Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна

ЮЩЕНКО
Микола Романович

Серія «Професори ДІІТу»

УДК 656.21:378:001(092)
ББК 39.28:74.58г
П 84

Друкується
за рішенням Вченої ради університету
(протокол № 4 від 24.11.2014 г.)

П 84 Професор Ющенко Микола Романович [Текст] / Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Дніпропетровськ : Вид-во ДНУЗТ, 2014. – 84 с. – (Серія «Професори ДІІТу»).

Видання присвячене 110-річчю з дня народження доктора технічних наук, професора М. Р. Ющенко, який 13 років був ректором ДІІТу та 35 років очолював кафедру «Станції та вузли» ДІІТу, наведені короткі відомості про його життя, наукову та педагогічну діяльність.

УДК 656.21:378:001(092)
ББК 39.28:74.58г

© Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2014

© Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна., оригинал-макет, 2014

Микола Романович Ющенко – доктор технічних наук, професор, заслужений працівник вищої школи УРСР, винахідник СРСР, почесний залізничник, талановитий педагог, ректор Дніпропетровського інституту інженерів залізничного транспорту (1958-1971), завідувач кафедри «Станції та вузли» ДІІТу (1937-1972)

Шановні колеги!

3 грудня 2014 року виповнюється 110 років з дня народження ***Миколи Романовича Ющенка***, професора, доктора наук, легендарного ректора ДІІТу, який працював на цій посаді з 1958 по 1971 роки.

Коли в ДІІТі виникло питання про організацію кафедри «Станції та вузли», сюди було направлено молодого ініціативного викладача з МІІТу М. Р. Ющенка. В 1939 році Микола Романович захистив кандидатську дисертацію, а в 1950 – докторську. Вже через рік начальник інституту В. А. Лазарян запропонував професору Ющенку очолити в ректораті керівництво науково-дослідною роботою. А в 1958 році саме В. А. Лазарян вийшов з пропозицією призначити замість себе Миколу Романовича Ющенка на посаду ректора.

Зазначу, що 1950-1960 роки були складними для вищих навчальних закладів. Це був час, коли створювалися та утверджувалися в науковому світі школи професорів В. А. Лазаряна, М. Г. Бондаря, М. А. Фрішмана, Б. В. Яковлєва, М. Н. Гольдштейна, В. М. Тверітіна, М. М. Сахновського, Є. М. Шафіта, Й. Г. Рисса.

У колективі ДІІТу виникли нові форми співдружності науки з виробництвом. Плідна спільна робота наукового колективу ДІІТу і заводу «Світлофор», Дніпропетровського залізничного вузла отримала загальносоюзне схвалення та підтримку. Провідне місце в науковій діяльності займав і колектив кафедри «Станції та вузли» на чолі з Миколою Романовичем. На базі кафедри створено галузеву Гірковववипробувальну лабораторію, її керівником було призначено професора М. Р. Ющенка.

Серед наукових інтересів видатного вченого були розробка та удосконалення єдиних технологічних процесів роботи під’їзних колій промислових підприємств та залізничних станцій примикання; дослідження процесу скочування вагонів з сортувальної гірки; розробка та впровадження

засобів механізації та автоматизації сортувального процесу; розробка типових проектів дільничних станцій та локомотивних депо.

М. Р. Ющенко є автором перших типових конструкцій гіркових горловин та методики їх аналітичного розрахунку; співавтором конструкції паркового вагонного уповільнювача типу РНЗ-2. Під його керівництвом розроблено проекти крупних механізованих сортувальних гірок.

Вважаю, що і сьогодні наш колектив повинен продовжувати справу великого вченого, усі зусилля якого були направлені, в першу чергу, на розвиток науки та покращення якості освіти.

Внесок професора Миколи Романовича Ющенка в розвиток нашого університету не можна переоцінити. Відзначаючи 110-річчя з дня його народження, ми пропонуємо присвячене йому видання «Професора ДІІТу».

О. М. Пшінько,
ректор університету, доктор технічних. наук,
лауреат Державної премії,
академік Транспортної академії України

БІОГРАФІЯ

Микола Романович Ющенко народився 3 грудня 1904 року в селі Марчихіна Буда Ямпільського району Сумської області в сім'ї селян. Початкову освіту Микола Романович отримав у 5-ти класній школі в своєму рідному селі, а середню – при Глухівському педагогічному інституті.

З 1923 по 1930 рік Микола Романович навчався в Київському інституті інженерів залізничного транспорту (КІІТ) та працював за сумісництвом інженером відділу тяги при управлінні Південно-Західної залізниці. Після закінчення інституту молодого фахівця Ющенка розподіляють на кафедру «Станції та вузли» Київського інституту інженерів залізничного транспорту, де він працював на посаді асистента по 1932 рік.

Після закриття КІІТу в 1933 році асистента М. Р. Ющенка, як талановитого викладача фізико-математичних дисциплін та висококваліфікованого інженера-залізничника, переведено на посаду доцента кафедри «Станції та вузли» Московського інституту інженерів залізничного транспорту (МІІТ), яку він обіймав до 1937 року. Викладання в МІІТі Микола Романович поєднував з роботою в Мосдіпротрансі на посадах старшого інженера та керівника групи типового проектування станцій та вузлів.

В управлінні навчальних закладів Міністерства шляхів сполучення пильно слідкували за творчим зростанням молодих вчених транспортних вузів країни. Тому коли в ДІІТі виникло питання про організацію кафедри «Станції та вузли», сюди було направлено саме М. Р. Ющенка. В 1937 році Микола Романович Ющенко очолив кафедру «Станції та вузли» Дніпропетровського інституту інженерів залізничного транспорту (ДІІТ). На цій посаді він працював до 1972 року.

В 1940 році доцент М. Р. Ющенко під науковим керівництвом професора В. М. Образцова захистив кандидатську дисертацію на тему «Проектування плану та профілю сортувальних гірок».

В роки Великої Вітчизняної Війни, коли ДІІТ перебував в евакуації в м. Новосибірську, під керівництвом М. Р Ющенка вперше в СРСР розроблено та впроваджено Єдиний технологічний процес роботи Кузнецького металургійного комбінату та станції Новокузнецьк-Сортувальний Томської залізниці, що дозволило збільшити випуск металу для потреб оборони держави. В подальшому колективом наукових

співробітників ДІІТу на чолі з Ющенком М. Р. розроблено єдині технологічні процеси роботи багатьох залізничних станцій і промислових підприємств.

У післявоєнний період наряду з викладацькою роботою Микола Романович плідно працює як науковець, він продовжує дослідження процесу взаємодії магістрального і промислового залізничного транспорту. Величезний матеріал, накопичений за роки роботи над цією проблемою потребував систематизації та узагальнення. У 1949 році Микола Романович отримав відрядження до Академії наук СРСР. Уже в липні 1950 року М. Р. Ющенко успішно захистив докторську дисертацію на тему «Теоретичні основи ритмічної роботи станцій та дільниць промислових підприємств».

У 1951 році начальник інституту В. А. Лазарян запропонував професору Ющенку очолити в ректораті керівництво науково-дослідною роботою колективу. А в 1958 році саме В. А. Лазарян рекомендував призначити замість себе професора Миколу Романовича Ющенка на посаду начальника ДІІТу. Так з 1958 по 1971 рік Микола Романович очолює ДІІТ на посаді ректора.

У 1961 році під керівництвом професора М. Р. Ющенка при кафедрі «Станції та вузли» ДІІТу створена і успішно працює до теперішнього часу галузева науково-дослідна Гірковववипробувальна лабораторія.

Значний внесок М. Р. Ющенко зробив у розвиток інституту та організацію навчального процесу. На посаді ректора Микола Романович дбав і про те, щоб поліпшити житлові умови викладачів та співробітників ДІІТу. В період його роботи на території інституту збудовано житлові будинки № 9 та № 10, а також житловий будинок на вулиці Л. Чайкіної. В ті роки інститут пишався новозбудованим спортивним комплексом, плавальним басейном, тиром, про будівництво яких потурбувався М. Р. Ющенко.

М. Р. Ющенко плідно працював як депутат Дніпропетровської обласної Ради народних депутатів, часто виступав з лекціями як перед громадськістю міста, так і перед студентами у гуртожитках.

В період з 1972 по 1995 рік Микола Романович Ющенко працює на посаді професора кафедри «Станції та вузли».

28 лютого 1995 року після тривалої хвороби професор М. Р. Ющенко пішов з життя.

Професор М. Р. Ющенко є автором перших типових конструкцій гіркових горловин та методики їх аналітичного розрахунку; співавтором

конструкції паркового вагонного уповільнювача типу РНЗ-2. Під його керівництвом розроблено проекти крупних механізованих сортувальних гірок, в т. ч. на станціях Чита, Оренбург, Ховріно, ім. Т. Шевченка та ін.

Професор Ющенко М. Р. – засновник наукової школи взаємодії промислових підприємств і залізничного транспорту; він був провідним спеціалістом в галузі проектування та експлуатації сортувальних гірок. Під його керівництвом захищено 17 кандидатських та 1 докторську дисертації.

Професором Ющенком М. Р. опубліковано понад 100 фундаментальних наукових праць; отримано 7 авторських свідоцтв; розроблено 46 проектів та технологічних процесів для виробництва.

За наукову роботу і допомогу виробництву Микола Романович Ющенко був нагороджений:

- медаллю «За доблестный труд в ВОВ»;
- знаком «Почесному залізничнику»;
- орденом «Знак Почёта»;
- орденом Леніна;
- орденом «Трудового Красного Знамени»;
- срібною медаллю ВДНГ СРСР (за розробку нового вагонного уповільнювача РНЗ-2).

За значний внесок у розвиток науки та плідну діяльність в галузі підготовки фахівців для залізничного транспорту Миколі Романовичу Ющенку присвоєно звання Винахідник СРСР та Заслужений працівник вищої школи УРСР.

СПОГАДИ ПРО М. Р. ЮЩЕНКА

РОДОМ ІЗ ГЛУХОВА

А. І. Куліш, кандидат історичних наук

У грудні 1994 року зібралася Вчена рада ДІІТу. Привід був незвичайним – відзначали 90-річчя від дня народження Миколи Романовича Ющенка, доктора технічних наук, професора, заслуженого працівника вищої школи України, кавалера найвищих урядових нагород Радянського Союзу.

Микола Романович у своєму слові-відповіді розповів про своє життя. Підкреслив, що тільки завдяки освітянській політиці радянської влади у 1921-1930 роки він, син селянина села Марчіхина-Буда Глухівського повіту Чернігівської губернії, став інженером, вченим. У рідному селі Микола закінчив п'ять класів, а продовжив навчання в Глухові. Це місто вразило хлопця своїми старовинними будинками, церквами – залишками архітектури колишньої гетьманської столиці. У школі Микола відзначався своєю активністю, намаганням у будь-якій дисципліні дійти суті. Брав участь у драматичному гуртку, виступав у шкільному хорі. Спочатку Микола мріяв стати вчителем. Це було зрозуміло, бо вчитель – одна з найпочесніших професій у селі. Тому 14-річний хлопець вступив на підготовчі курси до Глухівського педагогічного інституту.

Коли постає питання «ким бути?», багато хто з молодих людей керується романтикою. Саме тому із сіл та невеличких міст хлопці їхали вступати до вищих навчальних закладів, щоб стати інженерами, моряками, льотчиками, геологами. А для Миколи романтикою стала залізниця, де за потужними локомотивами його мрії неслись у невідому далечінь. До того ж були й суто практичні міркування: казали, що на залізниці машиністи, кондуктори, техніки та інженери заробляють непогані гроші.

У 1923 році дорога пошуків свого місця в житті привела Миколу до Київського інституту інженерів транспорту, а закінчив він його тільки через сім років. Це пояснювалося навчанням на підготовчому факультеті, необхідністю заробляти собі на життя, громадською діяльністю. Так, на другому курсі, коли дізналися, що Микола навчався в педагогічному, комсомольський осередок рекомендував його на посаду інструктора з роботи з дітьми в навчальний відділ управління Південно-Західної залізниці. У ці роки залізницями блукало багато безпритульних. Саме тоді Микола набув

професійних педагогічних навичок та досвіду роботи з підлітками. А у 1928 році студент Ющенко почав працювати в управлінні залізниці на посаді техніка. Це відволікало від навчання.

Коли в 1930 році Микола Романович отримав диплом, стало відомо, що в Дніпропетровську відкрито інститут залізничного транспорту і Київський інститут інженерів транспорту передає молодому вузу свої функції. Але розформування йшло поступово. Тому керівництво КІІТу не хотіло втрачати М. Р. Ющенка, у якому поєднувалися якості талановитого викладача фізико-математичних дисциплін та висококваліфікованого інженера-залізничника. Йому запропонували роботу асистента й одночасно зарахували до аспірантури. Але КІІТ все ж таки закрився. Багато викладачів влаштувалися в київських, дніпропетровських вузах. А Миколу Романовича як здібного, талановитого фахівця порекомендували до Московського інституту інженерів залізничного транспорту, де він почав працювати під керівництвом відомого професора Образцова.

Ім'я академіка Володимира Миколайовича Образцова знають усі фахівці залізничного транспорту. Образцов – це ціла епоха в розвитку транспортної науки. Він став засновником наукового проектування залізничних станцій та вузлів, створив теорію єдиного технологічного процесу залізниць загального користування та транспорту промислових підприємств. Його проект реконструкції Смоленського вузла в 1922 році став зразком проектування залізничних вузлів у СРСР. Саме завдяки йому у 1923 році виникла така навчальна дисципліна та кафедра, як «Станції та вузли».

Завдяки В. М. Образцову молодий викладач остаточно визначив свій шлях у вузівській науці. Московський період життя М. Р. Ющенка був украй напруженим. Праця на посаді доцента поєднувалася протягом трьох років з роботою старшого інженера з проектування станцій та вузлів у Мостранспроекті, одночасно він писав дисертацію. В управлінні навчальних закладів Міністерства шляхів сполучення пильно слідкували за творчим зростанням молодих вчених транспортних вузів країни. Тому коли в ДІІТі виникло питання про організацію кафедри «Станції та вузли», сюди було направлено саме М. Р. Ющенка. ДІІТ надав молодому завідувачу квартиру. Микола Романович та його дружина Ольга Іванівна нарешті полегшено зітхнули. У 1938 році в них народився син (на той час сім'я вже мала

чотирирічну доньку). У 1939 році Микола Романович захистив кандидатську дисертацію.

Начебто все в житті складалося добре, але з кінця 1940 року для Миколи Романовича почалася чорна життєва смуга. Якийсь «доброзичливець» написав до партійних органів донос: «Ющенко, вступаючи в партію, приховав, що він з куркульської сім'ї».

Ющенко вийшов з великої працьовитої середняцької (а не куркульської) родини. Батько як грамотна людина до того ж виконував обов'язки волосного писаря. Незважаючи на це, М. Р. Ющенка виключили з партії. Це означало в ті часи, що йому перекривався шлях до науково-педагогічного зростання. Він доводив, що він є сином селянина-трударя, подавав апеляції до міського обкому партії. Але поновили його в лавах партії тільки після повернення з евакуації.

Двадцять другого червня 1941 року в кабінеті начальника інституту професора В. А. Лазаряна зібралися всі завідувачі кафедр. «Наше головне завдання – це, безумовно, готувати ще краще інженерів і так, щоб вони відповідали вимогам воєнного часу. Але, – продовжував Всеволод Арутюнович, – потрібно також повністю спрямувати наукову діяльність на вирішення проблем фронту».

У зв'язку з цим після евакуації в Новосибірськ М. Р. Ющенко та викладачі кафедри зайнялися налагодженням сумісної роботи залізничних станцій та вузлів із заводами, щоб якнайшвидше забезпечити потреби фронту та промисловості. Вчитель Миколи Романовича академік В. М. Образцов у роки війни був у Свердловську. Вони листувалися. Один на Уралі, а другий у Сибіру зайнялися однією проблемою – створенням єдиного технологічного процесу на транспорті. В умовах фронтового часу не можна було миритися з практикою, коли завод довозив свою продукцію до магістральної залізниці й уважав свою функцію виконаною. Так само і залізниця довозила вантаж до заводської станції і не цікавилася далі долею вагонів. Таким чином, простоювали вагони, порушувалися графіки, ритм роботи залізниць і заводів, відповідно страждав фронт, не виконувалося своєчасно фронтове замовлення.

Потрібен єдиний технологічний графік залізниці й промислового підприємства! Саме такі графіки всіх вугільно-вантажних станцій Кузбасу та

Новокузнецького металургійного комбінату створив колектив науковців на чолі з доцентом М. Р. Ющенком.

Величезний матеріал, накопичений у роки війни, потребував усвідомлення, необхідно було систематизувати думки, гіпотези, надати своїм ідеям математичного обґрунтування. Після війни, коли дуже гостро постало питання про нестачу кадрів науковців вищої кваліфікації, В. А. Лазарян домігся того, що ДІІТу надали місця в докторантурі при Академії наук СРСР. 19 січня 1949 року на вченій раді М. Р. Ющенко доповів, що в нього є достатньо матеріалу на базі попередньої наукової роботи в Кривбасі, Кузбасі, щоб у стислий термін підготувати докторську дисертацію. Микола Романович у 1949 році отримав відрядження до Академії наук СРСР. Недовго довелося спілкуватися зі своїм учителем: у листопаді 1949 року академіка В. М. Образцова не стало. Але його учень довів розпочату справу до кінця. Уже в липні 1950 року М. Р. Ющенко захистив свої теоретичні розробки основ ритмічної роботи станцій та вузлів промислових районів і став доктором технічних наук. У 1951 році начальник інституту В. А. Лазарян запропонував професору Ющенку очолити в ректораті керівництво науково-дослідною роботою колективу.

А в 1958 році саме В. А. Лазарян вийшов з пропозицією призначити замість себе професора Миколу Романовича Ющенка на посаду начальника ДІІТу. 1950-1960-ті роки були вельми складними для вищих навчальних закладів. У часи хрущовських реформ зазнавала значних змін і організація підготовки інженерів. У ДІІТі майже вісімдесят відсотків студентів мали два й більше років виробничого стажу, збільшилася виробнича практика, на старших курсах поєднувалася робота на виробництві й навчання. У цих умовах потрібно було зберегти високі вимоги до науково-теоретичного рівня не тільки викладачів, але й студентів. Це були роки, коли створювалися та утверджувалися в науковому світі школи професорів В. А. Лазаряна, М. Г. Бондаря, М. А. Фрішмана, Б. В. Яковлєва, М. Н. Гольдштейна, В. М. Тверітіна, М. М. Сахновського, Є. М. Шафіта, Й. Г. Рисса.

