

355734

# ЛУНИНСКИЕ МЕТОДЫ В ПОЕЗДНОЙ РАБОТЕ

---

---

Издательство газеты „Рабочий транспорта“  
Саратов 1942 г. Рязано-Уральская ж. д.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

# ЛУНИНСКИЕ МЕТОДЫ В ПОЕЗДНОЙ РАБОТЕ

---

---

Издательство газеты „Рабочий транспорта“  
Саратов 1942 г. Рязано-Уральская ж. д.

Брошюру подготовили к печати  
А. Давидьянц, Ф. Потишко,  
С. Диамант.

Консультант — кандидат технических  
наук К. А. Бернгард.



355734

## ОТ РЕДАКЦИИ

В этой брошюре лучшие движенцы Рязано-Уральской рассказывают о своей боевой работе в дни великой отечественной войны против черных разбойничьих полчищ германского фашизма.

Настойчивая, самоотверженная борьба диспетчеров, дежурных по станции, составителей и кондукторов за максимальное использование пропускной способности транспорта имеет огромное государственное оборонное значение. Она свидетельствует о безграничном патриотизме и преданности советских железнодорожников родине, партии, великому Сталину.

Диспетчеры - новаторы Федор Козлов и Константин Кушеверский и многочисленные их последователи знают, что каждый своевременно продвинутый поезд—это еще один удар по врагу, каждое новое достижение в экономике времени, путей, паровозов означает усиление помощи наступающим частям Красной Армии. И каждый из них повседневно ищет, находит и смело использует все новые и новые возможности для ускорения продвижения поездов, для усиления помощи фронту.

Резервы, вскрытые движенцами-лунинцами, полностью еще не использованы на нашей дороге. Рязано-Уральская ж. д. работает еще далеко неудовлетворительно. Задача партийных организаций и командиров заключается в том, чтобы ликвидировать отставание дороги, сделать метод Козлова — Кушеверского достоянием всех работников, связанных с движением поездов, энергично поддерживать и распространять стахановскую инициативу.

Будем же смелее и настойчивее внедрять лунинские методы. Работая по-фронтовому, ускорим полный разгром немецких оккупантов, приблизим час окончательной победы над подлым врагом!

**Редакция газеты «Рабочий транспорта».**

# НАСТОЙЧИВО ВНЕДРЯТЬ МЕТОД КОЗЛОВА—КУШЕВЕРСКОГО

**Н. МЕЗИНОВ,**

**начальник службы движения  
Рязано-Уральской ж. д.**

Боевые дни переживает сталинская армия железнодорожников. Вместе со всем советским народом работники транспорта отдают все силы делу разгрома кровожадных фашистских полчищ, вероломно напавших на нашу отчизну.

Вслед за наступающими частями Красной Армии сталинские бойцы железных дорог, не страшась вражеских пуль и снарядов, идут вперед на Запад и подвозят к фронту все необходимое для полного разгрома ненавистного врага, восстанавливают разрушенные немцами родные станции, депо и узлы. Самоотверженно, по-фронтовому трудятся железнодорожники и тыловых магистралей. Они преодолевают любые трудности, находят все новые и новые резервы ускорения продвижения поездов для Красной Армии и оборонной промышленности.

Одним из ярких проявлений патриотизма советских железнодорожников является заме-

чательное соревнование диспетчеров, начавшееся по инициативе знатного диспетчера Пензенской дороги комсомольца Федора Козлова, соревнование за внедрение лунинских методов в работу движенцев. В этом соревновании выработались новые приемы диспетчерской регулировки, соответствующие требованиям военного времени, позволяющие успешно справляться с увеличившимся грузопотоком, небывалым в истории железных дорог. Диспетчеры военного времени направили свою энергию на то, чтобы оказать всемерную помощь узлам, перенесли часть сортировочной работы с распорядительных станций на линейные станции и создали на участке крупные резервы увеличения провозной способности транспорта.

Скоростная обработка составов, сдваивание, растаскивание, изменение весовой нормы, переформирование составов и обработка угловых поездов на стрелочной улице — все эти лунинские методы работы явились в военное время боевым оружием железнодорожников.

В грозные дни войны на Рязано-Уральской дороге также выросло немало стахановцев военного времени и среди них первое место занимают знатные аткарские диспетчеры коммунисты Константин Кушеверский и Федор Денисов. Как диспетчер Козлов на Пензенской дороге, так и они на Рязано-Уральской явились застрельщиками соревнования за увеличение пропускной способности дороги и создали

лунинский комплекс поездной работы. Диспетчеры Кушеверский и Денисов расширили и дополнили метод Козлова своими приемами работы, сообразуясь с местными условиями (обработка углового потока на предузловой станции, формирование дальних прямых маршрутов на участке, развоз местного груза без выпуска сборных поездов и т. д.). Особенно ценно то, что метод Козлова—Кушеверского в Аткарском отделении стал достоянием всего диспетчерского коллектива. Диспетчеры Лобанов, Журавлев, Агеев, Фомин, Помогайленко и Фатеев настойчиво овладевают лунинскими методами и внедряют их в повседневную работу.

Вслед за аткарцами лунинское движение развернулось и среди диспетчеров других отделений нашей дороги—в Саратове, Покровске, Уральске, Ершове, где также выделились свои мастера лунинской работы. В Саратове — это диспетчеры Лямин, Петров, в Уральске — Кельвич, Фомичев и Муравьев, в Покровске — Чесноков, в Ершове — Кузьмин.

Соревнование охватывает все большие слои движенцев. Широко известны на всю дорогу луинцы—дежурный по станции Ершов Циркунов, составители станции Аткарск Смурыгин и станции Саратов II Фитилев, главный кондуктор уральского резерва Мануйлов, которые, каждый на своем посту, находят и используют дополнительные резервы к ускорению продвижения поездов. Активными помощниками движенцев-луинцев в этой благодарной работе на пользу родины являются наши



славные паровозники. Машинисты Чермашенцев, Спесивов, Громов, Бровкин, Гвоздев и другие безотказно выполняют любое задание диспетчеров.

Можно подвести некоторые итоги проделанной работы. Всего по Рязано-Уральской в январе и феврале 1942 года обработан по методу Козлова — Кушеверского 331 поезд. Это позволило сэкономить около 15.000 вагоночасов и 250 паровозочаса. Только от переработки углового потока на линейной станции Красавка мы сэкономили более 3000 вагоночасов и 52 паровозочаса. Конечно, этими цифрами не ограничивается эффективность лунинского метода. Главный итог проделанной работы—это ускорение продвижения грузов для фронта и тыла.

Сейчас по инициативе аткарских и саратовских диспетчеров началось дорожное предмайское соревнование за усиление помощи фронту, за полное использование в интересах защиты отечества всех внутренних резервов пропускной способности дороги. Нет сомнения, что это соревнование, возглавленное командирами и партийными работниками, даст нам достойные плоды. Нет сомнения, что движущие Рязано-Уральской в дружбе и слаженности с работниками всех профессий дороги добьются немалых успехов и порадуют родину героическими подвигами во имя победы над подлым врагом.



**К. Кузнецовский,**  
**диспетчер Атикарского отделения движения**

## ДИСПЕТЧЕРСКОЕ КОМАНДОВАНИЕ В ВОЕННОЕ ВРЕМЯ

**Коллективный рассказ диспетчеров Аткарского  
отделения об опыте своей работы**

Наш диспетчерский коллектив накопил немалый опыт стахановской борьбы за ускорение оборота вагона, расширение пропускной способности отделения. Еще до войны в Аткарске впервые на Рязано-Уральской дороге зародилась скоростная обработка поездов, давшая большой технический и экономический эффект. Только в 1941 году нами обработано и отправлено около 2000 скоростных поездов, чем сэкономлено более 100.000 вагоночасов, или около 300.000 рублей. Особенно эффективной скоростная обработка оказалась в дни великой отечественной войны, когда перед железными дорогами были поставлены исключительно ответственные задачи, когда при значительно увеличившемся грузопотоке потребовалось быстро, без единой заминки продвигать поезда для фронта и тыла.

Мы помним тревожные дни октября и ноября 1941 года. Гитлеровские головорезы нагло рвались к Москве, протягивали свои кровавые

лапы к Ленинграду, угрожали Кавказу и Поволжью. На всю страну прозвучал исторический призыв великого Сталина, воодушевивший нашу армию, наш народ на беспрецедентный в истории подвиг. Именно тогда, зажженные патриотической любовью к родине, железнодорожники Аткарского отделения с новой силой развернули скоростную обработку поездов.

Каждый знал: выигрыш во времени — это выигрыш боя. И каждый делал все, что мог, для ускорения доставки воинских и народно-хозяйственных грузов. Помчались скоростные маршруты. Несмотря на мороз, движенцы и вагонники станции Аткарск все транзитные поезда обрабатывали по-скоростному, за 10 — 15 минут. Несмотря на мороз, машинисты Аленин, Иванов, Лягушкин, Перфилов, Слесивов, Совин и другие водили эти поезда без остановок для набора воды со среднесуточной скоростью в 900—1000 километров. И всем нам, бойцам транспорта, особенно радостно было слышать сообщения Советского Информбюро о начале мощного контрнаступления Красной Армии, о разгроме немецко-фашистских орд под Москвой, Ростовом, Тихвином, Калинин, Ельцом и другими городами. Мы гордились, что в этой славной победе есть частица и нашего скромного труда, труда советских железнодорожников — родных братьев Красной Армии.

Именно в те дни наш диспетчерский коллектив обогатил свой стахановский опыт но-

выми приемами работы, работы по-лунински, по-фронтовому.

В связи с войной нагрузка на наше отделение сильно возросла, и весь этот увеличившийся в несколько раз вагонопоток надо было быстро освоить и переработать. А технические средства оставались старыми. Тут-то и пришла на помощь стахановская инициатива и сметка. Тут-то и развернули свои способности наши знатные диспетчеры Кушеверский и Денисов. Так же, как диспетчер Козлов на Пензенской дороге, они на Рязано - Уральской создали комплекс поездной работы, основанный на рациональном, лунинском использовании основных фондов транспорта: путей, локомотивов, вагонов. Они задались целью облегчить условия деятельности узлов, перенести часть сортировочной работы на линейные станции и тем самым расширить провозную способность своего участка и самих узлов, а это значит ускорить продвижение поездов для Красной Армии и оборонной промышленности.

Вслед за Кушеверским и Денисовым все аткарские диспетчеры стали применять лунинские методы в поездной работе. Развернулось соревнование за использование каждого свободного пути на станциях, за увеличение полезной работы паровоза и вагона. Метод диспетчера Козлова мы расширили и дополнили своими приемами диспетчерской регулировки, выработанными в местных условиях. Проследим на конкретных примерах зарождение и применение каждого из этих приемов.

## СДВАИВАНИЕ СОСТАВОВ

В одно из дежурств диспетчера Кушеверского на участке Аткарск—Ртищево создалось затруднительное положение. В Аткарске не хватало паровозов, а в Ртищеве отсутствовали свободные парковые пути для приема поездов. Тов. Кушеверский вызвал ртищевского узлового диспетчера Галактионова и договорился с ним о вводе в узел сдвоенных составов. При этом он обещал своему соседу подвести маршруты одного направления, которые проследовали бы Ртищево без переработки.

Через дежурных по станции Кушеверский проверил назначение груза в находившихся на участке составах, количество вагонов с автоматическим и винтовым сцеплением и их размещение. Наметил план действий. Все машинисты, которых он вызвал к селектору, согласились довести тяжеловесные поезда в одну тягу.

