобы работники станции заранее проверяли состояние вагонов не только в техническом, но и в коммерческом отношении. Заблаговременно должны быть подобраны и документы на эти вагоны.

Для подборки вагонов по группам и формирования поездов на промежуточных станциях и разъездах диспетчеры-стахановцы *используют резервные и подталкивающие паровозы.*

Основными условиями успешной работы по исправлению маршрутов, формированию и пополнению поездов на промежуточных станциях и разъездах являются *четкое планирование каждой операции и выполнение этих операций в строго установленные диспетчером сроки.*

4. Стахановские методы в работе кондукторов

Одним из инициаторов применения стахановских методов в работе кондукторов выступил главный кондуктор Бузулукского резерва Оренбургской дороги Соломонов. Особенных успехов он добился в ускорении продвижения *сборных поездов.*

Одним из приемов стахановской работы тов. Соломонова является то, что он *лично принимает участие в формировании сборного поезда* на участковой станции. Тов. Соломонов заранее приходит в парк формирования и, хорошо зная весь участок, по которому пойдет поезд, подсказывает составителю, как лучше расставить группы вагонов, чтобы тем самым обеспечить быструю отцепку определенных вагонов на полевых станциях.

Принимать состав т. Соломонов начинает тотчас же, как только технический конторщик приступает к проверке вагонов. Принимая от конторщика документ за документом, главный кондуктор отмечает в своей записной книжке, куда следует вагон, с каким грузом, для какого предприятия. Затем главный кондуктор эти данные поезда передает по селектору участковому диспетчеру, с тем чтобы диспетчер заранее информировал о предстоящей работе со сборным поездом дежурных по станциям, а через них — грузополучателей. У диспетчера главный кондуктор узнает, на какой станции сколько вагонов надо будет прицепить к сборному поезду, на каких путях стоят эти вагоны и оборудованы ли они автосцепкой. Получив нужные сведения, главный кондуктор *намечает план работ со сборным поездом* и знакомит с этим планом старшего кондуктора, поездного вагонного мастера и машиниста. *Планирование работы сборного поезда* — вторая особенность метода т. Соломонова.

На станции формирования и в пути следования сборного поезда т. Соломонов всегда производит *предварительную меловую разметку вагонов.* Хорошо зная специализацию путей конечной станции участка, главный кондуктор на каждом из вагонов надписывает номер того пути, на который этот вагон должен встать после расформирования состава, размечает также и те вагоны, которые предстоит отцепить на промежуточных станциях. Предварительная меловая разметка вагонов

дает возможность сразу же по прибытии поезда на конечную станцию участка приступить к расформированию. Только одно это дает возможность экономить на каждом составе не менее 26 мин.

Кроме того, когда вагоны предварительно размечены, ускоряется их отцепка и на промежуточных станциях. Как только сборный поезд останавливается, поездной вагонный мастер разъединяет рукава тормозной магистрали, а старший кондуктор расцепляет вагоны. Какие из них нужно отцепить, они видят по разметке и не ждут особых указаний главного кондуктора.

Главный кондуктор Соломонов нередко *организует безотцепочные грузовые операции,* причем в этой работе принимает участие вся поездная бригада.

Тщательно изучив условия маневровой работы на станциях своего участка, главный кондуктор Соломонов *не допускает ни одного лишнего заезда маневрового паровоза,* экономя время на каждой отцепке и прицепке вагонов. Он нередко *производит маневры толчками* и, когда нет маневрового паровоза, использует для маневровой работы *поездной* или *подталкивающий паровоз.* Иногда им применяется *ручная откатка вагонов.*

По методу т. Соломонова успешно работает главный кондуктор ворошиловск-уссурийского резерва Приморской дороги Захарченко. Сборные поезда он приводит на конечные пункты на $1^1/_2$—2 часа раньше, чем предусмотрено расписанием.

На распорядительных станциях Ворошиловск-Уссурийский и Евгеньевка т. Захарченко приходит принимать поезд не позже чем за полчаса до его отправления. Если состав не готов, он идет на пути формирования и следит, как составитель расставляет вагоны. Тут же он заносит в памятную книжку номера вагонов, чтобы затем в технической конторе, *не дожидаясь, когда будет оформлен натурный лист, принять по этим записям поездные документы.*

Когда формирование закончено, главный кондуктор направляется в техническую контору принимать поездные документы. Технический конторщик в это время составляет натурный лист. После приемки документов и составления натурного листа поезд готов к отправлению, потому что вагоны главным кондуктором уже проверены. Таким образом, только на приемке состава главный кондуктор Захарченко экономит не менее 8—10 мин.

Перед отправлением поезда т. Захарченко, так же как т. Соломонов, сам передает участковому диспетчеру полную информацию о принятом поезде. Диспетчер в свою очередь сообщает главному кондуктору, на каких станциях и сколько вагонов нужно прицепить, где они стоят. .

На основе этих сведений т. Захарченко составляет план работы сборного поезда и знакомит с ним старшего кондуктора Фирсова. Тов. Фирсов тут же заносит в блокнот названия станций и номера тех вагонов, которые предстоит отцепить. Как только поезд прибывает на одну из указанных станций, т. Фирсов, не ожидая дополнительного распоряжения главного кондуктора, расцепляет вагоны.

Кондукторы применяют стахановские методы не только в работе со сборными поездами, но и с *транзитными. Кондукторы-стахановцы встречают транзитные поезда сходу, сокращают время на приемку транзитных составов, соревнуются с машинистами и диспетчерами на одну поездку, в целях быстрейшего продвижения транзитных поездов овладевают смежными профессиями составителей и поездных вагонных мастеров.*

Обычно главные кондукторы начинают приемку транзитных поездов со списывания вагонов, на что уходит 15—16 мин., затем они берут в технической конторе документы, сданные кондуктором, приведшим поезд, и сверяют их со списанными номерами вагонов; на это уходит еще 10—12 мин.

Главный кондуктор ворошилов-уссурийского резерва Приморской дороги. Захарченко делает иначе. Придя на станцию пораньше, он узнает, на какой путь принимается поезд. Затем *встречает этот поезд сходу, принимает от главного кондуктора поездные документы и идет вдоль состава, сверяя при этом наличие и нумерацию вагонов с документами. Приемка состава, таким образом, заканчивается за 10—12 мин.*

Чтобы обеспечить быстрейшее продвижение поездов с грузами для фронта и промышленности, передовые кондукторы *осваивают смежные профессии составителей, сцепщиков и поездных вагонных мастеров.*

На многих станциях одной прифронтовой дороги формирование груженых составов совпадало с подачей партий порожняка на шахты. Чтобы ускорить продвижение груженых и порожних вагонов, кондукторы-стахановцы одновременно со своей основной работой *выполняли обязанности составительских бригад.* Доставив на станцию порожняк и передав его составительской бригаде для расстановки по шахтам, кондукторы сами приступают к формированию груженых составов, при этом все вагоны переписывают и тщательно осматривают; поэтому специально на приемку состава не затрачивается ни одной минуты. На каждом таком поезде бригада главного кондуктора Демьянова сберегала, например, 30—35 мин. Таких же результатов добивались и бригады главных кондукторов Ревина, Твердохлебова и Варава, овладевшие специальностями сцепщиков и составителей.

Главные кондукторы той же дороги Яковлев, Ханин, Остапенко в прошлом работали смазчиками, слесарями по ремонту вагонов, автоматчиками. Теперь они более глубоко *изучают технику осмотра и ремонта вагонов* и в пути следования помогают поездным вагонным мастерам устранять неисправности. Нередко они проводят рейсы и без поездных вагонных мастеров.

Кондукторы Октябрьской дороги Якуничев и Якимов всегда возят в своих сумках вместе с поездным журналом буксовые ключи, кольца, а также другие части и инструменты, необходимые вагонному мастеру. Выполняя свои основные обязанности, они в то же время успешно *заменяют поездных вагонных мастеров,* обеспечивают в пути техническую исправность вагонов, производят испытание автосцепки. По прибытии поезда на крупную станцию тт. Якуничев и Якимов спешат к

дежурному по станции, узнают, какие вагоны будут прицеплены к поезду, записывают их номера и затем проверяют, целы ли стенки у этих вагонов, плотно ли закрыты люки, есть ли пломбы. Одновременно осматривают ходовые части вагонов—рамы, рессоры, упряжь. Тут же производят мелкий ремонт. После того как состав сформирован, кондукторы проверяют стяжки, тормозы, смотрят, нет ли утечки воздуха из тормозной магистрали, устраняют неисправности в рукавах, меняют кольца. Сопровождаемые ими составы не знают отцепок вагонов из-за трения букс и других технических неполадок. Перезаправку букс кондукторы производят своими силами. Нередко Якуничев и Якимов заменяют и составителей, формируя своим паровозом составы порожняка.