У колективі ДІІТу виникли нові форми співдружності науки з виробництвом. Плідна спільна робота наукового колективу ДІІТу й заводу «Світлофор», Нижньодніпровського залізничного вузла отримала загальносоюзне схвалення та підтримку. Провідне місце в науковій діяльності ДІІТу займав і колектив кафедри «Станції та вузли» на чолі з

Миколою Романовичем. Досвід науково-дослідної роботи кафедри було схвалено на колегії Міністерства шляхів сполучення. У 1961 році це міністерство своїм наказом утворило на базі кафедри галузеву Гірковववипробувальну лабораторію. Її керівником було призначено професора М. Р. Ющенка. Тут вивчали ефективність дії засобів механізації та автоматизації сортувальних гірок, давали рекомендації щодо удосконалення систем автоматичного розпуску составів. Згодом колектив кафедри запропонував вузловим станціям свій уповільнювач, який почав випускатися серійно. Ця робота В. К. Цимбалюка, М. Р. Ющенка, Ю. О. Мухи відзначена медалями ВДНГ СРСР. Науковцями були вивчені умови й запропоновані єдині технологічні процеси роботи станцій примикання Міністерства шляхів сполучення та транспортних цехів металургійних гігантів Дніпропетровська, Кривого Рогу, Запоріжжя, Маріуполя, що привело до значного прискорення обороту вагонів та поліпшення ритмічності роботи залізничників. Кафедра стала ініціатором проведення багатьох республіканських науково-практичних конференцій. З увагою слухали доповідь професора М. Р. Ющенка в 1963 році члени міжнародного симпозіуму на тему «Транспорт та суспільство».

Микола Романович був одним з авторів розробки проектів великих сортувальних гірок на станціях Чита, ім. Т. Шевченка, Ховріно, Оренбург. У ці часи колектив інституту надавав велику допомогу підприємствам залізничного транспорту. З колективами залізниць укладалися договори про творчу співдружність, результативно діяв на громадських засадах сумісний з управлінням Придніпровської залізниці інститут наукової організації праці, почав роботу університет науки та техніки для інженерно-технічних працівників залізниці. Характерною особливістю Миколи Романовича як керівника інституту було те, що він завжди по-молодому загорявся новою справою, новою ініціативою. Коли виникло змагання за право називатися кращою кімнатою студентського гуртожитку й усього діітівського містечка, ректор сам ходив і вітав мешканців кімнат-переможців. Ющенко часто згадував самовідданість та героїзм Миколи Островського, з яким зустрічався у двадцяті роки по спільній комсомольській роботі. Тому ректорові припало до душі комсомольське гасло «ДІІТ будуємо своїми руками!». Може, саме тому методом народного будівництва споруджувалися діітівські новобудови:

два великих житлових будинки, геодезичний полігон, спортивний табір, плавальний басейн, тир.

Микола Романович завжди пам'ятав свою першу педагогічну освіту, він завжди був учителем. Одного разу він запропонував написати листи до батьків, діти яких навчалися на першому курсі в ДІІТі, з незвичайним проханням розповісти про своїх дітей. Деякі батьки, як, наприклад, Катерина Гаркавенко з Черкащини, спочатку були стурбовані, а потім зрозуміли, що професор як куратор групи хотів побачити своїх вихованців очима батьків. Найголовніше, що такий педагогічний засіб настільки згуртував колектив, що всі п'ять років студенти почували себе єдиною родиною.

Прийшла весна 1971 року. Несподівано ректора М. Р. Ющенка викликали до партійних органів. Відбулася неприємна розмова: йому запропонували за власним бажанням залишити посаду ректора. Для професора це був приголомшливий удар. Він не розумів причин. Його особиста трагедія контрастувала з першотравневими святами. Життя втратило сенс. Прийшло рішення піти з життя. Друзі родини Ющенка намагалися якось втішити Миколу Романовича. Професор Є. М. Шафіт, доценти О. Г. Єгоршина, Ю. О. Муха та інші добрим словом підтримували його.

Згодом, як він розповідав, стала зрозуміла причина: його стиль керівництва ніяк не міг поєднатися з формами й методами діяльності командно-адміністративної системи, яка розквітла у 1970-1980-ті роки. Втіху він знайшов у педагогічній роботі в колективі кафедри, де працював майже до кінця свого довгого, плідного та творчого життя.

За матеріалами книги «Легенди ДІІТу»

МОЙ УЧИТЕЛЬ – ПРОФЕССОР ЮЩЕНКО Н. Р.

В. И. Бобровский, профессор, доктор технических наук,
заведующий кафедрой «Станций и узлов»

Николай Романович Ющенко был выдающимся ученым, руководителем, педагогом, он внес определяющий вклад в развитие науки о железнодорожных станциях, который позволил обеспечить высокую эффективность транспортного процесса. Николай Романович прожил большую яркую жизнь, полностью посвященную институту, науке и своим ученикам.

Профессор Ющенко всегда положительно воспринимал новые, перспективные научные идеи и помогал их отстаивать и воплощать в жизнь. Его вклад в образование, в науку велик, его влияние на развитие науки о железнодорожных станциях было многосторонним в тематическом отношении и разнообразным по своему характеру.

Для меня Николай Романович был тем человеком, который во многом предопределил мою судьбу, и я благодарен жизни, что встретил его на своем пути – Учителя с большой буквы!

С детства я мечтал заниматься техническими науками, решать сложные задачи, требующие использования математики и физики. Поэтому я по окончании школы поступил в ДИИТ на факультет “Эксплуатации железных дорог”, на котором должны были вскоре открыть специальность «Автоматика, телемеханика и связь». Однако, этого не произошло и наступило определенное разочарование в учебном процессе. И в это время я познакомился с трудами Н. Р. Ющенко, включенными в учебник профессора В. Н. Образцова «Станции и узлы», которые посвящены расчету и проектированию сортировочных горок. В результате у меня возник серьезный интерес к проблемам конструирования горок, и появилось желание самостоятельно заниматься решением этих задач. И поэтому, когда пришло время работать над дипломным проектом, я с увлечением занимался разработкой конструкции сортировочной станции с короткими путями под руководством доцента кафедры «Станций и узлов» Ю. А. Мухи. В результате в декабре 1964 г. я успешно защитил проект на выездном заседании ГЭК в Днепропетровском отделении Приднепровской ж. д.

После окончания института я захотел заниматься научной работой и в 1967 г. был принят в ДИИТ в отраслевую научно-исследовательскую

Горочноиспытательную лабораторию кафедры «Станции и узлы», научным руководителем которой был проф. Ющенко Н. Р., а через два года стал его аспирантом.

В то время Николай Романович был ректором ДИИТа, и у него было мало свободного времени, но тем не менее он не оставлял без внимания мои вопросы и возникающие проблемы. Николай Романович уважал чужое мнение и предоставлял своим подопечным свободу выбора, не давил своими знаниями и авторитетом. Он был очень деликатным и уравновешенным человеком, никогда не повышавшим голоса. В результате во время подготовки диссертации я освоил много полезных методик и научился работать самостоятельно. Главное требование Николая Романовича по отношению ко мне было как можно больше писать, что позволило ускорить получение результатов при подготовке рукописи диссертации. При работе над диссертацией большую помощь мне оказывал один из учеников Н. Р. Ющенко доцент Ю. А. Муха. В результате я успешно защитил диссертацию в 1973 г.

Здесь нужно отметить, что конец 60-х был временем кибернетического бума в технических науках – вычислительные, алгоритмические подходы к решению различных технических задач и вычислительная техника стали вытеснять старые, традиционные методы. Николай Романович одним из первых понял, что это начало нового, информационного века, это время перехода к вычислительным системам, в том числе и на железнодорожном транспорте. Появляются и первые вычислительные машины на кафедре «Станции и узлы» и в Горочноиспытательной лаборатории, которые использовались для имитационного моделирования сортировочного процесса на горках, что позволило усовершенствовать методику проектирования плана и профиля горок и приступить к разработке автоматизированных систем управления роспуском составов.

В результате научное направление, развитию которого профессор Ющенко Н. Р. отдал более 40 лет своей научной деятельности, в дальнейшем приобрело большое значение в связи с внедрением вычислительной техники, а также разработкой автоматизированных систем управления на сортировочных станциях.

Как ученый-железнодорожник и многоопытный специалист в области подготовки инженеров и научных кадров Николай Романович остался в

благодарной памяти его многочисленных учеников незабываемым человеком, отличавшимся педагогическим мастерством, обширными научными знаниями, выдающимися организаторскими способностями и необыкновенным трудолюбием. Все это, включая его безграничную доброжелательность, исключительную доброту и порядочность, помогло многим студентам и аспирантам научиться творчески работать на транспорте, в научно-исследовательских, проектно-конструкторских организациях и институтах.

Встреча с такими людьми, как Николай Романович, в силу масштаба их личности, сопричастность с их судьбой обязательно меняет что-то в нас самих. А поэтому, пока мы живем, они живут в нас, в наших мыслях и поступках. Память о блестящем и заинтересованном в учениках Учителе, мудром и преданном делу науки Ученом, неповторимом Человеке – Николае Романовиче Ющенко – будет храниться в моем сердце.

ГІРКОВОВИПРОБУВАЛЬНА ЛАБОРАТОРІЯ: З МИНУЛОГО В МАЙБУТНЄ

М. І. Березовий, доцент, кандидат технічних наук,
завідувач Гірковववипробувальної ГНДЛ

Кафедра Станцій та вузлів була створена у Дніпропетровському інституті інженерів транспорту на факультеті «Експлуатація залізниць» у далекому 1937 році. Одним з ініціаторів її створення був Микола Романович Ющенко, він же був її незмінним керівником з моменту створення аж до 1972 року, у т.ч. в евакуації у Новосибірську під час другої світової війни. Висока кваліфікація та потужний науковий потенціал викладачів кафедри дозволили поряд з навчальною роботою виконувати наукові дослідження, що в подальшому стали основою наукових шкіл кафедри. Це дослідження режимів скочування вагонів на сортувальних гірках, встановлення норм опору і режимів гальмування відчепів та розробка і впровадження єдиних технологічних процесів роботи магістральних і промислових станцій.

Історія першої галузевої Гірковववипробувальної науково-дослідної лабораторії своїм корінням сягає 1961 року, коли вона була створена при кафедрі станцій та вузлів за наказом Міністерства шляхів сполучення Радянського Союзу. Цьому сприяли, перш за все, актуальність і важливість наукових досліджень кафедри з проблем сортувального процесу. Науковим керівником лабораторії став Микола Романович Ющенко.

Централізоване фінансування Міністерством шляхів сполучення досліджень Гірковववипробувальної лабораторії підтверджувало не тільки її флагманський статус у гірковій науці на теренах Радянського Союзу, але і передові позиції всього ДІІТу серед інших залізничних вишів країни. Експериментальні дослідження проводилися з використанням унікальної апаратури вагона-лабораторії, створеної і виготовленої науковцями лабораторії. Слід відзначити, що і на даний час практично жодна з наукових та проектних установ в країнах СНД не досягла рівня досліджень, що виконувались фахівцями лабораторії.

Основні досягнення лабораторії

Наукові дослідження Гірковववипробувальної лабораторії велися за двома основними напрямками, так звані гірковий та напрямок технологічних процесів.

Початком гіркового напрямку наукових досліджень можна вважати будівництво сортувальної гірки малої потужності на станції Нижньодніпровськ-Вузол, проект якої було розроблено науковцями кафедри Станцій та вузлів, та захист Миколою Романовичем Ющенком у 1940 році кандидатської дисертації на тему «Проектування плану і профілю сортувальних гірок».

Початком наукових досліджень напрямку технологічних процесів слід вважати розробку і впровадження Єдиного технологічного процесу (ЄТП) роботи станції Новокузнецьк-Сортувальний і Кузнецького металургійного комбінату за завданням Державного комітету оборони. Ця робота виконувалась в період евакуації, участь в роботі приймали також студенти.

У 1950 році на основі узагальнення матеріалів розробок і впровадження ЄТП докторантом АН СРСР доцентом Ющенком Миколою Романовичем під керівництвом академіка Образцова В. М. була підготовлена і захищена докторська дисертація на тему «Теоретичні основи ритмічної роботи станцій і ділянок промислових районів».

В 60-і роки минулого сторіччя під керівництвом М. Р. Ющенка були виконані науково-дослідні роботи, що стали основою для розвитку теорії сортувального процесу на гірках. Ці роки характеризувались інтенсивною розробкою та впровадженням нових вагонних уповільнювачів для сортувальних гірок, а установою, що виконувала весь комплекс досліджень по встановленню їх техніко-експлуатаційних характеристик і являлась Гірковववипробувальна лабораторія.

До найбільш значимих робіт слід віднести дослідження опору руху вагонів на сортувальних гірках, результатами яких стали пропозиції по нормах опору для вагонів різних типів для розрахунку і проектування гальмових засобів сортувальних гірок і витяжних колій.

Далі були виконані дослідження гальмових характеристик нових уповільнювачів КВ-3, КВ-3-59, КВ-1-59, ЦНИИ-3В, Т-50, КВ-2-62, КНП-5-64, електромагнітного уповільнювача, що дозволили їх безпечну експлуатацію на сортувальних гірках.

Цей період ознаменувався розробкою цілого ряду систем механізації та автоматизації сортувального процесу. Фахівцями лабораторії були досліджені основні параметри та експлуатаційні показники системи

автоматизованого регулювання швидкості скочування відчепів АРС ЦНИИ та АРС ГТСС, системи автоматичного завдання швидкості розпуску АЗСР.

У 70-х роках під керівництвом М. Р. Ющенка створено новий парковий вагонний уповільнювач РНЗ-2, проведені його експлуатаційні випробування, встановлено гальмові характеристики та розпочате серійне виробництво з подальшим впровадженням на мережі залізниць. Тільки на сортувальних станціях українських залізниць встановлено понад 900 таких уповільнювачів. Головний конструктор цієї розробки старший науковий співробітник Цимбалюк Степан Карпович.

Вагонний уповільнювач РНЗ-2 експонувався на Міжнародній виставці «Залізничний транспорт-86» і на ВДНГ СРСР. За активну участь у підготовці міжнародної виставки і за розробку і впровадження принципово нової конструкції вагонного уповільнювача ДІІТ було нагороджено Диплом Міжнародної виставки і Дипломом першого ступеня ВДНГ СРСР. Золоту медаль ВДНГ отримав Цимбалюк С. К., срібну – Ющенко М. Р.

З 1972 р під науковим керівництвом Юрія Опанасовича Мухи продовжилися теоретичні та експериментальні дослідження в області механізації та автоматизації сортувального процесу на станціях. Були проведені експлуатаційні випробування всіх основних систем автоматизації сортувального процесу, таких як АРС-ЦНИИ, АРС-ГТСС, АЗСР, ГАЦ, ТГЛ, ГАЦ-КР, КГМ та ін. Дослідження проводились на найбільших сортувальних станціях Радянського Союзу, географія яких охоплює практично всю територію країни – Лосиностровська, Ленінград-Сортувальний, Орєхово-Зуєво, Шкіротава, Батайськ, Інська, Красний Лиман, Основа, Нижньодніпровськ-Вузол, Клепарів та багато інших.

Заслуговує уваги і другий напрямок діяльності Гірковववипробувальної лабораторії – розробка та впровадження технологічних процесів. Серед найбільших підприємств, з якими співпрацювала лабораторія були колишній Криворізький металургійний комбінат імені Леніна, розгорнута довжина колій якого складає майже 800 км, Дніпродзержинський хімічний комбінат, Кримське виробниче об'єднання «Титан», Дніпродзержинський металургійний комбінат Дніпропетровський металургійний завод імені Петровського та багато інших.

У 80-х роках фахівцями лабораторії під керівництвом Володимира Ілліча Бобровського було розроблено і впроваджено ряд автоматизованих

робочих місць на станції Іллічівськ-Поромна в рамках виконання роботи «Автоматизація процесів обробки документів на міжнародній поромній переправі Іллічівськ-Варна».

Найбільший вклад в історію Гірковववипробувальної лабораторії від моменту створення до 90-х років минулого сторіччя внесли професори, доценти, наукові співробітники лабораторії, серед яких Шафіт Є. М., Цимбалюк С. К., Третяк Б. А., Муха Ю. О., Яневич В. З., Іванков М. М., Бакалов М. М., Шепета А. М., Блідний О. М., Павловський О. І., Муратов О. О. Бобровський В. І., Божко М. П., Кузьмін Л. П., Галіузов Є. В., Єгоров О. О., Громов В. І., Бабіч М. М., Мамон О. М. та ін.

Нові напрямки наукової діяльності лабораторії

У 90-х роках минулого сторіччя після розпаду Радянського Союзу припинилося фінансування лабораторії, а з часом звільнилися практично усі її фахівці, було втрачено і вагон з унікальним науковим і експериментальним обладнанням. Лабораторія фактично припинила своє існування. І тільки починаючи з 2006 року за ініціативи викладачів кафедр Управління експлуатаційною роботою і станцій та вузлів Козаченка Д. М., Березового М. І., Вернигори Р. В. та Малашкіна В. В. наукові дослідження знову стали виконуватись під маркою Гірковववипробувальної лабораторії, а в самій лабораторії з'явився штат співробітників, що комплектувався за принципами самофінансування.

У сучасний актив Гірковववипробувальної лабораторії слід віднести розробку та впровадження на таких станціях як Нижньодніпровськ-Вузол, Миколаїв Одеса-Сортувальна, Знам'янка комп’ютерних тренажерів для підготовки оперативно-диспетчерського персоналу залізниць, які використовуються також і в навчальному процесі у технікумах та вузах залізничного транспорту України, Росії, Казахстану.

У 2009 році вперше за часи незалежності України фахівцями Гірковववипробувальної та Лабораторії динаміки і міцності рухомого складу Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна були проведені польові експлуатаційні та сертифікаційні випробування дослідного зразка вагонного уповільнювача українського виробництва типу СКМЗ, встановленого на східній сортувальній гірці станції Ясинувата. Програма та методика випробувань

були розроблені науковцями Гірковववипробувальної лабораторії, що в черговий раз підтвердило її глибокі наукові традиції.

У 2013 році фахівцями Гірковववипробувальної лабораторії сумісно з Проектним інститутом «Промтранс» м. Київ було розроблено проект будівництва нової промислової сортувальної станції Південна, що обслуговує морський порт ТОВ «Трансінвестсервіс». В рамках цього проекту розроблено схему колійного розвитку сортувального парку, проекти сортувальної гірки та її механізації. При виконані даної роботи були застосовані оригінальні рішення, які дозволили підвищити техніко-експлуатаційні показники сортувальних пристроїв та зменшити експлуатаційні витрати, пов'язані з їх функціонуванням.

Іншим перспективним видом діяльності лабораторії є підготовка нормативної бази з реформування залізничної галузі України. Одним з найбільш значимих проектів цього напрямку є розробка на замовлення ТОВ «Трансінвестсервіс» та ТОВ «Полтавський ГЗК» бізнес-плану створення нової приватної перевізної залізничної компанії, який було затверджено іноземними інвесторами цих компаній. Заслуговують уваги і роботи, спрямовані на реформування тарифної політики Укрзалізниці при здійсненні вантажних перевезень маршрутними відправками, удосконалення тарифікації початкових і кінцевих операцій, виконані останнім часом.

Серед найбільших сучасних партнерів Гірковववипробувальної лабораторії не тільки підприємства Укрзалізниці, частка науково-дослідних робіт з якими останнім часом зменшується, а і промислові підприємства, потреба в послугах лабораторії весь час зростає. До них відносяться Металургійний комбінат АрселорМіттал Кривий Ріг, ряд підприємств компанії ІНТЕРПАЙП Україна, металургійний комбінат «Азовсталь», компанія ДТЕК та багато інших.

Гірковववипробувальна лабораторія у своїй новітній історії підтверджує високий науковий потенціал, закладений більш ніж 50 років тому і є достойним продовжувачем традицій, започаткованих її першим науковим керівником Миколою Романовичем Ющенком.