На участке началась кропотливая маневровая работа. К станциям, где намечалось произвести сдваивание, были подтянуты соответствующие поезда. На разъезде Енгальчевский из двух наливных маршрутов был сформирован тяжеловесный поезд и отправлен одним паровозом. Освободившийся локомотив возвращен в Аткарск. То же самое было проделано в Салтыковке и Екатериновке. Таким образом Кушеверский не только облегчил положение на линии и помог Ртищеву в приеме поездов, но и сэкономил 3 паровоза, столь необходимые для взятия груза из Аткарска.

Диспетчер Кушеверский достиг в сдваивании поистине настоящей виртуозности. В одно ночное дежурство он успешно проделал такую операцию. В Платицинском стоял тяжеловесный поезд с двумя паровозами, а вслед за ним шел состав также двойной тягой. Оба локомотива от первого маршрута Кушеверский вернул резервом в Аткарск. Оставив при втором составе одну машину, он взял другим паровозом поезд из Платицинского. Так диспетчер - лунинец обеспечил продвижение срочного груза вдвое меньшими техническими средствами.

Операции по сдваиванию прочно вкоренились в работу нашего отделения. Их проделывает каждый диспетчер и всегда он встречает активную поддержку поездных бригад и линейных агентов. Часто низовые работники сами проявляют инициативу. Начальник станции Благодатка Синтюков всегда первым сообщает диспетчеру, какие поезда можно объединить, и быстро выполняет все операции. Он знает: если Ртищево примет на один путь сразу два состава, этим облегчится и положение на его стыковой станции, а, главное, не нарушится действие железнодорожного конвейера. В соединении составов проявляют инициативу многие машинисты и кондукторы. Недавно машинист Громов провел сдвоенный состав в 2600 тонн, машинист Кривуля — в 3000 тонн. Машинист Бровкин предложил объединить 2 илецких состава и сам увез их. Главные кондукторы Баженов, Викулов, Бло-

хин, Никулин, Колесников и Красичков, увидя затруднение на участке, вызывают диспетчера и спрашивают: не соединить ли составы, не сэкономить ли пути и паровозы? Эти факты показывают, насколько сознательно, по-государственному подходят к делу рядовые советские железнодорожники, как заботятся они о быстрейшем продвижении поездов для фронта.

Что должен знать диспетчер при сдваивании, каков порядок объединения составов? Проследим это на приемах работы диспетчера Денисова.

Обычно соединяются 2 маршрута одного назначения или 2 разборочных состава. Если же по договоренности с диспетчером соседнего отделения соединяются два разнородных поезда, то заранее обуславливается, какой из них поставить в голову, какой в хвост,—здесь учитываются интересы того узла, куда втягиваются составы.

Наметив, какие поезда нужно соединить, диспетчер Денисов выбирает станцию, на которой будет произведена эта работа. Если, например, один поезд находится в Екатериновке, а другой в Енгальчевском, то енгальчевский состав продвигается до Екатериновки и там начинаются маневры. При этом для подтягивания второго состава диспетчер использует способ обгона по параллельному пути, предоставляя этому поезду все преимущества. Сдвоенные составы формируются в строгом соответствии с Правилами технической эксплуатации. Через главных кондукторов Денисов узнает, сколько



В каждом составе имеется вагонов с автоматической и винтовой сцепкой и есть ли прикрытие. Между диспетчером и кондукторами происходит по селектору небольшое производственное совещание, намечается план работы. Вагоны с автосцепкой из обоих составов выбираются и, сгруппированные вместе, образуют головную часть нового поезда. Все вагоны с винтовыми стяжками ставятся в хвост. Роль составителей исполняют кондукторские бригады, маневры производят поездные машинисты.

Мы непрерывно совершенствуем и расширяем метод сдваивания. Сначала сдваивание производилось для того, чтобы узловая станция могла принять на один путь сразу два поезда. Потом при применении этого метода открылась возможность экономить паровозы.

За последнее время мы начали соединять составы не только с технической целью, но и с учетом важности грузов. Недавно, например, диспетчер Кушеверский объединил и продвинул два маршрута с важным грузом для Ленинграда, стоявшие на разных станциях. Диспетчер Денисов вместе с дежурным по станции Журавлевым и главным кондуктором Никулиным при соединении двух разборочных составов в Благодатке сумел в середине нового поезда сделать прямой пензенский поезд.

## РАСТАСКИВАНИЕ ПОЕЗДОВ

Растаскивание составов на участке освобождает узлы от дополнительной нагрузки



**Ф. Денисов,**  
**диспетчер Аткарского отделения движения**

и позволяет более эффективно использовать паровозный парк. Этот метод также стал достоянием всего нашего коллектива.

Иногда при затруднении на участке приходится временно отставлять менее срочные поезда. Чтобы поднимать их, надо требовать паровоз. Но мы и здесь нашли выход. Стали растаскивать эти составы без подсылки дополнительных локомотивов. Растаскивание происходит по частям, путем прицепки попутных групп вагонов к проходящим поездам. Увеличение веса состава не страшит наших машинистов — они всегда готовы оказать помощь.

Каждая такая прицепка производится в соответствии со схемой формирования проходящего поезда, не допуская засорения маршрутов. Наши диспетчеры Кушеверский, Денисов, Журавлев через дежурных по станции и кондукторов всегда знают, какие группы вагонов имеются на станциях и в движущихся поездах, какой из этих поездов можно пополнить весом и на какой станции.

В методе растаскивания мы учли опыт скоростной обработки транзитных вагонов в Аткарске. Прицепки производятся за время стоянки поезда, без нарушения графика. Достигается это заблаговременно и тщательной подготовкой. На станциях, как правило, все остатки вагонов подформированы в группы по роду сцепления и тормозам. Таким образом имеются наготове прицепки трех видов: головные, хвостовые и срединные, в зависимости от того, в какую часть проходящего

поезда можно произвести прицепку. Головной является группа автосцепных вагонов; хвостовой—группа вагонов с винтовым сцеплением, последним в которой стоит вагон с тормозной площадкой, обращенной в сторону противоположную направлению движения и оборудованной стопкраном; срединной — группа вагонов с разным сцеплением, в которой впереди находятся автосцепные вагоны, а сзади вагоны с винтовым сцеплением. О наличии на каждой промежуточной станции отдельных групп вагонов диспетчер делает отметки на своем графике, указывая назначение и вес группы, а также количество осей. Намечая прицепку, диспетчеру остается лишь сказать, какую группу прицепить и к какому поезду. Остальное дежурный делает без промедления. Следует отметить дежурного по станции Екатеринбург тов. Гаврилова, который всегда заранее по собственной инициативе подгруппирует вагоны и доложит о них диспетчеру. Такому командиру не трудно справиться с любыми маневрами.

Растаскивание составов имеет огромное значение. Оно, во-первых, освобождает не один десяток паровозов, во-вторых, вследствие увеличения веса поезда на участке освобождает от этой работы узлы, в третьих, также экономит приемочные пути.

Растаскивание составов явилось на нашем отделении одним из эффективных средств борьбы с трудностями военной зимы, и мы широко применяли этот метод.

## **«ВЫПРЯМЛЕНИЕ» МАРШРУТОВ И ПЕРЕФОРМИРОВАНИЕ ПОЕЗДОВ НА УЧАСТКЕ**

Сортировочная работа, практикуемая нами на линейных станциях, не ограничивается сдваиванием и растаскиванием. Одним из серьезных видов помощи узлам является «выпрямление» засоренных маршрутов и переформирование поездов на участке.

«Выпрямление» маршрутов прежде производилось на узле, а теперь диспетчеры переложили эту работу на линию. Недавно по участку шел прямой нечетный маршрут. Диспетчеру Помогайленко стало известно, что 3 вагона в этом составе не соответствуют направлению всего маршрута. Вызвав дежурного по станции, он предложил выбросить вагоны-«чужаки», т. е. «выпрямить» засоренный маршрут. Проверив прямой кочетовский состав, диспетчер Журавлев обнаружил в нем 1 вагон пензенского направления. Формально выправление маршрута должна была сделать станция Ртищево, но тов. Журавлев нашел время и средства помочь своему соседу: случайный вагон был выброшен, прямой маршрут прошел через Ртищево без задержки, без переработки.

От выкидки из составов отдельных вагонов мы перешли к переформированию поездов на участке.

Переформированию подвергаются разборочные поезда, после чего они следуют без переработки до станции назначения. Интересен

355734  
случай из практики диспетчера Кушеверского. Решив сдвоить два состава, он обнаружил, что в них часть груза следует на Баланду, а остальные вагоны—на Саратов. Если механически соединить оба состава—поезд не минует переработки в Аткарске. Кушеверский разумно решил задачу. На одной из станций он переформировал весь состав: баландинские вагоны поставил в хвост, а саратовские — в голову поезда. В Аткарске баландинские вагоны были отцеплены, а саратовские без переработки проследовали к месту назначения. Вскоре после этого Кушеверский также объединил два состава и они без переработки прямым маршрутом пошли за Илецк, минуя переработку в Саратове.

За один месяц на Аткарском отделении было сформировано 30 прямых илецких маршрутов. Большую работу по переформированию проводят и другие диспетчеры. Денисов, например, из двух составов в Лопуховке выбрал вагоны пензенского направления и сформировал из них целый маршрут. Диспетчеры Вольской линии успешно применяют формирование на участке ступенчатых маршрутов дальнего следования. Коротко расскажем о том, как они организуются.

## СТУПЕНЧАТЫЕ МАРШРУТЫ

Все поезда, идущие с Вольской линии, подвергаются переработке в Аткарске. Это замедляет оборот вагона и затрудняет деятельность

решающего узла отделения. Диспетчеры тт. Лобанов, Агеев, Фомин решили переработку всего этого грузопотока перенести с узла на линию и добились серьезных успехов.

Приведем несколько примеров.

В дежурство диспетчера Агеева на станции Нессельроде было загружено 15 вагонов для Астрахани. В Карабулаке было 5 вагонов такого же направления. Тов. Агеев подогнал из Привольской еще 10 астраханских вагонов и соединил их с остальными. Таким образом получился прямой астраханский маршрут, который не требовал переработки в Аткарске.

Диспетчер Лобанов взял из Карабулака состав с илецким и саратовским грузом. На одной из станций по пути следования поезда он отцепил саратовские вагоны и заменил их илецкими. Так поезд был оформлен в прямой маршрут. Такие же операции были произведены с грузами для ст. Безымянка дороги им. В. В. Куйбышева.

Интересен и следующий опыт превращения сборного поезда в прямой маршрут. Из Карабулака отправляется сборный поезд. По линии от него отцепляются местные вагоны, а вместо них со станций берутся погруженные вагоны одного направления, например, илецкого. Пока поезд прибудет в Аткарск, он превращается в прямой маршрут.

Формирование ступенчатых маршрутов практикуется и на главной линии. Диспетчер Кушеверский недавно объединил две группы вагонов, загруженных на разных станциях

мукой, и сформировал таким образом тяжело-весный ступенчатый маршрут на 3200 тонн.

Большую помощь в формировании поездов на участке оказывают диспетчерам работники линейных станций. Коллективы станции Петровск (нач. тов. Данилов), станции Карабулак (нач. тов. Давыдушкин), дежурные по станции Безруков, Растяпин, Горемыкин, Гаврилов, Исаев сформировали не один десяток прямых поездов, освободив от этой работы Аткарск и другие узлы.

