

ПУТЕВКА

Орган Управления и Дорпрофсожа Свердловской жел. дор.

№ 115 (2409) Четверг, 30 сентября, 1943 г. Год издания 10-й цена 15 коп.

Скоро зима.

*Образцово подготовь свой инструмент,
рабочее место, агрегат к зимним
условиям работы!*

Экономия угля—важнейшее государственное дело

Вступив в соревнование трех дорог Урала, коллектив наших железнодорожников обязался сэкономить 10 процентов топлива к общему расходу по дороге и за счет этого создать зимний наркомовский топливный фонд.

Для выполнения этой важнейшей задачи было решено широко распространить среди машинистов инициативу и опыт лунинского ухода за паровозом передового механика нашей дороги Георгия Нетесина, коренным образом улучшить теплотехническое состояние локомотивного парка, сжигать в паровозных топках ежемесячно не менее 2 процентов топливных отходов и суррогатов.

Закончив зимний период работы с большим пережогом, дорога во втором квартале этого года достигла экономии угля в 12 процентов. Казалось бы, коллектив паровозников и их руководители закрепят достигнутые успехи, примут все необходимые меры, чтобы навсегда покончить с пережогами и систематически, в любое время года, сберегать государственную важнейшую стратегическую сырьевую. Но, к сожалению, этого не случилось. Взятые обязательства не были выполнены, необходимые мероприятия в жизнь не проведены. В результате в июле и августе на дороге допущен пережог угля свыше 7 процентов. И это в летние месяцы!

Вся беда в том, что за последнее время на дороге не чувствуется настоящей борьбы за экономию угля.

Инициатива коллектива Тюменского паровозного депо по созданию зимнего топливного фонда не была поддержана руководителями паровозной службы Иониным и Шаровым, не была распространена среди паровозников других отделений. Только косностью этих командиров и можно объяснить тот факт, что многие машинисты и их помощники до сих пор не владеют лунинским мастерством отопления локомотивов.

Другой важной причиной варварского расходования топлива является запущенность паровозного парка, его плохое теплотехническое состояние. В самом деле, о какой экономии угля может идти речь, если, например, в депо Свердловск-сорттировочная (начальник Перекальский) нарушаются самые элементарные правила теплотехнического состояния локомотивов. Почти на всех машинах непригодны арки, запущено элементарное хозяйство, отсутствуют приборы для смачивания топлива при стоккерном отоплении, никогда не проверяются конуса и т. д. Если к этому еще прибавить огромные перепростои паровозов в горячем состоянии в ожидании ремонта, то станет вполне ясным, почему в этом депо в июле и августе перерасходовали топлива 21 процент установленной нормы.

Прекрасное начинание проявили в прошлом году инженеры-паровозники Надеждинского отделения сконструировав машину для прессования топливных брикетов из опилок и смолы. Большая половина работы была сделана, но нашлись нерадивые руководители в лице начальника паровозного отделения Усатых и его заместителя Гершова, которые, не пожелав утруждать себя лишними заботами, похоронили это замечательное дело.

Или взять Свердловское паровозное отделение. Здесь давно пренебрегают использованием на паровозах шлакоотсева и изгари. Имеющаяся шлакоотсевная машина с ведома начальника отделения тов. Гойда не используется и является разоборудованной.

Транспорт — один из главных потребителей топлива. И каждый процент сэкономленного угля — это вклад в усиление нашей военной мощи. Поэтому экономия топлива есть священный долг каждого железнодорожника перед фронтом, перед страной.

Премирование вагонников

В период Отечественной войны, в трудных условиях была выстроена и смонтирована дорожная кислородная станция. Эта станция в состоянии обеспечить потребность всей дороги в техническом кислороде.

За самоотверженную работу и проявленную инициативу в ускорении строительства, монтажа и пуска кислородной станции начальник дороги объявил благодарность и премировал заместителя начальника вагонной службы тов. Неумоина, мастера кислородной станции тов. Головейкина, слесаря Попова, начальника кислородной станции Шайдунова, старшего инженера вагонной службы по

строительству т. Прехт и других.

Другим приказом начальника дороги за выполнение взятых обязательств и хорошую организацию работы вагонных участков и депо в результате чего коллектив вагонников дороги в августе занял второе место по сепи, премирован ряд работников вагонной службы. В их числе инженер по труду т. Берсенев, начальник группы т. Кроначев, пом. начальника службы тов. Березницкий, главный бухгалтер т. Денисов, и зам. начальника службы т. Кудзиев. Премированы также командиры Егоршинского, Свердловского-пассажирского и Тагильского вагонных участков.