5. Кольцевая езда

Кольцевая езда — испытанный передовой метод эксплуатации паровозов, наиболее совершенная форма эффективного их использования. Кольцевая езда отличается от обычной тем, что паровоз, выйдя из основного депо, ведет поезд до оборотного пункта, оттуда быстро отправляется в обратный рейс, но по прибытии на станцию основного депо не заходит на экипировку, не заканчивает своей поездки, а тут же идет с поездом или на следующее тяговое плечо или совершает еще рейс по одному и тому же плечу. Следовательно, *основной особенностью кольцевой езды является то, что паровоз без захода в основное депо совершает не один, как при обычной езде, а два или три рейса,* работает «по кольцу».

При кольцевой езде паровоз меньше простаивает, больше находится в движении. Поэтому *при кольцевой езде значительно увеличивается среднесуточный пробег паровоза, намного ускоряется его оборот.* Кольцевая езда позволяет без увеличения эксплуатационного парка паровозов проводить бо́льшее количество поездов.

Кольцевая езда может быть успешна лишь в том случае, если *паровозы работают по заранее составленному графику оборота,* в котором точно предусмотрено, в какое время и с каким поездом пойдет тот или иной паровоз с узловой станции, к какому поезду будет подан паровоз в пункте оборота, где он должен экипироваться и т. д. Это означает, что кольцевая езда является серьезным организующим моментом в борьбе за выполнение графика движения поездов.

В период отечественной войны, особенно теперь, в дни Всесоюзного социалистического соревнования железнодорожников, передовые паровозники совместно с движенцами восстанавливают и успешно внедряют кольцевую езду. И всюду, где применяется этот испытанный метод, он дает прекрасные результаты, способствует выполнению графика движения поездов.

Машинисты-лунинцы депо Инская Томской дороги Ширяев и Шеев, работая по кольцевому графику, за сутки совершили на своем паровозе 5 рейсов. При этом среднесуточный пробег их паровоза составил 980 *км.*

Благодаря быстрому обороту паровоза было сэкономлено 787 вагоно-часов и 3 выдачи локомотива.

Достижение лунинцев стало достоянием и других паровозных бригад. Большинство паровозов депо Инская работает по кольцевому графику; эти паровозы снабжаются углем в Топучине, набирают воду в Буготаке, а крупный узел — Инскую — проходят без отцепки от состава.

И если раньше депо не выполняло норм среднесуточного пробега и оборота паровоза, то вскоре же после введения кольцевого графика пробег паровоза стал выше нормы на 19 *км*, а оборот паровозов ускорился на 0,2 часа.

Машинист депо Елец Московско-Донбасской дороги Клыков, соревнуясь с участковым диспетчером отделения, блестяще провел поезд по кольцу Елец — Ефремов — Елец — Касторная — Елец. Взяв поезд из Ельца, Клыков с высокой скоростью доставил его в Ефремов. Он быстро экипировал паровоз и с другим поездом отправился обратно. В Ельце машинисты обычно отцепляют паровозы от поезда для экипировки, заезжают в основное депо. Но т. Клыков свой паровоз от поезда не отцепил. Набрав воды и сократив стоянку на 1 час 30 мин., он повел поезд дальше до ст. Касторной. Оттуда после скоростной экипировки машинист-лунинец доставил маршрут на ст. Елец. Так было завершено полное кольцо: Елец — Ефремов — Елец — Касторная — Елец. За этот кольцевой рейс среднесуточный пробег паровоза увеличился против нормы на 130 *км*.

Когда на Сасовском отделении Ленинской дороги скопилось большое количество составов и создалась угроза, что стыковые станции будут держать поезда на подходах, смена передового дежурного по отделению Зудилина в целях увеличения пропуска поездов решила прибегнуть к кольцевой езде. Решение оказалось правильным и вполне себя оправдало.

Для осуществления своего замысла паровозный диспетчер Кулев, участковые диспетчеры Дунин и Елисеев организовали социалистическое соревнование с паровозными бригадами на одну поездку. Диспетчеры обязались пропускать поезда по «зеленой улице», а машинисты-лунинцы — вести поезда без заезда в основное депо для набора топлива и экипировки.

Машинисты паровозов, отправлявшиеся с поездами из Сасово в Ковылкино, быстро производили там экипировку и вели поезда обратно в Сасово, но здесь они от составов не отцеплялись и в основное депо не заходили. Смена паровозных бригад производилась непосредственно на путях ст. Сасово.

Машинист Осокин, например, доставил из Сасово поезд в Ковылкино, затем, пополнив запас топлива и воды, без промедления повел другой поезд в Сасово. Когда поезд подходил к станции, его на приемочных путях уже ожидал напарник Осокина лунинец Мулин со своими помощником и кочегаром. Бригада Мулина тут же приняла паровоз и через несколько минут повела поезд дальше. На конечную станцию отделения поезд прибыл значительно раньше расписания.

Замечательный кольцевой рейс совершила и паровозная бригада машиниста Фомина. Ни разу на протяжении всего кольца паровоз не останавливался в пути для набора воды и топлива.

Пропуск паровозов по кольцу без захода в основное депо вскрыл большие резервы для улучшения работы отделения. Прежде всего выяснилось, что находящимися в эксплуатации паровозами можно провести значительно больше поездов, чем предусмотрено планом. Не увеличивая эксплуатационного парка паровозов, диспетчеры в результате кольцевой езды пропустили по участку такое количество поездов, для которого при обычной езде нужно было бы выделить не меньше 7 лишних локомотивов.

Кольцевая езда позволила своевременно принять все поезда с соседней дороги, не держать их на подходах к стыковым станциям и позволила не только выполнить, но и перевыполнить государственный план перевозок.

Без захода в основное депо по кольцевому графику работает большинство паровозов в депо Акмолинск Карагандинской дороги. Здесь, так же как и на других участках, кольцевая езда осуществляется совместными усилиями паровозников и движенцев и проходит успешно потому, что паровозы оборачиваются по графику. Заботясь о быстром обороте паровозов, движенцы обеспечивают скоростную обработку составов и правильную регулировку движения поездов. Машинисты со своей стороны не допускают опозданий в пути следования, остановок по нагону пара и чистке топок и обеспечивают безотказную работу локомотивов.

На ст. Акмолинск, где находится основное депо, во время стоянки поезда производятся только смена паровозных бригад и снабжение паровозов смазкой. Это стало возможным потому, что командиры депо и паровозного отделения обеспечили бесперебойное снабжение паровозов углем в пунктах оборота.

Лучшие машинисты депо Акмолинск Смоляков, Кульмишкетов, Телеляев и другие, работая «по кольцу», значительно перевыполняют норму среднесуточного пробега паровозов, полностью ликвидировав межпоездной ремонт. Среднесуточный пробег их паровозов повысился на 100 *км*, оборот ускорился на 2 часа против нормы.

Эти примеры показывают, что *кольцевая езда требует слаженности в работе между паровозниками и движенцами*. Чтобы не допускать заезда в основное депо, машинисты при кольцевой езде должны особенно тщательно ухаживать за паровозом, содержать его в полной исправности. Кольцевиками могут быть только те машинисты, которые точно выдерживают поперегонное время хода поезда и в совершенстве овладели техникой вождения поездов на любых смесях топлива и в любых условиях.

Опыт показывает, что *при кольцевой езде особенно тщательно должны быть продуманы вопросы экипировки паровозов*. При работе по кольцу снабжение паровозов углем сосредоточивается не в основном, а в оборотном депо, где зачастую недостаточно рабочей силы и меха-

низированных обустройств. Значит, для введения кольцевой езды надо позаботиться о перераспределении рабочей силы, об установке в пунктах оборота простейших механизмов и приспособлений, ускоряющих подачу угля.

Повышенные требования предъявляет кольцевая езда и к движенцам, в особенности к диспетчерам и работникам тех станций, где находятся пункты оборота. Важно не только быстро пропустить кольцевой паровоз с поездом до пункта оборота, но и заранее позаботиться о подготовке другого состава в этом пункте с таким расчетом, чтобы после экипировки паровоз без промедления повел поезд в обратный рейс.

Кольцевая езда заслуживает самого широкого распространения.

III. КОМПЛЕКСНЫЕ ПАРОВОЗНО-ПОЕЗДНЫЕ БРИГАДЫ

Первая комплексная паровозно-поездная бригада была создана по инициативе Потоцкого, машиниста-лунинца одного депо энской дороги. В комплексную бригаду, возглавляемую Потоцким, вошли 3 паровозных бригады, 3 кондукторских и 3 поездных вагонных мастера. С каждой паровозной бригадой ездит одна и та же поездная бригада. Комплексная бригада, как правило, совершает кольцевые рейсы. Создание комплексной бригады способствовало укреплению дисциплины и улучшению всей работы.