## **ПЕРЕЛОМ ВЕСОВОЙ НОРМЫ НА УЧАСТКЕ**

Часто переформирование поездов на участке производится с целью перелома веса, чтобы также облегчить работу узлов. Особенно широко применяют этот метод диспетчеры Вольской линии. Делается это так. До станции, находящейся на середине участка, поезд идет неполновесным. Здесь к нему прицепляют вагоны весом в 400 тонн, и он идет уже тяжеловесным составом.

## **ПЕРЕРАБОТКА УГЛОВЫХ ПОЕЗДОВ НА ЛИНЕЙНОЙ СТАНЦИИ**

Одним из приемов, дополняющих метод Козлова на нашем отделении, явилась обработка углового потока на линейной предузловой станции Красавка. Раньше эта работа производилась только в Аткарске. Но теперь по инициативе диспетчера Лобанова поезда угло-



вого потока, идущие из Саратова на Баланду и обратно, обрабатываются на участке.

Делается это по заранее продуманному плану. Еще при формировании поезда в Баланде диспетчер заботится о том, чтобы в середине состава вслед за автосцепкой в голове стоял встречный тормоз, который после поворачивания состава головой на Саратов окажется попутным хвостовым тормозом.

Когда поезд прибывает в Красавку, поездной паровоз отсылается в депо, а кондукторская бригада остается, чтобы произвести необходимые маневры. Поездной вагонный мастер заливает буксы и производит весь технический осмотр. Маневры сами по себе не сложны: головная часть перекидывается с одного конца на другой, и поезд, не заходя в Аткарск, может следовать дальше на Саратов. Смена паровозов производится в Красавке.

В этом новом для линии деле активное участие принимает коллектив станции Красавка и в частности начальник станции Артемьев, дежурный по станции Пискунов, стрелочница Соболева. Отлично проявили себя и главные кондукторы Потапов, Родионов, Баженов, Викулов.

Вся переделка состава в Красавке длится 20—30 минут, тогда как на узле при производстве маневров с занятием сложных стрелочных горловин на обработку углового потока требуется гораздо больше времени. Главным результатом переработки углового потока на

линейной станции является то, что на узле экономятся сразу 2 пути.

## ФОРМИРОВАНИЕ ПОЕЗДНЫМ ПАРОВОЗОМ ПЕРЕДАЧ С МЕСТНЫМ ГРУЗОМ

Лунинские методы на нашем отделении внедряются не только в работу с транзитными поездами, но и с местным грузом.

Долгое время мы испытывали затруднения в передаче вагонов с местным грузом из Привольской в Вольск и Малыковку. Часто в нужный момент, когда прибывали эти вагоны, маневрового паровоза не оказывалось на станции. Диспетчер Фомин применил новый способ.

К Привольской подходил состав с вагонами под выгрузку в узле, а маневрового паровоза там не было. Диспетчер Фомин предупредил машиниста этого поезда Галанкина и главного кондуктора Юкина о том, что они должны довести состав в Вольск, не дожидаясь маневровой машины. Распоряжение диспетчера было выполнено: вагоны без задержки были доставлены в Вольск, а находившийся там паровоз расставил их к местам выгрузки. Так было ускорено высвобождение вагонов.

Вслед за Фоминым такой же метод применил диспетчер Агеев. По его инициативе машинист Стрелюхин, дежурный по станции

Белов и составитель Березенцев привели в Вольск поезд-передачу, весом вдвое выше нормы. Задание по выгрузке в этот день было перевыполнено.

Инициатива людей в борьбе за использование всех резервов транспорта приобретает все более разнообразные формы. Совсем недавно диспетчер Агеев вместе с дежурным по станции Фроловым начал формировать отдельные поезда для цементных заводов, что значительно облегчает работу станции Вольск и ускоряет погрузку цемента, столь необходимого стране.

## **УБОРКА И РАССТАНОВКА МЕСТНЫХ ВАГОНОВ БЕЗ ВЫПУСКА СБОРНЫХ ПОЕЗДОВ**

Иногда соседнее отделение не выпускает сборные поезда. Но ведь развоз местного груза прекращать нельзя ни на минуту, и мы нашли выход. Уборку и расстановку местных вагонов производим резервными паровозами и проходящими поездами. Только за одно дежурство диспетчера Кушеверского с резервными паровозами были доставлены 10 вагонов под выгрузку в Екатериновку, отсюда 5 вагонов поданы под разгрузку в Лопуховку, а из Лопуховки 4 вагона с местным грузом привезены в Аткарск. Диспетчер Помогайленко убрал из Салтыковки 8 порожних вагонов, прицепив их к проходившему порожняковому маршруту. Диспетчер Денисов к транзитному

составу порожних цистерн прицепил цистерны из Екатериновки и Салтыковки.

На Вольской линии сборные поезда курсируют регулярно, но и там диспетчеры не упускают возможности ускорить развоз местного груза с помощью проходящих поездов. Одновременно с этим при стоянке поезда на скрещении вагоны расставляются поездным паровозом к местам погрузочно-разгрузочных работ. Машинисты Перфилов, Бровкин и Горский безотказно выполняют все указания диспетчера.

— Раз для фронта, — говорит машинист Перфилов, — то сделаем, несмотря ни на какие трудности!

## БЕЗОТЦЕПОЧНАЯ ВЫГРУЗКА

Одним из эффективных методов высвобождения порожняка и ускорения оборота вагонов является безотцепочная выгрузка. После некоторого перерыва на нашем отделении она вновь начала применяться. Возродил этот метод диспетчер Агеев.

На-днях для станции Чернавский шли из Привольска 10 вагонов под выгрузку. Диспетчер Агеев вызвал по селектору дежурного по станции Латанова П. и заключил с ним договор на соревнование по безотцепочной разгрузке. 5 вагонов с опилками, лесом и кирпичем были разгружены в дежурство Агеева за 1 час 15 минут и 5 вагонов в дежурство Фомина—за полчаса. Простой местного вагона в эти сутки по станции Чернавский снизился

против нормы на 6 часов. Так было положено начало соревнованию за быстрое освобождение вагонов, столь необходимых фронту.

Вместе с коллективом станции Чернавский возродили безотцепочную выгрузку и железнодорожники станции Вихляйка. Недавно дежурный по станции Дроздов и стрелочники Монахов и Гришин выгрузили без отцепки от поезда одну платформу стройматериалов.

Также без отцепки производится на линии и погрузка вагонов. Этот метод еще не стал достоянием всех линейных станций, но соревнование ширится и в ближайшие дни оно безусловно охватит всех работников отделения.

## ЭСТАФЕТНЫЕ ПОЕЗДА

Каждый раз, занимая свое место у селектора, мы спрашиваем себя: а чем я помог фронту? Все ли сделал для ускорения победы над фашизмом? И с новой энергией принимаемся мы за работу, настойчиво овладевая передовыми методами диспетчерской регулировки, обогащая и совершенствуя их, мобилизуя всех линейных работников на скоростное продвижение поездов, на лунинское использование всех резервов пропускной способности участка.

Когда во всех уголках советской страны развернулось соревнование на достойную встречу XXIV годовщины РККА, мы стали на сталинскую вахту.

Боевыми делами отмечено соревнование за честь героической Красной Армии.

На вахте стоял диспетчер коммунист Кушеверский. Поступило боевое задание: угольный тяжеловесный состав к концу суток сдать на соседнюю дорогу, а в Аткарск он прибыл лишь в 14 часов 45 минут. Кушеверский выдает соопутевку машинисту Тюрину: эстафетный поезд им. XXIV годовщины РККА провести без остановки для набора воды. Механик не подвел. В 30-градусный мороз он промчался без набора воды со среднесуточной скоростью в 864 километра. К 18 часам состав приняла соседняя дорога. Боевое задание было выполнено.

Кушеверского сменил Денисов. Также соревнуясь с машинистами и предоставляя им зеленую улицу, он довел скорость угольного маршрута до 929 км. Кушеверский поспешил перекрыть и этот рекорд—в следующее его дежурство угольный состав промчался со скоростью в 960 километров.

В соревнование вступили и остальные диспетчеры главной линии. Вместе с машинистом Лениным диспетчер Помогайленко продвинул топливный состав со среднесуточной скоростью в 992 километра. Но и этот рекорд держался недолго. Его превысили диспетчер Журавлев и машинист-орденоносец Федор Иванов. В сильный мороз, несмотря ни на что, думая об интересах фронта, они достигли невиданного еще на нашей дороге успеха — угольный маршрут проследовал по участку со среднесуточной скоростью в 1065 км!

Чтобы достигнуть таких результатов, надо все заранее подготовить, подсчитать. Каждому

машинисту перед выездом под поезд мы вручали путевку, в которой указывали точное расписание поперегонных ходов. Машинист знал, что каждая минута опоздания крадет у него почти километр, а потому старался нагнать там, где следовало. Если на каких-либо перегонах имелись предупреждения о тихом ходе, то все они выдавались сразу в Аткарске, чтобы механик знал о них заблаговременно. Прежде чем выдать соцпутевку, мы добиваемся беспрепятственного приема поезда соседним отделением. По всему участку открываем эстафетному поезду зеленую улицу. На 2—3 перегона вперед такому поезду на станциях готовятся стрелочные маршруты.

Диспетчер должен быть всегда начеку, проверять, на месте ли дежурный по станции, приготовил ли он путь, идти вперед поезда и прокладывать ему дорогу, в случае необходимости пропуская его по параллельному пути в обгон других, менее срочных составов.

Что дает умелое использование так называемого неправильного пути, показывает интересный пример из практики диспетчера Денисова.

Из Аткарска шел угольный состав, вел его по соцпутевке машинист Свитнев. Впереди него — сборный поезд со срочными вагонами в Лопуховку и Салтыковку. Затем — наливной состав под водительством машиниста Спесивова. Ни один из этих поездов задержать нельзя. Но что делать, если на графике все они не укладывались в одну нитку и какой-то состав

обрекался на задержку? Тогда Денисов прибегнул к использованию так называемого неправильного пути. Сборный поезд он продвинул по нечетному пути до Салтыковки с ходу, чтобы он не стоял в Екатериновке. За ним тут же из Лопуховки по четному (неправильному) пути отправился наливной. Дорога угольному эстафетному поезду была открыта—по участку машинист Свитнев проехал без задержек.

## СКОРОСТНАЯ ОБРАБОТКА И ФОРМИРОВАНИЕ ПОЕЗДОВ

Перенеся значительную часть сортировочной работы на участок, наш диспетчерский коллектив все время держит под своим наблюдением и решающую станцию отделения — Аткарск.

Скоростники Аткарского узла в дни войны с новой силой развернули комплексное социалистическое соревнование. Несмотря на суровые морозы, единые смены вагонников и движенцев почти все поезда обрабатывали поскоростному, а машинисты быстро, без задержек продвигали их к месту назначения. Смены Красичкова, Иванова и Копенкина сократили до 10 — 15 минут технический осмотр составов. Попрежнему четко и быстро пробуют автотормоза автоматчики Антонов и Бочков.

В эти напряженные суровые дни на станции Аткарск выросли новые замечательные герои трудового фронта. На всю дорогу про-



славился своей лунинской работой составитель Смурыгин. В минуты, когда все пути в парке заняты, составитель-луинец не пасует перед трудностями, а смело преодолевает их. Он использует свободные концы занятых составами путей, чтобы производить на них маневры. На одном пути он устанавливает два состава разных направлений, и это позволяет не только экономить пути, но и беспрепятственно отправлять поезда. При массовой погрузке Смурыгин формирует составы до подачи их на погрузочные пути. Для Смурыгина нет безвыходных положений—при любых условиях он выполняет сменные задания.

