

ПУТЕВКА

Орган Управления и Политотдела дороги им. Л. М. Кагановича

№ 15 (2146) | Воскресенье, 1 февраля 1942 г. | Год издания 9-й | Цена 10 коп.

Больше заботы о пассажирах

Война вызвала резкое увеличение пассажирских перевозок на транспорте. Кроме того, изменился и сам характер перевозок, да и не мог не измениться в военное время. Они стали более массовыми, групповыми; пассажиры продвигаются целыми эшелонами в том или ином направлении. Между тем не везде еще — не на всех вокзалах нашей дороги — подготовились к приему и отправлению дополнительного количества пассажиров.

А ведь совершенно ясно, что теперь, как никогда более четко необходимо обслуживать трудящихся, с особым вниманием следить за чистотой на вокзалах и в вагонах, за бесперебойной работой буфета, камеры хранения багажа, справочных бюро, комнат матери и ребенка, агитпункта.

Постановка пассажирского движения на дороге убеждает нас в том, что кое-кто пытается предрешить заблаговременно вопросы обслуживания трудящихся, ссылаясь на трудности военного времени.

Рейдовая бригада, обследовавшая работу крупнейшего на дороге Свердловского вокзала, правильно указала на то, что его руководители забыли о своих непрременных обязанностях. Пассажиры простаивают по суткам в очереди в камеру хранения, не могут быстро разыскать свой багаж, во время поезда в парикмахерскую. Больше того, на вокзале возникла «проблема кипятка», о которой в свое время писала «Правда». Материалы рейдовой бригады были опубликованы. С тех пор прошло достаточно времени, но положение на вокзале оставляет желать много лучшего.

Плохо заботятся о пассажирах не только на вокзалах, но и в поездах. Пассажир не требует какого-то особенного уюта, он прекрасно понимает, что этого трудно добиться при значительно возросших перевозках, но условия, совершенно необходимые при передвижении по железной дороге ему должны быть предоставлены. А у нас, усадив пассажира в поезд, забывают о нем.

Взять ту же станцию Свердловск. 22 января точно по расписанию со станции отправился поезд № 21. Все, казалось, в порядке. Но уже через несколько минут пассажиры почувствовали, что о порядке здесь не может быть и речи. Выяснилось, что состав вытолкнули со станции, не заправив углем. Трубы парового

отопления замерзли, вода заледенела. Задолго до отправления этого поезда бригадир проводников тов. Щетинкина обратилась к работнику резерва тов. Беспалову с требованием дать угля. Ничего не добившись, проводница обратилась к помощнику начальника пассажирского отделения тов. Чернышеву, но и тот не принял мер. На вопрос тов. Щетинкиной будет ли дан уголь, эти командиры сослались на трудности военного времени.

Такой ответ не может никого удовлетворить. Надо дать решительный отпор людям, прикрывающим свою бездеятельность трудностями военного времени.

Безусловно, задачи железнодорожного транспорта, переживающего самую напряженную — военную зиму, значительно усложнились. Но наряду с воинскими перевозками необходимо повседневно заботиться о перевозках пассажиров. Большую работу в этой области могли бы проделать комсомольские организации. По примеру комсомольцев Томской дороги молодые железнодорожники должны установить дежурства на крупных станциях и узлах — у билетной кассы, на перроне, в справочном бюро. Комсомольцы Свердловского пассажирского отделения создают сейчас культурно-бытовой поезд Свердловск — Богословск. Готовя для него состав, комсомольцы думают прежде всего о нуждах пассажиров в пути.

Но этого мало. Давно уже пора заняться политико-массовой работой с пассажирами: читать газеты, сводки Информбюро, проводить беседы и т. д. Нужно улучшить работу агитпунктов, создавать санитарные посты, что особенно важно, хорошо организовать питание пассажиров. Для этого необходимо прежде всего привлечь женщин-активисток. Значительно улучшить организацию питания пассажиров можно при помощи подвоза продуктов из ближайших к станциям колхозов на привокзальные базары. По договоренности с колхозниками это уже делается на некоторых дорогах сети.