До создания комплексной бригады паровозные бригады машиниста Потоцкого не выполняли месячной нормы пробега локомотива, а когда была создана комплексная бригада, норма пробега оказалась перевыполненной на 900 *км*. За месяц до создания комплексной бригады норма среднесуточного пробега была недовыполнена на 71 *км*, а в первый же месяц работы комплексной бригады перевыполнена на 32 *км*. Раньше норма технической скорости не выполнялась, а в первый же месяц работы комплексной бригады была перевыполнена на 1 *км*. За месяц до создания комплексной бригады паровозники перерасходовали 1 154 *кг* топлива, а в первый же месяц работы по-новому сэкономили 9 665 *кг*.

В первый же месяц своей работы комплексная бригада доставила поезда к месту назначения в общей сложности на 26 час. раньше, чем положено по графику. Комплексная бригада полностью освоила езду на 147-километровом участке без единой остановки.

По примеру машиниста Потоцкого на дороге были созданы и другие комплексные бригады. Все они работают по-лунински. На всю дорогу прославилась женская комплексная бригада старшего машиниста Екатерины Спиваченко, а также комплексные бригады машинистов Пивоварова, Голубочка, Сиворонова и др.

Участники комплексной бригады оказывают друг другу *товарищескую взаимопомощь*. Приведем примеры.

На одной короткой стоянке главный кондуктор Коломийцев из комплексной бригады Потоцкого обнаружил у одного из вагонов признаки грения буксы. Он немедленно сообщил об этом поездному ва-

гонному мастеру Кругляк, затем сам вытащил подбивку из буксы и охладил шейку оси. Поездной вагонный мастер Кругляк в это время осматривал хвостовую часть состава. Закончив осмотр, он поспешил на помощь кондуктору. Тот уже все подготовил, и поездному вагонному мастеру осталось только заправить буксу свежими концами. В течение 5 мин., пока поезд набирал воду, вся работа по перезаправке буксы была закончена.

У одного из вагонов поезда, который вел машинист Коровко, стала греться букса. Поездной вагонный мастер Билютин не мог сразу выяснить причину неисправности. Это сделал машинист, который затем поручил своему помощнику совместно с поездным вагонным мастером устранить замеченный недостаток. Совместными усилиями помощник машиниста и поездной вагонный мастер быстро сменили подшипники, и поезд без задержки проследовал дальше.

Поездной вагонный мастер Билютин со своей стороны всем, чем только можно, помогает паровозной бригаде. Он настойчиво изучает технику ремонта паровозных деталей. При первой же необходимости т. Билютин помог паровозникам отремонтировать дышловой подшипник.

Чтобы лучше оказывать друг другу взаимопомощь, участники комплексной бригады *овладевают смежными профессиями* своих товарищей. За 2 месяца поездной вагонный мастер Степаненко подготовился и сдал экзамен на право работать помощником машиниста. Такую же подготовку имеет и главный кондуктор Брехуненко.

Комплексная бригада дружно, по-лунински, работает и в пути следования поезда, и на станциях, и когда паровоз ставится на ремонт. Весь промывочный ремонт комплексная бригада Потоцкого выполняет своими силами. На ремонте паровоза работают не только машинисты, их помощники и кочегары, но и поездные вагонные мастера, главные и старшие кондукторы.

Многие кондукторы и вагонные мастера, входящие в комплексные бригады, умеют уже самостоятельно ремонтировать ряд деталей паровозов. Так, поездной вагонный мастер Чурилов из комплексной бригады машиниста Ванина уплотнил на промывке крейцкопфный вкладыш, проверил по чертежу форсунку и правильно ее установил.

Комплексная бригада машиниста Пивоварова своими силами выпустила паровоз из промывки на 2 часа раньше срока.

О том, насколько большое военное значение имеют развивающаяся в комплексных бригадах социалистическая взаимопомощь и совмещение профессий, свидетельствует следующий факт.

Во время одного рейса на прифронтовой дороге вражеский стервятник вывел из строя помощника машиниста, тогда на его место немедленно встал главный кондуктор Лисунов, освоивший эту профессию.

Комплексные паровозно-поездные бригады созданы и успешно работают также на Омской, Амурской и других дорогах.

IV. СТАХАНОВСКИЕ МЕТОДЫ В РАБОТЕ ВАГОННИКОВ

Стахановские методы в работе вагонников включают в себя *укрупненный безотцепочный ремонт вагонов на станционных путях, восстановление и ремонт запасных частей, совмещение профессий и обязанностей, скоростной осмотр составов, отправление поездов с нулевой утечкой воздуха из тормозной магистрали, выдачу гарантийных путевок на осмотренные составы.*

Укрупненный ремонт вагонов без отцепки их от составов успешно производила фронтовая бригада вагонников энской дороги, руководимая т. Пивоваровым. Бригада с успехом, например, меняла буксы у четырехосных вагонов. Вагонники-стахановцы без всякого ущерба для качества выполняемой работы упростили технологический процесс смены букс. Они поднимают кузов вагона домкратом, вынимают коренные болты, выжимают ось из буксовых поясов и ставят буксы. При такой организации труда два слесаря меняют буксу за 25 мин., тогда как раньше на это тратилось по часу и больше.

Раньше, как правило, вагоны с негодными упряжными крюками отцеплялись от поезда. Смена старшего осмотрщика вагонов Кореньков впервые в условиях станции своими силами сменила упряжной крюк без отцепки вагона от состава. Осмотрщики Зинченко, Копаев, слесари Подплетников и Гребенюк затратили на это всего несколько минут. Теперь смена упряжного крюка без отцепки вагона от состава стала обыкновенным явлением.

Безотцепочный ремонт вагонов производится не только на крупных станциях, но при надобности и на полевых, что в условиях прифронтовой дороги имеет большое значение. На полевых станциях обыкновенно нет ни слесарей, ни запасных частей. Поэтому, если раньше на такой станции в составе обнаруживался больной вагон, его приходилось выкидывать, что приводило к задержке поездов. Теперь ремонт таких вагонов без отцепки от поезда производят своими силами работающие на полевых станциях осмотрщики вагонов. Для ремонта они используют внутренние ресурсы, заранее подготовляют и восстанавливают старые детали. Осмотрщик вагонов Кулик у одного из вагонов угольного маршрута обнаружил лопнувшую рессору. Чтобы не отцеплять вагон для отправки его на соседнюю станцию и не задерживать маршрута, Кулик с помощью станционного смазчика Калашникова своими силами сменил рессору за 7 мин.; точно так же он производит смену букс и другой ремонт вагонов.

Вагонники-стахановцы широко применяют *восстановление и ремонт старых запасных частей.* На одной прифронтовой дороге, например, каждый вагоноремонтный пункт, каждый вагонный участок своими силами ремонтировали стяжки, буксы, болты.

Слесари Козачков и Подплетников из смены старшего осмотрщика Коренькова только за одну декаду в свободное от основной работы время своими силами собрали и восстановили старые детали и изготовили из отходов металла новые детали на 563 руб. Они отремонтировали 6 фаркопфов, изготовили из железного лома 280 болтов и

столько же гаек, 18 буксовых крышек и 4 ящика для хранения инструмента.

Слесарь Воронов за одну декаду отремонтировал 3 фаркопфа, изготовил 29 болтов с гайками и 15 буксовых крышек. Слесари Черепухин и Выгуляр сами сделали 22 зубила и 2 ключа для крепления аппарата.

Буквально из старья смена старшего осмотрщика вагонов Кореньков изготовляет высококачественные польстерные крышки, предупредительные диски и другие детали и инструмент.

За 20 дней бригада т. Кореньков собрала и утилизировала 447 разных болтов, много гаек, 19 фаркопфов, 33 буксовые крышки, 5 концевых кранов. За это время за счет восстановления старых деталей она сэкономила 1 780 руб.

Совмещение профессий и обязанностей широко практикуют слесари по ремонту вагонов, слесари-автоматчики, осмотрщики и поездные вагонные мастера. В той же бригаде старшего осмотрщика Кореньков слесарь Казачков освоил профессию плотника, а слесарь Подплетников — профессию столяра. Заменяя на ремонте кузовов плотника, Казачков вырабатывает по 3 нормы.

Осмотрщик вагонов Бублик совмещает профессию кровельщика, плотника и слесаря по ремонту вагонов. По его примеру 80 % работников вагоноремонтного пункта, где начальником т. Дзюба, овладели несколькими смежными профессиями. В результате совмещения профессий и обязанностей стахановцы ВРП за полтора месяца сэкономили около 3 700 руб.

Совмещение профессий и обязанностей развивается среди вагонников и других дорог. На одном из вагонных участков Октябрьской дороги слесарь-паропроводчик Дементьев в короткий срок овладел специальностью кровельщика. Кровельщик Машков, когда это требуется, успешно заменяет жестянщика и лудильщика. Слесарь-паропроводчик Денисов и слесарь-инструментальщик Лукин отлично выполняют обязанности кровельщика и жестянщика.