По примеру Смурыгина начали работать и другие аткарские составители. В ночь на 30 января тт. Матасов и Привалов, несмотря на стесненное положение в парке, переработали 11 поездов. Это был рекорд за всю зиму. В ночь на 31 января составители Матвеев и Силантьев под руководством дежурного по путям Майорова при отсутствии свободных путей сформировали 4 состава, перевыполнив сменное задание.

## **ВСЕ ДЛЯ ФРОНТА, ВСЕ ДЛЯ ПОБЕДЫ!**

Скоростная обработка поездов, продвижение по зеленой улице товарных экспрессов, сдваивание, растаскивание, перестроирование и «выпрямление» маршрутов на участке, обработка углового потока на предузловой станции, рациональное использование резервного

пробега паровозов, безотцепочная погрузка и выгрузка—все это различные стороны лунинского комплекса поездной работы, рожденного в дни великой отечественной войны. Движимые безграничной любовью к родине, мы будем еще настойчивее применять и совершенствовать лунинские методы эксплуатационной работы, мобилизуя все резервы увеличения провозной способности участка. Великий Сталин призвал советских железнодорожников к самоотверженной героической помощи фронту, и мы клянемся, что до конца выполним свой долг перед отечеством!

Диспетчеры Аткарского отделения:  
К. Кушеверский, Ф. Денисов, А. Журавлев,  
М. Лобанов, Н. Агеев,  
В. Фомин.

---

# РЕЗЕРВЫ САРАТОВСКОГО УЗЛА

И. ЛЯМИН,

узловой диспетчер Саратовского отделения

Война возложила дополнительную нагрузку на железнодорожный транспорт. Возросший грузопоток удвоил и утроил загрузку ряда узлов и станций. Теснее стало в парках. Усложнилась работа и на нашем Саратовском узле. Усложнилось поэтому и диспетчерское командование. Некоторые работники и даже командиры порой теряются, не знают, как выйти из трудного положения, задерживают поезда на станциях и на подходах, а по сути вместо борьбы и преодоления трудностей создают дополнительные трудности. Машинисты, да и не только они, справедливо жалуются на плохую работу движенцев, на многочисленные задержки поездов.

Командиры узла в таких случаях обычно оправдываются:

— Ничего не поделаешь, другого выхода нет.

Мнение совершенно неправильное.

Скрывать не стану, бывают очень трудные моменты. Иногда создается такое положение, когда действительно все пути на станции за-



И. Лямин,  
узловой диспетчер Саратовского отделения  
движения

няты и некуда принимать поезда. В таких случаях любители работать только на «просторе» совсем опускают руки. Между тем достаточно проявить должную инициативу, чтобы найти выход из самого, казалось бы, безвыходного положения. В этом я убедился на опыте.

Изучив метод Козлова, я начал применять его в повседневной работе, сообразуясь с местными условиями.

Чтобы облегчить работу Саратовского узла, часть сортировочной работы переношу на линейные станции. Сортировочная работа производится на станциях Правобережный, Увек, Князевка, Лесопильный и других. Здесь многие разборочные поезда для Саратова переформируются, превращаются в прямые транзитные и проходят сортировочную станцию Саратов II без переработки. Сама жизнь, условия военного времени диктуют нам так поступать.

В самом деле, разве станция Саратов II одна может справиться со всей сортировочной работой? Почему не привлечь к этому делу линейные станции, которые меньше загружены и где легче производить маневры? Тем более дежурные по станциям и другие работники и командиры линейных станций идут нам всегда навстречу, беря на себя дополнительную нагрузку.

## ПЕРЕФОРМИРОВАНИЕ ПОЕЗДОВ

Станция Анисовка отправляет разборочный поезд. В нем 10—12 вагонов для Саратова, остальные следуют дальше, Саратов II загружен

до предела. Все пути заняты. Что делать? Принимаю решение. Вызываю дежурного по станции Правобережный. Даю задание саратовский груз отцепить. Затем пополняю поезд на этой или на следующих станциях. Если пополнение производится в Саратове, заранее улаиваюсь с маневровым диспетчером Трофимовым, на каком пути подготовить группу вагонов для прицепки. Когда приходит поезд, к нему прицепляется заранее подготовленная группа вагонов, и он без задержки следует дальше. Таким образом разборочные поезда превращаются на участке в прямые транзитные.

Выправление засоренных маршрутов также производим на предузловых станциях. Выкидка «чужаков» здесь проходит в несколько раз быстрее, чем в Саратове. Работники станций охотно берут на себя часть сортировочной работы, обычно выполняемой на узле.

На-днях я принял из Анисовки особо важный поезд. Он нуждался в переработке, так как был неправильно сформирован. Поезду угрожал длительный простой. Чтобы избежать этого, я вызвал дежурного по станции Князевка тов. Серикова.

— Приготовьтесь к маневрам.

— Какая предстоит работа?—спросил он.

Объяснил все подробно.

Когда поезд прибыл, его встретили дежурный по станции Сериков и составитель Володарчик. Работа закипела. Быстро отцепили аткарский груз. Сделали прикрытие. Через полчаса поезд мог следовать дальше без пере-

работки не только в Саратове и в Аткарске, а до самой станции назначения.

Из Анисовки шел угольный маршрут, в составе которого были вагоны Саратову. На выкидку этих вагонов в Саратове пришлось бы затратить в лучшем случае 40—45 минут. Кроме того, потребовалось бы занимать пути для маневровых работ. Предложил дежурному по ст. Правобережный Павлову переформировать поезд — вагоны Саратову поставить в хвост состава. Тов. Павлов выполнил это задание за 17 минут. В Саратове 3 вагона быстро отцепили, а маршрут отправили дальше.

В другом прямом маршруте, отправленном из Анисовки, были вагоны назначением на Аткарск. Поезд пришлось бы переделывать или в Саратове или в Аткарске. Решил переформировать этот состав на станции Увек. Дежурный по станции Ревин и составитель Ситников быстро переставили аткарские вагоны в хвост состава. Таким образом маршрут проследовал Саратов и Аткарск без переделки.

## ФОРМИРОВАНИЕ УГЛОВОГО ПОТОКА

Маршруты нашей погрузки, следующие на Пензу, являются угловым потоком для станции Ртищево. Значит там неизбежна переделка состава, на что затрачивается немало времени. Я задался целью сформировать Пензенский маршрут так, чтобы станцию Ртищево он проследовал без переработки. Чтобы это сделать, пришлось состав сформировать цели-

ком из вагонов с автосцепкой. Я распорядился подобрать два вагона с тормозными площадками. Один такой вагон поставлен в хвост, другой—в голову состава, чтобы он после изменения направления движения поезда был пригнечен как хвостовой. В Ртищеве отпала необходимость переделывать этот маршрут.

## ИСПОЛЬЗУЕМ ПОД'ЕЗДНЫЕ ПУТИ

Мы используем для маневров и под'ездные пути клиентуры. Недавно приняли поезд из Анисовки, в котором было 5 вагонов ильинского и 3 вагона саратовского груза. Узел и без того испытывал затруднение, а тут предстояли большие маневры, так как вагоны были разбросаны по всему составу. Вызвал начальника раз'езда Лесопильный тов. Шитова и спросил:

— Есть свободные пути для производства маневров?

— Нет, все пути заняты,—ответил он.

— А нельзя ли использовать для этой цели под'ездные пути клиентуры?—намекнул я ему.

Шитов подумал и сказал:

— Конечно, можно!

Согласовав вопрос с администрацией завода, Шитов приступил к работе. Ильинские и саратовские вагоны были подобраны в одну группу и поставлены в хвост состава. Вскоре поезд отправился. Через Саратов он проследовал как транзитный поезд.

В это же дежурство другой разборочный поезд на станции Правобережный был превра-



щен в транзитный. Вагоны для Саратова мы прицепили к другому поезду, который шел полностью в разборку.

Машинисты вывозных паровозов Сериков, Щетинин и другие держат со мной тесную связь, оказывая большую помощь в разгрузке узла, в увеличении его пропускной способности и ликвидации возникающих трудностей. В них я всегда уверен, они не подведут.

На станциях узла было много временно отставленных составов. Надо было расчистить пути. Приступили к растаскиванию. Эту работу, как правило, производили путем пополнения проходящих поездов попутными группами вагонов.

Зная разложение составов по назначению и расположение вагонов, я даю дежурному по станции задание подготовить прицепную группу вагонов и указываю, в какую часть поезда она должна быть поставлена. Подготовка прицепной группы производится еще до прихода поезда во избежание его задержки. Каждый отставленный состав разбивается примерно на 3—4 прицепные группы, которые отправляются с попутными поездами без выдачи специальных паровозов. Так постепенно мы разгрузили станции и пути от отстойных вагонов.

## **ЭКОНОМИМ КАЖДЫЙ МЕТР ПУТИ**

Когда дежурный по станции или маневровый диспетчер говорит, что некуда принимать поезда, я с ними не соглашаюсь. Быть не

может! В конце концов место все-таки находится. Надо добиваться того, чтобы один путь работал за два, за три. Нельзя рассчитывать на удобства довоенного времени. Надо полноценно использовать каждый метр парковых и даже под'ездных путей, быстро подавать вагоны под выгрузку, сосредотачивать вагоны на одном пути, что позволяет принимать поезда на другом.

Составитель ст. Саратов II Фитилев имеет в этом богатый опыт. Вагоны, находящиеся на приемных путях, он забирает на вытяжку или сосредотачивает их на одном пути, что позволяет принимать и пропускать поезда. Он, как и составитель Маслов, формирует поезда даже при отсутствии свободных путей, используя для этого небольшие свободные места на занятых путях. На одном кусочке пути формируется голова будущего поезда, на другом — хвост, а когда освобождается путь в парке, на нем соединяются обе части, и поезд готов.

Конечно, при частых заездах на занятые пути малейший недосмотр, неосторожность может привести к аварии. Нужна поэтому особая бдительность, осторожность, согласованность действий. Только при таких условиях может быть достигнут полный эффект.

## **УСКОРЕННАЯ ОБРАБОТКА МЕСТНОГО ГРУЗА**

Очень часто вагоны с местным грузом, занимая приемные и сортировочные пути, затрудняют работу всего узла. Поэтому я ста-

раюсь использовать все возможности для быстрого продвижения местного груза и организации скоростной выгрузки.

В Сазанке надо было выгрузить 25 вагонов балласта для срочного ремонта пути. Путейцам потребовалось бы на это полтора—два часа. Таких «окон» на графике в военное время быть не может. Самое большое «окно», которое я мог предоставить, — это 40 минут.

Обратился к дорожному мастеру Самойлову.

— Надо разгрузить балласт за 40 минут. Хватит времени?

— Маловато.

— А вы подналяжьте, мы поможем.

Дорожный мастер дал согласие. Подробно договорились с ним, как организовать скоростную выгрузку. Когда вагоны прибыли, путейцы встретили их в боевой готовности. Балласт выгрузили досрочно за 35 минут. Никаких задержек в движении поездов не допустили.