От Советского Информбюро

Оперативная сводка за 27 сентября

На КУБАНИ наши войска, сломив сопротивление противника, овладели городом ТЕМРЮК.

На ДНЕПРОПЕТРОВСКОМ направлении наши войска, продолжая наступление, на левом берегу ДНЕПРА овладели пригородом города ДНЕПРОПЕТРОВСКА—НИЖНЕДНЕПРОВСК, а также заняли крупные населенные пункты НОВЫЙ и СТАРЫЙ ОРЛИК, КАРПЕНКИ, ШУЛЬГОВКА, ПАНЬКОВКА, КУРИЛОВКА, НИКОЛАЕВКА, КИРОВСКИЙ, ФРУНЗЕНСКИЙ, ПОДГОРОДНОЕ, ОСИПОВКА, КРАСНОАРМЕЙСКИЙ, ОГРЕНЬ, ЧАПЛИ, ЛЮБИМОВКА, ВАСИЛЬЕВКА, ЯСЕНОВАТЫЙ, УЛЬЯНОВКА.

На КРЕМЕНЧУГСКОМ направлении наши войска, продолжая развивать наступление, овладели районным центром Полтавской области КОЗЕЛЬЩИНА, а также заняли свыше 200 других населенных пунктов, в том числе крупные населенные пункты ЛАЩЕВКА, ДЕМЬЯНОВКА, ЛИПОВОЕ, БУРОМКА, ЛЫСОВКА, ПУЗИКОВО, ФРУНЗОВКА, МАНЖЕЛИЯ, КНИШЕВКА, ВАСИЛИВКА, КРИВАЯ РУДА, ПРИШИБ, КОЛЕБЕРДА, СОЛОШИНО, ПЕРЕВОЛОЧНАЯ.

На КИЕВСКОМ направлении наши войска продолжали наступление и заняли более 30 населен-

ных пунктов, в том числе районные центры Полтавской области ЧЕРНОБАЙ, ИРКЛЕЕВ.

На ГОМЕЛЬСКОМ направлении наши войска, продолжая развивать успешное наступление, продвинулись вперед от 12 до 15 километров и заняли более 230 населенных пунктов, среди которых районный центр Гомельской области и железнодорожная станция ТЕРЕХОВКА, районные центры Черниговской области ДОБРЯНКА, ЛЮБЕЧЬ и крупные населенные пункты БЕЛЫНКОВИЧИ, БАРОНЬКИ, МОШЕВОЕ, ВИШЕНКИ, СТРУГОВСКАЯ БУДА, ГОРДЕЕВКА, ПЕРЕТИН, КОЖАНЫ, ВЕРЕЩАКИ, СТАРЫЙ ВЫШКОВОЧЕСА-РУДНЯ, КРУПЕЦ, ЖГУНЫ, НОСОВИЧИ, ГОРДУНЫ, МАКОВЬЕ, МАРКОВИЧИ, ГРАБОВО, РАДУЛЬ, МЫСЫ, РЕДЬКОВКА, ГУБИЧИ, ДЫМАРКА, ПЕДАНИЧИ.

На МОГИЛЕВСКОМ направлении наши войска, продолжая развивать наступление, продвинулись вперед от 10 до 15 километров и овладели районными центрами Смоленской области ХИСЛАВИЧИ, ШУМЯЧИ, а также заняли свыше 350 других населенных пунктов,

среди которых крупные населенные пункты СУСЛОВИЧИ, ДОСУГОВО, БОССИАНЫ, ГЛОБКОВО, ЗАСТУПОВО, ШЕВАРДИНО, ЗАЛКОВО, СЛОБОДА, ДЕРБИНО, МИХАЙЛОВКА, ГОГОЛЕВКА, ЗАМОШЬЕ, АЛЕКСАНДРОВКА, СТАРАЯ БУДА, ЗАХАРЬИНО, ПЕРВОМАЙСКИЙ, ПЕТРОВИЧИ, КОСАЧЕВКА, ЗАГУСТИНО, МИКУЛИЧИ, ПАЛИЦКА, САВКА, ПИСЛЯТИН, ХОТИМЧА, МАЛАЯ и БОЛЬШАЯ МУХОВКА.