Поездной вагонный мастер Московско-Киевской дороги стахановец Тихонов за время приемки состава сам выполняет значительную часть ремонта вагонов, помогает слесарям и осмотрщикам.

Тов. Тихонов хорошо освоил специальности вагонного слесаря, осмотрщика и автоматчика. Это дает ему возможность в любых условиях быстро устранять любую техническую неисправность в составе, обеспечивать беспрепятственное продвижение поезда. Однажды поезд, сопровождаемый поездным вагонным мастером Тихоновым, подвергся бомбардировке с вражеского самолета. Взрывом бомбы повредило автосцепку и во многих местах перебило рукава автотормозной магистрали. Имея под рукой инструмент и запас необходимых деталей, Тихонов своими силами устранил повреждение. Через полчаса поезд пошел дальше.

Поездные вагонные мастера крупного вагонного участка энской дороги Шепилов, Мамин, Власенко и Клименко никогда не ждут прихода слесарей и обходятся без их помощи. Во время остановки поезда и в

пути следования сами производят весь мелкий ремонт вагонов. Поездной вагонный мастер Шепилов, например, за 3 рейса во время стоянки поездов укрепил 50 буферных стаканов. Совмещая обязанности слесарей, поездные вагонные мастера-стахановцы экономят подбивочный и смазочный материалы и на приемку каждого поезда затрачивают на 10—15 мин. меньше, чем предусмотрено нормой.

Укрупненный безотцепочный ремонт, восстановление старых деталей, совмещение смежных профессий и другие стахановские методы работы позволяют многим сменам и бригадам вагонников производить *скоростной технический осмотр и ремонт составов.* Бригада старшего осмотрщика Кореньковa с другой прифронтовой дороги на техническом осмотре каждого состава экономит не менее 5—10 мин.

Смена старшего осмотрщика Пьянкова, работающая на ст. Урсатьевская Ташкентской дороги, всегда встречает поезда сходу. Старший осмотрщик распределяет силы по трем точкам с таким расчетом, чтобы по прибытии поезда одна часть осмотрщиков и слесарей находилась у головных вагонов состава, другая — у середины и третья — у хвостовых вагонов состава. Осмотр состава производится одновременно с головы и хвоста; осмотр и ремонт автотормозов—от середины к голове и хвосту поезда. Несколько автоматчиков остаются у паровоза, готовясь к пробе автотормозов. Когда начинается проба автотормозов, автоматчики, дошедшие от середины состава до головной и хвостовой его частей, идут с осмотром обратно. Так осмотрщики-автоматчики сокращают стоянку поезда до 15—18 мин. В среднем смена старшего осмотрщика Пьянкова сокращает стоянку составов под техническим осмотром и ремонтом на 60—65 % против нормы. Только за два дежурства на сокращении стоянок составов под осмотром и ремонтом смена сберегла 132 вагоно-часа.

Отправление поездов с нулевой утечкой воздуха из автотормозной магистрали практикуют вагонники многих пунктов технического осмотра составов. Это обеспечивается применением при осмотре и ремонте автотормозных магистралей испытанного метода знатного автоматчика Гайдабуки.

В дни отечественной войны вагонники развили метод Гайдабуки, дополнили и усовершенствовали его новыми приемами. Эти новшества вызваны изменившейся обстановкой работы и прежде всего условиями светомаскировки. В ночное время на затемненной станции осмотрщики-автоматчики определяют утечку воздуха из автотормозной магистрали главным образом *на-слух и на-ощупь.* Подозрительные места автомагистрали они обмыливают и затем ощупью определяют, не появляются ли воздушные пузырьки.

Работая по такому методу, смены вагонных мастеров Вспольинского вагоноремонтного пункта Ярославской дороги Балашева, Шаврина и Пулина, например, систематически отправляют не менее 80—85% всех поездов с нулевой утечкой воздуха.

Выдача гарантийных путевок на поезда является испытанным и оправдавшим себя на практике средством борьбы за повышение качества технического осмотра и ремонта составов.

Гарантийные путевки о высоком качестве осмотра и ремонта вагонов и автотормозов, о нулевой утечке воздуха из автотормозной магистрали, о том, что состав проследует до очередного пункта ремонта без единой технической неисправности, систематически выдавали, например, работники вагонного депо энской дороги. Поезда с гарантийными путевками, как правило, весь участок протяжением в 400 *км* проходили без единой задержки в пути, без дополнительной заливки букс и прибывали на конечную станцию с нулевой утечкой воздуха и без ремонта.

Такой успех в работе обеспечивают мастера смен безотцепочного ремонта Гайдуков и Шумилин, мастер по автотормозам Ковалев, мастер автоконтрольного пункта Гапанюк, ревизор-инструктор по автотормозам Коробко, инструктор Карпов, инструктор буксо-смазочного хозяйства Антипов и старший осмотрщик-автоматчик Рубченко.

V. СТАХАНОВСКИЕ МЕТОДЫ В РАБОТЕ СВЯЗИСТОВ

Стахановские методы в работе связистов сводятся в основном к тому, что связисты *своими силами ремонтируют сложные устройства связи, сигнализации, централизации и блокировки, удлиняют срок службы механизмов и оборудования, экономят дефицитные материалы путем использования заменителей и отходов, обеспечивают бесперебойное действие связи в любых условиях.*

Связисты-стахановцы Красноярской дороги, например, своими силами выполнили такие крупные работы, как *реконструкция кабельной сети* в Красноярске с изменениями направлений магистрали путем перекладки и перевески кабелей, произвели *капитальный ремонт* местной телефонной станции в Мариинске, *изготовили четырехпанельный* зарядно-разрядный щит в Ужуре, *изготовили и смонтировали загородный коммутатор* на ст. Иланская.

Электромеханики-стахановцы *механизированных горок* ст. Иланская Зумаров и Батанин, *освоив слесарные и кузнечные работы,* сами производят *капитальный ремонт шарнирных замыкателей и стрелочных электромоторов.*

Электромеханики Орской дистанции связи Оренбургской дороги Грамаков, Одинцов, Медведев и Запорожец на своем околотке сами производят *весь ремонт линии связи и аппаратуры.* Связисты участка Саркаташ—Кувандык той же дистанции своими силами выполняют *профилактический ремонт телеграфно-телефонной линии и тем самым удлиняют срок службы линии до очередного среднего ремонта.*

За три месяца связисты Орской дистанции отремонтировали два жезловых индуктора, жезловой аппарат и два аппарата Морзе.

Чтобы удлинить срок службы устройств связи и СЦБ, связисты-стахановцы *совершенствуют технику ухода за механизмами, развивают изобретательство и рационализаторство, восстанавливают старые детали и аппараты, остродефицитные материалы заменяют более дешевыми и простыми материалами.*

Электромеханик механизированной горки ст. Иланская Красноярской дороги Медников сам изготовил шаблон, которым проверяет ниппели при осмотре электропневматических клапанов. Радисты Авдеев и Прохожев для предотвращения пробоя остродефицитных конденсаторов в усилителях (такие пробои получались при кратковременных выключениях электроэнергии) применили термические реле.

Связисты Орской дистанции Оренбургской дороги смонтировали из старогодних материалов и сдали в эксплуатацию зарядно-разрядный щит, восстановили три восьми-десятивольтовых аккумулятора и переносный шестивольтовый промежуточный пункт. Из бывших в употреблении сухих батарей МВД-45 изготовлено более 250 шт. элементов, которые с успехом используются на телефонах МБ и на других аппаратах с малой нагрузкой.

Электромеханик той же дистанции Никифоров предложил заделку троса с приводом на гибких сигнальных тягах производить чулковой заплеткой концов без пайки, что дает дистанции возможность целиком освободиться от затраты оловянистых сплавов.

Электромеханик Московской дистанции Ярославской дороги Буров при ремонте аппаратуры электрической централизации и автоблокировки вместо цветных металлов — олова и меди — использует заменители. На одну электросварку он расходует в месяц 62 руб. вместо 102, предусмотренных планом. У него на участке 77 электроцентрализованных стрелок, и на каждой он экономит по 40 руб. в месяц. В результате за каждый месяц т. Буров экономит свыше 3 тыс. руб. За первый квартал 1942 г. им было сэкономлено 9 220 руб.

Другой электромеханик той же дистанции Калинин сам восстанавливает старые детали, многие запасные части изготовляет из утиля и затем использует их при ремонте устройств связи, причем изготовленные и восстановленные им запасные части по качеству не уступают новым.