Во время одного дежурства надо было выгрузить 4 поезда. Я вызвал дежурных по станции Ильинка и Улеши, объяснил им задачу, предложил срочно связаться с клиентурой и подготовиться к скоростной выгрузке. Побеседовал также с машинистом вывозного паровоза Гвоздевым и главным кондуктором Бабковым. Все подготовились. Первый состав на станции Ильинка был разгружен в рекордный срок. Порожняк сразу пошел под погрузку. На станции Улеши вся работа также была

проведена по-военному. Вагоны с местным грузом своевременно были доставлены и разгружены.

Весь секрет не только в том, что я договариваюсь с командирами, машинистами, кондукторами и вызываю их на соревнование. Прежде чем вызвать на соревнование людей, я обдумываю все детали, намечаю четкий план действий, расставляю людей, довожу задание до сознания каждого человека, предупреждаю об ответственности за точное его выполнение, прилагаю все силы к тому, чтобы согласовать все действия, чтобы все было на своих постах. Требуется большая оперативность, четкая организация дела. Нужно, чтобы один другого не ждал, чтобы работа шла четко и слаженно. Только при таких условиях можно добиться скоростного продвижения местного груза, скоростной погрузки и выгрузки.

## **СКОРОСТНОЙ НАЛИВ НЕФТЕПРОДУКТОВ**

Так мы организуем и скоростной налив.

Вступив на дежурство 20 февраля, я узнал, что идет состав порожних цистерн под налив. Нефть нужна фронту. Цистерны продвигаются скоростным методом. Я решил скоростным методом организовать и налив. Цистерны принял по Саратову и пропустил до пункта налива с ходу. Заранее договорился с дежурным по станции тов. Сериковым о подготовке к скоростному наливу. Он мобилизовал весь коллектив станции и клиентуру. Когда маршрут цистерн прибыл, его встретил дежурный

по станций Сериков, составитель Володарчик, осмотрщик вагонов Козлов, автоматчик Лисняк, дежурный по эстакаде Поляков, весовщик Болдырева и другие. Осмотр, расформирование, очистка, подача под эстакаду, налив, уборка от эстакады, формирование — словом, все операции проведены по-военному, за 5 часов 20 минут при норме 11 часов.

Вот что дает применение скоростных методов в организации налива.

\* \* \*

Таким образом я организую работу на узле и вместе со всеми командирами и стахановцами борюсь за увеличение пропускной способности станций. Самое главное состоит в том, чтобы своевременно предвидеть назревающие трудности, не допустить возникновения «пробок», а заранее принимать конкретные меры для обеспечения нормальной работы. Здесь, конечно, требуется мастерство, гибкость, маневренность, военная сноровка. В общем требуется овладеть искусством диспетчерского командования в военное время.

Надо учесть местные условия и, главное, организуя сортировочную работу на линейных станциях, предусмотреть все для обеспечения быстрого пропуска поездов, не замедляя движения общего вагонопотока.

Диспетчер должен не пугаться трудностей, а своевременно мобилизовать всех работников смены для их преодоления, для быстреешего

продвижения всех воинских и народнохозяйственных грузов. Метод ртищевского диспетчера Козлова помогает мне находить выход из любого затруднительного положения. Я не сомневаюсь в том, что если все диспетчеры, дежурные по станциям и все движенцы по-серьезному возьмутся за внедрение лунинских методов, то наши отстающие в настоящее время Саратовский узел и отделение вскоре станут в передовые ряды.

---

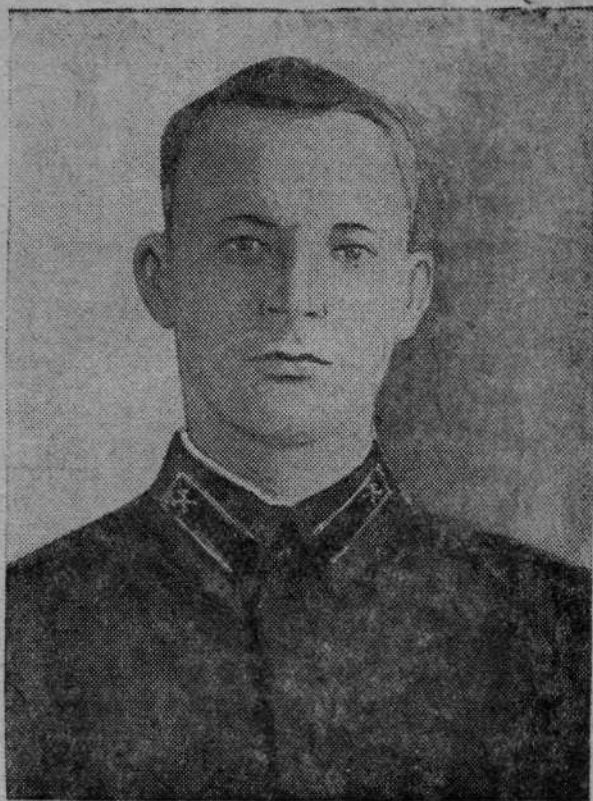
## УВЕЛИЧИВАЕМ ПРОПУСКНУЮ СПОСОБНОСТЬ СТАНЦИИ

П. ЦИРКУНОВ,

дежурный по станции Ершов

В дни великой отечественной войны участковая станция Ершов получила дополнительную нагрузку по переработке грузопотока и пропуску транзитных поездов. Казалось, что с часу на час создастся «пробка» и нельзя будет не только производить маневры, но не будет возможности пропускать даже транзитные поезда. Но если речь идет о быстрейшем продвижении поездов на фронт, об обеспечении сырьем промышленности, работающей на оборону родины, разве может быть безвыходное положение?

Чувство еще большей ответственности, стремление работать как можно лучше, не считаясь со временем и условиями и обстановкой, инициатива, производственная сноровка, изобретательность — этим выделяются люди моей смены. Мы стали находить и находим выход при любых затруднениях. В наше дежурство станция не «зашивается». «Пробки» не бывает, потому что



П. Циркунов,  
дежурный по станции Ершов



с увеличением грузопотока мы не помышляем о добавочных путях и о технической реконструкции станции, а ежедневно, ежечасно ищем неиспользованные еще резервы увеличения ее перерабатывающей способности. Эти резервы поистине неисчерпаемы.

## **СКОРОСТНЫЕ МЕТОДЫ — ВО ВСЕ ЗВЕНЬЯ РАБОТЫ СТАНЦИИ**

Держать связь с диспетчерами и получать у них сведения о подходе поездов, всесторонне планировать обработку каждого состава, заблаговременно готовиться к операциям и максимально совмещать их, правильно расставлять людей и рационально использовать все технические средства — таковы неперменные условия скоростной обработки поездов.

Диспетчер сообщает, что через полтора часа прибудет транзитный маршрут. Я беру у него точные сведения о составе поезда: нет ли вагонов для отцепки и в каком месте они расположены, нужно ли пополнить вес состава, все ли вагоны в исправном техническом состоянии и т. д.

В одно из дежурств мы обрабатывали скоростными методами поезд. В нем была отцепка двух вагонов-«чужаков», делалось пополнение веса, менялась рессора.

Я договорился с дежурным по депо о времени выдачи паровоза. Предупредил вагонников, чтобы они подготовили все необходимое для смены рессоры. Составителю дал задание полностью подготовить группу вагонов для при-

цепки, наметил ему план маневровых работ и предупредил, что к приходу поезда он должен стоять на таком-то пути с паровозом и вагонами, предназначенными для пополнения веса состава. Стрелочникам рассказал, как будем пропускать меняющиеся паровозы. Вагонникам безотцепочного ремонта, поезвному вагонному мастеру и главному кондуктору сообщил, на какой путь будет принят поезд. Словом, каждый работник смены получил задание по обработке этого поезда с расчетом совмещения всех операций.

Прибывает поезд. Вагонники распределились на две партии: одна встречает поезд у контрольного столбика входных стрелок, чтобы, приняв его с ходу, начать двухсторонний осмотр с хвоста. Другая партия ожидает поезд на том месте, где обычно останавливается паровоз, чтобы начать осмотр с головы. На соответствующее место поднесена рессора для смены, домкраты и весь необходимый инструмент. Навстречу поезду вышли также главный кондуктор и поездной вагонный мастер.

Как только поезд остановился, весь коллектив приступил к работе. Все операции производились одновременно. Пока пропускались поездные паровозы (от поезда в депо и из депо к поезду), вагонники сменили рессору, закончили технический осмотр. Вместе с ними принимал состав и поездной вагонный мастер. Быстро закончил проверку документов и натурки главный кондуктор. Составитель тремя маневровыми рейсами отцепил два вагона и пополнил

состав группой вагонов, которая уже находилась при маневровом паровозе. Через 14 минут после прибытия поезда я уже дал ему сигнал отправления.

В дни отечественной войны я задался целью внедрить скоростные методы во все звенья работы и добиться этим увеличения ее перерабатывающей способности станции. Скоростными методами мы разбираем и формируем поезда, обрабатываем вагоны с местным грузом. Везде и всюду максимально совмещаем операции.

О поезде, идущем в разборку, я беру у диспетчера более полные сведения: какие группы вагонов есть в составе и какого назначения, в каком месте состава они расположены. Для чего это необходимо знать — покажу на примере. У меня есть сформированный состав, но не на полный поезд. Назовем его № 1. К нему нужно добавить еще вагонов 10. В поезде, прибывающем в разборку (назовем его № 2), имеется 12 вагонов этого направления. Поезд № 1 по графику должен отправиться через 20 минут после прибытия поезда № 2. По технологическому процессу на разборку нужно затратить значительно больше времени. Мы все же отправляем поезд № 1 по расписанию. Я даю задание составителю подготовить паровоз на соответствующем пути, чтобы по прибытии поезда № 2 сейчас же взять 12 вагонов для пополнения поезда № 1. Технический конторщик встречает поезд с ходу и буквально на ходу списывает вагоны. Главный кондуктор отдает документы конторщику, и он прежде

всего размечает 12 вагонов для отцепки. Тем временем вагонники производят технический осмотр их. Составитель немедленно приступает к работе. Взяв 12 вагонов, он пополняет ими состав поезда № 1, окончательно подготавливает его к отправлению. В это же время в конторе подбираются все документы на этот поезд. Так как главный кондуктор предварительно уже принял состав № 1, то взять добавочные документы на 10 вагонов — дело минутное. Поезд № 1 отправляется, а составитель приступает к полной разборке состава № 2.

Часто из-за нарушения специализации путей среди вагонов под накоплением можно найти груз всех направлений. Когда нужно формировать поезд, то приходится расформировывать целый состав. Составительская бригада, как говорится, лоб нагреет: люди мечутся, а бесп толку. Возьмется час, полтора, а тут еще другая работа подоспеет. Глядишь — поезд не готов к назначенному времени и отменяется по неготовности. Если же состав и сформирован, то вагонники не успевают осмотреть его. А там вдруг технически неисправный вагон обнаружится.

У нас нет этого потому, что строго придерживаемся правила: все вагоны, имеющиеся в парке, должны быть подготовлены к отправлению в любую минуту. В этом духе я воспитываю людей своей смены. Все вагоны под накоплением стоят подформированными в группы, осмотрены, отремонтированы, списаны.

Этим мы намного ускоряем продвижение

груза, увеличиваем емкость станций, перерабатывающую ее способность. Идет, скажем, поезд, который необходимо пополнить несколькими вагонами—составитель делает это за несколько минут. Формирование поездов сводится к соединению нескольких групп.

Нам удалось совместить во времени и такие операции, которые считались раньше несовместимыми. Так, например, натурка списывается обычно после формирования состава. Сперва мы значительно ускорили это дело тем, что конторщик списывал вагоны в процессе формирования. А когда составитель стал заблаговременно готовить группы вагонов под накоплением и процесс формирования ускорился в несколько раз, появилась возможность списывать вагоны до начала формирования поезда.