На ВИТЕБСКОМ направлении наши войска продолжали наступление и продвинувшись на отдельных участках вперед от 5 до 15 километров, заняли свыше 290 населенных пунктов, среди которых крупные населенные пункты СИЛУЯНОВО, ФОЩЕВО, СЕЛЬЦО, ЯСЕНОВИКИ, ЛОЙНА, СТЕПАНЮГИ, ВОДОКОВАЯ, ЖЕЛУДЫ, ТИШИНО, АРХИПОВКА, МИХАЙЛОВКА, ВОЛКОВО, РЖАВКА, БУЯНОВО, ХРАПОВО и железнодорожные станции ГНЕЗДОВО, КАТЫНЬ, КУПРИНО.

В течение 26 сентября наши войска на всех фронтах подбили и уничтожили 59 немецких танков. В воздушных боях и огнем зенитной артиллерии сбит 51 самолет противника.

Оперативная сводка за 28 сентября

В течение 28 сентября на КРЕМЕНЧУГСКОМ направлении наши войска продолжали развивать наступление и продвинувшись вперед от 15 до 20 километров, овладели районными центрами Полтавской области ГЛОБИНО, ГРАДИЖСК, а также заняли свыше 120 других населенных пунктов, среди которых крупные населенные пункты ВАСЮТИНЦЫ, МОСКАЛЕНКИ, МАТВЕЕВКА, ЕРЕМЕЕВКА, ГУСИНОЕ, ЖОВНИН, ЛЯЛИНЦЫ, НИКОЛАЕВКА, ПУГАЧЕВКА, МОРОЗОВКА, ПРОНОЗОВКА, БОРИСЫ, ТВЕРДОХЛЕБЫ, ПОГРЕБЫ, ДОНОВКА, МИЛОВИДОВКА, ОМЕЛЬНИК, ЗАПСИЛЛЯ, ДМИТРИВКА, ЗОЛОТНИЦЕ и железнодорожные станции ГЛОБИНО, РУБЛЕВКА, ГОЛЕЩИНА, ПОТОКИ.

На КИЕВСКОМ направлении наши войска продолжали вести наступательные бои и заняли на левом берегу реки ДНЕПР крупные населенные пункты НАВОЗЫ, СИВКИ, СОРОКОШИЧИ, НОВО-ГЛЫБОВ, СТАРО-ГЛЫБОВ, ОКУНИНОВО, ОШИТКИ, НОВОСЕЛКИ, ЧЕРНИН, ТАРАСОВИЧИ, СВАРОМЬЕ, СТАРОСЕЛЬЕ, ОСЕЩИНО, ПОГРЕБЫ, БОРТНИЧИ, ГНЕДЫНЬ, РУДЯКОВ, ГУСЕНЦЫ, ЯШНИКИ, ПИДСИННЕ, АНДРУШИ, КОЗИНЦЫ, ВЬЮНИ-

ЩЕ, ЦЫБЛИ, ГОРОДИЩЕ, КОМАРОВКА, РЕШЕТКИ, ЛЕПЛЯВО, КАЛЕБЕРДА, ПРОХОРОВКА, БУБНОВСКАЯ СЛОБОДА, БУБНОВО, ДОМАНТОВ, КОРОБОВКА, КРАСНОЕ, САМОВИЦЫ, МУТЫХИ.

На ГОМЕЛЬСКОМ направлении наши войска, продолжая развивать наступление, продвинулись вперед от 10 до 15 километров и овладели районным центром Орловской области КРАСНАЯ ГОРА, а также заняли свыше 200 других населенных пунктов, среди которых крупные населенные пункты БЕЛАЯ ДУБРАВА, КЛИЕВИЧИ, БАТУРОВКА, ЛЮБОВША, ВЕРХЛИЧИ, ЯЛОВКА, НЕГЛЮБКА, СВЯТСКИЙ, ИРИНОВКА, ДЕМЬЯНКИ, НОСОВИЧИ, ТЕРЮХА, ГУТА, НОВЫЕ ЯРЫЛОВИЧИ, КЛУБОВКА, АЛЕКСАНДРОВКА 2-я, СУСЛОВКА и железнодорожные станции ЗАКОПЫТЬЕ, ЗЯБРОВКА, ТЕРЮХА.