VI. ЭКОНОМИЯ МАТЕРИАЛОВ И МОБИЛИЗАЦИЯ ВНУТРЕННИХ РЕСУРСОВ

В этой области творческая хозяйственная инициатива направляется на:

а) *изготовление запасных частей и деталей на месте в своих предприятиях, с тем чтобы освободить промышленность от поставки запасных частей и деталей;*

б) *восстановление старых частей и деталей, что позволяет выставлять меньшие требования на их поставку и экономить материалы и средства;*

в) *замену остродефицитных металлов и материалов менее дефицитными и более дешевыми.*

1. Экономия топлива

Бережное расходование топлива всегда имело большое народнохозяйственное значение. Особенно же большое значение приобрела экономия угля в условиях тяжелой войны с гитлеровскими ордами. Беречь уголь стало одной из основных задач паровозников, одним из основных обязательств паровозных бригад в социалистическом соревновании. Бережное расходование угля — один из основных показателей лунинской работы на паровозе, лунинского ухода за машиной.

В целях экономии угля машинисты-лунинцы с успехом *используют для отопления паровозов топливные отходы — изгарь, шлакоотсев, древесные опилки, используют местное топливо: бурые угли, дрова, торф, камыш.*

Изгарь в смеси с тощими углями широко использовалась для отопления паровозов на энской дороге. Одним из застрельщиков широкого использования изгари для отопления паровозов является помощник машиниста депо Бышевский. С большим успехом используя изгарь, добиваясь большой экономии угля, т. Бышевский настойчиво передает свой опыт другим паровозникам. С этой целью он читает лекции, проводит технические собеседования.

По почину т. Бышевского среди паровозников крупного депо развернулось массовое социалистическое соревнование за высокую экономию угля, за максимальное использование изгари для отопления локомотивов. Только за одну пятидневку в депо было использовано 17 *т* изгари. Паровозные бригады стали засыпать в тендер по 15—20% изгари к общему количеству топлива. Машинист Книга, например, отапливая паровоз смесью топлива, которая содержала 20% изгари, провел специальный поезд с нагоном без единой остановки для набора воды

Используя изгарь, бригады машинистов Коровина и Семилетова за декаду сэкономили по 8 *т* угля. Бригада машиниста Хохленко сэкономила 10 *т*, машинист Веретейко со своим помощником Остапенко—14 *т*. Только эти 4 паровозные бригады сэкономили за декаду 30 *т* угля.

Шлакоотсев в смеси с изгарью и углем используется для отопления паровозов на многих дорогах. Замечательных результатов в этом добился машинист депо Ташкент Ташкентской дороги Пустобаев, недавно награжденный наркомом значком «Почетному железнодорожнику». Использование изгари и шлакоотсева он довел до 30—40% к общему количеству сжигаемого топлива, а при следовании резервом—до 90%. На стоянках Пустобаев нередко отапливает паровоз одной изгарью. В результате этого за девять месяцев войны он сэкономил 122 *т* угля.

Но и это достижение перекрыл машинист-лунинец депо Рубцовка Томской дороги т. Левичев. Он поставил своей задачей за каждую поездку экономить не менее 50% угля. И эту задачу успешно разрешил путем сжигания в топке паровоза изгари и шлакоотсева.

Бригада машиниста Левичева, прежде чем в широких размерах использовать шлакоотсев и изгарь, привела паровоз в отличное теплотехническое состояние. Полностью устранила парение, в будке маши-

ниста заделала все щели, все мелкие отверстия, аккуратно стала вести продувку суперьерами. Затем бригада тщательно изучила, как лучше сжигать изгарь и шлакоотсев. Накопив известный опыт, бригада Левичева уверенно стала брать столько изгари и шлакоотсева, сколько никто до этого не брал.

Отправляясь с поездом, т. Левичев в добавление к углю загрузил в тендер паровоза 2 048 *кг* шлакоотсева и 50 *кг* изгари. Топя этой смесью, Левичев провел поезд от ст. Рубцовка до ст. Алейская с нагоном и сэкономил за поездку в оба конца 2 824 *кг* угля, что составляет 47,9% нормы. В другой раз за рейс Левичев сэкономил 2 903 *кг* угля, что составляет 55,5% нормы. В одну из своих поездок бригада т. Левичева взяла на тендер паровоза около 7 *т* топливных отходов и сэкономила 68% угля. Теперь машинист Левичев систематически экономит по 50—60% угля, а за отдельные поездки по 68—70%.

Примеру лунинца Левичева последовал машинист Рубцовского депо Таташнуев. Используя в большом количестве шлакоотсев и изгарь, он сэкономил за поездку 55,5% угля. Вскоре левичевский опыт освоили и другие паровозные бригады; так, машинист Волков за одну поездку сэкономил 60,1% угля, машинист Яшин — 63,9%, а машинист Ковалев — 64%.

Древесные опилки в смеси с изгарью, шлакоотсевом и углем используются для отопления паровозов в депо Москва-пассажирская Ленинской дороги, а также многими паровозными бригадами Красноярской дороги.

В депо Москва-пассажирская из древесных опилок, изгари, шлакоотсева и угля изготовляется так называемая «слоенка», которая хорошо горит в топке паровозов и позволяет в больших размерах экономить уголь. Машинисты депо Красноярск Красноярской дороги Беспрозванный и Сибирко, используя древесные опилки, экономят по 20—30 *т* угля в месяц.

Бурые угли употребляются для отопления паровозов в депо Тула дороги имени Ф. Э. Дзержинского, в депо Иланская Красноярской дороги и в некоторых других. В депо Тула наилучших результатов в отоплении паровозов бурыми углями добились машинисты-лунинцы Бихнер, Коваль, Макаров и др. В депо Иланская весь парк маневровых паровозов переведен на отопление заозерским бурым углем в смеси с опилками и изгарью. В результате этого депо ежемесячно экономит свыше тысячи тонн высокосортного угля.

Дрова стали в условиях войны основным видом топлива для паровозов на Северной, Ярославской, Октябрьской, Западной и некоторых других дорогах. Переход с угольного на дровяное отопление встретил ряд трудностей и сопровождался большим пережогом дров. Но передовые машинисты преодолели трудности и не только устранили пережог, но добились значительной экономии топлива. Машинист депо Буй Северной дороги Тепляков, в совершенстве овладев техникой дровяного отопления паровоза, ежемесячно экономит до 30—40 $м^3$ дров. Большой экономии дров достиг и машинист Ельников из депо Данилов той же дороги.

Торф как дополнительный источник топлива систематически применяют для отопления паровозов машинисты депо Иваново Ярославской дороги. Только за один месяц в депо было израсходовано для отопления паровозов 600 *т* торфа.

Торф наряду с дровами с успехом употребляется для отопления паровозов в депо Октябрьской дороги. Отапливая локомотивы торфом и дровами, машинисты-лунинцы Соловьев, Иванов, Ковалев, Бардин и другие в трудных условиях военной зимы на высоких скоростях водили поезда с продовольствием и топливом для героического Ленинграда.

Камыш применяется главным образом для заправки паровозов в ряде депо Оренбургской и Ташкентской дорог. Употребление камыша для заправки паровозов дает большой экономический эффект, сокращает простой локомотивов под экипировкой. За год Оренбургская дорога в результате использования камыша сэкономила 80 тыс. руб. Депо Кзыл-Орда Ташкентской дороги на каждой заправке паровоза камышом сберегает около 13 руб., а экономия за месяц составляет 2 тыс. руб.

2. Изготовление запасных частей и деталей и восстановление старых

Для изготовления запасных частей и деталей предприятия железнодорожного транспорта создают свои чугунолитейные и меделитейные цехи. За время отечественной войны в очень многих паровозных и вагонных депо созданы такие литейные. Например, в депо Буй Северной дороги оборудована чугунолитейная мастерская, в депо Челябинск Южно-Уральской ж. д. — медеплавильная. Созданы такие цехи в депо Караганда Карагандинской дороги, в ряде депо Московско-Донбасской, имени Л. М. Кагановича, Томской и других дорог.

Паровозники дороги имени В. М. Молотова за время войны освоили изготовление около двухсот запасных частей и деталей, полностью отказались от завоза 28 наименований деталей; вагонники освоили производство 100 новых частей и отказались от получения в централизованном порядке 24 наименований. За это время паровозное депо и вагонные участки дороги выпустили продукцию за счет внутренних ресурсов на сумму около миллиона рублей. Также успешно проводится работа по восстановлению старых частей и деталей. Паровозная служба полностью отказалась от завоза дымогарных и жаровых труб. Вагонная служба отремонтировала в своих мастерских и депо различных деталей на сумму свыше 700 тыс. руб. В результате большой работы в этом направлении значительно сократилось приобретение новых деталей из магазинов «Желдорзапчасть».

По паровозному хозяйству, например, расходы на получение запасных частей в централизованном порядке сократились за время войны в 2 раза, по вагонному хозяйству — в 5 раз.

В вагоноремонтном пункте ст. Зилово научились сами изготовлять вагонную обшивку, которую раньше привозили готовой. Рационализатор Трутнев предложил специальный фрез, который устанавливается

на обычной циркульной пиле. При помощи такого оборудования ВРП освоило изготовление обшивки вагонов.