Составитель рассказывает осмотрщику, из каких групп вагонов он будет формировать поезд, в каком порядке они будут расположены в составе. Конторщик в таком порядке списывает натурку. Пока составитель сформирует состав, в конторе уже и документы подобраны.

В последнее время некоторые главные кондукторы тоже принимают состав еще до его формирования, так же как и конторщик. На подборку и оформление документов, а, значит, и отправление поезда, благодаря такому совмещению затрачивается в несколько раз меньше времени, чем раньше, когда эти операции производились последовательно, согласно технологическому процессу.

По-скоростному мы обрабатываем и вагоны с местным грузом. Еще до прибытия поезда, узнав у диспетчера, какой груз и кому следует, я предупреждаю клиентуру. Составитель, разбросав состав, немедленно подает вагоны к фронтам выгрузки. Часто эти вагоны подаются под разгрузку до окончания расформирования всего состава.

## ФОРМИРОВАНИЕ И РАЗБОРКА ПОЕЗДОВ НА СТРЕЛОЧНОЙ УЛИЦЕ

— Товарищ дежурный! Все пути заняты, разбирать и формировать поезда негде, — жалуются некоторые составители.

Не может быть такого положения, чтобы все пути станции были заняты от одного контрольного столбика до другого. Всегда найдется место хотя бы для 5—10 вагонов. Это уже большой резерв. И мы начали формировать поезда на концах занятых путей.

На двух — трех путях стоят готовые к отправлению составы. К некоторым даже подведены паровозы. Ждать пока один из них отправится и освободит путь — это значит транжирить драгоценное время. В хвостах двух — трех таких составов на небольших свободных отрезках пути мы формируем голову, середину и хвост нового поезда. Пока закончится формирование, глядишь — один из поездов отправился и путь освободился. На нем соединяются отдельные части состава, и новый поезд готов к отправлению.

Но как быть, если формируемый частями

на концах занятых путей поезд необходимо отправить раньше поездов, которыми заняты пути? Где соединить и обработать состав, откуда его отправлять? Все это мы делаем на стрелочной улице и вытяжке. Здесь соединяются все части состава, подводится паровоз, и поезд отправляется. Станция не прекращает маневровых работ даже при совершенном отсутствии свободных путей. Многие операции по обработке поездов перенесли на стрелочную улицу, широко используем хозяйственные пути.

## **ПЕРЕРАБОТКА УГЛОВОГО ПОТОКА НА СТРЕЛОЧНОЙ УЛИЦЕ**

Много времени мы затрачивали на обработку поездов углового вагонопотока. В этих случаях приходилось занимать два пути — один для приема поезда, а второй — вспомогательный для производства маневров.

А если все пути парка заняты, — что тогда?

Мы добились того, что занимаем только один приемочный путь, причем на переделку состава и обработку его затрачиваем времени не больше, чем на обработку обычного прямого маршрута. Достигли этого тем, что состав переделываем на стрелочной улице.

Еще задолго до прибытия поезда назначением на Уральск из Пугачевска я беру сведения о его разложении (часто в маршруте бывают вагоны с местным грузом для Ершова или в противоположном Уральску направлении). Сообщаю дежурному по депо, чтобы он к такому-то времени выдал паровоз на Уральск.

Составителю даю задание быть наготове с маневровым паровозом. Вагонники готовятся к техническому осмотру и ремонту состава. Заранее вызываются кондукторская бригада и поездной вагонный мастер.

До прибытия поезда я пропускаю уральский паровоз из депо на вытяжной (по направлению к Уральску) путь. Поезд из Пугачевска не пропускаем на приготовленный ему путь, а останавливаем у входных стрелок. Прибывшим поездным паровозом отцепляем голову состава (автосцепную часть вагонов) и забрасываем их на вытяжной путь. После этого поездной паровоз отправляем в депо, а маневровым паровозом берем хвостовую часть вагонов и подставляем их к головной части и, наконец, ставим хвостовой вагон с тормозной площадкой.

Об этом вагоне нужно сказать особо. Прибывший вагон с такой площадкой из Пугачевска уже не может следовать хвостовым на Уральск. Поэтому еще до прихода поезда через диспетчера я узнаю, есть ли в середине состава вагон с тормозной площадкой, годный для постановки в хвост. Если такой вагон есть, то при переформировании состава придется делать один лишний маневровый рейс—сначала взять группу вагонов до тормозного, а вторым заездом—остальную.

Но такого вагона может не быть в составе. В этом случае до прибытия поезда я поручаю задание разыскать вагон с тормозной площадкой и держать его при маневровом паровозе.

Со стрелочной улицы мы осаживаем поезд



на предназначенный ему путь для отправления на Уральск\*.

Таков наш новый технологический процесс обработки углового потока с занятием только одного приемного пути.

## **СОКРАЩЕНИЕ ИНТЕРВАЛА МЕЖДУ ПРИЕМОМ И ОТПРАВЛЕНИЕМ ПОЕЗДОВ**

Между приемом и отправлением поездов существует «технически обоснованный» интервал — 10—15 минут. Зачастую он бывает еще больше. Встречаешь поезд, получаешь от машиниста жезл и меняешь его через жезловый аппарат. Даешь задание приготовить маршрут на отправление поезда. Получив доклад о готовности маршрута, вручаешь жезл главному кондуктору. Пока главный кондуктор дойдет к паровозу и вручит жезл машинисту, сообщит ему о весе поезда и т. д., проходит не меньше 10 минут. А тут еще машинист подчас провозится. Все это время перегон уже считается занятым, а поезд стоит на станции.

Я задался целью максимально ускорить этот процесс и добился своего: интервал между приемом и отправлением поездов сократил в несколько раз.

Правилами технической эксплуатации допускается отправление встречного поезда без обмена жезла через аппарат, предварительно согласовав это телефонограммой с дежурным по соседней станции. У меня мелькнула мысль: ведь я могу получить жезл от машиниста на входных стрелках, а не против здания станции.

Так и сделал. Главному кондуктору вручаю все необходимые документы (кроме путевки на отправление и следование поезда по перегону). Он идет к машинисту.

В это время я даю задание старшему стрелочнику: как только прибудет поезд—приготовить маршрут на отправление встречному поезду. Сам иду на стрелочный пост и встречаю поезд как раз против паровоза отправляющегося поезда. Тут же стоит и главный кондуктор. Приняв поезд, старший стрелочник готовит маршрут на отправление и докладывает мне. Я проверяю правильность маршрута и вручаю жезл главному. Едва успеет прибывший поезд остановиться, я уже даю сигнал отправления своему поезду.

Что дают сэкономленные хотя бы 10 минут на каждом поезде? Прежде всего мы быстрее освобождаем путь на станции и получаем возможность своевременно принять поезд с другого участка или же использовать его для формирования состава.

Сокращением интервалов увеличивается не только емкость станции, но и пропускная способность участка. Прикинем это на условных цифрах. Допустим, что за смену мы отправили 12 поездов, что составляет экономию 120 минут. Учитывая, что поперегонный ход составляет 30 минут, выходит, что по участку можно пропустить 3—4 добавочных поезда.

Кроме этого дежурному по станции весьма полезно проверить правильность приготовления

маршрута не по телефону, а лично. При отправлении поезда могут возникнуть непредвиденные задержки. Я тут же их быстро устраняю. Наконец, время от времени в процессе дежурства я проверяю положение на парке. Подчас заметишь и долго застоявшийся вагон где-нибудь в тупике. Нельзя всегда доверять только сообщениям по телефону.

## **БЕЗ ОСТАТКА НЕПЕРЕРАБОТАННЫХ ВАГОНОВ**

Мы поставили своей задачей работать так, чтобы дежурство сдавать без остатка непеработанных вагонов, без каких-либо недоделок. За выполнение этих обязательств соревнуются все работники смены. И добились своего: к концу дежурства мы всегда расформировываем все составы, прибывшие в разборку. Весь местный груз подаем к местам разгрузки. Все вагоны порожние или погруженные вывозим на станцию и подформировываем их в группы. Составителю, принявшему дежурство от нашей смены, приходится работать только с вновь прибывающим грузом.

Добиться такого положения можно при условии внедрения скоростных методов, рационального использования маневровых средств.

Если бы все смены сдавали дежурство без остатка непеработанных вагонов, станция значительно увеличила бы свою пропускную способность, ускорила бы оборот вагона. Такой порядок сдачи дежурства—один из способов повседневной общественной проверки качества работы. Коллектив смены, принимающей де-

журство, проверяет качество работы коллектива сдающей дежурство смены—составитель проверяет работу составителя, стрелочники — стрелочников, вагонники проверяют качество ремонта вагонов предыдущей сменой и т. д. Такой порядок обязывает дежурного по станции перед вступлением на дежурство проверять состояние всей станции, стрелочного хозяйства и т. д. Необходимо установить порядок, что начальник станции, прежде чем давать оценку работы смены за дежурство, обязан спросить у командира смены, в каком состоянии он принял парк станции, маневровые ремонта вагонов предыдущей смены и т. д.

В одно из дежурств положение на станции было очень тяжелое. Все пути парка были заняты поездами одного направления. А к тому еще предыдущая смена днем почти ничего не сделала. С утра стояли неразобранные два состава. Специализированные пути захламлены. Здесь стояли как попало вагоны разных направлений—и груженные, и порожние, с местным грузом и транзитные. На подходе имелось еще два поезда в разборку. В завершение всего дул сильный ветер, заметало снегом пути и стрелки, что затрудняло маневры.

Ознакомившись подробно с наличием груза, я на планерке рассказал всем работникам смены, какие трудности нам предстоят в это дежурство и как их преодолеть. Каждому исполнителю рассказал, что и как он должен делать в ближайшие 2—3 часа. Смена взяла обязательство не допустить создания «пробки».

сдать дежурство без остатка непереработанных вагонов.

С составителем поговорил отдельно, рассказал ему, как производить маневры, разбирать и формировать поезда частями на концах занятых путей и стрелочной улице.

Приступили к работе. Сначала было очень трудно, особенно составительской бригаде. Часа три затратил составитель, пока навел порядок на специализированных путях—рассортировал вагоны, подформировал их в отдельные группы. Позже дело пошло на лад. Хотя свободных путей не было, все же мы разобрали, сформировали и отправили 3 поезда в два направления. Поезда формировались частями на концах занятых путей. Части соединялись на стрелочной улице, окончательно обрабатывались и отправлялись по назначению. Весь местный груз был расставлен. К концу дежурства все транзитные вагоны были подформированы в группы, осмотрены и отремонтированы. Дежурство мы сдали без остатка непереработанных вагонов.

\* \* \*

Мы рассказали здесь о нескольких новых приемах в работе, родившихся в военное время. Чтобы быстро обеспечивать всеми необходимыми грузами блестящие наступательные операции нашей героической Красной Армии, мы обязаны пронизать военными темпами не отдельные звенья, а всю работу железнодорож-

ного конвейера. Тогда мы поднимем еще большие резервы пропускной способности. Возьмем, например, такой участок, как предварительная информация о подходах и разложении груза. Отсутствие четкости в такой информации отрицательно сказывается на продвижении поездов, на работе станций.

Большую помощь могут оказать станции участковые диспетчеры. Некоторые главные кондукторы много помогают станции скоростным приемом составов, документов (Тимофеев, Рябов и другие). А почему бы кондукторам не делать меловую разметку вагонов в пути следования поезда, предназначенного в разборку?