НАШ УЧИТЕЛЬ

И. В. Жуковицкий, профессор, доктор технических наук,
заведующий кафедрой ЭВМ

Как быстро летит время! Удивительно, что мы отмечаем уже 110 лет со дня рождения профессора Николая Романовича Ющенко – человека, которого я знал по жизни, с которым неоднократно встречался. Казалось, что совсем недавно он приветливо улыбался и жал руку при встрече, горячо обсуждал научные проблемы. А теперь, оказывается, прошло уже много лет с той поры. Хотя и сейчас с трудом верится, что его нет рядом с нами.

Я горжусь, что представляю ту научную школу – «горочников», как гордо называем мы себя, – которую основал в ДИИТе Николай Романович, продолжили Шафит Евгений Миронович – мой учитель, Муха Юрий Афанасиевич – безусловный авторитет в вопросах автоматизации горок. Уже появились не только «научные внуки» этой школы (к ним я отношу и себя, и профессора Бобровского Владимира Ильича), но и «научные правнуки» – профессор Козаченко Дмитрий Николаевич. Пусть не обижаются кандидаты наук, которых я не упомянул, но знаю и уважаю – школа Николая Романовича выпустила их в достаточном количестве и продолжает выпускать. Главные черты представителей этой школы – высокий уровень знаний, высокий уровень требований к себе и своим ученикам.

Труды Николая Романовича не устарели и сегодня. На многих семинарах, конференция по «горочным проблемам» я, слушая доклады молодых ученых, замечаю, что обсуждаются те вопросы, которые поднимали наши Учителя. Иногда даже приходится напоминать, что те вопросы, которые подаются в докладе, как совершенно новые, уже рассматривались 50 лет тому назад, присутствуют в трудах Николая Романовича, Евгения Мироновича, Юрия Афанасиевича.

Радует то, что школа, которую основал Николай Романович Ющенко, продолжает жить и творить. И хотя Николай Романович ушел, но дело его осталось! И, конечно, светлая память.

ПЕДАГОГ С БОЛЬШОЙ БУКВЫ

Кизяков В. Я, приват-профессор, кандидат технических наук

Образование без воспитания
все равно, что меч в руках умалишенного
Д. И. Менделеев

Мое знакомство с Николаем Романовичем Ющенко состоялось в 1982 г, когда я приступил к обязанностям декана факультета УПП нашего университета. В то время Николай Романович был профессором кафедры Станций и узлов и пользовался заслуженным авторитетом ученого в области железнодорожного транспорта.

Профессор Ющенко был учеником академика Образцова и обладал широким кругом научных интересов, занимался не только проблемами эксплуатации железных дорог, но и вопросами механики, стоял у истоков основания отраслевой Горочноиспытательной научно-исследовательской лаборатории ДИИТа, являлся соавтором конструкции паркового вагонного замедлителя РНЗ.

Николай Романович мыслил глобально, рассматривая транспорт не только как отрасль экономики, обеспечивающую перевозку грузов и пассажиров, а, прежде всего, как саморегулирующуюся и саморазвивающуюся инфраструктуру, объединяющую в единое целое регионы государства и являющейся основой их успешного развития. Только теперь, столкнувшись с вызовами современности, мы по-настоящему можем оценить всю глубину его научных взглядов.

Профессионализм, заложенный Николаем Романовичем на кафедре Станций и узлов, во многом предопределил научный уровень факультета УПП. Тогда, совместно с заведующим кафедрой Юрием Афанасьевичем Мухой, им были внедрены такие наукоемкие дисциплины, как математическое моделирование транспортных процессов, АСУЖТ, информационные технологии и др. На основе этого начали развиваться новые направления подготовки студентов – АТС и транспортные системы, что сделало факультет УПП одним из крупнейших в ВУЗе.

Не смотря на свое высокое положение в научных кругах, профессор Ющенко был одинаково доброжелателен как к преподавателям, так и к студентам. Николай Романович всегда уважительно относился к сотрудникам и считал своим долгом создать в коллективе здоровую психологическую

обстановку. Как руководитель, профессор Ющенко мог найти подход к каждому подчиненному, умел заинтересовать каждого в общем результате работы коллектива. Николай Романович возглавлял кафедру Станций и узлов ДИИТа с момента ее основания в 1937 г. в течение 35 лет. За этот период она стала одним из ведущих научных подразделений университета, которым остается и по сей день.

Со стороны студентов о профессоре Ющенко всегда были самые добрые отзывы. Николай Романович относился к каждому студенту с трепетом, видел своей задачей не только обучить человека, но и воспитать в нем высокие моральные качества. В частной беседе Николай Романович пояснял, что задача преподавателя не уличить студента в незнании, а помочь ему с освоением материала, выяснить причины, мешающие этому, и совместно их преодолеть. Без преувеличений можно сказать, что профессор Ющенко был эталоном педагога, и я много перенял от него в этом вопросе.

В завершение хотелось бы отметить, что в начале моего трудового пути в ДИИТе Николай Романович был одним из немногих, кто со мной, тогда молодым деканом, сразу наладил контакт, поддержал меня в моих начинаниях, отнесся ко мне в прямом смысле слова как к сыну, с открытой душой. Я очень рад, что мне довелось общаться и работать с Николаем Романовичем, и в сердце о нем остались только светлые воспоминания.

НАСТОЙЧИВОСТЬ ДВИГАЕТ ГОРЫ!

С. К. Цымбалюк, доцент, кандидат технических наук

Еще во времена производственной практики, будучи студентом, мне не раз приходилось наблюдать за тяжелым и опасным трудом регулировщиков скорости движения вагонов, работающих в сортировочном парке станции Нижнеднепровск-Узел. Поэтому, окончив механический факультет ДИИТа, и став ассистентом кафедры строительной механики, я решил всерьез заняться решением проблемы отсутствия эффективных средств торможения отцепов на сортировочных горках железнодорожных станций.

На основании анализа используемых на тот момент устройств регулирования скорости скатывания вагонов у меня родилась идея замены башмачного регулирования и громоздких вагонных замедлителей на новые надежные замедлители с короткими балками, не требующими к тому же устройства котлованов. Для реализации данной идеи я начал разрабатывать принципиальные схемы нового устройства.

Как результат, уже 1969 г. первые варианты конструкции нового замедлителя были представлены на рассмотрение сотрудникам Горочноиспытательной лаборатории (ГИЛ), которые поначалу «прохладно» отнеслись к моим предложениям. И только Николай Романович, понимая острую необходимость создания современных замедлителей и уловив в предложенной конструкции рациональное зерно, поддержал меня и «дал добро» на выполнение исследовательских и проектно-конструкторских работ; в последствии он стал научным руководителем моей кандидатской диссертации. Горячую поддержку профессора Н. Р. Ющенко я ощутил и при переходе на должность старшего инженера ГИЛ.

Наше плодотворное сотрудничество по созданию нового замедлителя позволило в скором времени представить его Начальнику Приднепровской железной дороги, который тут же принял решение об установке и испытании опытного образца на одной из станций дороги. В 1970 году на основе этих разработок под научным руководством и в соавторстве с проф. Н. Р. Ющенко был создан опытный образец замедлителя нажимного типа РНЗ-71, который был успешно испытан на станции Нижнеднепровск-Узел.

Работа над замедлителем по-настоящему увлекла Николая Романовича, поэтому, несмотря на свою занятость (в то время проф. Ющенко был ректором ДИИТа и заведующим кафедрой «Станции и узлы»), он находил

время и возможность для регулярных поездок на станцию Нижнеднепровск-Узел для контроля работы нашего детища. Одним из результатов этого кропотливого труда стала защита мною кандидатской диссертации.

Позже, на основании опытного образца Чаплинские дорожные мастерские выпустили партию замедлителей, производство которых сопровождалось, казалось бы, непреодолимыми трудностями. Для литья балок замедлителя, во-первых, необходимо было изготовить формы, а во-вторых – «достать» дефицитный в те годы металл. Пришлось самостоятельно освоить литейное дело, а в поиске сырья неоценимую помощь оказал именно Николай Романович, который, благодаря своему авторитету и настойчивости, сумел убедить руководство Министерства черной металлургии СССР в важности нашего изобретения.

Выпущенные замедлители также установили на станции Нижнеднепровск-Узел. Но, несмотря на то, что замедлители работали исправно и эффективно, с признанием данных устройств железнодорожники не торопились. Когда введение в эксплуатацию зашло в тупик, мы с Николаем Романовичем поехали к первому заместителю начальника Главного технического управления Министерства путей сообщения Аркатову В. С., который был ярым противником внедрения замедлителей РНЗ, и доказывали ему эффективность их использования. Болея за общее дело, Николай Романович даже собирался подать в суд на нерадивого чиновника.

Только в ноябре 1977 года комиссия Министерства путей сообщения дала положительную оценку опытным замедлителям РНЗ-71М, а в марте следующего года институт ГТСС получил задание на создание соответствующего проекта. В 1984 году первая заводская партия замедлителей РНЗ-2М поступила на сортировочные горки.

Что еще сказать о профессоре Ющенко? Мой отец погиб в 1941 году, когда мне было 12 лет. С тех пор я не знал отцовской заботы и теплоты, а Николай Романович стал тем человеком, который впоследствии восполнил эту утрату, так как с его стороны всегда чувствовалось искреннее неравнодушие и участие. Уже тогда я понял, как важно встретить в жизни человека, который бы так доброжелательно относился к тебе. Таким творческим, отзывчивым, целеустремленным и настойчивым человеком запомнился мне профессор Николай Романович Ющенко.

МУДРЫЙ НАСТАВНИК

А. М. Бледный, доцент, кандидат технических наук

В далеком 1951 году, после окончания школы, я принял решение поступать на эксплуатационное отделение Днепропетровского железнодорожного техникума. С тех пор весь мой жизненный путь неразрывно связан с железной дорогой, и особую роль на этом пути сыграл Николай Романович Ющенко. Итак, обо всем по порядку.

Свою трудовую биографию я начал на ст. Дебальцево Донецкой ж.д., куда был направлен в 1955 году по окончании техникума. В том же году меня призвали на службу в армию, после демобилизации из которой в 1958 году я поступил в ДИИТ на факультет Эксплуатации железных дорог. Уже в то время Николай Романович был авторитетным ученым в области эксплуатации железнодорожного транспорта, а возглавляемая им кафедра Станций и узлов являлась одной из ведущих на факультете и в ВУЗе в целом. Высокий научно-педагогический уровень преподавательского коллектива факультета еще в студенческие годы развил во мне исследовательский подход к решению поставленных задач.

В 1963 г. я с отличием окончил институт и вернулся на работу на ст. Дебальцево, где на практике столкнулся с рядом нерешенных эксплуатационных проблем, препятствующих эффективной работе станции. Одним из злободневных вопросов тех лет было несоответствие мощности горочных маневровых локомотивов динамично растущей массе расформируемых поездов. Решение данной задачи требовало глубоких научных исследований, для проведения которых я и вернулся в *alma mater*.

Так, в 1964 г. я был принят на должность инженера-стажера Горочноиспытательной научно-исследовательской лаборатории ДИИТа (ГИЛ), возглавляемой профессором Ющенко. В то время, кроме руководства ГИЛ, Николай Романович занимал должности ректора ДИИТа и заведующего кафедрой Станций и узлов, но, несмотря на свою занятость, он всегда одинаково ответственно относился к выполнению всех возложенных на него обязанностей. Как руководитель, профессор Ющенко отличался справедливым отношением к подчиненным, умел выслушать и дать дельный совет, для него не существовало второстепенных проблем.

Работая в научной группе ГИЛ по разработке и испытанию средств автоматизации и механизации сортировочного процесса, я всерьез задумался

о написании диссертации. Поэтому в 1966 г. поступил в заочную аспирантуру, а Николай Романович стал моим научным руководителем. В этот период началась активная и сложная работа с выездами на реальные объекты. Как руководитель диссертационного исследования, профессор Ющенко показал себя мудрым наставником: умел правильно и четко поставить задачи, мог подсказать возможные направления поиска их решения, помогал наладить контакты с производством.

В начале 70-х годов в жизни Николая Романовича наступил тяжелый период: за свой гуманный и толерантный стиль управления, несоответствующий пропагандируемым в то время принципам командно-административной системы, профессор Ющенко был смещен с должности ректора ДИИТа. На некоторое время Николай Романович утратил веру в себя, как достойного руководителя, что, несомненно, отразилось и на его научно-педагогической деятельности. Я не стал исключением, и поэтому моя диссертация не была окончена в положенный срок. Но благодаря своим личностным качествам и поддержке верных друзей и коллег профессор Ющенко сумел собраться с силами и вернуться в строй. Как результат, в 1975 г. я успешно защитил кандидатскую диссертацию.

В последствии Николай Романович нашел себя в педагогической деятельности и до 1995 г. плодотворно работал на должности профессора-консультанта кафедры Станций и узлов. В тот период он активно занимался методической работой и помог многим молодым преподавателям в их становлении как ученых.

Профессор Ющенко для нас, его учеников, всегда был авторитетом как в производственных, так и в повседневных жизненных вопросах. Я очень горд, что на моем пути повстречался такой замечательный человек, как Николай Романович Ющенко – выдающийся ученый, образцовый педагог, мудрый наставник.

ИНТЕЛЛИГЕНТ ВО ВСЕМ

А. А. Назаров, доцент, кандидат технических наук

Я был студентом и лично знаком с Николаем Романовичем не был. Слышал от преподавателей, что работает на кафедре Станций и узлов профессор Николай Романович Ющенко. В то время на факультете УПП ни на одной кафедре профессора не было. Он был единственный. Он был уже в почтенном возрасте, на пенсии. Имел отдельный кабинет на первом этаже, а кафедра находилась на четвертом. На кафедре он появлялся редко. Учебная нагрузка у него была, видимо, небольшая. Он вел занятия по курсовому проектированию в параллельной группе.

Так вот, у моих однокурсников остались светлые воспоминания о Николае Романовиче. Первое, что они в один голос отметили в нем, так это интеллигентность, которая ощущалась во всем. Он очень внимательно относился к каждому студенту. Был очень сдержан, никогда не срывался и даже не повышал голоса. Поэтому студенты не боялись излагать перед ним свои рассуждения, пусть и неправильные, потому что знали, что они не будут подняты на смех, что с его стороны не будет заметно и тени осуждения. Напротив, будет продолжена беседа, в ходе которой студент сам приходит к пониманию, в чем его ошибка.

Такое поведение побуждало студентов вести себя так же. Конечно же, они пытались поначалу воспользоваться тем, что человек уже в возрасте, плохо слышит, быстро устает и сдать контрольный срок, что называется измором. Однако быстро поняли, что этот вариант не проходит. Ведь здоровью и бодрости духа Николая Романовича можно было только позавидовать. Он вел здоровый образ жизни и даже совершал велосипедные прогулки по территории студгородка. Таким его запомнил и я, в берете и на велосипеде.

ВСЕ ДЛЯ ФРОНТА! ВСЕ ДЛЯ ПОБЕДЫ!

А. И. Кулиш, кандидат исторических наук

В 2015 году исполняется 70 лет со дня нашей Победы, разгрома фашистской Германии и ее союзников. Фашизм угрожал жизни, существованию целых народов, рас и поэтому представлял смертельную угрозу мировой цивилизации. Фашистские идеологи многие народы СССР считали народами, состоящими из «*untermenschen*» – недочеловеков, которые подлежат уничтожению для создания «жизненного пространства» для арийской расы, либо становились рабами, которые непосильным трудом под руководством арийских господ должны были создавать экономическое процветание, социальное равенство и свободу этой нацистской всемирной аристократии.

Осознание этого фактора объединило усилия страны. Их девизом стал лозунг «Все для фронта! Все для победы!» Особое значение в военных условиях приобрела работа транспорта и, прежде всего, его основного вида – железной дороги. Увеличение пропускной способности железных дорог стало настоятельной необходимостью работников транспорта, промышленных предприятий, стальных магистралей, строителей, ремонтно-восстановительных военизированных подразделений. Особое значение в 1941-1942 годах приобрела работа железнодорожного транспорта Урала, Сибири, Дальнего Востока. Весомый вклад в обеспечение слаженной работы заводского и магистрального железнодорожного транспорта внес коллектив научных работников, возглавляемый кандидатом технических наук, доцентом Днепропетровского института инженеров транспорта (ДИИТ) Николаем Романовичем Ющенко.

ДИИТ в эвакуации в 1941-1944 годах находился в Новосибирске. Ученые ДИИТа совместно с руководством сибирских железных дорог разработали новую, эффективную систему работы магистрали и промышленного транспорта.

В том, что железные дороги в годы Великой Отечественной войны работали четко, бесперебойно обеспечивали перевозку фронтовых грузов, немалая заслуга коллектива ДИИТа, ученые, преподаватели которого обеспечивали научное обоснование управленческих, инженерно-технических решений, работали в научно-технических советах железных дорог, в проектно-строительных организациях. Студенты института ударно

трудились на расчистке путей, установке снегозадержателей, погрузке и выгрузке подвижного состава, оказывали помощь в работе диспетчерской службы, совместно с эксплуатационниками обследовали пути. В студенческих курсовых, дипломных работах находили отражение и решались конкретные производственные задачи.

Примером для сотрудников и студентов безусловно был Николай Романович Ющенко, который своим энтузиазмом, своим трудолюбием вселял уверенность в победе.

ГАЛЕРЕЯ ПУБЛІКАЦІЙ М. Р. ЮЩЕНКА

Ім'я Миколи Романовича Ющенка тісно пов’язано з багатьма значними подіями в історії ДІІТу. Його професіоналізм як фахівця залізничної галузі, його організаторський талант загартувалися в нелегкі воєнні роки, коли Дніпропетровський інститут залізничного транспорту був евакуйований до далекого Сибіру. Це одна з унікальних сторінок нашої історії.

18 серпня 1941 року останній ешелон з людьми та обладнанням ДІІТу відправився зі станції Лоцманська за лінію фронту на схід.

На початку жовтня 1941 року навчальний процес був відновлений.

Перше засідання Вченої ради інституту в евакуації було проведено 6 квітня 1942 року. Рядки з архівних протоколів – немов повідомлення з передової трудового фронту.

Практично на всіх кафедрах розгорнули роботу з виконання військових замовлень. Так, в лабораторії кафедри будівельної механіки проводилися випробування матеріалів, що йдуть на виробництво снарядів та озброєння, в тому числі й для виробництва гвардійських мінометів («Катюш»).

Діітовцям було доручено створити механічні майстерні для випуску оборонної продукції. Використовували багато з того обладнання, що прибуло з Дніпропетровська. Майстерні працювали цілодобово. У найважчих умовах успішно виконувалися завдання з виготовлення боєприпасів для фронту.

А співробітниками кафедри геодезії був виконаний значний обсяг робіт по зйомці території під нові цехи Кузнецького металургійного комбінату.

Але особливу важливість для залізничників мала робота викладачів факультету Руху і вантажної роботи, які брали участь у розробці графіків для військових поїздів і розподілу порожніх вагонів під вантажі. Так, під керівництвом Миколи Романовича Ющенко було розроблено Єдиний технологічний процес роботи залізничної станції Новокузнецьк-Сортувальний і промислових гігантів регіону. Ця робота стала безцінним досвідом, який загартував розум і характер майбутнього ректора ДІІТу.

В музеї історії ДІІТу експонується вказаний ЄТП, а також газета «Железнодорожник Кузбасса» від 11 травня 1944 року, в якій опубліковано статтю М. Р. Ющенка «Единый технологический процесс отделения и завода», фото та текст якої пропонується до Вашої уваги.