Немалую работу проводит и коллектив работников службы связи. Связисты широко практикуют изготовление ряда инструмента и деталей из отходов. Например, на 8-й дистанции связи из железной проволоки изготовляют низковольтные электрические паяльники, из обрезков целлулоида делают гильзы для телефонных штепселей. Здесь освоили изготовление мотор-вибраторов взамен ввозимых ранее с заводов мотор-конвертеров. Для изготовления мотор-вибраторов используются обычные электрические моторы УМ-12.

Ивановский вагоноремонтный пункт Ярославской дороги освоил изготовление деталей 150 наименований. На месте производятся всевозможные валики, чеки, буксовые крышки, головки автосцепки и т. д.

Коллектив депо Рубцовка Томской дороги наладил производство деталей 8—9 наименований.

В мастерских Казалинского паровозного депо (начальник Елховиков, секретарь парторганизации Попов) настойчивая и повседневная работа коллектива по мобилизации и использованию внутренних ресурсов дала возможность свести к минимальным размерам расходы на приобретение запасных частей и деталей. Здесь научились изготовлять сложную продукцию. Валы турбин газососа раньше получали с заводов промышленности, сейчас их изготовляют на месте. Для этого используются старые, вышедшие уже из эксплуатации вагонные оси. Они обрабатываются на токарном и фрезерном станках вплоть до нарезки зубьев шестерен нужной величины. Турбины газососа с такими валами поставлены уже на четырех паровозах, и опыт показал, что они выдерживают пробег до 25—26 тыс. *км*. Депо подготовило хромировочную мастерскую, в которой валы будут хромироваться и тогда будут полностью отвечать заводским требованиям. На изготовлении одного вала турбины газососа депо получает экономию 1 500 руб.

Вследствие износа лопаточек дымососные колеса нередко выходят из строя. В прошлом такие колеса выбрасывались или их отправляли на заводы для ремонта. В депо при помощи штампа освоили производство лопаточек из металлоотходов; их цементируют и после насаживают на колесо. Стоимость восстановления дымососного колеса таким путем обходится депо на 890 руб. дешевле заводской.

С каждым месяцем депо все меньше и меньше завозит к себе инструмент со стороны. Мастер инструментального цеха Сывороткин и мастер механического цеха Давыдов со своими коллективами сумели освоить изготовление ряда инструментов. Напильники делаются из отходов рессорной стали, метчики разных размеров — из других стальных отходов, чашечные резцы, изготовлявшиеся раньше на заводах из «победита», в депо делаются из отходов быстрорежущих сталей. Следует отметить, что по качеству выпускаемый инструмент не уступает заводскому и обходится в два-три раза дешевле.

Широко мобилизуют и используют внутренние ресурсы и казалинские вагонники. В этом деле большую инициативу проявили старшие осмотрщики Плотников, Трифонов, Денисов и Панов. Они организо-

вали сбор старых вагонных частей, которые снимаются и выбрасываются при ремонте больных вагонов. Используя перерывы от приемки и обработки одного поезда до другого, они сами производят ремонт и восстанавливают старые вагонные части. Таким образом были отремонтированы и восстановлены десятки тысяч деталей. Кроме того, смены старших технических осмотрщиков Трифонова и Плотникова своими силами ремонтируют вагоны среднего ремонта.

Здесь широко налажено восстановление бывших в употреблении подбивочных концов и польстеров, что позволило обеспечить подбивочным и обтирочным материалом не только вагонный участок, но и весь узел.

В Тамбовском вагонном участке Ленинской дороги создан утильцех, производящий из отходов металлосырья и металлолома необходимые вагонные части. Цех небольшой, но его работа значительна. В течение первого квартала текущего года цех освоил производство 86 наименований вагонных деталей и принес участку большую экономию в денежных средствах. Только за месяц цех изготовил деталей на сумму около 10 тыс. руб.; стоимость их производства в своих условиях обошлась значительно дешевле заводской.

В Агадырском депо Карагандинской дороги слесари по-хозяйски используют материалы и металлоизделия. Они организовали сбор мелких деталей, болтов, гаек, шайб и т. п. Все собранное ими ремонтируется и сдается в кладовую. Хозяйственное руководство депо в целях поощрения ввело денежное вознаграждение за каждую восстановленную и отремонтированную деталь. За один только месяц в депо было собрано 3 200 негодных гаек, 1 100 сработавшихся болтов, 500 сносившихся шайб, около 1 200 *кг* дышловых клиньев, крейцкопфных камней, пряжек и других видов металлоизделий. Все собранное было отремонтировано или восстановлено и пошло в дело. В результате такого мероприятия депо получило свыше 5 000 руб. экономии, не считая большого количества сэкономленного металла.

3. Замена остродефицитных металлов и материалов менее дефицитными и более дешевыми

Чтобы сократить расход цветных металлов и остродефицитных материалов на дорогах сети, производится замена их менее дефицитными и более дешевыми.

Практикуется замена меди деревом, чугуном и сталью. Машинист водокачки ст. Камышлы-Баш Оренбургской дороги Жержин предложил изготовлять клапаны насосов Вортингтона не из меди, а из твердых пород дерева (дуба, березы, карагача). Чтобы эти клапаны были более устойчивыми, они пропитываются в мазуте. Этот опыт широко распространяется на Оренбургской дороге.

По предложению мастера водоснабжения Плясунова трущиеся части насоса Вортингтона — втулки, грундбуксы водяных и паровых сальников—ранее изготовлявшиеся из меди, теперь изготовляются из чугуна.

Замена асбеста огнеупорной глиной в смеси со шлаковой пылью.

Машинист ст. Чумыш Оренбургской дороги Лебедев внес предложение использовать в качестве изоляционного материала для котлов вместо асбеста огнеупорную глину в смеси со шлаковой пылью.

VII. ПРОПАГАНДА ТВОРЧЕСКОЙ ИНИЦИАТИВЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ

Партийные организации являются организаторами стахановско-лунинского движения, воспитателями новаторов производства.

Для партийного работника важно не только во-время оценить и поддержать творческую инициативу, но и пробудить ее. В этом смысле опорой партийному работнику служат коммунисты, из среды которых рождаются творцы и организаторы новых стахановско-лунинских методов работы.

Машинист-коммунист Николай Лунин положил начало замечательному патриотическому движению за бережное отношение и высокопроизводительное использование локомотива. Кондуктор-коммунист Соломонов внес свой вклад в дело ускорения обработки и продвижения сборных поездов. Машинисты-коммунисты депо Хабаровск-II выступили зачинателями кооперированного ремонта паровозов. Творческая мысль коммунистов работает над использованием внутренних ресурсов предприятий, применением скоростных методов формирования и продвижения поездов.

Коммунисты—вожаки масс в борьбе за развитие, распространение и внедрение новых социалистических методов труда.

Новое дается нелегко. Всякие новшества вызывают сопротивление косных и отсталых элементов. Внедрение новых стахановско-лунинских методов труда проходит в борьбе.

В паровозном депо Ерофей Павлович Амурской дороги машинист Поляков считал нежизненным метод кооперированного ремонта паровозов силами паровозных бригад. Это неправильное мнение находило сторонников не только у машинистов, но и среди некоторых руководителей депо. Так, например, заместитель начальника депо по ремонту Рвидис отстранил машиниста Зайцева от участия в ремонте паровоза.

Партийная организация депо и узловой партийный комитет во главе с секретарем парткома Глуховым политически правильно оценили поведение этих работников. На заседании партийного бюро резко осудили поступок заместителя начальника депо и разъяснили значение этого метода, экономически крайне выгодного в условиях военного времени.

Преодолевая трудности, разоблачая саботажников новых стахановско-лунинских методов работы, решительно наступая на все отсталое, что мешает внедрению этих методов среди широких масс железнодорожников, партийные организации широко используют многочисленные и разнообразные формы массово-политической работы для пропаганды и распространения творческой инициативы новаторов производства.

Одной из форм пропаганды новых стахановско-лунинских методов труда являются организованные на ряде дорог стахановские и лунинские лектории.

На двух отделениях одной из прифронтовых дорог организованы постоянно действующие лектории, на которых с лекциями выступают лунинцы, командиры, инженеры и рационализаторы.

Начальник паровозного депо Кривошея для паровозных бригад и слесарей прочитал лекцию на тему «Сущность лунинского метода». На конкретных фактах и примерах он показал огромное значение лунинского движения в условиях отечественной войны. Лектор дал машинистам и слесарям ряд ценных и практических советов по освоению метода Лунина.

Старший машинист Рогачев одним из первых освоил метод Николая Лунина. Строенная бригада т. Рогачева перешла на хозрасчет, применила кооперированный метод ремонта. В лунинском лектории машинист Рогачев выступил с лекцией перед машинистами, помощниками и кочегарами и поделился опытом своей работы.

В лектории для путейцев с лекцией на тему «Содержание пути с гарантийным проследованием поездов» выступил путевой обходчик Бычков.

