



ПАРОВОЗНАЯ ПРАКТИКА ИНЖЕНЕРОВ И СТУДЕНТОВ

По поводу нового циркуляра МПС

Министерством путей сообщения издан в конце апреля с.г. (1906 г. — прим .ред.) циркуляр, по которому инженеры службы тяги, до назначения их на должности начальников участков тяги, помощников их и ревизоров, обязаны прослужить в должности машиниста не менее 6 месяцев.

Надо полагать, что это распоряжение вызвано не чем иным, как желанием получать для службы тяги опытных и практически сведущих высших линейных агентов. В этом смысле нельзя не приветствовать этой меры, так как в настоящее время сплошь и рядом можно встретить высших линейных агентов службы тяги, которые недостаточно сведущи практически в паровозном деле. Этим объясняется то, что в депо многих дорог, в особенности там, где нет ответственных мастеров, очень плохо производятся текущий и малый ремонты паровозов. Не имея основательных практических познаний по ремонту паровозов, начальники депо или участков и их помощники всецело полагаются на монтера, от добросовестности которого и зависит качество ремонта паровозов. Машинист сам не имеет физической возможности смотреть за тем, исполнен ли записанный им ремонт и как исполнен. Просматривая в депо ремонтную книгу, всегда увидите записанное несколько раз подряд требование одного и того же ремонта для одного и того же паровоза, что, конечно, объясняется нерадением и недобросовестностью монтера. Часто бывает, что неисполненный вовремя незначительный ремонт влечет за собою серьезную порчу и изъятие паровоза из движения на более или менее продолжительное время.

Кроме технических упущений, недостаточное знакомство начальников участков и ревизоров с паровозной службой влечет за собою и административные ошибки. Бывают случаи нало-

жения взыскания или несоответствующего вине, или даже без действительной виновности паровозной бригады. Также, и наоборот, проходят незамеченными или безнаказанными серьезные упущения.

Предварительная, более или менее продолжительная, езда на паровозе в должностях помощника машиниста и машиниста, конечно, должна давать известные практические познания и опыт, без которых высший линейный агент службы тяги всегда будет не на месте.

Требование паровозной практики, то есть езды на паровозе, как известно, и раньше предъявлялось к инженерам, желающим занимать должность линейного агента службы тяги. Такой инженер обязательно должен был иметь свидетельство на право управления паровозом. Многие инженеры, еще будучи студентами, успевали записаться таким свидетельством и, окончив учебное заведение, сразу получали должность высшего агента по службе тяги. Кто же из инженеров не имел свидетельства на право управления паровозом, тот считался кандидатом на должность помощника начальника участка тяги или даже зачислялся на эту должность, но в то же время выезжал в должности помощника машиниста требуемое для допущения к экзамену число верст, которое зачастую ограничивалось 3000.

Езда на паровозе, как известно, сопряжена с большими неудобствами, поэтому инженер обыкновенно смотрит на нее, как на неприятную повинность, и старается от нее поскорее отделаться.

Езда производится наспешку и, конечно, кроме «свидетельства» ничего не даст инженеру-практиканту. Практика студентов дает лучшие результаты. От студентов обыкновенно требуется проехать помощником машиниста значительно больше. Если студент младшего курса, то ему приходится больше ездить помощником машиниста, если старшего — меньше. Но, во всяком случае, не менее 6000 верст. Студентам приходится затрачивать от 4-х до 6-ти месяцев, то есть от 1 до 2 летних каникул, для получения свидетельства на право управления паровозом, и многие из них, конечно, научаются кое-чему.

Насколько для каждого студента была полезна паровозная практика, зависит от индивидуальных способностей студента и от машиниста, у которого студент был помощником.

Ни перед поступлением на практику, ни во время практики студент не получает никаких указаний как от своих преподавателей, так и от временных начальников. Предоставленный самому себе, студент, став впервые на паровоз, не знает, чему нужно учиться и что он может получить от паровозной практики. Счастье его, если он попадет к хорошему, сведущему машинисту, желающему прийти на помощь молодому человеку. Успех практики такого студента обеспечен. Но, к сожалению, интеллигентные машинисты редки, а доброжелательное отношение к себе студенту очень трудно встретить, так как неопытный студент всегда бывает в тягость машинисту. Поэтому и нельзя рассчитывать на машиниста как на руководителя. Правда, машинисту волей-неволей приходится учить своего помощника, но только постольку, поскольку это касается ухода за паровозом и отопления его, и то редко можно услышать какие-либо объяснения или практические соображения; большею частью ограничиваются приказаниями: качайте воду, подбросьте угля, смажьте цилиндр, набейте сальники и т. п.

Наблюдательный студент, к тому же подготовившийся к практике по соот-

ветствующему руководству, конечно, скоро ориентируется на паровозе, но без всякой подготовки среднему студенту трудно приходится.