Кандидат філософських наук,
доцент Агієнко І. В.

ДЛЯ СЛУЖЕБНОГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

КМК—НКЧМ

ЦУУЗ—НКПС

ДНЕПРОПЕТРОВСКИЙ ИНСТИТУТ ИНЖЕНЕРОВ Ж. Д. ТРАНСПОРТА
им. Л. М. КАГАНОВИЧА

Единый технологический процесс работы ж. д. цеха Кузнецкого ордена Ленина металлургического комбината им. И. В. Сталина и станций Новокузнецк-сортировочная, Новокузнецк-пассажирская Томской железной дороги

Том I

Техническая характеристика фронтов выгрузки и погрузки Кузнецкого ордена Ленина металлургического комбината им. И. В. Сталина

Составлен бригадой ДИИТа и представителями КМК в составе:

К. т. н., доцентов ДИИТа: *Козлова И. И., Гладыря В. Ф. Ющенко Н. Р., Никулина И. И.*, ст. пр. *Мигаля С. И.*,

инженера КМК т. *Шестака А.*, зам. ДС ст. Узловая т. *Артеменко Г. И.*, инж. КМК *Виноградовой*.,

студентов ДИИТа: *Бокач Н. В., Майданской Т. И., Егоршиной Е. Г., Шафита Е., Корилевской В. Г., Дененберг Н.*

Под общим руководством кандидата технических наук, доцента *Ющенко Н. Р.*

Август-сентябрь 1943 г.

г. СТАЛИНСК

ОПЫТ УСЯТ—ВСЕМ ПОГРУЗОЧНЫМ СТАНЦИЯМ

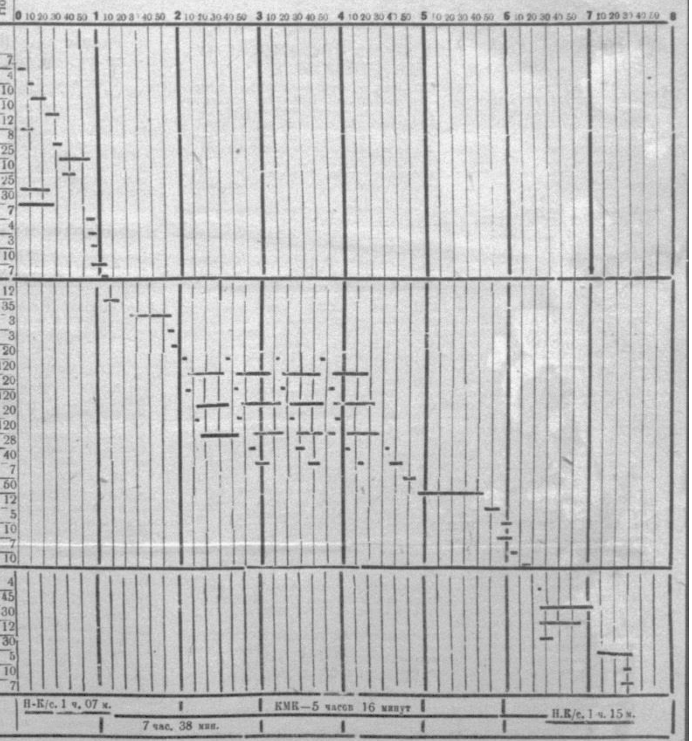
Единый технологический процесс отделения и завода

Сменная страница для погрузочных станций

ГРАФИК ЕДИНОГО ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО ПРОЦЕССА

обработки угольного маршрута по станции Н.-Кузнецк-сорт. и КМК (рекомендуемый)

Место работы	№№ п/п	НАИМЕНОВАНИЕ ОПЕРАЦИЙ	Нормы
НКПС сортировочная	1	Предварит. встреча поезда тех. осмотрщ., агентами передачи и списчиком	—
	2	Проход гл. кондуктора в тех. контору	7
	3	Прием и проверка документов	4
	4	Прием и рассор. докум. в конторе КМК	10
	5	Перед. свед. осмотр. и получ. разм. на груз.	10
	6	Списыв. состава списч. КМК и пр. в к-ру	12
	7	Переписыв. натур. листка и усл. разметка	8
	8	Сост. накл. на груз, проход спис. к составу	25
	9	Условная разметка вагонов	10
	10	Технический осмотр вагонов	25
	11	Прием и сдача сост. работн. КМК и НКПС	30
	12	Оформ. нат. листка на отправление поезда	7
	13	Проход гл. кондуктора в контору КМК	4
	14	Прием документов и оформление отправл.	3
	15	Проба автотормозов	10
	16	Проход гл. конд. к составу и отправление	7
К М К	17	Следов. поезда от Н-К-сорт. до Завод-сорт.	12
	18	Простой в ожид. подачи на угольн. ямы	35
	19	Прием и проверка док. деж. по парку уг. ям	3
	20	Разнарядка на угольные ямы	3
	21	Подача вагонов под выгруз. на одну нитку	20
	22	Первая нитка мех. выгр. с очисткой габар.	120
	23	Подача ваг. под выгр. на вторую нитку	20
	24	Вторая нитка—мех. выгр. с очисткой габар.	120
	25	Подача ваг. под выгр. на третью нитку	20
	26	Третья нитка—мех. выгр. с очисткой габар.	120
	27	Перестан. порожн. ваг. на четвертый путь	28
	28	Закрытие люков	40
	29	След. порожн. с уг. ям на Заводскую сорт.	7
	30	Формир. кольцовки с частич. пополн. ваг.	50
	31	Спис. состава и проход списч. в техконтору	12
	32	Прием докум. ДСД и оформление отправл.	5
	33	Проба автотормозов	10
	34	Проход ДСД к составу и отправление	7
	35	След. сост. от Завод.-сорт. до Н-Кузн.-сорт.	10
Н-Кузнецк-сорт.	36	Проход гл. конд. к-ру и сдача документов	4
	37	Техосмотр и ремонт вагонов	45
	38	Прием и сдача сост. работн. КМК и НКПС	30
	39	Спис. сост. и проход списчика в техконтору	12
	40	Простой поезда в ожид. отпр. по графику	30
	41	Прием докум. ДСД и оформление отправл.	5
	42	Проба автотормозов	10
	43	Проход гл. конд. к составу и отправление	7



В конце 1942 года на станции Усяты по инициативе диспетчеров тт. Шишова и Лычакова зародилось замечательное производственное содружество работников станции с работниками под'ездных путей шахт, примыкающих к станции.

В результате успешного внедрения единого технологического процесса коллектив работников ст. Усяты систематически увеличивает отгрузку угля, рационально используя перевозочные средства.

1. В ЧЕМ СУЩНОСТЬ ЕДИНОГО ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО ПРОЦЕССА?

В основу единого технологического процесса работы станции НКПС и под'ездных путей кладутся общие принципы:

1) Создание неразрывности движения групп вагонов, поездов на станционных путях НКПС и на под'ездных путях, примыкающих к станции.

2) Обеспечение рационального, наиболее эффективного, с точки зрения общегосударственных интересов, использования транспортных средств НКПС и под'ездных путей других наркоматов.

Для каждой станции и сети под'ездных путей к ней, в зависимости от местных условий, должна быть разработана единая технология, обеспечивающая конвейерную непрерывность в движении поездов и групп вагонов со станции НКПС на под'ездные пути и обратно.

Как показала практика работы на ст. Усяты — единая технология предусматривает: строгую специализацию путевых устройств станции и под'ездных путей; максимальное совмещение операций по обработке составов; единое оперативное командование движением поездов как на станции, так и на путях шахт трестов; и самое главное — взаимосвязь в работе станции и под'ездного пути, и взаимопомощь коллективов при складывающихся обстоятельствах в оперативной работе.

Метод единого технологического процесса работы должен быть разработан и внедрен на каждой станции, в зависимости от особенностей путевого развития этой станции и под'ездных путей, наличия средств механизации погрузочно-выгрузочных работ на под'ездных путях, от количества и характера груза и подвижного состава, прибывающего на под'ездные пути и отправляемого с них на железные дороги НКПС.

Бригада научных работников ДИИТа летом 1943 года изучила работу Новокузнецкого узла и железнодорожного цеха Кузнецкого ордена Ленина металлургического комбината им. Сталина и на базе этого изучения представляет работникам станций Новокузнецкого узла и жел. дор. цеху Кузнецкого металлургического комбината составленные бригадой графики единых технологических процессов.

2. ПОЧИН ДИСПЕТЧЕРА БЕРЕЗОВСКОГО

Начало внедрения единого технологического процесса с угольными кольцовками по станции Новокузнецк-сортировочная положил маневровый диспетчер Березовский. Неоднократно газета «Железнодорожник Кузбасса» отмечала успехи в работе смены диспетчера станции Новокузнецк-сортировочная тов. Березовского в деле осуществления им совместно с работниками жел. дор. цеха КМК и ст. Усяты так называемых «многократных» грузовых операций.

Если по обычному графику оборот кольцовки между КМК и Усяты составляет 19 часов 30 минут, смена диспетчера Березовского в некоторые дни обеспечивала оборот кольцовки в 13 часов 30 минут.

Ускорение оборота кольцовки в смене диспетчера Березовского достигается не столько увеличением технической скорости следования ее от ст. Новокузнецк-сортировочная до ст. Усяты и обратно, сколько, главным образом, **за счет сокращения простоев на станциях** — что и является исключительно важным и решающим в ускорении продвижения маршрутов.

Простой кольцовки по обычному графику составляет: на ст. Усяты — 8,5 час., на ст. Новокузнецк-сорт. — 2,30 м., на ст. Заводская-сорт.—5,30 м., всего — 16,30 м.

По графику смены Березовского соответственно: 5,5 часа, 1 ч. 20 мин., 3 ч. 30 мин., всего—10 час. 40 мин.

Таким образом кольцовка, которая при обычных нормальных условиях должна была сделать между Усятами и КМК 1,2 оборота, в смене диспетчера Березовского дает около 1,8 оборота в сутки. Это значит, что в смене диспетчера Березовского та же кольцовка обеспечила за двое суток заводу дополнительный маршрут угля — без дополнительного подвижного состава.

3. КАК ДОСТИГАЕТСЯ УСКОРЕНИЕ ОБОРОТА КОЛЬЦОВКИ С УГЛЕМ?

Успех этого ускоренного оборота кольцовки решается слаженной и согласованной работой коллективов работников ст. ст. Усяты, Новокузнецк-сортировочная и Заводская-сортировочная, при неустанном наблюдении и регулировании движения поездов диспетчерским аппаратом Новокузнецкого отделения.

На ст. Усяты маршрут обрабатывается по зародившемуся и усовершенствованному здесь методу единого технологического процесса работников станции и под'ездных путей треста «Сталинуголь», получившему достаточное освещение в нашей дорожной газете и в центральном органе НКПС — газете «Гудок».

На ст. Новокузнецк-сортировочная ускоренная обработка маршрута решается с жел.-дор. цехом КМК.

На чертеже представлен нормальный график единого технологического процесса оборота кольцевого маршрута по ст. Новокузнецк-сортировочная и по ст. Заводская-сортировочная КМК, составленный бригадой ДИИТа в 1943 году. По этому графику оборот кольцовки составляет:

На ст. Новокузнецк-сортировочная по прибытию—1 ч. 07 м.

На ст. Заводская-сорт. под выгрузкой и выдачей порожняка—5 ч. 16 м.

На ст. Новокузнецк-сорт. по отправлению—1 ч. 15 м. Всего — 7 час. 38 мин.

В смене диспетчера Березовского, работающего по единому технологическому процессу, оборот кольцовки по ст. Новокузнецк-сортировочная и Заводская-сортировочная в некоторые дни составлял 5 час. 30 минут.

Если посмотреть на обычный график единого технологического процесса оборота кольцовки по ст. Новокузнецк-сортировочная и КМК можно увидеть, что весь оборот состоит из 43 операций, выполняемых последовательно и одновременно. В оперативной работе, в зависимости от местных условий можно значительно сократить время на выполнении отдельных операций, а некоторые операции можно даже полностью устранить.

Если, например, угольные ямы свободны — маршрут сразу подается под выгрузку на угольные ямы. Этим самым полностью устраняются предусмотренные в графике простои на ст. Заводская-сортировочная в ожидании подачи на угольные ямы.

Это учитывает диспетчер Березовский и он подводит угольные кольцовки на угольные ямы с учетом наличия свободного фронта на путях угольных ям, и с учетом освобождения угольных ям от угля. Такая работа осуществляется при тщательной и подробной взаимной информации в работе смен диспетчера Березовского с коллективом работников железнодорожного цеха КМК, работающего с ним в единой смене.

4. КАК УСКОРИТЬ ОБОРОТ ДРУГИХ МАРШРУТОВ

Каждый маршрут, следующий на КМК, в зависимости от рода груза, имеет свою особенную технологию. Поезда с различными грузами следуют на различные склады КМК и по разному там обрабатываются.

Диспетчер и командир станции, которые хотят по-скоростному организовать продвижение маршрутов на КМК и обратно, должны глубоко изучить существующую технологию обработки поездов и вскрыть в этой технологии резервы для ускорения продвижения кольцовок.

Технология обработки и выгрузки поездов с магнитогорской рудой, например, резко отличается от обработки поездов с углем или с агломератом.

Магнитогорская руда, флюсы и др. грузы, поступающие на рудный двор, выгружаются с помощью вагоноопрокидывателя. Железнодорожникам Новокузнецкого узла надо знать работу этого механизма, дабы создавать благоприятные условия для рационального использования этого агрегата и для ускоренного оборота кольцевых маршрутов.

Успех работы вагоноопрокидывателя, а, следовательно, и ускоренная оборачиваемость значительной доли вагонов, поступающих на рудный двор, зависит от ритмичного поступления грузов на завод.

Таким образом, при равномерном подходе поездов к железнодорожному цеху КМК открываются значительные резервы в ускорении оборота кольцевых маршрутов:

а) путем одновременного выполнения операций ст. Новокузнецк-сортировочная и Заводская-сортировочная на одной какой-либо из этих станций;

б) путем сокращения, так называемых непроизводительных операций, как-то: ожидание освобождения перегона, ожидание фронта выгрузки и т. п.

Н. ЮЩЕНКО.
Доцент Днепропетровского института инженеров жел.-дор. транспорта

Ответственный редактор И. А. ЯКИМОВ.

МН08997 г. Новосибирск, тип. «Железнодорожник Кузбасса»

«Железнодорожник Кузбасса», 11 мая 1944 г., № 44.

текст статті

ЕДИНЫЙ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ ПРОЦЕСС ОТДЕЛЕНИЯ И ЗАВОДА

Н. Р. Ющенко

В конце 1942 года на станции Усяты по инициативе диспетчеров тт. Шишога и Лычакова родилось замечательное производственное содружество работников станции с работниками подъездных путей шахт, примыкающих к станции.

В результате успешного внедрения единого технологического процесса коллектив работников ст. Усяты систематически увеличивает отгрузку угля, рационально используя перевозочные средства.

1. В ЧЕМ СУЩНОСТЬ ЕДИНОГО ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО ПРОЦЕССА?

В основу единого технологического процесса работы станции НКПС и подъездных путей кладутся общие принципы:

1) Создание неразрывности движения групп вагонов, поездов на станционных путях НКПС и на подъездных путях, примыкающих к станции.

2) Обеспечение рационального, наиболее эффективного, с точки зрения общегосударственных интересов, использования транспортных средств НКПС и подъездных путей других наркоматов.

Для каждой станции и сети подъездных путей к ней, в зависимости от местных условий, должна быть разработана единая технология, обеспечивающая конвейерную непрерывность в движении поездов и групп вагонов со станции НКПС на подъездные пути и обратно.

Как показала практика работы на ст. Усяты – единая технология предусматривает: строгую специализацию путевых устройств станции и подъездных путей; максимальное совмещение операций по обработке составов; единое оперативное командование движением поездов как на станции, так и на путях шахт трестов; и самое главное – взаимосвязь в работе станции и подъездного пути, и взаимопомощь коллективов при складывающихся обстоятельствах в оперативной работе.

Метод единого технологического процесса работы должен быть разработан и внедрен на каждой станции, в зависимости от особенностей путевого развития этой станции и подъездных путей, наличия средств механизации погрузо-выгрузочных работ на подъездных путях, от количества и характера груза и подвижного состава, прибывающего на подъездные пути и отправляемого с них на железные дороги НКПС.

Бригада научных работников ДИИТа летом 1943 года изучила работу Новокузнецкого узла и железнодорожного цеха Кузнецкого ордена Ленина металлургического комбината им. Сталина и на базе этого изучения представляет работникам станций Новокузнецкого узла и жел.-дор. цеху Кузнецкого металлургического комбината составленные бригадой графики единых технологических процессов.

2. ПОЧИН ДИСПЕТЧЕРА БЕРЕЗОВСКОГО

Начало внедрения единого технологического процесса угольными кольцовками по станции Новокузнецк-сортировочный положил маневровый диспетчер Березовский.

Неоднократно газета «Железнодорожник Кузбасса» отмечала успехи в работе смены диспетчера станции Новокузнецк-сортировочный тов. Березовского в деле осуществления им совместно с работниками жел.-дор. цеха КМК и ст. Усяты так называемых «многократных» грузовых операций.

Если по обычному графику оборот кольцовки между КМК и Усяты составляет 10 часов 30 минут, смена диспетчера Березовского в некоторые дни обеспечивала оборот кольцовки в 13 часов 30 минут.

Ускорение оборота кольцовки в смене диспетчера Березовского достигается не столько увеличением технической скорости следования ее от ст. Новокузнецк-сортировочная до ст. Усяты и обратно, сколько, главным образом, за счет сокращения простоев на станциях – что и является исключительно важным и решающим в ускорении продвижения маршрутов.

Простой кольцовки по обычному графику составляет: на ст. Усяты – 8,5 часа, на ст. Новокузнецк-сорт. – 2,30 часа, на ст. Заводская – 5,30 часа, всего – 16,30 часа.

По графику смены Березовского соответственно: 5,5 часа, 1 час. 20 мин, 3 час. 30 мин., всего – 10 час. 40 мин.

Таким образом, кольцовка, которая при обычных нормальных условиях должна была сделать между Усятами и КМК 1,2 оборота, в смене диспетчера Березовского дает около 1,8 оборота в сутки. Это значит, что в смене диспетчера Березовского та же кольцовка обеспечила за двое суток заводу дополнительный маршрут угля – без дополнительного подвижного состава.

3. КАК ДОСТИГАЕТСЯ УСКОРЕНИЕ ОБОРОТА КОЛЬЦОВКИ С УГЛЕМ?

Успех этого ускоренного оборота кольцовок решается слаженной и согласованной работой коллективов работников ст. ст. Усяты, Новокузнецк-сорт. и Заводская-сорт., при неустанном наблюдении и регулировании движения поездов диспетчерским аппаратом Новокузнецкого отделения.

На ст. Усяты маршрут обрабатывается по зародившемуся и усовершенствованному здесь методу единого технологического процесса работников станции и подъездных путей треста «Сталинуголь», получившему достаточное освещение в нашей дорожной газете и в центральном органе НКПС – газете «Гудок».

На ст. Новокузнецк-сорт. ускоренная обработка маршрута решается с жел.-дор. цехом КМК.