Составитель Круглов прочитал для работников станции лекцию на тему «Маневровая работа с местным вагоном».

Политотдел Новосибирского отделения Томской дороги и дорожный Дом техники организовали на Новосибирском узле лунинский лекторий. Перед лекторием была поставлена задача обобщить опыт лунинцев ведущих профессий и распространить этот опыт среди железнодорожников.

Лекции в лунинском лектории читаются один раз в неделю. Для оказания помощи в подготовке лекций к лунинцам прикрепляются научные и инженерно-технические работники.

В лектории за три месяца прочитано 12 лекций, на которых присутствовало свыше 800 человек.

С лекциями выступали лучшие стахановцы и лунинцы Новосибирского узла: машинист Таранин, поездной вагонный мастер Ковалев, главный кондуктор Терехин, путевые обходчики Колосницын и Зинин, электромеханик Ильин, стрелочник Левченко и др.

Первую лекцию читал машинист-лунинец депо Новосибирск-товарная Таранин на тему «Мой опыт работы на паровозе по методу Лунина». Лекция была выслушана с большим вниманием. Слушатели задали ряд вопросов, на которые т. Таранин дал обстоятельные ответы. После лекции с краткими комментариями выступил инженер-консультант Дома техники Устьянцев. На лекции присутствовало 150 машинистов, помощников и кочегаров.

Инициатор стахановских методов работы среди поездных вагонных мастеров Ковалев, выступая в лунинском лектории, рассказал об опыте своей работы. При чтении этой лекции были использованы наглядные пособия: модель вагона, модель воздухораспределителя, модель

тормозной колодки, буксы и др. Это значительно облегчило т. Ковалеву освещение опыта его работы.

На лекции электромеханика релейной централизации Ильина присутствовало 150 человек, в том числе руководство службы связи, ревизорский аппарат, руководство 1-й и 2-й дистанций связи, линейные электромеханики и монтеры. При чтении лекции были использованы наглядные пособия: различные детали, реле, а также кадры из технического кинофильма «Электрическая централизация», диапозитивы.

В лекции т. Ильин рассказал, как он при ремонте релейной централизации восстанавливает изношенные детали, уже сэкономив 8 000 руб. С комментариями к лекции выступил инженер-консультант Дома техники Гилунов.

Обсуждение вопросов, поднятых в лекции, проходило с большой активностью и заняло два вечера.

По опыту дорожного Дома техники на дороге организовано 8 отделенческих лунинских лекториев, в которых лунинцы прочитали свыше 100 лекций. Эти лекции прослушали более 4 тыс. железнодорожников.

В дни отечественной войны коммунист, орденоносец, главный кондуктор Соломонов проявил ценную инициативу, позволившую ускорить обработку и продвижение сборных поездов. Партийная организация Бузулукского резерва постоянно оказывала и оказывает т. Соломонову помощь в его работе и стремится, чтобы его метод освоили все кондукторские бригады и в первую очередь коммунисты. По предложению т. Соломонова в резерве была организована школа по изучению передовых методов труда.

Первую лекцию прочитал т. Соломонов. На конкретных примерах он учил, как должны работать кондукторы, чтобы обеспечить ускоренное продвижение поездов. Школу стали охотно посещать не только кондукторы, но и составители поездов, сцепщики вагонов и работники других профессий. Особый интерес к методу т. Соломонова проявляют молодые кадры кондукторов — женщины и девушки, пришедшие на производство заменить своих мужей и братьев, сражающихся на фронте против немецко-фашистских захватчиков.

На многих дорогах *партийные организации практикуют проведение производственно-технических и производственно-экономических конференций, посвященных изучению и обсуждению вопросов стахановско-лунинской работы.* Подобная форма технической пропаганды, как правило, способствует более глубокому, по существу, научному обобщению стахановского опыта.

По инициативе узлового парткома на Карагандинском узле состоялась производственно-экономическая конференция с участием командиров, инженеров и техников, изобретателей и рационализаторов, лунинцев и стахановцев.

Конференция обсудила два вопроса:

1) доклад начальника паровозного депо т. Богодиста о кооперированном ремонте паровозов в подъемочном цехе силами паровозников и комплексных бригад;

2) доклад начальника вагонного участка Пенькова об использовании внутренних ресурсов в вагонном участке.

Подготовка к конференции началась заблаговременно. Узловой партком провел два совещания старших инженеров предприятий и секретарей первичных парторганизаций. На совещаниях были установлены сроки проведения конференции, намечены докладчики и утверждены темы докладов. Партком организовал техническую помощь в подготовке докладов и выступлений рационализаторов и передовых стахановцев.

В Карагандинском депо кооперированный ремонт паровозов начал применяться в январе 1942 г. Сначала лунинские паровозные бригады кооперированным методом ремонтировали паровозы на промывке. Усилиями партийной организации этот метод был вскоре перенесен и на подъемочный ремонт. Первой применила этот метод бригада машиниста Савинова. Парторганизация распространила опыт новатора-машиниста, и сейчас его с успехом применяют все бригады 15 паровозов, состоящих в колоннах им. Государственного комитета обороны и гвардейской дивизии имени Панфилова.

За это время кооперированным методом отремонтировано на промывке 30 паровозов, при этом только на рабочей силе сэкономлено более 6 тыс. руб. Из подъемки выпущено 20 паровозов. Простой в подъемочном ремонте составил 13 час. при задании 96 час., а в целом по депо простой паровозов в подъемке сокращен с 9 суток до $2^1/_2$. Экономия средств превышает 40 тыс. руб.

Командиры и инженерно-технические работники депо горячо поддержали инициативу машинистов-лунинцев. Они разработали новый технологический процесс ремонта паровозов в промывке и в подъемке кооперированным методом.

Решающую роль в успешном применении кооперированного метода ремонта паровозов и лунинского метода среди паровозных бригад сыграло обучение паровозных бригад слесарной специальности. 132 машиниста и 126 помощников машинистов имеют квалификацию слесаря не ниже 4-го разряда. Из 106 кочегаров 47 уже обучены слесарной специальности, а остальные обучаются.

В депо своими силами изготовляется свыше 100 деталей различных наименований. Большая работа проведена по замене цветных металлов сталью.

Выступавшие на конференции работники паровозного депо старший инженер Кондаков, заместитель начальника депо по ремонту паровозов Титарев и другие особенно подчеркивали необходимость создания пятидневного неснижаемого запаса взаимозаменяемых деталей, быстрейшего обучения всех кочегаров слесарному делу, делу кооперирования и перевода на хозрасчет всего паровозного парка, более быстрого внедрения рационализаторских предложений.

На Карагандинском вагонном участке проделана значительная работа по использованию внутренних ресурсов. Утильцех освоил восстановление 150 наименований вагонных деталей и изготовление инструмента. На участке создан литейный цех, сейчас вагонниками налажена

отливка деталей свыше 50 наименований. Только за месяц коллектив сэкономил 154 621 руб.

Поездные вагонные мастера, применяя лунинский метод, отремонтировали своими силами 152 вагона текущим ремонтом. Хорошо поставлен средний ремонт вагонов. Слесари Кобанов и Плотников в апреле выпустили из среднего ремонта 56 вагонов против 21 в марте. Они добились выпуска из ремонта четырех вагонов за 2 часа 50 мин. Внедрение их опыта скоростного ремонта вагонов позволило сократить число слесарей с 9 до 4 и удвоить выпуск вагонов из среднего ремонта.

Кузнецы наладили ремонт и восстановление триангелей и буферных стержней. Литейщик-медник Нурмагабетов наладил заливку буксовых подшипников без применения нового баббита. Залитые им и поставленные на один из вагонов пригородного поезда подшипники уже четыре месяца работают безотказно.

На конференции обнаружилось серьезное препятствие, связывающее инициативу рационализаторов и стахановцев и мешающее более широкому использованию внутренних ресурсов. Этим препятствием являются устаревшие инструкции и правила ремонта вагонов.

Участники конференции в своих выступлениях поставили вопрос о необходимости пересмотра инструкций и правил по ремонту и более смелого внедрения рационализаторских предложений, оправдавших себя на практике.

За время войны на транспорт пришли сотни новых рабочих, молодые кадры железнодорожников, воспитание которых имеет очень важное государственное значение. Партийные организации, пользуясь предоставленным им правом контроля деятельности администрации предприятий, должны настоять на использовании всех возможностей и способов производственного обучения рабочих. *Опыт некоторых парторганизаций показывает, что в воспитании новых стахановцев-лунинцев большую роль играет шефство над отстающими и малоопытными молодыми работниками.*

Знатный машинист-лунинец паровозного депо ст. Тула Бихнер передает свой опыт отстающим, шефствует над малоопытными паровозниками. Овладев в совершенстве слесарным делом, он обучил технике ремонта паровозов своих кочегаров Едакова и Петелина.