Дело чести всех организаций создать подлинную большевистскую заботу о пассажирах, повседневно помнить, что новые условия требуют организованности и четкости в работе, ясности понимания всех тех задач, которые стоят теперь перед железнодорожным транспортом.

ТЕПЛУЮ ОДЕЖДУ — ФРОНТОВИКАМ

Работники управления дороги продолжают сбор теплой одежды для бойцов Красной Армии. За последние дни собрано 248 вещей — 4 полушубка, 8 пар валенок, 73 шапки-ушанки, 70 пар рукавиц, 3 телогрейки и многое другое.

Бухгалтер тов. Кузнецов передал для отправки фронтовикам полушубок, тов. Мурапов — валенки, пенсионерка тов. Сукова — ватную телогрейку. Работники отдела школ тт. Петрова и Фомин купили материал, а мать Петровой, 80-летняя старушка, сшила из этого материала прекрасную телогрейку.

Ш. В.

Несколько теплых вещей для бойцов Красной Армии передали служащие отдела охраны дороги.

Посылая фронтовикам валенки, телогрейки, брюки, шапки, варежки, работники охраны заявили:

— Всегда и с большой радостью будем помогать героям фронта. Пусть они скорее разгромят фашистских оккупантов.

БУШМАНОВ.

На станции Шарташ активное участие в сборе теплых вещей приняли не только рабочие и служащие, но и школьники. Они принесли несколько телогреек и кроме того в свободное от уроков время занимаются подшивкой валенок.

— Пошлем бойцам самые теплые вещи! — говорят они.

Так выражают дети свою любовь к смелым защитникам родины.

От Советского Информбюро

(Вечернее сообщение 30 января)

В течение 30 января наши войска вели наступательные бои с противником и заняли несколько населенных пунктов.

За 29 января уничтожено 18 немецких самолетов. Наши потери — 4 самолета.

За 29 января частями нашей авиации уничтожено 139 автомашин с грузами, 6 бронемашин, более 40 повозок с военным снаряжением, 4 орудия и взорвано 3 склада с боеприпасами. Наша авиация рассеяла и уничтожила более батальона вражеской пехоты.

Наша часть под командованием тов. Кирюхина, овладевшая 29 января городом Сухиничи, захватила по неполным данным 7 паровозов, 100 вагонов с военным имуществом, 2 танка, свыше 100 автомашин, склад авиабомб и другие трофеи. В боях за город немцы потеряли 2500 солдат и офицеров. Преследование остатков разгромленных вражеских частей продолжается. Гвардейская часть под командованием тов. Ивлева, выбившая немцев из Мятлево, захватила 450 вражеских автомашин.

Часть под командованием тов. Алексеева (Западный фронт) за последние дни боев освободила 6 населенных пунктов и захватила 8 вражеских танков, 68 грузовых и 18 легковых автомашин, 12 мотоциклов, 1 броневик, 2 орудия, 2 миномета, 1539 артиллерийских снарядов, 100 автопокрышек и другие трофеи. На другом участке бойцы под командованием тэв Лебедева овладели 20 населенными пунктами и захватили 14 различных орудий, 1 самолет, 3 танка, 33 автомашин, 24 велосипеда, 2 радиостанции и много других трофеев. Гитлеровцы понесли большие потери в живой силе.

За 28 и 29 января на отдель-

ных участках Калининского фронта наши части захватили у противника 6 минометов, 18 пулеметов, 10.000 авиабомб, 10.000 двухсоткилограммовых бочек бензина, 2.000 снарядов, 1100 мин, артиллерийский склад и обоз с вооружением. Гитлеровцы потеряли убитыми свыше 800 солдат и офицеров.