На чертеже представлен нормальный график единого технологического процесса оборота кольцевого маршрута по ст. Новокузнецк-сорт. и по ст. Заводская-сорт. КМК, составленный бригадой ДИИТа в 1943 году. По этому графику оборот кольцовки составляет:

На ст. Новокузнецк-сорт. по прибытию – 1 час. 07 мин.

На ст. Заводская-сорт., под выгрузкой и выдачей порожняка –5 час. 16 мин.

На ст. Новокузнецк-сорт. по отправлению – 1 час. 15 мин. Всего – 17 час. 38 мин.

В смене диспетчера Березовского, работающего по единому технологическому процессу, оборот кольцовки по ст. Новокузнецк-сорт. и Заводская-сорт. в некоторые дни составлял 5 час. 30 мин.

Если посмотреть на обычный график единого технологического процесса оборота кольцовки по ст. Новокузнецк-сорт. и КМК можно увидеть, что весь оборот состоит из 43 операций, выполняемых последовательно и одновременно. В оперативной работе, в зависимости от местных условий можно значительно сократить время на выполнении отдельных операций, а некоторые операции можно даже полностью устранить.

Если, например, угольные ямы свободны – маршрут сразу подается под выгрузку на угольные ямы. Этим самым полностью устраняются предусмотренные в графике простои на ст. Заводская-сортировочная в ожидании подачи на угольные ямы.

Это учитывает диспетчер Березовский и он подводит угольные кольцовки на угольные ямы с учетом наличия свободного фронта на путях угольных ям и с учетом освобождения угольных ям от угля. Такая работа осуществляется при тщательной и подробной взаимной информации в работе смен диспетчера Березовского с коллективом работников железнодорожного цеха КМК, работающего с ним в единой смене.

4. КАК УСКОРИТЬ ОБОРОТ ДРУГИХ МАРШРУТОВ

Каждый маршрут, следующий на КМК, в зависимости от рода груза, имеет свою особенную технологию. Поезда с различными грузами следуют на различные склады КМК и по-разному там обрабатываются.

Диспетчер и командир станции, которые хотят по-скоростному организовать продвижение маршрутов на КМК и обратно, должны глубоко изучить существующую технологию обработки поездов и вскрыть в этой технологии резервы для ускорения продвижения кольцовок.

Технология обработки и выгрузки поездов с магнитогорской рудой, например, резко отличается от обработки поездов с углем или с агломератом.

Магнитогорская руда, флюсы др. грузы, поступающие на рудный двор, выгружаются с помощью вагоноопрокидывателя. Железнодорожникам Новокузнецкого узла надо знать работу этого механизма, дабы создавать благоприятные условия для рационального использования этого агрегата и для ускоренного оборота кольцевых маршрутов.

Успех работы вагоноопрокидывателя, а, следовательно, и ускоренная оборачиваемость значительной доли вагонов, поступающих на рудный двор, зависит от ритмичного поступления грузов на завод.

Таким образом, при равномерном подводе поездов к железнодорожному цеху КМК открываются значительные резервы в ускорении оборота кольцевых маршрутов:

а) путем одновременного выполнения операций ст. Новокузнецк-сорт. и Заводская-сорт. на одной какой-либо из этих станций;

б) путем сокращения так называемых непроизводительных операций, как то: ожидание освобождения перегона, ожидание фронта выгрузки и т.п.

В ПОМОЩЬ МОЛОДЫМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКАМ

Метод Краснова—в основу работы горки

Н. ЮЩЕНКО
кандидат технических наук, доцент,
заведующий кафедрой, „Станции и узлы"
ДИИТ'а.

На восстановленной горке станции Нижнеднепровск-Узел работают преимущественно новые кадры, не имеющие достаточного опыта в эксплуатации ее. Ниже мы помещаем статью т. Ющенко, имеющую целью помочь молодым горочным работникам максимально использовать мощность горки путем внедрения испытанного метода Краснова по одновременному расформированию и формированию поездов.

С каждым днем усиливается об'ем работы станции Нижнеднепровск - Узел. В настоящий период восстановления и развития станции центральным местом работы на ней является южный парк „В", где обрабатываются основные вагонопотоки. Здесь проходит мощный транзитный поток, здесь выполняется большая доля всей станционной маневровой работы.

Измерители работы станции показывают, что оборот вагонов значительно превышает норму. Норма оборота транзитных вагонов как с переработкой, так и без переработки, а также местных вагонов не выполняется.

Наступила пора и возможность разрядить напряженность в работе парка „В". Эта разрядка должна быть осуществлена введением в эксплуатацию сортировочной горки, восстановленной после изгнания немецких варваров.

Однако, в силу ряда технических недостатков горка пока еще не является нормально и круглосуточно действующим механизмом. В настоящее время она работает только днем.

Перенести на горку основную и главную часть маневровой работы и тем самым освободить от этого парк „В" и ускорить оборот вагона на станции можно, если горка будет работать круглосуточно и если ее работники в совершенстве освоят технику сортировки по методу Краснова.

В настоящее время молодые работники горки изучают роспуск, торможение, управление стрелками и другие элементы

ездов дежурного по горке не налажено. Он заранее не планирует роспуск состава и поэтому не добивается точной предварительной информации. Задачи одновременного расформирования и формирования поездов, если и решаются, то только тогда, когда вагоны находятся у горба горки. Это может привести, да и приводит, к значительным задержкам при роспуске и не гарантирует безошибочности решения вопроса.

В сортировочном парке установлена специализация путей. В процессе роспуска дежурный по горке должен использовать ее гибко. Если в распускаемом составе нет вагонов на какой-либо путь сортировочного парка, необходимо на такой путь спускать вагоны другого назначения, для которого в данный момент нет основного пути, и на этом одновременно расформировать состав и формировать новый. Этого некоторые дежурные по горке не делают. Они с горки только спускают на один общий путь все вагоны с авто-и винтовой сцепкой. Это делается даже тогда, когда в процессе расформирования имеются пути, которые не участвуют в данном роспуске и даже совершенно свободны от вагонов.

Для одновременного расформирования и формирования по методу Краснова дежурный по

Горочный составитель является первым помощником дежурного по горке в деле одновременного роспуска и формирования поездов и должен полностью знать сущность и технику этого процесса.

Как дежурный по горке, так и горочный составитель обязаны помимо знаний составителя уметь также организовывать работу других членов комплексной бригады, работающих на горке так, чтобы при минимальном количестве заездов и передвижений паровоза добиваться большего эффекта в маневровой работе. Для этого надо меньше бегать и суетиться на горке, а обдуманно решать назревающие вопросы.

Дежурным по горке 16 октября работал т. Саранчук. Раньше он был дежурным по станции. Он не плохой, расторопный работник. Вместе с тем, всего комплекса задач дежурного по горке, он полностью еще не освоил. Этому искусству его надо научить и показать все на практике.

Уже в первые дни освоения горки т. Саранчук показывает некоторые успехи в работе. Так, 18 октября при роспуске с горки 9 поездов он одновременно сформировал 6 поездов. Однако задачи одновременного расформирования и формирования решаются им только тогда, когда состав подан на горку и он сам вместо составителя выполняет операции роспуска и даже разметки.

В свое время, еще в 1940 году, станция Нижнеднепровск-Узел

«Сталинская магистраль», 24 октября 1944 г., № 117.

текст статті

МЕТОД КРАСНОВА – В ОСНОВУ РАБОТЫ ГОРКИ

Н. Р. Ющенко

На восстановленной горке станции Нижнеднепровск-Узел работают преимущественно новые кадры, не имеющие достаточного опыта в эксплуатации ее. Ниже мы помещаем статью т. Ющенко, имеющую целью помочь молодым горочным работникам максимально использовать мощность горки путем внедрения испытанного метода Краснова по одновременному расформированию и формированию поездов

С каждым днем усиливается объем работы станции Нижнеднепровск-Узел. В настоящий период восстановления и развития станции центральным местом работы на ней является южный парк «В», где обрабатываются основные вагонопотоки. Здесь проходит мощный транзитный поток, здесь выполняется большая доля всей станционной маневровой роботы.

Измерители работы станции показывают, что оборот вагонов значительно превышает норму. Норма оборота транзитных вагонов как с переработкой, так и без переработки, а также местных вагонов не выполняется.

Наступила пора и возможность разрядить напряженность в работе парка «В». Эта разрядка должна быть осуществлена введением в эксплуатацию сортировочной горки, восстановленной после изгнания немецких варваров.

Однако, в силу ряда технических недостатков горка пока еще не является нормально и круглосуточно действующим механизмом. В настоящее время она работает только днем.

Перенести на горку основную и главную часть маневровой работы и тем самым освободить от этого парк «В» и ускорить оборот вагона на станции можно, если горка будет работать круглосуточно и если ее работники в совершенстве освоят технику сортировки по методу Краснова.

В настоящее время молодые работники горки изучают роспуск, торможение, управление стрелками и другие элементы горочного процесса. Но этого мало. Необходимо, чтобы освоение техники сортировки проводилось все время под углом внедрения одновременного расформирования и формирования поездов по методу Краснова. Это требует от всего коллектива горочных работников не только умения выполнять свои обязанности, но и понимать весь смысл одновременного расформирования и формирования поездов и подчинять этому всю свою деятельность.

Для того, чтобы горка работала по-красновски, требуется:

1. Регулярная информация о подходе поездов, передаваемая на горку;

2. Строгая специализация путей сортировочного парка, которая является единой, как для технической конторы, так и для дежурного по горке, и гибкое использование этой специализации для одновременного расформирования и формирования поездов;

3. Точный оперативный учет количества и характера вагонов на путях сортировочного парка у дежурного по горке;

4. Точные сведения сортировочного листа, дающие возможность установить число отцепок, количество вагонов в каждом отцепе, род подвижного состава и наличие винтовой сцепки или автоматической;

5. Создание единой комплексной горочной бригады, оперативно возглавляемой дежурным по горке, являющимся первым помощником станционного диспетчера.

Эти основные положения еще полностью не внедрены на станции Нижнеднепровск-Узел. Информирование о подходе поездов дежурного по горке не налажено. Он заранее не планирует роспуск состава и поэтому не добивается точной предварительной информации. Задачи одновременного расформирования и формирования поездов, если и решаются, то только тогда, когда вагоны находятся у горба горки. Это может привести, да и приводит, к значительным задержкам при роспуске и не гарантирует безошибочности решения вопроса.

В сортировочном парке установлена специализация путей. В процессе роспуска дежурный по горке должен использовать ее гибко. Если в распускаемом составе нет вагонов на какой-либо путь сортировочного парка, необходимо на такой путь спускать вагоны другого назначения, для которого в данный момент нет основного пути, и на этом одновременно расформировать состав и формировать новый. Этого некоторые дежурные по горке не делают. Они с горки только спускают на один общий путь все вагоны с авто- и винтовой сцепкой. Это делается даже тогда, когда в процессе расформирования имеются пути, которые не участвуют в данном роспуске и даже совершенно свободны от вагонов.

Для одновременного расформирования и формирования по методу Краснова дежурный по горке должен умело использовать пути сортировочного парка, сохраняя установленную специализацию их, прибегая в процессе роспуска к использованию концов путей других назначений.

Дежурному по горке необходимо вести журнал оперативного учета вагонов на путях сортировочного парка, отражая в нем весь процесс роспуска и одновременного формирования. Кроме этого, дежурный по горке должен вести учет работы горочного паровоза, который (учет) в то же время явится средством учета работы единой комплексной бригады по одновременному расформированию и формированию поездов.

Сортировочный листок на станции Нижнеднепровск-Узел не дает возможности заранее составить план одновременного роспуска и формирования состава. В нем, во-первых, недостает ряда сведений и, во-вторых, к дежурному по горке он поступает с большими опозданиями после прибытия поезда. Сортировочные листки, передаваемые на горку, не всегда точны. Это не позволяет пользоваться ими для одновременного расформирования и формирования поездов.

На горке станции Нижнеднепровск-Узел еще не организованы единые комплексные бригады. Без единых комплексных бригад трудно осуществить одновременное расформирование и формирование поездов, так как трудно добиться слаженности у меняющихся членов бригады.

Горочный составитель является первым помощником дежурного по горке в деле одновременного роспуска и формирования поездов и должен полностью знать сущность и технику этого процесса.

Как дежурный по горке, так и горочный составитель обязаны помимо знаний составителя уметь также организовывать работу других членов комплексной бригады, работающих на горке так, чтобы при минимальном количестве заездов и передвижений паровоза добиваться большего эффекта в маневровой работе. Для этого надо меньше бегать и суетиться на горке, а обдуманно решать назревающие вопросы.

Дежурным по горке 16 октября работал т. Саранчук. Раньше он был дежурным по станции. Он неплохой, расторопный работник. Вместе с тем, всего комплекса задач дежурного по горке он полностью еще не освоил. Этому искусству его надо научить и показать все на практике.

Уже в первые дни освоения горки т. Саранчук показывает некоторые успехи в работе. Так, 18 октября при роспуске с горки 9 поездов он одновременно сформировал 6 поездов. Однако задачи одновременного расформирования и формирования решаются им только тогда, когда состав подан на горку и он сам вместо составителя выполняет операции роспуска и даже разметки.

В свое время, еще в 1940 году, станция Нижнеднепровск-Узел была первой станцией на сети по одновременному расформированию и формированию поездов на всех путях сортировочного парка. Прекрасные образцы работы показывал бывший дежурный по горке, ныне помощник начальника станции т. Продан С. Ф. Необходимо обучение комплексных бригад одновременному расформированию и формированию поездов поручить лицам, которые освоили эту технику в прошлом.

Осваивая горку, нужно внедрять передовую сортировочную технологию Краснова. Одновременно с этим в ближайшие дни следует устранить все технические неполадки, мешающие горке работать непрерывно круглосуточно. Надо также в ближайшее время обработку поездов перед расформированием перенести в парк «Г». Поезда, прибывающие со стороны Новомосковска, должны приниматься непосредственно в этот парк. Прибывающие же со стороны Синельниково должны осаживаться поездными паровозами через путь № 53.

Изложенное здесь основное положение использования метода Краснова, является необходимым условием успешной работы молодых кадров, работающих на восстановленной горке.

ТРИБУНА СТАХАНОВСКОГО ОПЫТА

ПРИЕМЫ КАТАЕВА НА СОРТИРОВОЧНЫХ СТАНЦИЯХ С ГОРКАМИ

МЕТОД МАНЕВРОВОГО ДИСПЕТЧЕРА тов. ЧАПЛИНСКОГО

Н. ЮЩЕНКО,
доцент Днепропетровского института инженеров транспорта, кандидат технических наук.

Маневровый диспетчер сортировочной станции Нижнеднепровск-Узел т. Чаплинский со своей сменой, пользуясь приемами знатного составителя Катаева, систематически осуществляет скоростную обработку как транзитных, так и перерабатываемых поездов.

Сортировочная горка, как наиболее совершенное средство маневровой работы, по сравнению с вытяжкой, дает новые возможности в деле скоростной обработки расформируемых и формируемых поездов как в обычных, так и в неблагоприятных условиях погоды, а также при ограниченном числе путей в сортировочном парке.

Диспетчер Чаплинский, как командир единой станционной смены совершенствует технику одновременного расформирования и формирования поездов по методу Краснова, организуя слаженную работу единой комплексной бригады, внедряя принцип параллельности в работе и согласованность действий паровозов, работающих на горке и в хвосте сортировочного парка.

Железнодорожному транспорту уже известны методы одновременного расформирования и формирования поездов с горки—методы Краснова и Кожухаря. Сочетая эти методы, диспетчер т. Чаплинский внес в сокровищницу стахановского движения свое, новое.

Смена диспетчера Чаплинского, применяя метод Катаева на сортировочной горке, в зависимости от соотношения числа и характера групп вагонов в поездах, устанавливает определенную, наиболее рациональную последовательность роспуска поездов с горки и определенный порядок формирования новых составов.

Правильно ли это, что поезд перед расформированием простоял в парке прибытия в несколько раз большее время, чем положено по норме?

В данном случае это было сделано правильно, с дальнейшей выгодой в деле ускорения маневровой работы и не в ущерб обороту вагонов. В период, т. е. в течение 2 часов 50 минут горка расформировывала поезда №№ 1954, 1005, 983, 1493 с вагонами, которые давали при одновременном формировании новые поезда, запланированные к отправлению до 22 часов 35 минут. Из 4-х расформированных поездов одновременно удалось по-красновски сформировать 2 поезда и отправить их со станции. В поезде же № 1503 вагонов потребной специализации не было. После отправления 2 сформированных поездов в сортировочном парке освободилось два пути, на которые и были спущены вагоны новой специализации из поезда № 1503.

Если бы поезд № 1503 был расформирован немедленно по прибытии, вагоны его значительно усложнили бы производство маневров по формированию поездов, предусмотренных по плану к отправлению в ближайшее время.

Задержка поезда в предгорочном парке не повлекла за собой, в конечном итоге, увеличения общего простоя вагонов на станции.

Учитывая, что метод Краснова дает возможность получить готовый поезд в процессе прибытия можно считать рациональными если:

а) дополнительный простой поезда в парке прибытия не вызывает задержек по приему или отправлению поездов;

б) дополнительный простой вагонов в парке прибытия не увеличивает общего простоя этих вагонов на станции, то-есть когда задержанные вагоны в предгорочном или другом парке по плану отправления поездов все равно будут иметь длительную стоянку в сортировочном парке под накоплением;

в) предварительный роспуск этих вагонов и последующая стоянка их на путях сортировочного парка не усложняют формирование подготавливаемых составов к отправлению дополнительными и ненужными рейсами.

г) когда путей в сортировочном парке меньше, чем предусмотрено число назначений. Разумеется, что всякое решение о последовательности сортировки поездов и групп вагонов должно быть тщательно продумано, взвешено и всесторонне обосновано, как это делает Чаплинский.

Это означает: во-первых, что должен быть произведен предварительный расчет накопления составов из вагонов, имеющихся по станции и прибывающих и установлен план отправления их; во-вторых, произведены сравнительные расчеты по затрате времени на маневры при условии задержки данного состава перед расформированием и без задержки его в парке прибытия; в-третьих, должно быть проверено обеспечение возможности отправления формируемого поезда наличием поездного паровоза, свободного перегона и других факторов.

Нельзя, однако, эту рацио-

«Сталинская магистраль», 24 марта 1945 г., № 36

текст статті

ПРИЕМЫ КАТАЕВА НА СОРТИРОВОЧНЫХ СТАНЦИЯХ С ГОРКАМИ

Н. Р. Ющенко

Маневровый диспетчер сортировочной станции Нижнеднепровск-Узел т. Чаплинский со своей сменой, пользуясь приемами знатного составителя Катаева, систематически осуществляет скоростную обработку как транзитных, так и перерабатываемых поездов.

Сортировочная горка, как наиболее совершенное средство маневровой работы, по сравнению с вытяжкой, дает новые возможности в деле скоростной обработки расформируемых и формируемых поездов как в обычных, так и в неблагоприятных условиях погоды, а также при ограниченном числе путей в сортировочном парке.

Диспетчер Чаплинский, как командир единой станционной смены совершенствует технику одновременного расформирования и формирования поездов по методу Краснова, организуя слаженную работу единой комплексной бригады, внедряя принцип параллельности в работе и согласованность действий паровозов, работающих на горке и в хвосте сортировочного парка.