Освоив отопление паровозов бурыми подмосковными углями, машинисты-лунинцы Тульского депо Бихнер, Коваль, Голытяпов и Макаров взяли на себя обязанности общественных инструкторов-теплотехников. Они проводят технические собеседования с молодыми паровозниками, совершают с ними совместные поездки, учат на практике мастерству отопления локомотива любыми смесями топлива. Благодаря помощи лунинцев ранее отстающие машинисты Данилов, Мельников и другие освоили отопление паровозов бурыми углями, стали водить поезда с высокой скоростью.

Шефство передовиков над отстающими и помощь малоопытным работникам развиваются тем успешнее, чем больше и серьезней занимаются этим партийные организации, партбюро и их секретари. На

станции Горький-товарная секретарь партбюро Жарков взял на учет всех железнодорожников, не выполняющих плана, систематически проводит с ними политическую работу, организует им необходимую помощь. В результате многие, кто находился в числе отстающих, стали не только выполнять, но и перевыполнять нормы выработки. Составитель станции Котов, например, из месяца в месяц вырабатывал не больше 90% нормы. Секретарь партбюро Жарков побеседовал об этом с маневровым диспетчером Языковым. Маневровый диспетчер взялся помочь составителю. Он выяснил недостатки в работе Котова, подсказывал, как лучше производить формирование поездов, следил за тем, чтобы маневровый паровоз не простаивал. В результате составитель Котов в каждое дежурство стал выполнять план на 110—120%.

В паровозном депо Горький-сортировочная слесарь-автоматчик Серов вырабатывал всего лишь 56% нормы. По предложению партийной организации к нему прикрепили мастера Прокофьева. Мастер охотно взялся помочь слесарю. Он следил за работой Серова, давал ему практические советы. Прошло немного времени, и Серов стал вырабатывать по 110—112% нормы.

Наряду с партийными работниками ведущая роль в организации шефства передовиков над отстающими принадлежит командирам производства, хозяйственным руководителям. В механическом цехе паровозного депо Отрожка Юго-Восточной дороги некоторые рабочие не выполняли нормы выработки. Начальник цеха Троицкий побеседовал об этом с кадровиками и организовал шефство стахановцев над отстающими. Передовые токари Котляров, Горденко, Волков и другие в короткий срок помогли 19 работникам освоить технику токарного дела. Ранее отстававшие рабочие Герасимов, Михайлов, Калинин, Солодов, переняв опыт стахановцев, стали вырабатывать от 150 до 220% нормы.

У передовых железнодорожников большая тяга к тому, чтобы помочь отстающим, передать им свои знания и навыки. Многие стахановцы-лунинцы по собственной инициативе берутся за обучение новичков. Так, токарь Арзамасского вагонного участка Казанской дороги Макеев обучил своей специальности шестерых рабочих, токарь Солован — четверых, в том числе двух домашних хозяек Шаканд и Миронову.

В обучении и воспитании кадров почетное место занимают стахановские школы. Такая школа действует, например, на ст. Бойня Московско-Окружной дороги; руководит ею старшая весовщица Хлебникова, смена которой добилась резкого сокращения простоя вагонов под грузовыми операциями. Стахановка Хлебникова читает лекции о передовых методах работы, передает свой опыт молодым весовщикам, помогает отстающим.

Сильным оружием пропаганды и распространения новых стахановско-лунинских методов труда является политическая агитация. При этом важно, чтобы агитаторы прежде всего сами правильно усвоили сущность новых методов и сочетали большевистское слово с личным примером.

В целях использования агитаторов для пропаганды и распространения лунинских методов работы политотдел Мичуринского отделения Ленинской дороги тщательно подготовил и провел совещание руководителей агитколлективов.

Чем эти совещания отличались от обычных, проводившихся ранее по вопросам стахановского движения?

Во-первых, эти совещания отличались тем, что докладчики были тщательно проинструктированы и вооружены необходимыми материалами о политическом значении лунинского движения. Политотдел вручил всем докладчикам исчерпывающий материал с конкретными фактами и примерами о недостатках во внедрении лунинских методов работы на предприятиях отделения.

Агитпункты совместно с техническими кабинетами подобрали данные, показывающие развитие лунинского движения по сети дорог. В качестве консультантов и лекторов были привлечены машинисты-инструкторы, экономисты, финансовые работники и руководители хозяйственных предприятий.

Вооруженные этими данными агитаторы развернули действенную агитацию за внедрение лунинских методов работы.

Особое внимание было уделено наглядной агитации. На всех предприятиях были вывешены лозунги, посвященные внедрению лунинских методов работы, транспаранты с выдержками из приказа № 18/Ц, разъясняющими, кто может считаться лунинцем, а также показатели паровозных бригад, работающих по-лунински, и бригад, не овладевших еще этими методами, показатели экономического эффекта хозрасчетных паровозов и т. д. Это помогало политическую агитацию на отделении сделать более действенной и целеустремленной.

Пример действенной агитации показал агитатор-машинист депо Кочетовка Мжачих. Он регулярно проводит беседы и читку газет, разъясняет бригадам значение лунинских методов работы и личным примером увлекает их на образцовую стахановско-кривоносовскую работу. Свои беседы на общеполитические темы он умело увязывает с очередными задачами парторганизации и своей бригады.

Приведем конкретный пример.

В газете подробно освещался опыт паровозников, применяющих кооперирование бригад при промывочном ремонте паровозов. Ознакомившись с этой статьей, г. Мжачих посоветовался со старшим машинистом своего паровоза Мацневым. Установив возможность применения кооперированного ремонта в своем депо, они решили начать ремонт со своего паровоза. Вдвоем они подобрали комплексную бригаду из машинистов, помощников и кочегаров двух паровозов. Первый опыт кооперированного ремонта паровоза на промывке силами паровозных бригад удался. Все работы по промывочному ремонту паровоза были выполнены за 12 час. при норме 14 и при высоком качестве ремонта.

Но на этом агитатор Мжачих не успокоился. Вечером он подробно рассказал другим паровозным бригадам об опыте кооперированного ремонта. Подчеркнув преимущества этой формы ремонта перед ранее существовавшей, т. Мжачих доказал, что она способствует повышению

квалификации самих паровозников, дает возможность лучше ухаживать за паровозом и достигать большей эффективности в его использовании. В результате первый почин кооперированного ремонта паровозов, осуществленный машинистами Мацневым и Мжачих, нашел широкое распространение и среди других бригад.

Но т. Мжачих не ограничивается проведением политической работы только среди паровозных бригад своего депо, его очень часто можно видеть беседующим на политические и производственные темы с паровозными бригадами в пунктах оборота локомотивов. Он выступает с докладами о внедрении лунинских методов работы среди паровозников других депо.

Для пропаганды и распространения новых стахановско-лунинских методов работы партийные организации широко используют также радио и печать. Инициаторы новых методов работы привлекаются для выступлений перед микрофоном. Печатные газеты транспорта, а также стенные газеты и боевые листки используются как трибуна для пропаганды новых методов работы.

Пробуждая и всемерно поощряя творческую инициативу железнодорожников, передовые партийные организации неустанно заботятся о дальнейшем росте числа стахановцев-лунинцев, распространяя вширь и вглубь новые стахановско-лунинские методы работы.

СОДЕРЖАНИЕ

Стр.

I. Кооперирование труда для производства текущего ремонта подвижного состава и железнодорожного оборудования 3

1. Кооперирование паровозных бригад для выполнения своими силами промывочного ремонта паровозов 4
2. Кооперирование паровозных и комплексных бригад при подъемочном ремонте паровозов 5
3. Кооперированный ремонт станционного хозяйства 9
4. Кооперирование путевых обходчиков для выполнения своими силами ремонта пути . . . . . .

II. Стахановские методы в формировании и продвижении поездов . . 13

1. Стахановские методы в формировании поездов 14
2. Скоростная обработка составов 19
3. Методы борьбы за быстрое продвижение поездов 21
4. Стахановские методы в работе кондукторов 24
5. Кольцевая езда 27

III. Комплексные паровозно-поездные бригады 31

IV. Стахановские методы в работе вагонников 32

V. Стахановские методы в работе связистов 36

VI. Экономия материалов и мобилизация внутренних ресурсов . . . 37

1. Экономия топлива 37
2. Изготовление запасных частей и деталей и восстановление старых 40
3. Замена остродефицитных металлов и материалов менее дефицитными и более дешевыми 42

VII. Пропаганда творческой инициативы железнодорожников . . . 42

Ответственный за выпуск С. Н. Новиков

Л94117. Сдано в набор 8/VIII 1942 г. Подписано к печати 20/IX 1942 г. Форм. бум. 60×92¹/₁₆ д. Колич. зн. в 1 п. л. 49 152. Объем 3¹/₄ печ. л. У.-а. л. 4.
Заказ тип. № 2177. Тираж 7000.

Типография «Гудок», Москва, ул. Станкевича, 7.

Цена 1 руб.