За 28 января наша часть, действующая на Южном фронте, освободила от немецких оккупантов 20 населенных пунктов. Одно из этих селений немцы превратили в опорный оборонительный пункт. Наши бойцы, сломив упорное сопротивление противника, с боем заняли этот пункт и наголову разгромили два вражеских батальона.

В одном из недавних боев на Южном фронте исключительную отвагу проявил 68-летний колхозник села Никифоровка Биличенко С. И., старый артиллерист, участник войны 1904—1905 годов. Во время боя у села Никифоровка немцы бросили на наше подразделение группу танков и потеснили его. Биличенко решил помочь бойцам и стал к одному из орудий. Прямой наводкой он подбил один немецкий танк и разбил вражескую бронемашину. По окончании боя замечательный советский патриот тов. Биличенко быстро организовал колхозников для тушения подожженных немцами домов села.

Пробравшись в деревню Н., занятую немцами, красноармеец Шимарин, сняв немецкого часового, бросил в окно дома гранату и уничтожил 15 гитлеровских солдат и одного офицера.

В захваченной нашими частями докладной записке немецкого военно-полевого суда о членовредительстве в 52 немецкой пехотной дивизии говорится: «За последнее время в дивизии отмечены многочисленные случаи членовредительства. Следует довести до сведения

частей, что членовредительство карается смертной казнью». К записке приложен приговор по делу 10 унтер-офицеров, уличенных в умышленном членовредительстве.

Пленный унтер-офицер 9 роты 526 немецкого пехотного полка Хорот сообщил: «Из нашей роты дезертировали старший стрелок Ульбрихт и солдат Краммер. Недавно нам огласили приказ по дивизии, в котором говорилось, что за невыполнение приказов командиров осуждено 8 солдат. В приказе указывалось также, что в декабре солдаты одного подразделения совершили 32 кражи друг у друга.

За время своего пребывания в гор. Барвенково (Украина) гитлеровские изверги днем и ночью пытались и расстреливали мирных жителей. Улицы города залиты кровью стариков, детей и женщин. Гитлеровские мерзавцы оставляли висеть на улицах трупы повешенных жителей помногу дней. Всего немецкие бандиты расстреляли и замучили в Барвенково 2.500 человек мирных жителей. В том числе много женщин и детей.

При отступлении из деревень Ржва и Чубарово, Смоленской области, немцы ограбили до нитки всех крестьян. Многих жителей этих деревень фашистские звери раздели на улице, оставив их босыми на сильном морозе. Заняв в деревнях все дома, немцы выгнали колхозников с малолетними детьми на улицу. При отступлении гитлеровцы из 70 домов сожгли 65.

В городах Грузии идет массовая подготовка кадров для сельского хозяйства. На курсах и в кружках изучают агротехнический минимум 70.000 человек. 6 тысяч слушателей уже закончили учебу.

БЫСТРЕЕ ПРОДВИГАТЬ УГОЛЬНЫЕ МАРШРУТЫ

Вдвое быстрее расписания

Тагильское отделение 31 января задержало подачу порожняка. Вагоны намного запаздывали под погрузку на Богословские копи. А когда порожняковый поезд № 481 прибыл в Верхотурье, диспетчер Надеждинского отделения Николай Новиков по селектору вызвал машиниста тов. Рычина и заключил с ним социалистический договор.

Машинист тов. Рычин уверенно повел поезд. Локомотив не подведет. И поезд «глтал» километр за километр, со свистом рассекая воздух. Мимо пронесился знакомый пейзаж, приветливо мелькали зеленые огни открытых семафоров. Напроход!

Безостановочно, на боевых кривоносских скоростях вел поезд машинист-патриот тов. Рычин. Безостановочно проследовал он и мимо пунктов набора воды в Лобе и Вагранской. Тов. Рычин нагнал запоздание и прибыл в Надеждинск значительно раньше расписания. От Верхотурья до Надеждинска поезд прошел вдвое раньше положенного по графику времени.