Железнодорожному транспорту уже известны методы одновременного расформирования и формирования поездов с горки – методы Краснова и Кожухаря. Сочетая эти методы, диспетчер т. Чаплинский внес в сокровищницу стахановского движения свое, новое.

Смена диспетчера Чаплинского, применяя метод Катаева на сортировочной горке, в зависимости от соотношения числа и характера группы вагонов в поездах, устанавливает определенную, наиболее рациональную последовательность роспуска поездов с горки и определенный порядок формирования новых составов, при которых достигается – наименьшее число маневровых рейсов и наименьшая длина маневровых групп вагонов. И то, и другое, в конечном итоге, приводит: к ускорению маневровой работы, рациональному использованию маневровых средств, ускорению оборота вагонов на станции.

Вот один из примеров, взятый из практики дежурства т. Чаплинского. В 19 часов 25 минут прибыл в разборку поезд № 1504. В 19 часов 50 минут этот поезд был расформирован. В 19 часов 45 минут прибыл для расформирования поезд № 1503. Этот поезд был расформирован только в 22 часа 35 минут. Как видно, в парке прибытия до расформирования он простоял 2 часа 50 минут.

Правильно ли это, что поезд перед расформированием простоял в парке прибытия в несколько раз большее время, чем положено по норме?

В данном случае это было сделано правильно, с дальнейшей выгодой в деле ускорения маневровой работы и не в ущерб обороту вагонов. В период, т.е. в течение 2 часов 50 минут горка расформировывала поезда №№ 1954, 1005, 983, 1493 с вагонами, которые давали при одновременном формировании новые поезда, запланированные к отправлению до 22 часов 35 минут. Из 4-х расформированных поездов одновременно

удалось по-красновски сформировать 2 поезда и отправить их со станции. В поезде же № 1503 вагонов потребной специализации не было. После отправления 2 сформированных поездов в сортировочном парке освободилось два пути, на которые и были спущены вагоны новой специализации из поезда № 1503.

Если бы поезд № 1503 был расформирован немедленно по прибытии, вагоны его значительно усложнили бы производство маневров по формированию поездов, предусмотренных по плану к отправлению в ближайшее время. Задержка поезда в предгорочном парке не повлекла за собой, в конечном итоге, увеличения общего простоя вагонов на станции.

Учитывая, что метод Краснова дает возможность получить готовый поезд в процессе расформирования, и что после уборки этого поезда с пути сортировочного парка является возможность на эти же пути, применяя такое совершенное маневровое средство, как горка, быстро сформировать новый поезд другой специализации – диспетчер Чаплинский использует это оперативно с целью ускорения производства маневров, устанавливая определенный порядок роспуска и формирования поездов. Осуществляет это диспетчер Чаплинский различными приемами:

а) задержками прибывших поездов или вагонов в предгорочном парке;

б) объединением некоторых групп вагонов в сортировочном парке на одном пути;

в) выставлением некоторых групп вагонов из сортировочных путей на другие пути, создавая тем самым большую маневренность на путях сортировочного парка с целью ускоренного формирования поезда с горки.

В некоторых случаях такие приемы могут привести к задержкам отдельных поездов или групп вагонов перед роспуском в предгорочном парке, а также вызывают дополнительные рейсы по перестановке отдельных групп вагонов (например, из сортировочного в парка на другие какие-либо пути), однако, в дальнейшем эти приемы себя оправдывают. Выигрыш в скоростном формировании поездов с горки восполняет потери в дополнительных рейсах при перестановке вагонов или в задержке отдельных групп вагонов.

Основываясь на практике т. Чаплинского, следует сказать, что задержки некоторых составов перед роспуском в парке прибытия можно считать рациональными если:

а) дополнительный простой поезда в парке прибытия не вызывает задержек по приему или отправлению поездов;

б) дополнительный простой вагонов в парке прибытия не увеличивает общего простоя этих вагонов на станции, то есть когда задержанные вагоны в предгорочном или другом парке по плану отправления поездов все равно будут иметь длительную стоянку в сортировочном парке под накоплением;

в) предварительный роспуск этих вагонов и последующая стоянка их на путях сортировочного парка не усложняют формирование подготавливаемых составов к отправлению дополнительными и ненужными рейсами.

г) когда путей в сортировочном парке меньше, чем предусмотрено число назначений. Разумеется, что всякое решение о последовательности сортировки поездов и

групп вагонов должно быть тщательно продумано, взвешено и всесторонне обосновано, как это делает Чаплинский.

Это означает: во-первых, что должен быть произведен предварительный расчет накопления составов и вагонов, имеющихся по станции и прибывающих и установлен план отправления их; во-вторых, произведены сравнительные расчеты по затрате времени на маневры при условии задержки данного состава перед расформированием и без задержки его в парке прибытия; в третьих, должно быть проверено обеспечение возможности отправления формируемого поезда наличием поездного паровоза. свободного перегона и других факторов.

Нельзя, однако, эту рациональную по условиям отправления поездов со станции практику порядка расформирования и формирования поездов отождествлять с вредной практикой некоторых составителей, когда они расформируют в первую очередь те поезда, которые имею укрупненные группы, а разборка дробных, так называемых «рябых» оставляют, усложняя себе работу и загружая пути станции одиночными вагонами.

Итак, сущность метода т. Чаплинского при скоростном расформировании, а главное в формировании поездов с горки заключается:

1. В оперативном использовании путей сортировочного парка, сортировочной горки и путей других парков при гибкой специализации их в течение работы.

2. В установлении наиболее рациональной последовательности расформирования и формирования поездов и групп вагонов, при которой достигается:

а) лучшее использование горки, как средства формирования поездов;

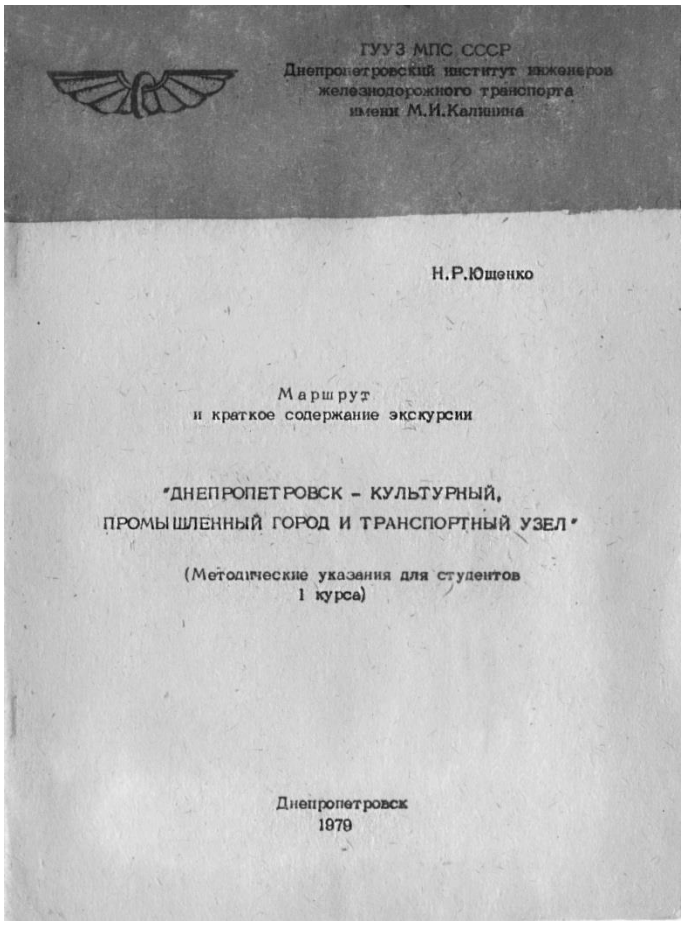
б) наиболее эффективное применение одновременного расформирования и формирования поездов по методу Краснова.

в) успешное сочетание метода Краснова и Кожухаря.

г) сокращение числа маневровых рейсов и длины маневровых групп.

Меньшее число маневровых рейсов и меньшая длина маневровой группы при всяком техническим приеме маневрирования приводят к ускорению маневровой работы. Метод Чаплинского открывает новый резерв в ускорении оборота вагонов на сортировочных горочных станциях.

В представлених виданнях викладено комплексний технологічний процес роботи сортувальної станції Нижньодніпровськ-Вузол, докладно висвітлено метод двостороннього формування поїздів з використанням механізованої гірки та витяжних колій, а також наведено прийоми новаторів, що забезпечують високі темпи роботи сортувальної гірки і парків станції



ГУУЗ МПС СССР
Днепропетровский институт инженеров
железнодорожного транспорта
имени М.И.Калинина

Н.Р.Ющенко

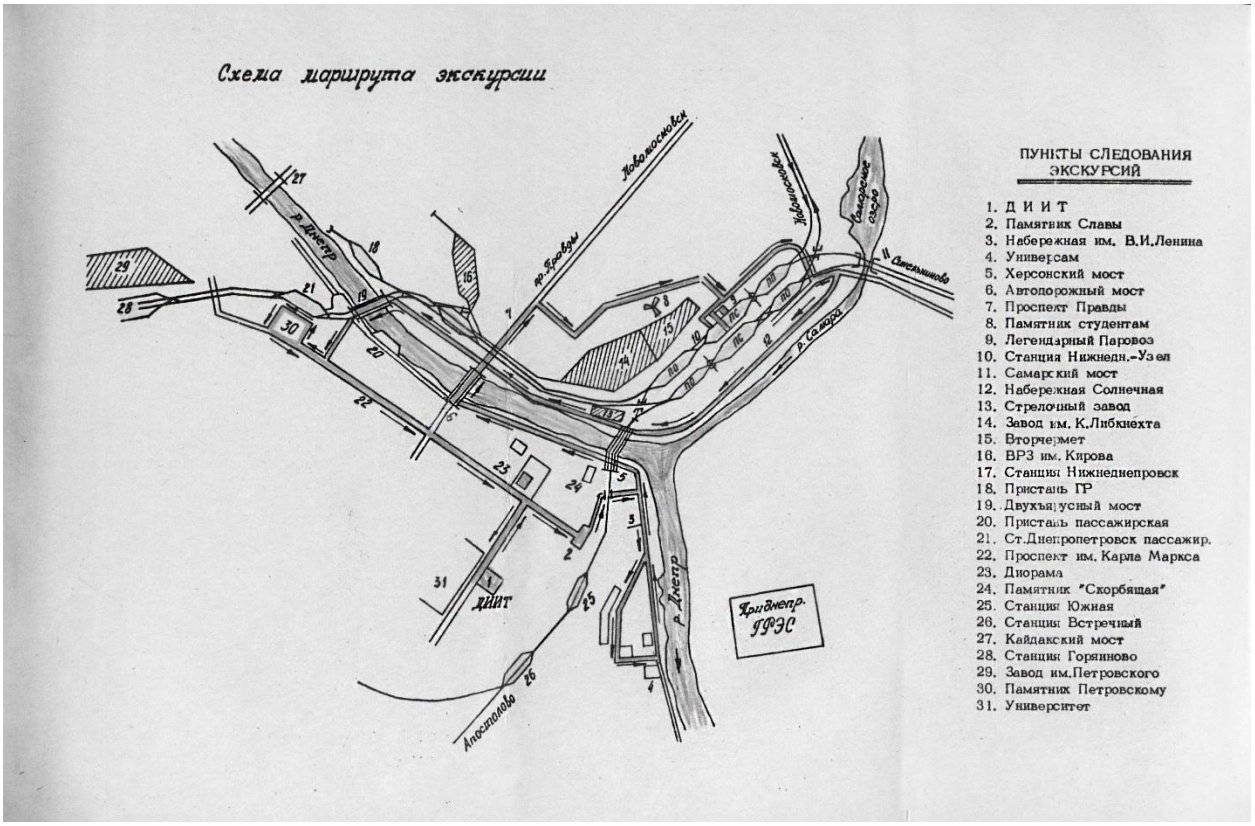
Маршрут
и краткое содержание экскурсии

"ДНЕПРОПЕТРОВСК – КУЛЬТУРНЫЙ,
ПРОМЫШЛЕННЫЙ ГОРОД И ТРАНСПОРТНЫЙ УЗЕЛ"

(Методические указания для студентов
1 курса)

Днепропетровск
1979

М. Р. Ющенком було розроблено маршрут екскурсії «Дніпропетровськ – культурне, промислове місто та транспортний вузол», яка проводилась для студентів першого курсу в рамках дисципліни «Введення в спеціальність». Екскурсію супроводжували екскурсовод міста та куратор академічної групи. Перший знайомив студентів з важливими культурними, промисловими та історичними пам'ятками м. Дніпропетровська, а другий – з об'єктами його транспортної інфраструктури.



Микола Романович Ющенко на посаді ректора ДІІТу, окрім вирішення наукових проблем, турбувався й про розвиток матеріально-технічної бази інституту. Особливу увагу Микола Романович приділяв спорудженню спортивних об'єктів. Так, за його ініціативи на території студмістечка ДІІТу було побудовано спортивний комплекс, плавальний басейн, стрілецький тир. Нижче наведено статтю професора Ющенка, в якій він розповідає про перебіг будівництва плавального басейну ДІІТу.

ПЛАВАТЕЛЬНЫЙ БАССЕЙН – СВОИМИ РУКАМИ

Н. Р. Ющенко

Уже не первый год комсомольцы Днепропетровского института инженеров железнодорожного транспорта в период производственной практики (будущие инженеры-строители) и частично в каникулярное время строят для себя на общественных началах различные спортивные сооружения.

Пробным камнем был стрелковый тир, построенный летом 1962 г. студентами факультета промышленно-гражданского строительства. Раньше такой тир ютился в подвальном помещении учебного корпуса, в нем было темно, тесно; теперь он находится на открытом воздухе. То, что он является хорошей лабораторией для наших спортсменов, подтвердили европейские стрелковые соревнования железнодорожников в Стокгольме в 1965 г., где по стрельбе из пистолета наша команда завоевала 7 золотых медалей.

Успех строительства тира за один летний сезон окрылил наших комсомольцев. У них появилось желание самим возвести новое здание для водной станции на Днепре взамен старого деревянного, полуразрушенного.

Студент факультета промышленно-гражданского строительства В. Вихляев избрал строительство здания водной станции темой своего курсового проекта. Этот проект был одобрен общественным советом и принят для строительства. В первый летний сезон студентами были возведены стены этого здания, а во втором – строительство было закончено.

Решающую роль в реализации идеи строительства открытого плавательного бассейна с подогревом воды сыграла произведенная в течение одного летнего сезона газификация всего городка института. Значительную долю работ по газификации выполнили на общественных началах студенты. Они рыли траншеи для новых трубопроводов, разбирали в общежитиях пришедшие в негодность старые котлы, приводили в порядок подвальные помещения котельных, а в одном из общежитий, между прочим, устроили вместо котельной зал для занятий тяжелой атлетикой и боксом.

Раньше все общежития, учебные корпуса и профессорские дома отапливались углем. После газификации вместо 7 котельных осталась одна – центральная, с газовым отоплением. Мощные котлы теперь стали давать тепло всему городку с избытком и этот-

то избыток тепловой энергии и было решено использовать для подогрева воды в открытом плавательном бассейне, который предстояло построить.

Общая сметная стоимость бассейна составила 102 тысячи рублей, из них на 47,3 тысячи рублей работы были выполнены студентами и сотрудниками института на общественных началах и на 54,7 тысячи рублей – за счет средств института.

Проект бассейна разработали студенты и преподаватели кафедры строительного производства факультета промышленно-гражданского строительства. Архитектурным оформлением всего его комплекса руководил доцент И. Р. Заиченко.

За основу был взят типовой проект деревянного здания плавательного бассейна, но этот проект был коренным образом переделан. Здание бассейна по этому проекту получилось светлым, лёгким и удобным для эксплуатации. Размер чаши бассейна 25х10 метров принят нами по экономическим соображениям, учитывая наличие резервного тепла в условиях действующей котельной.

Участникам стройки пришлось немало потрудиться. Надо было снести старое разрушенное здание, на месте которого должно было подняться это спортивное сооружение. А потом рыли лопатами и бульдозерами на глубину до 5 метров котлован для бассейна. Основание чаши и бассейна строители уплотняли трамбовками, слоями по 20 см. Кирпичные стены подвального помещения и здания бассейна возводили студенты факультета промышленно-гражданского строительства, студенты же монтировали арматуру для ванны, а опалубку для бетонирования ванны сделал коллектив работников столярной мастерской института.

На месте будущего бассейна

Получив готовый бетон с бетонного завода треста №17, молодые строители в рекордно короткий срок – 3 дня – провели бетонирование ванны. Конечно, не обошлось без огрехов. Из-за нашей неопытности опалубка была в некоторых местах недостаточно укреплена и после загрузки бетона нарушилась. Пришлось дополнительно ее укреплять и

добиваться монолитного твердения бетона в пределах, не нарушающих габаритов и емкости ванны.

Весьма трудоёмким сказалось устройство траншей для канализационных труб для ванны. Они уложены на глубине 5-8 метров, и общая трасса их составляет около 250 метров. Все санитарно-технические работы по проекту Днепрогипротранса выполняла бригада группы энергетиков института. Наружное ограждение бассейна и металлические трапы из нержавеющей стали устанавливали лаборанты кафедры технологии металлов. Проект освещения бассейна принадлежит сотрудникам кафедры энергоснабжения, а сами работы по освещению бассейна провел коллектив группы энергоснабжения института.

Не менее сложным было облицевать ванну и здание бассейна цветной и белой керамической плиткой, оформить широкими стеклянными витринами вход в него. Эту работу старательно выполнили студенты под руководством мастеров механических мастерских института. Благоустройство территории около бассейна – также дело рук студентов совместно с бригадой разнорабочих.

У читателей, видимо, возникает вопрос, а не перегружаем ли мы студентов физическим трудом, не отвлекаем ли мы их от основной деятельности – учебы? Мы считаем, что такой труд необходим каждому. Важно лишь, чтобы он был в меру и не приносил ущерба учебе.

В нашем институте труд, как и спортивные занятия, включается в общий распорядок дня студента как необходимая физическая разрядка после напряженной умственной работы. Мы отвлекаем студентов на разные физические работы несколько раз в семестр примерно по 3 часа в день. Каждый студент за семестр отрабатывает около 10 часов, в общем по институту это составляет около 40 тысяч человеко-часов. Чтобы эти трудовые затраты были использованы производительно, потребовалась весьма четкая организация труда со стороны штаба строительства.

Торжественное открытие бассейна

При строительстве плавательного бассейна, например, был составлен график выхода на работу групп студентов в определенное внеурочное время после обеда, а именно с 15 до 18 часов; установлены нормы выработки на 1 человека и объем заданной работы на группу; каждый своевременно обеспечивался необходимым инвентарем. Общий план выполнения работ был представлен в виде упрощенного сетевого графика, который вывешивали в помещении учебного корпуса. На графике красным и флажками отмечался ход выполнения работ. О труде каждой бригады информировал «Комсомольский прожектор». И вот плавательный бассейн готов.

В здание бассейна входишь через стеклянный тамбур. В просторном светлом вестибюле – кресла для ожидания; две двери ведут в мужскую и женскую раздевалки. Разминка перед плаванием проходит в специальном спортивном зале. Перед входом в бассейн устроены душевые помещения. В ванну бассейна можно попасть через шлюз.