На МОГИЛЕВСКОМ направлении наши войска продолжали развивать наступление и продвинувшись вперед от 10 до 25 километров, овладели городом МСТИСЛАВЛЬ, городом КЛИМОВИЧИ, городом КОСТЮКОВИЧИ, а также заняли более 500 других населенных пунктов, среди которых крупные населенные пункты СТАРО-СЕЛЬЕ, ГОРОДЕЦ, САМСО-

НЫ, КАДИНО, МИГНОВИЧИ, ЖЕЛЕЗНИКИ, КОДОИНО, ПЛАТКОВА, КАСЬКОВА, ОСЕТИЩЕ, ДУБРОВКА, НАЙДЕНКОВИЧИ, СТУДЕНЕЦ, КОРАБЛЕВО, КУЛИШОВКА, ПОЛОШКОВО, ОСМОЛОВИЧИ, АВТУХОКА, АНТОНОВКА, ЧЕРВОННАЯ СЛОБОДА и железнодорожные станции ОСВА, ШЕСТЕРОВКА, КОММУНАРЫ, ОСМОЛОВИЧИ, КЛИМОВИЧИ.

На ВИТЕБСКОМ направлении наши войска, продолжая развивать наступление, продвинулись вперед от 10 до 20 километров и заняли свыше 300 населенных пунктов, в том числе районный центр Смоленской области КРАСНОЕ, крупные населенные пункты БОЯРЩИНА, РАКИТНЯ, ЗАЙК, ТУБОЛЬЦЫ, ЛОСИ, ЗАОЗЕРЬ, АРХИПОВКА, ЗАЛОЖЬЕ, ЛОБЫ, ГОЛЫНКИ, АНЦЫПОРОВО, БОЛЬШАЯ ДОБРАЯ, БУЯНОВО, РЕЧЦЫ, ПОЛЯНКИ и железнодорожные станции ЛЕЛЕКВИНСКА, УХАБНОЕ, ПЛОСКАЯ, БАШУТ, ГУСИНО.

В течение 27 сентября наши войска на всех фронтах подбили и уничтожили 39 немецких танков. В воздушных боях и огнем зенитной артиллерии сбит 71 самолет противника.

ПО-ВОЕННОМУ ГОТОВИТЬСЯ К СУРОВОЙ УРАЛЬСКОЙ ЗИМЕ, НЕ ТЕРЯЯ НИ ОДНОГО ДНЯ, НИ ОДНОГО ЧАСА!

Шефство завода над паровозами

Коллектив завода, где директором тов. Старожицкий, взял шефство над паровозом машиниста депо Тюмень тов. Бакуева. Его паровоз эвакуирован с прифронтовой дороги и нуждается в оборудовании. Главный механик завода т. Солдуб, стахановцы тт. Редюхин, Чернышев, Лисанов, Шликин и другие взяли во внеурочное время оборудовать паровоз и полностью снабдить его инструментами и инвентарем. Они растачивают цилиндры и поршневые краны, изготавливают стержни к воздушному насосу, разнопоршневые клапаны, гаечные ключи, фонари и т. д.

Для отопления паровоза завод дает кошму, шпатель, мешковину, фанеру, клеенку и полностью обеспечивает паровозные бригады зимней спецодеждой, валенками и фуфайками.

Поддерживая инициативу завода, Тюменский горком ВКП(б) принял специальное решение о помощи транспорту в подготовке к зиме и шефстве предприятий над паровозами. Сейчас уже свыше 20 предприятий города взяли шефство над паровозным депо Тюмень и оказывают паровозным бригадам практическую помощь в подготовке к зиме.

Лунинскими методами

Лучшие бригады Свердловского резерва проводников деятельно готовятся к зиме. Бережно ухаживая за подвижным составом, они удлиняют сроки службы вагонов, экономят материал, и т. д. Члены этих бригад сами производят текущий, средний и даже годовой ремонт.

У начальника поезда № 45—46 т. Вепревой обязанности в бригаде строго распределены. Ремонт ходовых частей вагонов производят тт. Захарова, Салазанова, Колубина, бригадир Батанина. За время пребывания состава на станции Свердловск-пассажирская они сменили несколько колесных пар,

много рессор, букс, перезарядили буксы на зимнюю смазку.

Заканчивает подготовку состава к работе в зимних условиях бригада начальника поезда т. Умной. В составе полностью отремонтировано отопление, крыши вагонов, замки. Как и в бригаде начальника поезда т. Вепревой, проводники осваивают лунинские методы труда. Сдали испытания на слесарей по ремонту вагонов тт. Старостина, Петухова, бригадир Шликина. Комсомольский группорг кандидат в члены партии т. Головина овладевает третьей специальностью — радиотехника.