Уверен, что, широко применив лунинские методы, мы добьемся новых успехов в борьбе за ускорение продвижения поездов с грузами фронту и тылу.

---

# НОВОЕ В МАНЕВРОВОЙ РАБОТЕ

**А. ФИТИЛЕВ,**

**составитель станции Саратов II**

Фронт требует—должно быть сделано! Не пасовать перед трудностями, а смело преодолевать их, все нарастающими темпами увеличивать и ускорять подвоз грузов фронту, бесперебойно снабжать промышленность сырьем, топливом и продовольствием.

Коллектив моей комплексной составительской бригады не пасует ни перед какими трудностями, а противопоставляет им инициативу, настойчивость, сметку. Мы широко применяем такие испытанные методы, как одновременное расформирование и формирование составов, производство маневров толчками, работа двумя маневровыми паровозами, предварительное подформирование и обработка групп вагонов под накоплением, совмещение во времени операций по окончательной обработке составов и т. д. Мы добились того, что в полтора—два раза сократили затрату времени на разборку и формирование поездов, не допустили ни одного случая брака или срыва поезда из-за несвоевременного его формирования и обработки.



А. Фитилев,  
составитель станции Саратов II



Все эти способы составительской работы известны и говорить о них я не буду. Но в дни великой отечественной войны совершенно изменились условия работы комплексной составительской бригады. Намного возрос вагонопоток, изменился характер груза, изменились направления грузопотока. Переработку этого вагонопотока уже нельзя вкладывать в рамки существующего технологического процесса. В парках станции подчас скопится столько вагонов, что кажется и паровозом повернуться негде. Ни одного свободного пути. Так что же? Прекратить всякую работу и ждать пока освободятся пути? Это было бы преступлением перед родиной. Ведь мы имеем неисчерпаемые резервы пропускной и перерабатывающей способности станции и их мы должны использовать.

В борьбе за изыскание и полное использование этих резервов большую роль играет составитель. Ведь он является не только непосредственным исполнителем распоряжений командира смены, но и его ближайшим помощником, руководителем боевого звена—комплексной составительской бригады.

Об изыскании и использовании резервов, о некоторых новых приемах составительской работы в военное время я и хочу рассказать.

## **РАЗБОРКА И ФОРМИРОВАНИЕ ПОЕЗДОВ ПРИ ОТСУТСТВИИ СВОБОДНЫХ ПУТЕЙ**

Я получил задание от маневрового диспетчера сформировать поезд к такому-то времени.

Груза достаточно. Но вот беда—нет свободного пути, на котором можно было бы формировать состав. Обошел все пути парка. Оказалось, что на некоторых путях остаются свободные концы и на них можно разместить по 20—30 вагонов. Мелькнула мысль: а ведь можно использовать свободные концы, тем более, что это не мешает отправлению готовых поездов. И я решил формировать поезд частями.

Узнав у диспетчера, с какого пути будет отправляться поезд в первую очередь, я на свободный конец этого пути в хвосте готового поезда подформировал голову нового состава. Поместились 25 вагонов. Середину состава сформировал на конце второго занятого пути, хвост—на третьем. Ненужные мне для этого поезда вагоны отставлял на свободную часть стрелочной улицы.

Вагонники сделали технический осмотр трех частей состава, конторщик составил натуральный лист и пошел оформлять документы.

На разборку состава и формирование нового поезда я затратил около часа. После отправления поезда, в хвосте которого была сформирована голова нового состава, я немедленно подвел маневровый паровоз к третьей части состава (хвосту) и присоединил его ко второй части (середине). Эти две части третьим маневровым рейсом присоединил к головной части и осадил готовый состав на освободившийся путь. Поезд готов к отправлению. А я снова получил свободные концы на трех путях для разборки и формирования очередного состава.

Плюс к этому путь, где стоял разборочный состав, освободился для приема транзитного поезда.

Чтобы получилось, если бы я не использовал концов занятых путей? Я бы приступил к разборке и формированию на 2 часа позже. Около часа формировал бы состав на освобожденном пути. Итого три часа опоздания. Отсюда и все последствия: усугубление и до того тяжелого положения в парке, задержка на подходе транзитного поезда, отправление груза на несколько часов позже, искусственное снижение пропускной способности участка.

Со временем мы стали работать увереннее и стали одновременно использовать концы занятых путей и с хвоста и с головы готового к отправлению поезда. Так как в моем распоряжении 2 маневровых паровоза, то при разборке, формировании работаем в двух маневровых районах. Одним паровозом беру в разборку хвостовую часть состава (с винтовой стяжкой) и, разбирая ее, формирую хвост очередного поезда. Другим маневровым паровозом на противоположном маневровом районе беру голову состава (с автосцепкой) и, разбирая ее, формирую голову того же поезда. Но если нет свободных путей, то хвост и голову формирую частями на концах занятого пути.

Делаю это таким образом. Узнав у маневрового диспетчера, что поезд с такого-то пути будет отправляться через 2—3 часа, я на свободном конце этого пути формирую хвост

нового поезда (вагоны с винтовой стяжкой), а на другом конце формирую голову (вагоны с автосцепкой). Выходит, что поезд, предназначенный к отправлению, закрыт с обеих сторон. Но ничего страшного в этом нет. Как только мне сообщают, что под поезд вышел паровоз, я немедленно «открываю» голову поезда — сформированную часть нового состава вывожу на вытяжной тупик.

Как только поезд отправляется и путь освобождается, я немедленно соединяю головную часть с хвостовой, и через 5 минут на месте отправленного поезда уже стоит новый состав.

### **«ПРОБКА» ЛИКВИДИРОВАНА**

Недавно, вступая на дежурство, я принял парк в исключительно тяжелом положении. Ни одного свободного пути! А задание диспетчера — немедленно сформировать поезд на Ртищево. В данное время не представлялось возможным использовать даже концы занятых путей. Несколько поездов стояли в ожидании разборки. На подходе имели также разборочные поезда. Словом, создалась «пробка», ликвидировать которую казалось нельзя будет до тех пор, пока не освободится хотя бы один путь. Держать парк в «мертвом» состоянии — значит зашить не только всю станцию, но и участок.

Я начал действовать. Проверил наличие груза в каждом составе, предназначенном к разборке, и установил количество вагонов,

необходимых для формирования срочного поезда на Ртищево.

В составах на 1, 2 и 3 путях был груз трех направлений—Ртищево, Аткарск и Кочетовка. Я быстро сделал расчет и пришел к выводу, что из этих трех составов можно сформировать два поезда—на Ртищево и Кочетовку. У меня сейчас же созрел план маневров без свободного пути.

Начали мы разборку состава со второго пути. Здесь было 30 вагонов на Ртищево, остальные на Аткарск и Кочетовку. Я выбрал ртищевские вагоны и оставил их на этом же пути. Аткарский и кочетовский груз отставил на часть стрелочной улицы с таким расчетом, чтобы вагоны не мешали производству маневров.

Раз я нашел возможность сдвинуть с «мертвой» точки состав, то дальше дело пошло легче. В первом этапе я добился маневренности и освободил второй путь для формирования ртищевского поезда. Дальше приступил к разборке состава с первого пути. Отсюда выбрал весь ртищевский груз, а кочетовские и аткарские вагоны оставил на месте. То же самое сделали и с составом на третьем пути. Так как операции по разборке и формированию мы совмещаем, то в процессе этой работы я закончил формирование ртищевского поезда на втором пути.

Теперь дело пошло совсем хорошо. Я создал достаточный резерв свободного места для полного разворота маневровых работ. На 2

пути осталось свободное место на 25 — 30 вагонов. Великолепно! С первого пути я забрал кочетовский груз, плюс отставленные вагоны на стрелочной улице и сформировал на свободном конце второго пути голову кочетовского поезда. А тем временем был отправлен ранее сформированный поезд, и я получил в свое распоряжение свободный путь. Переставив сформированную головную часть кочетовского поезда на этот путь, я и завершил на нем формирование состава. На свободных концах подформировал и аткарские вагоны, освободив стрелочную улицу. А первый путь был освобожден для приема поезда.

Так была ликвидирована «пробка» и своевременно сформированы срочные поезда.

## **СКОРОСТНОЕ ФОРМИРОВАНИЕ ПОЕЗДОВ**

Скоростными методами формирования поездов мы добились более рационального использования технических средств станции, увеличили ее маневренность. Внедрение скоростных методов возможно при условии предварительной подготовки отдельных групп вагонов.

Все вагоны, имеющиеся в парке того или другого назначения, я всегда подформировываю в отдельные группы. Если нужно пополнить какой-либо маршрут или сформировать новый состав, я затрачиваю незначительное время—всего 5—10 минут. Ведь мне не приходится разыскивать вагоны, выбирать их. Они всегда готовы. Кроме того, значительно уско-

ряются операции последующей (после формирования) обработки состава: составление натурного листка, подборка документов, прием состава главным кондуктором и т. д. Я, например, еще до формирования состава даю техническому конторщику задание списывать номера вагонов. Показываю ему, какие группы вагонов и в каком порядке будут поставлены в поезде. Вагонники производят технический осмотр и ремонт. Пока я соединяю все группы вагонов в состав, уже и все документы на поезд готовы.

Нельзя широко внедрить скоростные методы, если составитель не будет планировать работу составительской бригады. Причем его планирование должно выходить за рамки его парка, т. е. включать в план формирования поезда груз, находящийся еще в пути. Приведу один из примеров недавнего дежурства.

На 12 часов необходимо было отправить срочный поезд. Но для полного состава не хватало 10 вагонов. В поезде на подходе был груз этого направления. Я сформировал имеющиеся вагоны, к прибытию поезда приготовил на определенном пути маневровый паровоз, пошел в контору, куда приходит главный кондуктор прибывающего поезда. Как только он зашел, я тут же выбрал документы на нужные мне вагоны, записал их номера и, не ожидая пока конторщик разметит состав, немедленно выбрал 10 вагонов и пополнил ими состав. Поезд был отправлен по графику. Если бы я даже строго придерживался существующего техно-

логического процесса, поезд пришлось бы отменить.

Скоростные методы—неиссякаемый резерв увеличения перерабатывающей способности станции, ускорения оборота вагона. Скоростные методы вскрывают неограниченные возможности наиболее рационального использования технических средств станции, а, значит, и ускорения продвижения грузов фронту.

---



## НАХОДИМ ВЫХОД ИЗ ЛЮБОГО ПОЛОЖЕНИЯ

**А. СМУРЫГИН,**

**составитель станции Аткарск**

В маневровой работе имеются широкие возможности для применения метода диспетчера Козлова. Это подтверждает мой собственный опыт и опыт других составителей нашей станции.

В суровую военную зиму, когда сильно возрос грузопоток, я задался целью на полную мощность использовать маневровые средства, заставить один путь действовать за два и за три, формировать составы при любых условиях.

Была создана комплексная составительская бригада. Кроме меня, в нее вошли маневровый машинист, сцепщик, старшие и младшие стрелочники. Между собой мы заключили договор на соревнование, дали слово работать по-фронтовому, помогать друг другу, повседневно применять лунинские методы.

Задолго до начала дежурства являюсь я на станцию, обойду все пути, ознакомлюсь с расположением вагонов. Когда на сменной пла-



А. Смургин,  
составитель станции Аткарск

нерке дежурный по станции докладывает о подходе поездов и плане маневровой работы, я уже прикидываю в голове, что и куда принять, откуда взять вагоны для составления поездов. Комплексная бригада получает от меня точные задания, и каждый знает, что он должен делать. Сообща мы решаем, казалось бы, самые неразрешимые задачи.