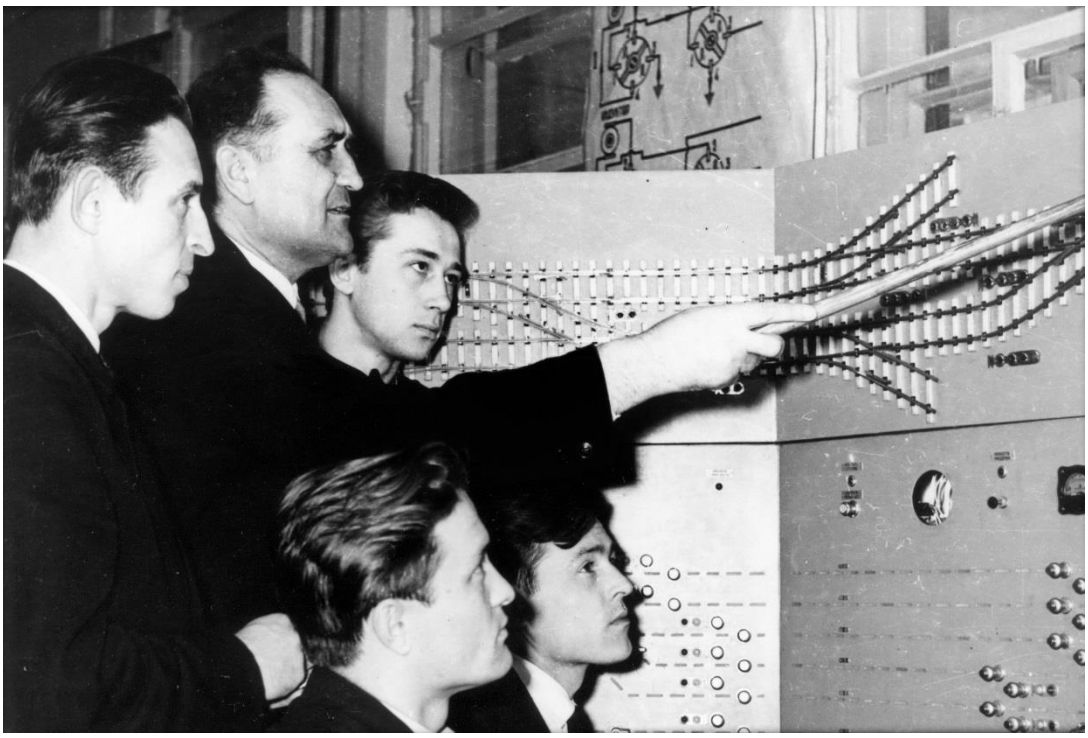
Таким образом, в ансамбль зеленого городка Днепропетровского института инженеров железнодорожного транспорта с его красивыми зданиями учебных корпусов, общежитий, столовой и других подсобных помещений вписалось еще одно замечательное сооружение. Это подарок Родине в честь 50-летия Великой Октябрьской социалистической революции.

«Вестник высшей школы», 1967, № 5.

ФОТОГАЛЕРЕЯ

М. Р. Ющенко на святі 1 вересня

Урочисте відкриття музею історії ДІІТу



М. Р. Ющенко зі студентами в лабораторії організації руху поїздів

М. Р. Ющенко вручає студенту комсомольський квиток

Вшанування пам’яті загиблих студентів-воїнів ДІІТу

М. Р. Ющенко відкриває експозицію досягнень ДІІТу

40-річчя Калінінського випуску (зліва направо В. А. Каблуков, Н. М. Федіченко, М. Р. Ющенко, Ю. О. Муха, В. А. Лазарян)

М. Р. Ющенко на святковій вечері колективу інституту

М. Р. Ющенко на зустрічі з партійним керівництвом УРСР

Обговорення конструкції вагонного уповільнювача РНЗ-2
(зліва направо Ю. О. Муха, М. Р. Ющенко, С. К. Цимбалюк)

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ ПОКАЖЧИК

ЛІТЕРАТУРА ПРО М. Р. ЮЩЕНКА

1. Славне десятиріччя [Текст] // За якість кадрів. – 1940. – 1 июля. – С. 1.

2. Приказ о награждении работников Днепропетровского института инженеров железнодорожного транспорта имени Л. М. Кагановича [Текст] // Сталинская магистраль. – 1940. – 2 июля.

3. Николай Романович Ющенко [Текст] // За кадры транспорта – 1959. – 2 сент. – С. 2.

4. Николай Романович Ющенко: кандидат в депутаты городского Совета депутатов трудящихся [Текст] // За кадры транспорта – 1959. – 25 февр. – С. 1.

5. Николай Романович Ющенко: кандидат в депутаты городского Совета депутатов трудящихся [Текст] // За кадры транспорта. – 1963. – 15 февр. – С. 1.

6. Кафедра «Станции и узлы» // За кадры транспорта. – 1967. – 19 окт. – С. 1.

7. В юбилейном году [Текст] // За кадры транспорта. – 1967. – 4 нояб. – С. 3.

8. Остаются в строю ветераны: Н. Р. Ющенко [Текст] // За кадры транспорта – 1979. – 13 дек. – С. 2.

9. Куліш, А. І. Родом із Глухова [Текст] / А. І. Куліш // Легенди ДІІТу / А. І. Куліш. – Дніпропетровськ, 2010. – С. 27–32.

10. Пшінько, О. М. Перспектива є [Текст] / О. М. Пшінько // ДІІТ сьогодні. – 2012. – 25 квіт.

ПЕРЕЛІК ПУБЛІКАЦІЙ ПРОФЕСОРА М. Р. ЮЩЕНКА

В переліку публікацій М. Р. Ющенка описи книг і статей розташовані в хронологічному порядку – за роками видання, в межах року – за видами документів (документи одного виду слідують в алфавітному порядку), авторські свідоцтва – в хронологічному порядку окремим підрозділом.

1934

1. Типовая пояснительная записка к проекту железнодорожного узла [Текст] / Н. Р Ющенко. – [Б. м.] : Союзтранспроект,1934. – 92 с.
2. Типовый проект путевого развития тягового хозяйства с паровозной тягой [Текст] / Н. Р. Ющенко. – [Б. м.] : Союзтранспроект,1934. – 47 с.

1935

3. Инструкция по проектированию и расчету голов сортировочных парков и горок [Текст] / Н. Р. Ющенко. – [Б. м.] : Союзтранспроект,1935. – 18 с.
4. Методология проектирования и расчета голов сортировочных парков в плане [Текст] / Н. Р. Ющенко. – [Б. м.] : Союзтранспроект,1935. – 43 с.
5. Типовой проект схемы зданий тележечного депо [Текст] / Н. Р. Ющенко // Паровозное хозяйство. – 1935. – № 2.

1936

6. О правилах проектирования сортировочных горок [Текст] / Н. Р. Ющенко // Железнодорожная техника. – 1936. – № 16.

1937

7. Рациональные схемы сортировочных станций на базе достижения стахановского движения и развития транспортной техники [Текст] / Н. Р. Ющенко. – [Б. м.], 1937. – 83 с.
8. Подгорочные горловины [Текст] / Н. Р. Ющенко // Станционный работник. – 1937 – № 1.

1938

9. Методика технической проектировки голов сортировочного парка [Текст] / Н. Р. Ющенко // Образцов В. Н. Станции и узлы. – [Б. м.], 1938. – Ч. 2. – С. 150-166.

1939

10. Рациональные схемы сортировочных станций (на базе достижения стахановского движения и развития сортировочной техники) [Рукопись] : дис. … канд. техн. наук : 06.05.1940 / Днепропетр. ин-т инженеров ж.-д. трансп. – Днепропетровск, 1939. – Ч. 1 .– 70 с.

11. Методика и техника (проектирование плана и профиля путевых устройств сортировочных горок) [Рукопись] : дис. … канд. техн. наук : 06.05.1940. / Днепропетр. ин-т инженеров ж.-д. трансп. – Днепропетровск, 1939. – Ч. 2 .– 128 с.

1943

12. Основы ЕТП работы железнодорожного цеха Кузнецкого металлургического комбината и станции Кузнецк-Сортировочный Томской железной дороги [Текст] / Н. Р. Ющенко ; Днепропетр. ин-т инженеров ж.-д. трансп. – [Б. м.], 1943. – 40 с.

1944

13. Единый технологический процесс отделения и дороги [Текст] / Н. Р. Ющенко // Железнодорожник Кузбасса. – 1944. – 11 мая.

14. Метод Краснова – в основу работы горки [Текст] / Н. Р. Ющенко // Сталинская магистраль. – 1944. – 24 окт.

1945

15. Единый технологический процесс работы станции Мудреная и треста Кривбассруда [Текст] / Н. Р. Ющенко. – Днепропетровск, 1945. – 22 с.

16. Единый технологический процесс в действии [Текст] / Н. Р. Ющенко // Сталинская магистраль. – 1945. – 18 сент.

17. Приемы Катаева на сортировочных станциях с горками: метод маневрового диспетчера товарища Чаплинского [Текст] / Н. Р. Ющенко // Сталинская магистраль. – 1945. – 24 марта.

1946

18. Единый технологический процесс работы станции Мудреная и подъездных путей Дзержинского рудоуправления [Текст] / Н. Р. Ющенко // Сборник трудов первой дорожной научно-технической конференции. – Днепропетровск, 1946.

19. Научные комментарии к докладу начальника станции Мудреная И. В. Николаенко [Текст] / Н. Р. Ющенко // Сборник трудов первой дорожной научно-технической конференции. – Днепропетровск, 1946. – С. 137-141.

20. Научные комментарии к докладу Ф. Ф. Продананко [Текст] / Н. Р. Ющенко // Сборник трудов первой дорожной научно-технической конференции. – Днепропетровск, 1946. – С. 117-123.

21. Скоростная обработка транзитных вагонов на станции Нижнеднепровск-Узел [Текст] / Н. Р. Ющенко // Сборник трудов первой дорожной научно-технической конференции. – Днепропетровск, 1946. – С.11.

1947

22. ЕТП работы рудопогрузочных станций Приднепровской железной дороги и подъездных путей рудников Криворожского бассейна [Текст] / Н. Р. Ющенко. – [Б. м.], 1947. – 72 с.

23. Проектное задание на сооружение горки малой мощности в хвосте сортировочного парка на станции Нижнеднепровск-Узел Приднепровской железной дороги [Текст] / Н. Р. Ющенко. – [Б. м.], 1947.

24. Устройство горки малой мощности в хвосте сортировочного парка на станции Нижнеднепровск-Узел Приднепровской железной дороги [Текст] / Н. Р. Ющенко. – [Б. м.], 1947. – 19 с.

25. О едином технологическом процессе рудопогрузочных станций и подъездных путей шахт Кривбасса [Текст] / Н. Р. Ющенко // Сталинская магистраль. – 1947. – 26 июня. – С. 2.

26. Увеличение перерабатывающей способности односторонних сортировочных станций [Текст] / Н. Р. Ющенко // Тезисы докладов X отчетной научно-технической конференции кафедр института / Днепропетр. ин-т инженеров ж.-д. трансп. – Днепропетровск, 1947. – С. 37.

1948

27. ЕТП работы станции примыкания МПС железнодорожных цехов металлургических заводов [Текст] / под рук. Н. Р. Ющенко ; Днепропетр. ин-т инженеров ж.-д. трансп. – [Б. м.], 1948. – 235 с.

1949

28. Стахановский принцип сочетания транзитной и местной поездной работы [Текст] / Н. Р. Ющенко // Гудок. – 1949. – № 6 (спец. выпуск) : материалы произв.-техн. конф.

1950

29. Теоретические основы ритмичной работы станций и участков промышленных районов [Рукопись] : дис. ..… д-ра техн. наук : 21.06.1950 / Моск. ин-т инженеров ж.-д. трансп. им. И. В.Сталина. – М., 1950. – 465 с.

30. Основы ритмичной работы участков и погрузочных станций промышленных районов [Текст] / Н. Р. Ющенко // Тезисы докладов XIII научно-технической конференции кафедр ДИИТа. – М., 1950. – С. 42-43.

31. Условия организации ритмичной работы погрузочных станций промышленных районов [Текст] / Н. Р. Ющенко // Железнодорожный транспорт. – 1950. – № 2. – С. 58-66.

1951

32. Графический метод построения кривых скоростей и времени скатывания вагонов с горки [Текст] / Н. Р. Ющенко // Труды Днепропетр. ин-та инженеров ж.-д. трансп. – М., 1951. – Вып. 21. – С. 271-287.

33. За прогрессивные нормы при внедрении объединенной технологии [Текст] / Н. Р. Ющенко // Железнодорожный транспорт. – 1951. – № 9. – С. 69-74.

34. Институт помогает производству [Текст] / Н. Р. Ющенко // Содружество работников науки и производства на железнодорожном транспорте. – М., 1951. – С. 58-60.

1952

35. За широкое применение на практике научных исследований [Текст] / Н. Р. Ющенко // Гудок. – 1952. – 21 нояб.

1953

36. Основы единого технологического процесса по методу диспетчера Шишова [Текст] / Н. Р. Ющенко. – [Б. м. : б. и.], 1953. – 22 с.

37. Дальнейшее развитие метода лауреата Сталинской премии инженера Мамедова Ф. Т. [Текст] / Н. Р. Ющенко // Труды Днепропетр. ин-та инженеров ж.-д. трансп. – М., 1953. – Вып. 22. – С. 5-25.

38. Основы ритмичной работы взаимодействующих элементов отделения [Текст] / Н. Р. Ющенко // Тезисы докладов XV научно-технической конференции кафедр ДИИТа. – Днепропетровск, 1953. – С. 46-47.

39. Проектирование хвоста сортировочного парка [Текст] / Н. Р. Ющенко // Тезисы докладов XV научно-технической конференции кафедр ДИИТа. – Днепропетровск, 1953. – С. 50-51.

1954

40. Исследовательская работа в помощь производству [Текст] / Н. Р. Ющенко // Вестник высшей школы. – 1954. – № 12. – С. 38-42.

1955

41. Комплексная технология сортировочной станции. Опыт станции Нижнеднепровск-Узел Сталинской дороги [Текст] / Н. Р. Ющенко, К. В. Кулаев, Н. А. Кривенко. – М. : Трансжелдориздат, 1955. – 45 с.

42. Обеспечение работы железнодорожной станции в условиях полезных длин менее длины поездов [Текст] / Н. Р. Ющенко ; Днепропетр. ин-т инженеров ж.-д. трансп. – [Б. м.], 1955. – 120 с.

43. Научный труд о передовых методах сортировки вагонов [Текст] / Н. Р. Ющенко, Е. М. Шафит // Железнодорожный транспорт. – 1955. – № 7. – С. 95-96.

44. Передовая технология работы сортировочной станции Нижнеднепровск-Узел [Текст] / Н. Ющенко, М. Радько, М. Олейник // Железнодорожный транспорт. – 1955. – № 1. – С. 25-31.

1956

45. Пути дальнейшего развития сортировочных станций [Текст] / Н. Р. Ющенко. – М. : Трансжелдориздат, 1956. –13 с.

46. Ускорение доставки грузов на направление Донбасс-Кривбасс [Текст] / Н. Р. Ющенко ; Днепропетр. ин-т инженеров ж.-д. трансп. – [Б. м.], 1956. – 130 с.

47. Нужное пособие для проектировщиков [Текст] / Н. Р. Ющенко // Железнодорожный транспорт. – 1956. – № 7. – С. 95-96. – Рец. на кн.: Пособие для проектирования железнодорожных станций и узлов / С. В. Земблинов, И. И. Страковский. – М. : Трансжелдориздат, 1955. – 99 с.

1957

48. Единый технологический процесс Днепропетровского узла [Текст] / Н. Р. Ющенко. – Днепропетровск : Трансжелдориздат, 1957. – 115 с.

49. ЕТП работы Днепропетровского узла [Текст] / Н. Р. Ющенко ; Днепропетр. ин-т инженеров ж.-д. трансп. – [Б. м.], 1957. – 115 с.

50. Опыт и совершенствование работы станции Нижнеднепровск-Узел [Текст] / Н. Р. Ющенко ; МПС, ДИИТ . – Днепропетровск, 1957. – 12 с. – (Информ. письмо № 7/22).

51. Полугорки для ускорения маневровой работы [Текст] / Н. Р. Ющенко // Бюллетень технической информации. – 1957. – № 3. – С. 16-18.

52. Том железнодорожного справочника по вопросам эксплуатации железных дорог [Текст] / Н. Р. Ющенко, А. М. Дзюра, И. И. Никулин, А. И. Карновский, Л. Н. Михневич, М. М. Бакалов, Е. М. Шафит, Е. Г. Егоршина, Б. К. Бадюл // Железнодорожный транспорт. – 1957. – № 7. – С. 92-95.

1958

53. Методика составления ЕТП станций примыкания и железнодорожных цехов металлургических заводов [Текст] / Н. Р. Ющенко ; Днепропетр. ин-т инженеров ж.-д. трансп. – [Б. м.], 1958. – 190 с.

54. Улучшение использования маневровых локомотивов на сортировочной станции [Текст] / Н. Р. Ющенко // Железнодорожный транспорт. – 1958. – № 9. – С. 33-37.

1959

55. ЕТП работы станции Горяиново и завода имени В. И. Ленина [Текст] / Н. Р. Ющенко ; Днепропетр. ин-т инженеров ж.-д. трансп. – [Б. м.], 1959.

56. Анализ маневровой работы и резервы маневровых локомотивов сортировочной станции [Текст] / Н. Р. Ющенко, П. Н. Орловский // Труды Днепропетр. ин-та инженеров ж.-д. трансп. – М., 1959. – Вып. 28 : Вопросы эксплуатации железных дорог. – С. 65-83.

57. Некоторые вопросы организации перевозок больших земляных масс с использованием железнодорожного транспорта [Текст] / Н. Р. Ющенко, Л. Н. Михневич, Е. М. Шафит // Труды Днепропетр. ин-та инженеров ж.-д. трансп. – М., 1959. – Вып. 28 : Вопросы эксплуатации железных дорог. – С. 5-33.

58. Повышение перерабатывающей способности сортировочных горок по опыту станции Нижнеднепровск-Узел [Текст] / Н. Р. Ющенко, Г. И. Тесленко // Труды Днепропетр. ин-та инженеров ж.-д. трансп. – М., 1959. – Вып. 28 : Вопросы эксплуатации железных дорог. – С. 125-135.

1960

59. ЕТП работы станции Сартана и завода им. Ильича [Текст] / Н. Р. Ющенко ; Днепропетр. ин-т инженеров ж.-д. трансп. – [Б. м.], 1960.

1961

60. ЕТП работы железнодорожного цеха Ждановского завода тяжелого машиностроения и станции Сартана Донецкой железной дороги [Текст] / Н. Р. Ющенко ; Днепропетр. ин-т инженеров ж.-д. трансп. – [Б. м.], 1961.

61. Проектирование сортировочных горок : метод. пособие по курс. и дипл. проектир. / Н. Р. Ющенко. – Днепропетровск, 1961. – 64 с.

62. Предстоит решить большие задачи [Текст] / Н. Р. Ющенко // За кадры транспорта. – 1961. – 28 янв. – С. 2.

63. Исследование оптимальной мощности тормозных средств и их расположения в условиях автоматизации сортировочных горок [Рукопись] : дис. … канд. техн. наук / А. Г. Варакута ; науч. рук. Н. Р. Ющенко ; Днепропетр. ин-т инженеров ж.-д. трансп. – Днепропетровск, 1961. – 147 с.