Два машиниста одного депо

В депо Свердловск-пассажирская проходит общественный смотр готовности к зиме паровозного парка.

Машина встала на промывку. Комиссия общественного осмотра проверяет ее готовность к работе зимой. Старший приемщик НКПС т. Морозов, машинисты — инструменторы тт. Смирнов, Трубинов, Четков и другие члены комиссии этот паровоз осматривали особенно долго и тщательно. Уж очень много в нем неисправностей. И каждая из них — грозное обвинение старшему машинисту Здановичу и его помощнику Дубейко. Что ни деталь, то свидетельство неряшливости, нерадивого отношения бригады к своему локомотиву. Из 56 отмеченных дефектов 30 — результат недобросовестного отношения бригады к своим обязанностям. Крепление тормозного оборудования, например, производилось несвоевременно.

— Ведь это же могло привести к обрыву поезда в пути следования, к браку, аварии! Разве вы об этом не знаете? — с возмущением рещаются к машинисту члены комиссии. Но что может ответить Зданович? Он ведь не утруждал себя лунинским уходом за паровозом и не ударил палец о палец, что привело его в порядок. Это видно с первого взгляда. Паровоз чистый, инструмент запущенный, смазочная посуда давно не мылась, инструментальный ящик захлапан, сигнальные приборы не в порядке. Комиссия делает заключение:

паровоз содержится плохо, бригада к зиме не готовится.

Смотр продолжается. Члены комиссии со всей строгостью указывают на все, даже на малейшие неисправности. Но вот к паровозу старшего машиниста Лукичева не придерешься. Самый тщательный осмотр не обнаружил в нем ни одного дефекта.

Любовное, хозяйское отношение т. Лукичева к своему паровозу чувствуется и в техническом состоянии механизмов и деталей и во внешнем их виде. Каждая деталь начищена до блеска, зато уж никакой из них не укроется от глаза. В инструментальном ящике порядок — каждый инструмент знает свое место. Смотровая комиссия записала в акте: дефектов нет, паровоз содержится в отличном состоянии и готов к зиме. А 22 сентября бригада, первой в депо, получила паспорт готовности к работе в зимних условиях.

Общественный смотр паровозов в депо Свердловск-пассажирская развертывается все шире. Результаты его уже чувствуются. Велика сила общественного влияния: знала, что придется дать ответ перед всем коллективом, каждый паровозник начинает лучше ухаживать за доверенным ему локомотивом и строже спрашивать с самого себя, предъявлять больше требований и к бригаде. А в этом главное — именно это и решает успех подготовки паровозного парка к зиме.

Л. АПТОВА.

2. Больные вагоны ставят в поезда

12 сентября в нечетном парке отправления произошел возмутительный случай. Поездной вагонный мастер Тумаков отказался сопровождать две цистерны, имевшиеся в составе, признав их больными. Старший мастер по смене вагонников Баталов уверял, что цистерны исправные и Тумаков зря придирается.

Из-за этого спора состав с паровозом простоял около часа и был сорван с графика. Вместо 20 часов 11 минут его назначили к отправлению в 20 часов 41 минута. Однако спорщикам этого времени не хватило, они продолжали препираться. Поезд снова отменили и перенесли отправление на 21 час 07 минут. Наконец, отменили в четвертый раз, наметив время отправления 22 часа 40 минут. К этому моменту у Баталова и Тумакова дело дошло чуть ли не до драки, и поезд опять не ушел. Паровоз после 3-часового непроизводительного простоя был возвращен в депо. Выйдя вновь уже 13 сентября в 1 час 45 минут, он наконец-то отправился с поездом в 2 часа 20 минут. Цистерны все-таки были выброшены

из состава. Тумаков переспорил!

Кто понес ответственность за задержку поезда со срочным грузом и за передержку паровоза свыше 3 часов, рассматриваемую приказом № 545-Ц как чрезвычайное происшествие? На этот вопрос даст ответ начальник вагонного участка т. Цикунов. А вот каким образом вообще неисправные вагоны попадают с готовыми составами в парк отправления, на это придется указать самому тов. Цикунову.

Дело в том, что приказами 76-Ц и 231-Ц «О технологическом процессе и подготовке его к работе зимой» предусмотрено максимальное совмещение операций осмотра и ремонта вагонов с операциями по обработке их в парке прибытия и формирования, т. е. там вагонам больше всего положено стоять; в парке же отправления производить только приемку составов.