И. Н.

ШАХТЫ ЖДУТ ПОРОЖНЯК

Угольщики с честью выполняют свой долг перед родиной. Шахты Кузбасса грузят уголь быстро, без малейшей задержки. За 11 часов там успевают произвести очистку состава, погрузку, формирование, полную подготовку к отправлению угольной колбодки. И вот готовые в путь поезда с углем на станции Кольчугино. Везем уголь для предприятий Урала, производящих грозное оружие.

Как же железнодорожники борются за ускорение продвижения угольных маршрутов? Надо сказать, что приказ № 279-Ц о продвижении кольцевых угольных маршрутов, а также о возвращении порожняка на места погрузки, на ряде участков выполняется неудовлетворительно.

Достаточно сказать, что мы везли уголь к местам назначения 26 дней, в то время, как при нормальном движении потребовалось бы не более 5—6 дней.

Но если поезда с углем хотя и крайне медленно, но продвигаются, то доставка порожняка к шахтам просто срывается. Свыше 20 теплушек скопилось на станции Тюмень. По две недели и больше ожидают начальники кольцевых маршрутов отправки. Наши же порожняковые составы по 5—10

вагонов растащили на разных станциях дороги имени Л. М. Кагановича. Так, например, на станции Сан-Донато от кольцовки № 3049 отцепили 10 вагонов, на другой станции Юшала — отцепили еще 24 вагона. В Тюмень прибыл порожняковый состав с 5 вагонами. Здесь и эти последние 5 вагонов забрали, а начальнику кольцевого маршрута Федотову предложили записаться в очередь пятнадцатым на ожидание порожняка.

Так же поступили и с порожняковой кольцовкой № 3061. Правда, этот состав удалось довести до станции Тюмень полным. Но здесь порожняк растащили по 3—5 вагонов, а начальника кольцевого маршрута Чиликина записали восемнадцатым в очередь на ожидание порожнякового поезда.

Мы уже прибыли в Тюмень по 10 дней, а другие начальники кольцевых маршрутов и еще больше. Неизвестно, когда нас отправят. На все наши требования, просьбы, протесты начальник Тюменского отделения движения тов. Хухлов не обращает внимания. А шахты ожидают порожняк под уголь. Фронт и тыл ждут топлива.

А. ЧИЛИКИН, Т. ФЕДОТОВ — начальники кольцевых маршрутов Томской дороги.

Неустанно бороться за увеличение пропускной способности дороги

Первый помощник диспетчера-лунинца

Быстрое распространение на транспорте опыта работы пензенского диспетчера Федора Козлова свидетельствует об огромном производственно-экономическом и политическом значении его методов. Лучшие диспетчеры нашей дороги, познакомившись с козловскими методами, успешно внедряют их в эксплуатационную работу. Диспетчеры тт. Новиков, Меньшенин, Виноградов, Неверова, Томашевич и другие уже не раз на практике доказали, что применение методов работы Козлова значительно ускоряет продвижение поездов и увеличивает пропускную способность узлов и участков.

Методы работы Козлова, как одна из форм лунинского движения на транспорте, приобретают особое значение сейчас, в условиях военной обстановки. Ускорить продвижение поездов — это значит быстрее доставить на фронт воинские транспорты и грузы для оборонной промышленности.

Однако один поездной диспетчер не в состоянии решить такую важную задачу. Опыт руководства продвижением поездов показывает, что наибольший эффект достигается там, где диспетчер слаженно работает со всем коллективом своего участка, с паровозными и поездными бригадами.

На тех станциях, где нет маневровых диспетчеров, успех работы зависит от инициативности командира смены — дежурного по станции, от его умения оперативно решать в сложной обстановке задачи, поставленные перед ним диспетчером. Одним из таких инициативных командиров на нашей дороге является дежурный по станции Гороблагодатская Георгий Иванович Куликов.

