

---

□ В условиях железнодорожного транспорта правильное использование внутренних ресурсов приобретает исключительно важное значение. Без этого невозможно двигаться вперед, добиваться улучшения работы на том или другом участке.

□ Нижне-Тагильское отделение движения неудовлетворительно справляется с планом перевозок, отстает погрузка и выгрузка, что в дни отечественной войны нетерпимо. Мы, железнодорожники, должны напрячь все свои силы, чтобы с честью выполнить ту задачу, которую поставили перед нами партия и правительство. От нас зависит деятельность промышленных предприятий, поскольку мы им подвозим материалы.

□ Зима, естественно, вызывает трудности в работе железнодорожников, но это не дает права снижать темпы.

□ Наоборот, мы должны работать зимой так же четко, слаженно, как и летом.

□ В этой статье хочется поделиться опытом, рассказать, каких производственных успехов можно достичь, если к работе подходить не по-казенному, умело используя внутренние ресурсы.

Когда заглянули в график

□ До последнего времени у некоторых работников отделения (неизвестно почему) складывалось мнение, что выполнить план по приему поездов с алапаевского направления можно только на 60-65 процентов. Я задался целью положить конец утверждениям предельщиков, и не только выполнять, но и перевыполнять норму приема поездов. Прежде всего нужно было проанализировать график, изыскать время на дополнительный пропуск поездов. Тщательно все учтя, я убедился, - на алапаевском участке таятся большие резервы, используя которые можно не только выполнять, но и перевыполнять нормы приема поездов по стыковым пунктам.

□ При условии повышения технической скорости на алапаевском участке, упорной борьбы по ускорению оборота вагонов и паровозов и ряда других мероприятий можно сэкономить значительное время, а это является первым условием при выполнении поставленной цели.

---

Вот где минуты!

□ Согласно приказу начальника свердловской дороги можно было увеличить техническую скорость по условиям состояния пути на участке. После того, как было пересоставлено перегонное время хода поезда, получилась экономия: в четном направлении 49 минут и в нечетном – 46 минут, иначе говоря, в четном направлении была увеличена техническая скорость поезда на 9,2 километра в час. И в нечетном – 6,1 километра в час. Таким образом, стало возможным пропустить по участку лишнюю пару поездов.

□ За счет сокращения простоя паровозов в оборотном депо под экипировкой экономится 3,3 часа. 20-30 минут можно сэкономить путем наиболее целесообразного способа набора воды в поездах двойной тягой, который заключается в следующем: раньше, например, на пунктах набора воды в первую очередь снабжался паровоз, стоящий вторым от состава. Решили сделать иначе – снабжать водой тот паровоз, который стоит первым к составу. Что этим достигается? Этот паровоз, набрав воды, уходит под состав и пока второй снабжается, производит зарядку магистрали, устраняет утечку воздуха, производит техническое опробование состава. Благодаря этому мероприятию экономятся десятки минут драгоценного времени.

□ Пропуск поезда по станциям на проход перед затяжными подъемами, что в условиях зимы играет исключительно важную роль, дает дополнительно 5-8 минут. Как известно, профиль пути на алапаевском участке тяжелый. От машиниста требуется большой опыт, предусмотрительность. Много неприятностей может быть, если машинист, например, не сумеет преодолеть подъем. Если так случается, то поезд опаздывает, дезорганизуется работа не только на участке, но и на отделении.

□ При составлении плана пропуска поездов я учитываю особенности профиля пути станции Нижняя Салда, расположенной перед затяжными подъемами в обе стороны. Ранее поезда останавливались на этой станции для получения предупреждения. Чтобы избежать остановки, пришлось перенести пункт выдачи предупреждений на станцию Алапаевск. Это мероприятие дало большой эффект, ибо машинист, следуя на проход через станцию Н.-Салда, использует для преодоления подъема силу инерции состава. Таким образом, машинисты избегают растяжки на перегоне или разрыва состава при трогании с места.

□ Изысканы резервы также для пропуска лишнего поезда при условии совмещения набора воды на пунктах скрещения.

---

Люди решают успех дела

□ Перед вступлением на дежурство прежде всего планируешь свою работу, учишь каждую мелочь, чтобы избежать помех в движении поездов. Большое внимание я уделяю работе с людьми, ибо люди являются решающей силой в осуществлении поставленной цели, в выполнении и перевыполнении плана. Оторванность от рядовых работников неминуемо влечет к провалу в работе. Я, как правило, принимая дежурство, ставлю в известность всех работников своей смены о плане работы, держу с ними тесную связь, вовремя информирую, подсказываю, что и как нужно делать, развертываю среди них социалистическое соревнование, мобилизую их на выполнение и перевыполнение норм приема поездов. Практикую выдачу записок машинистам, в которых указываю пункты стоянок, где должны быть скрещения, на каком пункте они должны брать воду. Иногда становишься агитатором. Некоторым товарищам приходится рассказывать какое исключительно важное значение имеет для бесперебойной работы предприятий Тагила топливо. Поскольку из Егоршинского отделения в Тагил идет уголь, то и говоришь своим товарищам, что эта продукция – та же боевая техника. В практике работы нельзя не учитывать индивидуальных особенностей каждого товарища.

□ Многие товарищи проявили себя замечательными стахановцами, отдающими все силы делу помощи фронту. Можно отметить безупречный труд машиниста т. Дорофеева, главного кондуктора т. Смыкова, дежурного по станции В-Салда т. Терещенко, оператора этой же станции т. Скоропун, стрелочницы Балакиной, бригадира 13 дистанции пути т. Лебедева, диспетчера Егоршинского отделения движения т. Карташева.

□ Машинист крана т. Малиновский без задержки обеспечивал подачу угля на паровозы. Умелыми командирами показали себя дежурный по станции Алапаевск т. Месан, начальник паровозной колонны т. Субботин, дежурный по депо т. Хлопотов и другие товарищи

□ Первый опыт показывает, что умелой работой с людьми, правильным подходом к ним, четким разъяснением поставленной задачи можно добиться успеха.

Первые результаты

□ Что же в конечном итоге дало то время, которое приходилось собирать по

---

минутам? Например, 26-29 ноября вместе со мной в социалистическое соревнование включился и диспетчер паровозного отделения тов. Моисеев. Не отстал от нас диспетчер Егоршинского отделения тов. Карташев. В эти дни планы по приему поездов были выполнены и перевыполнены. На Алапаевском участке был нулевой остаток вагонов тагильского направления. 3 декабря достигнуты еще лучшие результаты, а 6 декабря за 12 часов приняли больше поездов, нежели принимали до этого за всю смену, причем, с меньшим количеством паровозов.

□ Сейчас мы поставили перед собой задачу - добиваться еще лучших результатов в работе, сделать так, чтобы высвободить два паровоза в резерв НКПС.

□ Б. ОСТАШЕВСКИЙ,

□ диспетчер Н.-Тагильского отделения движения.

□ Г. МОИСЕЕВ,

□ диспетчер паровозного отделения.