Ничего подобного на станции нет. В парке приема тщательного осмотра не организовано. Вагоны спускаются с горки с неотпущенными автотормозами, с неразделанными стяжками и соединитель-

ными рукавами, отчего резко замедляется пропуск составов, и неисправные вагоны, требующие отцепочного ремонта, пачками попадают на пути формирования. А так как на все районы этого парка имеется всего один малоквалифицированный осматрщик, который не только не может отремонтировать, но и не успевает даже бегло осматривать вагоны, составитель ставит больные вагоны в поезд. О каком предварительном осмотре и ремонте в сортировочном парке может быть речь, когда там нет ни людей для этого, ни запасных частей, ни соответствующего оборудования. Зато в парке отправления, где по технологическому процессу составам положено стоять всего 25 минут, сосредоточены буквально все бригады осматрщиков и слесарей.

Не случайно при такой организации осмотра вагонов не проходит дня без задержек и отмены поездов по вине вагонников. При норме в 25 минут составы обрабатываются полтора—два часа. Поволнительно спросить т. Цикунова: зимой так же будет или еще хуже?

К. ЩЕРБАКОВ.

ТЕХНИЧЕСКАЯ СТРАНИЧКА

Регенерация отработанного масла

Смазочное масло в подшипниках двигателей и машин в процессе их работы загрязняется попадающими извне пылью, песком, металлическими опилками, водой, а также продуктами окисления — кислотами, смолой и асфальтенами.

Загрязненное масло становится негодным к употреблению. Но это не значит, что его нужно выбрасывать. Основная масса углеводов не претерпевает изменений, и после очистки масла от механических примесей и продуктов разложения его вполне можно применить для смазки даже наиболее ответственных деталей.

Установки для регенерации не сложные, не требуют больших затрат и могут быть изготовлены в любом депо или мастерских. Основным способом удаления из отработанного масла продуктов окисления, смолистых и асфальтовых

частиц является очистка серной кислотой. Серная кислота удаляет не только механические примеси, осадки и коллоидные взвеси, но и продукты окисления и полностью восстанавливает смазочные свойства масел.

Для масел, применяемых на установках с незначительным нагревом, регенерация сводится к удалению механических загрязнений и воды путем отстаивания и фильтрации.

Условия отстаивания различны и зависят от сорта масла. Чем выше вязкость масла, тем больше должна быть температура подогрева. Подогрев масла производится до процесса отстаивания. Во время же отстаивания подогревать масло не следует, так как конвекционные потоки, вызываемые подогревом, будут мешать осаждению удаляемых частиц.

В. АЗОВ — инженер.

ПЛАСТИНКА ДЛЯ СПИСЫВАНИЯ НОМЕРОВ ВАГОНОВ

На станции Свердловск-сортировочная, по предложению техбюро, в дождливую погоду для списывания вагонов с успехом применяется вместо обычного натурального листка алюминиевая пластинка размером 125x300 миллиметров. На такой пластинке любым карандашом — и простым, и химическим — четко фиксируются номера вагонов. Для ускорения обработки документов списки берут с собой две таких пластинки. Списав половину состава на одну из них, отдают ее в техконттору, где по ней отбирают документы на вагоны, а тем временем произ-

водится запись номеров вагонов на второй пластинке. Выигрывается время.

Записи, произведенные на алюминиевых пластинках, легко стираются суконной тряпкой. Вясную погоду, когда списывание состава можно производить на обычном натуральном листке, алюминиевая пластинка служит подкладкой.

Ф. СИЛАЕВ — инспектор группы изобретательства при начальнике дороги.

Ответственный редактор П. А. МАРКОВ.



Слесарь-инструментальщик вагонного депо станции Свердловск-пассажирская тов. Пиличев в дни Отечественной войны внес ряд рационализаторских предложений, которые дали возможность значительно увеличить производительность труда на ремонте автотормозов.

Тов. Пиличев изобрел и сам изготовил универсальный станок для капитального ремонта автотормозов. На этом станке можно производить притирку и шлифовку втулок воздухораспределителей всех систем, сверление отверстий различного диаметра, долбление, фрезерование, расточку втулок и другие работы.

Вверху на снимке: тов. Пиличев И. С. у изобретенного и изготовленного им универсального станка. Фото А. Шаевича