Совершенствуя свой способ лунинской экономики путей, т. Куликов в последнее время показал новые примеры боевой маневренности и оперативности.

Вот один из таких примеров. На станции всего один свободный путь, а на подходах три поезда, два из которых литерные. На втором пути станции стоит подформированная группа вагонов с грузом того же направления, из которого состояла головная часть подожившего из Кушвы поезда. А на 5 пути был готовый состав с грузом, однородным хвостовой части того же поезда.

Заранее зная разложение грузов подоживших поездов и составов, стоящих на станции, тов. Куликов быстро оценил обстановку и без колебаний принял на свободный путь кушвинский поезд. А затем он переставил головную часть на второй путь, а

(Из опыта работы дежурного по станции тов. Г. И. КУЛИКОВА).

хвостовую на пятый. Таким образом он не только снова освободил путь для приема следующего поезда, но и уменьшил количество поездов, находящихся в обращении. Разъединив разборочный поезд, прибывший из Кушвы, он сделал два полновесных прямых состава. Отправив один из них в сторону станции Баранчинская, он получил второй свободный путь. Оба литерные поезда были пропущены без задержки.

Этот пример еще раз показывает, как дежурный по станции в самой трудной обстановке может правильно решить задачу беспрепятственного приема поездов. Но тов. Куликов помогает диспетчеру не только лунинским способом экономии путей. Оценивая обстановку с общегосударственной точки зрения, он по своей инициативе взял на себя часть сортировочной работы, которую делают крупнейшие сортировочные станции. Этим он значительно облегчает работу важнейших узлов, увеличивает их пропускную способность.

Такую задачу Георгий Иванович Куликов разрешает внедрением на станции козловского способа реформирования транзитных разборочных поездов. Как он это делает можно видеть на таких примерах.

На станцию прибывают три разборочных поезда. В каждом из них имеются грузы назначением в четыре определенных пункта. По существующим правилам такие поезда должны перерабатываться на сортировочной станции Смычка. Но для того, чтобы облегчить ее работу, тов. Куликов реформирует, «выпрямляет» эти поезда у себя на станции. Один поезд он целиком сделал из груза назначением на станцию Свердловск-товарная. Ясно, что такой поезд может пройти без переработки крупнейшие станции — Смычку, Тагил и Свердловск-сортировочная. Второй поезд был сделан из двух частей. В хвост состава Куликов подобрал вагоны алапаевского направления, а в голову поставил вагоны, идущие под выгрузку на Ново-Тагильский металлургический завод.

Это дало возможность отцепить хвостовую часть состава в пути, на станции Сан-Дonato. Если бы тов. Куликов этого не сделал, то вагоны алапаевского направления были бы пропущены до Смычки, переработаны через горку и отправлены в обратном направлении до Сан-Дonato. Третий поезд был целиком составлен из грузов,

следующих под выгрузку на предприятия Тагильского узла.

За три последних дежурства смена т. Куликова сформировала 9 таких поездов.

Командир смены Георгий Иванович Куликов умело применяет и другой метод тов. Козлова — это пополнение проходящих поездов однородным грузом. Этим самым он добивается лучшего использования мощности паровозов и электровозов, освобождения станционных путей, а следовательно увеличение маневренности станции и пропускной способности участка. Договариваясь с паровозными и поездными бригадами, смена Куликова систематически формирует тяжеловесные поезда и практикует сдвигание составов.

Если, например, с Пермской дороги приходит поезд с грузом для Коксохимического комбината, то дежурный по станции договаривается с машинистом электровоза и прицепляет к составу такой же груз, имеющийся на станции. К поезду, который вел машинист тов. Губкин, он прицепил дополнительно 700 тонн. В другой раз он соединил два кольцевых маршрута, а машинист тов. Романцев успешно провел двойной состав.