Однако в паровозной практике есть такие стороны, которые без соответствующего руководства никак нельзя постичь, а именно: правильно ли работает паровоз, нет ли в нем каких-либо недостатков, как определить необходимый ремонт? Все это такие вопросы, разрешать которые можно научиться только на практике под соответствующим руководством. Между тем это составляет главную часть паровозной практики, это именно и есть то, что должен знать высший линейный агент службы тяги, и это должно составлять главную часть паровозной практики.

Продление срока паровозной практики, необходимой для занятия высших должностей по службе тяги, конечно, будет способствовать приобретению необходимых практических познаний, но для того, чтобы паровозная практика инженеров и студентов дала наилучшие результаты, чтобы она была использована интенсивно, чтобы от нее было взято все, что она может дать, — необходимо улучшить постановку практики, нужно организовать это дело.

Прежде всего нужно совершенно изменить взгляд на практиканта как на обузу. Принимая на практику студента (об инженере в данном случае, конечно, нечего говорить), нельзя считать, что ему делают благодеяние, давая возможность и заработать, и поучиться. Надо усвоить, что предоставление практики студентам есть обязанность железных дорог в интересах техники и самих же дорог, которые потом получают опытных агентов. В тех же видах необходимо заботиться о том, чтобы практиканты действительно извлекали пользу из практики. Начальники участков и их помощники должны руководить практикой, а машинистов следует обязать внимательно относиться к практикантам и преподавать соответствующие указания по обслуживанию паровоза и сохранению его в исправности.





Получив при наличии этих условий солидные познания, будучи еще помощником машиниста, практикант разовьет их и получит необходимую опытность, исполняя обязанности самостоятельного машиниста.

При том сроке паровозной практики, который устанавливается новым циркуляром, и при надлежащем руководстве, практикант может не только приобрести умение управлять ходом поезда в зависимости от профиля пути и экономно расходовать топливо, но также, и это главное, научиться по слуху и по ходу определять неисправности паровоза и их причины. Последнее имеет большое значение, например, при приемке паровоза, вышедшего из ремонта или с завода.

Во время паровозной практики, конечно, встречаются различные случайности в пути, какие-то порчи, поломки частей паровоза, немедленное исправление которых и дальнейшее следование поезда без значительной задержки движения всецело зависят от технической сообразительности и опытности машиниста. Практиканту такие случаи полезны для выработки критерия для суждения о степени виновности машиниста в том или другом случае.

От машиниста-практиканта следует требовать известного отчета об его практике. Отчет может представлять собою ответ на ряд предложенных (письменно) вопросов. Вопросные листы должны выдаваться практикантам перед началом их практики и, если они будут удачно составлены, ответы на них могут оказаться очень полезными для практиканта как некоторое руководство.

В заключение заметки о паровозной практике следует сказать несколько слов об установленном министерством путей сообщения сроке езды в должности машиниста. В 6 месяцев можно выехать и 20000 верст, и 6000, и даже меньше, иногда же можно и совсем не ездить, а исполнять какие-либо обязанности при депо. Степень опытности и практической осведомленности машиниста

зависят от числа выезженных им верст в должности машиниста, а никак не от количества времени, проведенного им в этой должности; поэтому, если министерство желает иметь опытных высших агентов службы тяги, рациональнее было бы установить некоторое число верст, какое необходимо выехать инженеру для получения высшей должности. Достаточным числом можно признать 12000 верст, но выезженных в должности машиниста в срок не меньше 6 месяцев. Этот срок должен быть оставлен в тех видах, чтобы езда не производилась поспешно, лишь бы поскорее от нее отделаться. Больше 12000 верст не следует назначать, так как для непривычного человека более интенсивная езда окажется слишком утомительной и не принесет тех результатов, какие может привести при надлежащем отдыхе и свободном времени. Свободное время, кроме отдыха, нужно машинисту-практиканту, во-первых, для того, чтобы подумать и поработать над теми вопросами, которые неизбежно встречаются у машиниста при езде на паровозе, а во-вторых, для того, чтобы иметь возможность ознакомиться с производимым в депо ремонтом и его постановкой.

Но если министерство путей сообщения последовательно в своих распоряжениях и если желает иметь вообще практически подготовленных высших железнодорожных агентов, то нужно ожидать от него циркуляра об установлении требования известной практической подготовки и от линейных инженеров службы пути, для которых такая подготовка не менее важна, чем для инженеров службы тяги. Если от последних требуется предварительная служба в должностях помощника машиниста и машиниста, то от первых следует требовать предварительной службы в должностях десятника и дорожного мастера.

М. Короткевич
(Железнодорожное дело. — 1906. —
№ 34-35. — С. 390-392) ●

Редакция благодарит сотрудников Научно-технической библиотеки МИИТ за помощь в работе с материалами.