В одно из ночных дежурств на станции могла возникнуть «пробка». Надо было принять поезда, а свободных путей в парке не имелось.

— Как быть?—спросил меня дежурный по станции.

— Принимай,—говорю.

Это решение родилось не случайно. Даже на занятом пути можно найти свободное место. На одном стоит короткий состав, на другом—небольшая группа вагонов. Надо использовать свободные интервалы на путях, а эти интервалы на некоторых путях иногда вмещают по целому составу.

Именно так мы и поступили. Как только прибыл состав, мы осадили его поездным паровозом на путь, где уже стоял один поезд. Так мы начали «уплотнение» станции.

Когда при нехватке путей на станцию заходит разборочный поезд, я не теряю ни минуты. Не дожидаясь, пока технический контроллер разметит вагоны, а сразу переставляю состав на занятый путь и там приступаю к разборке по разметке соседних станций. В результате такой оперативности через 5—6 минут

освобождается приемочный путь, а спустя четверть часа заканчивается расформирование состава.

Для ускорения работы мы практикуем испытанный метод формирования состава одновременно с расформированием (метод составителя-орденоносца станции Дебальцево т. Краснова). Недавно таким образом я сформировал 2-поезда за 55 минут вместо двух часов по норме. Часто поезда формирую на нескольких занятых путях (на одном — голова, на другом — середина, на третьем — хвост состава), а перед отправлением соединяю их иставляю на отправочный путь.

В борьбе за использование внутренних резервов мы нашли весьма простой, но эффективный способ экономии станционных путей. Обычно два поезда противоположных направлений ставились на двух разных путях. Теперь же их начали ставить на один путь — головной частью в противоположные стороны. При отправлении ни один из составов друг другу не мешает.

При массовой погрузке мы практикуем подформирование составов из порожних вагонов еще до подачи их под грузовые операции, применяя метод знатного составителя Пермской дороги т. Семерикова, тогда как раньше поезд составлялся лишь по окончании этих работ. Вполне понятно, что это экономит много времени, так как сложные маневры по формированию производятся только с порожними вагонами. К тому же этими вагонами маневри-

ровать гораздо безопаснее. Особенную ценность этот метод имеет при формировании людских составов, а также зимой в большие морозы.

Через нашу станцию проходит много транзитных поездов. Их мы обрабатываем тоже быстро, при возможно меньших затратах маневровых средств.

В запасе при маневровом паровозе у нас всегда имеется тормозной вагон. Если требуется отцепка или прицепка, то искать попутного тормоза не приходится.

На-днях в прибывшем прямом поезде потребовалось выкинуть неисправную тормозную платформу и заменить ее другим вагоном. Обычно на это уходило 30—40 минут, мы же со сцепщиком Панкратовым и машинистом Растегаевым затратили 12 минут. Исполнил я эту операцию быстро, потому что был запасный тормозной вагон.

При отцепке вагонов, адресованных на аткарский угольный склад, обхожусь без маневрового паровоза—эта работа производится прибывающими поездными машинами. В таком случае мы сокращаем простой местного вагона.

В борьбе с трудностями наша комплексная бригада окрепла, закалилась. Для нас нет безвыходных положений.

Однажды мы дежурили ночью при 40-градусном морозе. В буксах застывала смазка, переставали вращаться колеса вагонов. За эту ночь с машинистом Калугиным мы сформировали 3 и расформировали 2 состава—и все на

занятых путях. Поезд на Карабулак сделали в рекордно короткий для зимы срок—за 20 минут. Когда вагоны не шли, машинист Калугин брал их небольшими группами. Когда замерзали стяжки, мы разогревали их. При формировании одного поезда в паровозе оставалось мало воды. Калугин не оставил начатого дела, а, наоборот, ускорил работу и уехал за водой, когда состав был сформирован.

Наша смена в феврале заняла первое место по станции и в этом есть доля труда нашей комплексной бригады. За месяц мы сформировали на занятых путях более 20 составов. Поезда обрабатывались ранее срока—за 15 минут. Мы будем еще настойчивее внедрять лунинские методы и тем самым окажем большую помощь нашей родной Красной Армии в разгроме проклятых фашистских полчищ.

---

## ГЛАВНЫЙ КОНДУКТОР— ПОМОЩНИК ДИСПЕТЧЕРА

**Р. МАНУИЛОВ,**

**главный кондуктор уральского резерва**

Роль главного кондуктора, так же как диспетчера, дежурного по станции и составителя, во внедрении лунинских методов очень велика. Главный кондуктор—хозяин поезда. На линии он является распорядителем маневров, составителем, сцепщиком. От него требуется сноровка и оперативность. Он должен уметь выполнять любые работы, связанные с ускорением продвижения грузов и увеличением пропускной способности станций.

Война выдвинула перед нами, железнодорожниками, ряд новых задач: в тяжелых условиях обеспечить быстрое продвижение груза для фронта и тыла. Война возложила дополнительную нагрузку и на нас, кондукторов. Как я справляюсь с ней? Чем помогаю фронту? Об этом постараюсь коротко рассказать.

Приняв сборный поезд и определив назначение вагонов, я связываюсь с диспетчером и выясняю план работы по линии. Предупреж-

даю дежурных по станциям о предстоящих отцепках. Узнаю у них, есть ли вагоны для прицепки и на каких путях они стоят. Когда план окончательно созрел, я довожу его до всей поездной бригады. А работы на линии сейчас много. Речь идет не только о работе со сборными, но и с транзитными поездами, к которым приходится нередко прицеплять и отцеплять отдельные вагоны или целые их группы для облегчения работы соседних станций.

На станциях Шипово, Яик, Алгабас, Семиглавый Мар и Переметная часто производятся прицепки и отцепки вагонов. Маневровой работы здесь немало. Но ни составителей, ни сцепщиков здесь нет. Поездная бригада таким образом превращается в составительскую бригаду. Каждый заранее знает, что ему предстоит делать на станции. Как только поезд останавливается, поездной вагонный мастер без особого напоминания раз'единяет рукава автотормозной магистрали. Я или старший кондуктор отцепляем вагоны. Машинист быстро приступает к маневрам. Выполнив свой план, мы без задержек двигаемся дальше, всемерно ускоряя оборот вагонов и паровозов.

Вагоны со срочным грузом забираю не только сборными поездами, а и прямыми. Но это делается в исключительных случаях, ибо излишние прицепки порою превращают прямые транзитные поезда в сборные, разборочные, что еще больше затрудняет работу соседних сортировочных станций. Мы же стараемся делать наоборот: разборочные поезда превра-



щать в прямые, и каждое такое начинание диспетчеров поддерживаем всеми силами.

С дежурными по станции тов. Исаковым (Семиглавый Мар), тов. Родионовым (Шипово), диспетчерами Муравьевым, Дорониным у нас установилась тесная производственная дружба. В трудных условиях мы намечаем различные варианты и комбинации для ускорения продвижения поездов, для преодоления и предупреждения трудностей. Как-то раз прибыл на станцию Семиглавый Мар длинносоставный поезд. Он не вмещался на станционных путях. Сзади шел срочный поезд, а прохода по стрелке ему не было. Что делать? Выход был найден. Расцепили состав на две части, используя для его размещения один станционный путь и дупик. Пропустив срочный поезд, мы сцепили состав и отправились в путь.

Вместе с паровозной бригадой стараюсь продвигать сдвоенные тяжеловесные поезда. Объем работы и ответственность главного кондуктора в связи с этим значительно увеличиваются. Вместо того, чтобы осмотреть, принять и разметить один состав, приходится иметь дело с двумя составами. Кроме того, надо помочь поездному вагонному мастеру следить за буксами. При сопровождении длинносоставного поезда мастеру труднее следить за всеми вагонами, заметить и устранить грение букс, особенно ночью. В таких случаях я слежу за головной частью поезда, проверяю автотормоза и буксы, в случае надобности подправляю подбивку, принимаю все меры, чтобы не допу-

етить никаких задержек поезда в пути следования.

Я овладел смежными специальностями и в нужный момент могу заменить товарища. За последнее время совершил уже 3 поездки без поездного вагонного мастера. В эти поездки я совместил операции по осмотру состава. Одновременно с проверкой коммерческого состояния вагонов, тщательно осматривал автотормоза и буксы, подправлял подбивку. Имел при себе необходимый инструмент и запасные части. При маневрах на станциях сам раз'единял и сцеплял рукава автотормозной магистрали, включал тормоза.

Когда в пути следования произошло самосторможение, я немедленно перекрыл кран. Опасность образования выбоин на бандажах миновала. Все поезда доставлены благополучно.

Иногда приходится помогать и паровозной бригаде. Во время недавней поездки поезд вдруг остановился на перегоне. Соскочил с тормозной площадки и к механику:

— Что случилось?

— Ничего страшного, — ответил машинист.

— Надо поднять улитку и поедем.

Работа простая, но тяжелая. Паровозникам нужна была срочная помощь, иначе поезд задержится на перегоне, что может вызвать большой перерыв в движении. Старший кондуктор и поездной мастер оградили состав. Я же помог устранить неисправность. И поехали дальше.

Лунинский метод цементирует, сплавливает

поездную бригаду, помогает преодолевать любые трудности военной зимы. В лунинском комплексе поездной работы главному кондуктору принадлежит большая и ответственная роль. Еще бы! Ведь главный кондуктор является первым помощником диспетчера и дежурного по станции в борьбе за ускорение продвижения поездов и увеличение пропускной способности станций.

Мой совет главному кондуктору: делай все для ускорения оборота паровозов и вагонов, совмещай операции по обработке поездов, эконошь время, эконошь пути, изучай и овладевай другими профессиями, умеешь помочь, а в случае надобности и заменить товарища, ускоряй продвижение военных грузов, всеми силами увеличивай пропускную способность станций и участков. В этом суть лунинского движения в эксплуатационной работе. Это — лучшая помощь фронту.

---

# О Г Л А В Л Е Н И Е

|                                                                                  | Стр. |
|----------------------------------------------------------------------------------|------|
| От редакции . . . . .                                                            | 3    |
| Н. Мезинов. Настоячиво внедрять метод<br>Козлова—Кушеверского . . . . .          | 5    |
| К. Кушеверский, Ф. Денисов и др. Диспет-<br>черское командование в военное время | 10   |
| И. Лямин. Резервы Саратовского узла . .                                          | 34   |
| П. Циркунов. Увеличиваем пропускную<br>способность станции . . . . .             | 48   |
| А. Фитилев. Новое в маневровой работе .                                          | 62   |
| А. Смурыгин. Находим выход из любого<br>положения . . . . .                      | 72   |
| Р. Мануйлов. Главный кондуктор—помощ-<br>ник диспетчера . . . . .                | 78   |

Отв. редактор **А. Орлеанский.**

Техн. редактор **А. Давидьянц.**

Корректор **К. Коган.**

---

Сдано в набор 17/III—1942 г. Подписано к печати  
24/III 1942 г. Об'ем 2<sup>3</sup>/<sub>4</sub> печ. листа, авторск. 3,2 л.  
Количество знаков в бум. печ. листе 48960.  
Саратов. Типо-лит. изд-ва газ. «Рабочий транспорта».  
НП19532. Заказ № 1061. Тираж 1500.

БЕСПЛАТНО.

г. Ермова

Акт и М-и