Для лучшего внедрения козловского метода реформирования разборочных поездов, на станции Гороблагодатская несколько изменили систему маневровой работы. В частности, там ввели новый способ разметки вагонов, позволяющий формировать прямые поезда непосредственно до пунктов выгрузки.

Раньше все вагоны, идущие в разборку на станцию Смычка, обозначались при разметке одной маркой. При такой разметке формировать прямой поезд под выгрузку, скажем — на Вагонзавод или Коксохимкомбинат было почти невозможно. А теперь к марке, обозначающей вагоны этого направления, добавляется пометка «Вагонзавод» или «Коксохим». Это помогает составителю быстро подбирать вагоны по группам.

Фронт, военная промышленность требуют от железнодорожников быстрее продвижения поездов и передовые люди транспорта отчетливо осознают это. Они настойчиво борются за увеличение пропускной способности участков, за четкость и маневренность в поездной работе. Одним из таких передовых людей и является Георгий Иванович Куликов. Стахановская инициатива у него бьет ключом. Действуя в условиях суровой военной зимы, он показывает образцы самоотверженности и трудовой доблести.

К. ГОЛОВИН.
И. НОВОЖИЛОВ.



Старший стрелочник станции Егоршино тов. М. С. МАЛЫХ содержит стрелочное хозяйство в образцовом состоянии.

Фото В. Ложина.

Ускорить продвижение поездов-вертушек

Приказ начальника дороги предусматривает продвижение поездов-вертушек на своих участках с определенной скоростью. Между тем вертушки больше простаивают, нежели движутся, особенно, на Камышловском и Тюменском отделениях.

Вертушка, загруженная 16 января на станции Юшала, простояла в ожидании отправления четверо суток. Подобных фактов много. Когда же станешь просить у начальников этих отделений тт. Миронова и Хухлова разрешения на пропуск вертушек, то они в лучшем случае отвечают:

— Принять некуда...

А иногда тов. Миронов бросает телефонную трубку, даже не выслушав куда и с чем идет поезд.

О значении поездов-вертушек говорить нечего. Приказ начальника дороги о скорости их продвижения должен выполняться безоговорочно.

А. КОМАРОВ.

Путевой участок — военный пост

Мы прочли в «Путевке» о том, что, по примеру южноуральцев, свердловские железнодорожники организуют паровозные колонны имени Государственного Комитета Обороны, а коллектив механического цеха Тюменского вагонного участка объявил себя воинским подразделением. Цех дает высокую производительность труда, работает подлинно по-военному.

В работе транспорта начался новый этап. Наши войска перешли к контрнаступлению на значительной части фронта. Наступает; перед железнооружниками встают важнейшие задачи — еще быстрее осуществлять перевозки вооружения и боеприпасов на фронт — подкреплять движение армии. Новые эшелоны пройдут по нашим стальным путям. Посоветовавшись друг с другом, мы решили объявить свои путевые участки военными постами имени Государственного Комитета Обороны. Это потребует от нас еще большего напряжения сил, но мы дали клятву товарищу Сталину работать по нормам военного времени и выполним ее с честью.

Объявив свои участки военными постами, обязуемся четко по графику совершать обходы, содержать путевые участки в отличном состоянии, быть бдительными и делами оправдывать почетное имя часовых стального пути.

Находить и своевременно заменять остродефектные рельсы — непременное условие нашей работы. Кроме того, мы будем следить за неисправностями подвижного состава, помогать связистам быстро обнаруживать обрывы телеграфных проводов и устранять их.

Каждый из нас будет следить не только за техническим состоянием своего участка, но и за его внешним видом. И весной, когда сойдет снег, заправим бровки, украсим путевые знаки, чтобы каждый километр пути был не только исправен, но привлекал бы своей чистотой и опрятностью.

Работая по-лунински, сделаем все для того, чтобы наш труд был полезен родине в эти исторические для нее дни.

Путевые обходчики Кузинской дистанции — ПАЛЕХОВ, МАРКОВА, ЗОРКОВ, ПУГАЧЕВ, САННИКОВ, ОГНЕВ, ВОЛКОВ, ВА, МАРКОВА, ЧЕРНЫШЕВА, КОМКИНА, ЛУБЯГИНА, ДОЛГОВЫХ, ХАХАЕВА, БАРИШЕВА, ФЕДОРОВА, ЧЕРДАНЦЕВА.

Очищают пути от снега

В воскресенье, 25 января, путейцы Верхотурской дистанции всем коллективом вышли на очистку путей от снега. Они проделали большую работу, убрав снег со значительной территории.

Вместе с путейцами работали их жены и несколько колхозников. Высокой производительности труда добились железнодорожники на околотках дорожных мастеров тт. Руколесова, Коштелова, Ткаченко.

Заработав на воскреснике 2386 рублей, путейцы внесли эту сумму в фонд постройки поездов-бань для бойцов Красной Армии.

ЗОЛОТАШКО — начальник Верхотурской дистанции пути.

И. о. ответственного редактора П. А. МАРКОВ.

В помощь работникам горок.

О РАБОТЕ ГОРКИ ЗИМОЙ

Горка — сердце станции Свердловск-сортировочная. От ее работы зависит успешное формирование поездов в подгорочном парке, пропускная способность станции.

В зимний период в работе горки встретились серьезные затруднения в роспуске составов. Отдельные поезда разбираются два — два с половиной часа.

В газете «Путевка» за 13 декабря 1941 г. в статье начальника горки тов. Мелехова уже сообщалось о том, что неудовлетворительная работа горки в значительной степени зависит от работников служб движения и паровозной. В настоящей статье будет идти речь об устранении тормоза в работе горки по техническим причинам, например,

из-за смерзания подбивки в вагонных буксах.

Известно, что у вагонов происходит ежегодно перезаправка букс на зимнюю смазку. Там, где не смогли своевременно это сделать, подбивка в вагонных буксах теперь смерзается и выжимается наружу. При надвигании состава на горку зачастую в вагонных буксах, не подготовленных к зиме, получается сбивание подбивки в одну сторону, — обратную движению поезда. Поэтому по прибытию состава в приемный парк он должен быть осажан на 10—15 метров назад для того, чтобы вернуть подбивку в нормальное положение или вытащить из-под подшипника затянутые концы. После этого одно-

временно техническим осмотром (пока буксы теплые) станционными смазчиками и осматривателями вагонов подбивка подправляется специальными крючками и ставится на место. Подбивка, которая вывернулась совсем из буксы, смерзается ввиду большой пропитанности водой. Такая подбивка должна быть вытащена из буксы и промыта в горячей зимней смазке в специальных передвижных подогревателях — так называемых «самоварах».

Поездные вагонные мастера, станционные смазчики и осматриватели вагонов должны решительно бороться с обводнением буксы, строго следя за наличием буксовых крышек, плотным прилеганием крышек к буксе, состоянием пылевой шайбы, закрытием «глазков» в пыльных крышках. Необходимо помнить, что попавший в буксу снег превращается в воду, впитывается в подбивку и, замерзая, нарушает ка-

пиллярность подбивочных концов, проводимость смазки в шейке колесной пары.

Перед самым роспуском уже с горба горки дежурный по горке должен остановить состав и дать сигнал назад, для того, чтобы еще раз освободить возможно затянутую подбивку под подшипник и после оттяжки состава на 50—70 метров надвигать снова на горку со скоростью не ниже пяти километров.

Вот те основные мероприятия, полное проведение которых в жизнь работниками вагонного участка и станции увеличит производительность горки.

Следует напомнить, что основным организатором в работе горки является дежурный по горке. От его умения, инициативы, маневренности зависит работа всех других людей, обслуживающих горку.

А. ЦИКУНОВ — начальник вагонного участка Свердловск-сортировочная.