1962

64. ЕТП работы железнодорожного цеха Криворожского металлургического завода им. В. И. Ленина и станции примыкания Криворожского отделения [Текст] / Н. Р. Ющенко ; Днепропетр. ин-т инженеров ж.-д. трансп. – [Б. м.], 1962.

65. О сопротивлении движению на маневрах и особенности торможения [Текст] / Н. Р. Ющенко. – М. : Оргтрансстрой, 1962. – 11 с.

66. Институт в новом учебном году [Текст] / Н. Ющенко // За кадры транспорта. – 1962. – 12 сент. – С. 1.

67. Методика проведения экспериментальных наблюдений по исследованию режима скатывания вагонов с горки (с использованием телеизмерительной аппаратуры) [Текст] / Н. Р. Ющенко, Е. М. Шафит // Вопросы механизации и автоматизации сортировочных горок : труды

Днепропетр. ин-та инженеров ж.-д. трансп. – Днепропетровск, 1962. – Вып. 41. – С. 5-29.

68. Прицельное торможение вагонов в сортировочном парке [Текст] / Н. Р. Ющенко // Железнодорожный транспорт. – 1962. – № 2. – С. 66-67.

69. Ценная монография [Текст] / Н. Ющенко, А. Дзюра, А. Карновский // Гудок. – 1962. – 6 янв. – Рец. на кн.: Вопросы организации движения поездов / Ф. П. Кочнев, Б. М. Максимович, И. Б. Сотников. – М., 1961.

70. Труды Днепропетровского института инженеров железнодорожного транспорта [Текст] / Днепропетр. ин-т инженеров ж.-д. трансп. – 1957– . – Днепропетровск, 1962. – Вып. 41 : Вопросы механизации и автоматизации сортировочных горок / под ред. Н. Р. Ющенко. – 123 с.

1963

71. Исследование технико-эксплуатационных характеристик замедлителей: КВ-1, КВ-2, КВ-3, ЦНИИ-3, башмак Долаберидзе [Текст] / Н. Р. Ющенко; Днепропетр. ин-т инженеров ж.-д. трансп. – [Б. м.], 1963.

72. Направление поиска [Текст] / Н. Р. Ющенко, В. С. Подворчанский, С. Ф. Новаковский // Гудок. – 1963. – 5 дек.

73. Новые резервы рудопогрузочных станций Криворожского бассейна [Текст] / Н. Р. Ющенко // Полнее вскрывать резервы транспорта. – [Б. м.], 1963. – С. 3-6.

74. Сортировка шестиосных вагонов на горках и тормозные характеристики замедлителей [Текст] / Н. Р. Ющенко, Е. М. Шафит // Железнодорожный транспорт. – 1963. – № 5. – С. 78-81.

75. Достоинства и недостатки учебника по механизации погрузочно-разгрузочных работ. Ч. I [Текст] / Н. Р. Ющенко, Б. К. Бадюл, Е. Г. Егоршина, В. В. Степанов, Ю. Ф. Папахов // Железнодорожный транспорт. – 1963. – № 7. – С. 92-93. – Рец. на кн.: Механизация и автоматизация погрузочно-разгрузочных работ и склады на железнодорожном трпнспорте / Г. П. Гриневич. – М. : Трансжелдориздат, 1962. – 356 с.

76. Исследование некоторых вопросов автоматизации регулирования скорости роспуска составов на сортировочных горках [Рукопись] : дис. … канд. техн. наук / Ю. А. Муха ; науч. рук. Н. Р. Ющенко, 1963. – 245 с.

77. Труды Днепропетровского института инженеров железнодорожного транспорта [Текст] / Днепропетр. ин-т инженеров ж.-д. трансп. – 1957– –

М.: Трансжелдориздат, 1963. – Вып. 43 : Вопросы эксплуатации железных дорог / под ред. Н. Р. Ющенко. – 163 с.

1965

78. Исследование основных параметров и эксплуатационных показателей: АРС ЦНИИ с тремя тормозными позициями (станция Лосиноостровская), АРС ГТСС с тремя тормозными позициями (станция Ленинград-Сортировочный) [Текст] / Н. Р. Ющенко. – [Б. м.], 1965.

79. Технико-эксплуатационные характеристики клещевидно-весовых замедлителей типа КВ-1-59 [Текст] / Н. Р. Ющенко, Е. М. Шафит, Б. А. Третьяк // Труды Днепропетр. ин-та инженеров ж.-д. трансп. – М., 1965. – Вып. 52 : Вопросы механизации и автоматизации сортировочных горок. – С. 4-22.

80. Технико-эксплуатационные характеристики клещевидно-весовых замедлителей типа КВ-3-59м [Текст] / Н. Р. Ющенко, Е. М. Шафит, Б. А. Третьяк // Труды Днепропетр. ин-та инженеров ж.-д. трансп. – М., 1965. – Вып. 52 : Вопросы механизации и автоматизации сортировочных горок. – С. 23-34.

81. Труды Днепропетровского института инженеров железнодорожного транспорта [Текст] / Днепропетр. ин-т инженеров ж.-д. трансп. – 1957– . – М.: Транспорт, 1965. – Вып. 52 : Вопросы механизации и автоматизации сортировочных горок / под ред. Н. Р. Ющенко. – 96 с.

1966

82. Внедрение ЕТП работы Криворожского металлургического завода [Текст] / Н. Р. Ющенко, М. М. Бакалов, Л. Н. Михневич. – [Б. м.], 1966.

83. Исследование основных параметров и эксплуатационных показателей системы АРС ЦНИИ на сортировочной горке при двухпозиционном торможении (станция Шкиротава) [Текст] / Н. Р. Ющенко ; Днепропетр. ин-т инженеров ж.-д. трансп. – [Б. м.], 1966.

84. Исследование основных параметров и эксплуатационных показателей системы АРС-ГТСС на сортировочных горках (станции Ленинград-Сортировочный Московский) [Текст] / Н. Р. Ющенко ; Днепропетр. ин-т инженеров ж.-д. трансп. – [Б. м.], 1966.

85. Исследование основных технико-эксплуатационных показателей и разработка мер по повышению производительности сортировочных горок станции Нижнеднепровск-Узел ПЖД [Текст] / Н. Р. Ющенко. – [Б. м.], 1966.

86. Исследование основных технико-эксплуатационных показателей клещевидных замедлителей типа 50 (станции Нижнеднепровск-Узел) [Текст] / Н. Р. Ющенко ; Днепропетр. ин-т инженеров ж.-д. трансп. – [Б. м.], 1966.

87. Исследование технико-эксплуатационных характеристик замедлителя КВ-2-62М (станции Шкиротава) [Текст] / Н. Р. Ющенко ; Днепропетр. ин-т инженеров ж.-д. трансп. – [Б. м.], [1966].

88. Выбор оптимального варианта организации маневровой работы грузовых станций на основе методов линейного программирования [Текст] / Н. Р. Ющенко, М. М. Бакалов // Труды Днепропетр. ин-та инженеров ж.-д. трансп. – М., 1966. – Вып. 61 : Вопросы эксплуатации железных дорог. – С. 97-159.

89. Мощность замедлителей при торможении восьмиосных вагонов [Текст] / Н. Р. Ющенко, Е. М. Шафит, Б. А. Третьяк, Н. М. Иванков // Труды Днепропетр. ин-та инженеров ж.-д. трансп. – М., 1966. – Вып. 63/4 : Вопросы механизации и автоматизации сортировочных горок. – С. 28-34.

90. Прибор для измерения переходных сопротивлений рельс – железобетонная шпала [Текст] / Н. Р. Ющенко, Б. Д. Лапкин, Г. Д. Рабинович, В. Е. Слюсаренко // Автоматика, телемеханика и связь. – 1966. – №5. – С. 16-19.

91. Сопротивление движению восьмиосных вагонов при скатывании с сортировочной горки [Текст] / Н. Р. Ющенко, Е. М. Шафит, Б. А. Третьяк, Н. М. Иванков // Труды Днепропетр. ин-та инженеров ж.-д. трансп. – М., 1966. – Вып. 63/4 : Вопросы механизации и автоматизации сортировочных горок. – С. 18-27.

92. Технико-эксплуатационные характеристики замедлителей типа ЦНИИ-3В [Текст] / Н. Р. Ющенко, Е. М. Шафит, Б. А. Третьяк, Н. М. Иванков // Труды Днепропетр. ин-та инженеров ж.-д. трансп. – М., 1966. – Вып. 63/4 : Вопросы механизации и автоматизации сортировочных горок. – С. 5-17.

93. Труды Днепропетровского института инженеров железнодорожного транспорта [Текст] / Днепропетр. ин-т инж. ж.-д. трансп. – 1957– . – М. :

Транспорт, 1966. – Вып. 63/4 : Вопросы механизации и автоматизации сортировочных горок / под ред. Н. Р. Ющенко. – 98 с.

1967

94. Исследование особенностей торможения восьмиосных вагонов клещевидно-весовыми замедлителями типа КВ-68М [Текст] / Н. Р. Ющенко ; Днепропетр. ин-т инженеров ж.-д. трансп. – [Б. м.], 1967.

95. Исследование технико-эксплуатационных характеристик опытного образца электромагнитного замедлителя [Текст] / Н. Р. Ющенко ; Днепропетр. ин-т инженеров ж.-д. трансп. – [Б. м.], 1967.

96. Проведение экспериментальных исследований и установление технико-эксплуатационных характеристик опытного образца модернизированного клещевидного замедлителя типа КНП-5-64 [Текст] / Н. Р. Ющенко ; Днепропетр. ин-т инженеров ж.-д. трансп. – [Б. м.], 1967.

97. О дальнейшем развитии системы автоматизации процесса расформирования на сортировочных горках [Текст] / Н. Р. Ющенко, Ю. А. Муха // Тезисы докладов XVII научно-технической конференции института / Днепропетр. ин-т инженеров ж.-д. трансп. – Днепропетровск, 1967. – С. 115-116.

98. Плавательный бассейн – своими руками [Текст] / Н. Р. Ющенко // Вестник высшей школы. – 1967. – № 5. – С. 67-68.

99. Разработка единой технологии [Текст] / Н. Р. Ющенко, М. М. Бакалов // Железнодорожный транспорт. – 1967. – № 6. – С. 72-75.

1968

100. Исследование работы устройств уборки порожних вагонов от вагоноопрокидывателей с использованием силы тяжести [Текст] / Н. Р. Ющенко ; Днепропетр. ин-т инженеров ж.-д. трансп. – [Б. м.], 1968.

101. Исследование технико-эксплуатационных характеристик опытного образца модернизированного клещевидного замедлителя типа КНП-5-64 [Текст] / Н. Р. Ющенко ; Днепропетр. ин-т инженеров ж.-д. трансп. – [Б. м.], 1968.

102. Мероприятия по усовершенствованию работы железной дороги цеха ВРЗ им. Кирова [Текст] / Н. Р. Ющенко ; Днепропетр. ин-т инженеров ж.-д. трансп. – [Б. м.], 1968.

103. Технико-эксплуатационные исследования автоматических башмачных замедлителей [Текст] / Н. Р. Ющенко ; Днепропетр. ин-т инженеров ж.-д. трансп. – [Б. м.], 1968.

104. Эксплуатационные испытания электромагнитного замедлителя [Текст] / Н. Р. Ющенко ; Днепропетр. ин-т инженеров ж.-д. трансп. – [Б. м.], 1968.

105. Предварительная оценка эффективности автоматизации процесса расформирования составов на сортировочной горке [Текст] / Н. Р. Ющенко, Ю. А. Муха // Труды Днепропетр. ин-та инженеров ж.-д. трансп. – Днепропетровск, 1968. – Вып. 81/5 : Вопросы механизации и автоматизации сортировочного процесса на станциях. – С. 3-11.

106. Оптимальное планирование перевозок строительных материалов [Текст] / Н. Р. Ющенко, Ю. Ф. Папахов // Железнодорожный транспорт. – 1968. - № 2. – С. 72-74.

107. Расчет и проектирование стрелочной горловины [Текст] : метод. указания к курсовому упражнению / М. М. Бакалов, Е. М. Шафит, Ю. А. Муха ; под ред. Н. Р. Ющенко, 1968. – 58 с.

108. Труды Днепропетровского института инженеров железнодорожного транспорта [Текст] / Днепропетр. ин-т инженеров ж-д. трансп. – 1957– . – Днепропетровск, 1968. – Вып. 81/5 : Вопросы механизации и автоматизации сортировочного процесса на станциях / под ред. Н. Р. Ющенко. – 100 с.

1969

109. Исследование основных параметров и эксплуатационных показателей системы АРС ЦНИИ и системы АЗСР ЦНИИ на сортировочных горках [Текст] / Н. Р. Ющенко ; Днепропетр. ин-т инженеров ж.-д. трансп. – [Б. м.], 1969.

110. Исследование основных технико-эксплуатационных параметров системы АЗСР на автоматизированных сортировочных горках [Текст] / Н. Р. Ющенко ; Днепропетр. ин-т инженеров ж.-д. трансп. – [Б. м.], 1969.

111. Совершенствование технологии работы запорожского автомобильного завода и станции примыкания [Текст] / Н. Р. Ющенко ; Днепропетр. ин-т инженеров ж.-д. трансп. – [Б. м.], 1969.

112. Эксплуатационные испытания опытного образца нового типа весомера [Текст] / Н. Р. Ющенко ; Днепропетр. ин-т инженеров ж.-д. трансп. – [Б. м.], 1969.

113. Год великого юбилея: ДИИТу – 40 лет [Текст] / Н. Ющенко // За кадры транспорта. – 1969. – 4 сент. – С. 1.

114. Дорогие товарищи [Текст] / Н. Ющенко // За кадры транспорта. – 1969. – 31 дек. – С. 1.

115. Мощность замедлителя типа КВ-3-62М при торможении груженых восьмиосных вагонов [Текст] / Н. Р. Ющенко, Е. М. Шафит, Б. А. Третьяк, Н. М. Иванков // Труды Днепропетр. ин-та инженеров ж.-д. трансп. – Днепропетровск, 1969. – Вып. 90/6 : Вопросы механизации и автоматизации сортировочного процесса на станциях. – С. 12-18.

116. Обучающая программа – диафильм [Текст] / Н. Р. Ющенко, Н. Л. Семенец, Д. П. Потресова // Вестник высшей школы. – 1969. – № 2. – С. 39-42.

117. Основные характеристики замедлителя КНП-5-64 [Текст] / Н. Р. Ющенко, Е. М. Шафит, Г. Д. Рабинович, Б. А. Третьяк, Н. М. Иванков // Автоматика, телемеханика и связь. – 1969. – № 3. – С. 12-14.

118. Технико-эксплуатационные характеристики клещевидно-весовых замедлителей типа КВ-62М [Текст] / Н. Р. Ющенко, Е. М. Шафит, Б. А. Третьяк, Н. М. Иванков // Труды Днепропетр. ин-та инженеров ж.-д. трансп. – Днепропетровск, 1969. – Вып. 90/6 : Вопросы механизации и автоматизации сортировочного процесса на станциях. – С. 3-11.

119. Учебник по механизации погрузки и выгрузки [Текст] / Н. Р. Ющенко, В. В. Степанов // Железнодорожный транспорт. – 1969. – № 4. – С. 94-95. – Рец. на кн.: Комплексная механизация и автоматизация погрузочно-разгрузочных работ на железнодорожном транспорте / Г. П. Гриневич. – М. : Транспорт, 1968. – 304 с.

120. Создание нового паркового вагонного замедлителя облегченного типа [Текст] / под. рук. Н. Р. Ющенко ; Днепропетр. ин-т инженеров ж.-д. трансп. – [Б. м.], 1969.

121. Труды Днепропетровского института инженеров железнодорожного транспорта [Текст] / Днепропетр. ин-т инженеров ж-д. трансп. – 1957– . – Днепропетровск, 1969. – Вып. 90/6 : Вопросы механизации и автоматизации сортировочного процесса на станциях / под ред. Н. Р. Ющенко. – 126 с.

1970

122. Определение минимальных запасов усредняемых материалов на рудных дворах металлургических заводов [Текст] / Н. Р. Ющенко,

Ю. Ф. Папахов // Труды Днепропетр. ин-та инженеров ж.-д. трансп. – Днепропетровск, 1970. – Вып. 96 : Вопросы эксплуатации железных дорог. – С. 3-16.

123. Основные исследования лаборатории в области механизации и автоматизации сортировочных горок [Текст] / Н. Р. Ющенко, Б. А. Третьяк // Материалы юбилейной научно-технической конференции института / Днепропетр. ин-т инженеров ж.-д. трансп. – Днепропетровск, 1970. – С. 113-115.

124. Труды Днепропетровского института инженеров железнодорожного транспорта [Текст] / Днепропетр. ин-т инженеров ж-д. трансп. – 1957– . – Днепропетровск, 1970. – Вып. 96 : Вопросы эксплуатации железных дорог / под ред. Н. Р. Ющенко. – 145 с.

1971

125. Кафедра "Станции и узлы" [Текст] / Н. Ющенко // За кадры транспорта. – 1971. – 11 февр. – С. 1.

126. Наука – транспорту [Текст] / Н. Ющенко // Днепровская правда. – 1971. – 28 дек.

127. О конструктивном улучшении клещевидных вагонных замедлителей и повышении эффективности их работы [Текст] / Н. Р. Ющенко, С. К. Цымбалюк, Б. А. Третьяк // Труды Днепропетр. ин-та инженеров ж.-д. трансп. – Днепропетровск, 1971. – Вып. 119 : Исследование и конструирование деталей и узлов подвижного состава. – С. 97-101.

128. О расчете эффективности работы замедлителей нажимного типа [Текст] / Н. Р. Ющенко, С. К. Цымбалюк // Труды Днепропетр. ин-та инженеров ж.-д. трансп. – Днепропетровск, 1971. – Вып. 119 : Исследование и конструирование деталей и узлов подвижного состава. – С. 75-86.

129. Тормозная мощность фрикционных замедлителей типа Ф3 [Текст] / Н. Р. Ющенко, Е. М. Шафит, Б. А. Третьяк, А. М. Бледный // Труды Днепропетр. ин-та инженеров ж.-д. трансп. – Днепропетровск, 1971. – Вып. 125/7 : Вопросы механизации и автоматизации сортировочного процесса на станциях. – С. 55-65.

130. Труды Днепропетровского института инженеров железнодорожного транспорта [Текст] / Днепропетр. ин-т инженеров ж-д. трансп. – 1957– . – Днепропетровск, 1971. – Вып. 125/7 : Вопросы механизации и автоматизации сортировочного процесса на станциях / под ред. Н. Р. Ющенко. – 103 с.

1974

131. Методические указания для практических занятий и курсового проектирования по соединению путей на железнодорожных станциях / Н. Р. Ющенко ; Днепропетр. ин-т инженеров ж.-д. трансп. – Днепропетровск, 1974. – 56 с.

132. Методические указания по проектированию переустройства промежуточных станций. Определение объемов земляных работ / Н. Р. Ющенко ; Днепропетр. ин-т инженеров ж.-д. трансп. – Днепропетровск, 1974. – 26 с.

133. Методические указания по проектированию переустройства промежуточных станций. Проектирование грузовых дворов / Н. Р. Ющенко ; Днепропетр. ин-т инженеров ж.-д. трансп. – Днепропетровск, 1974. – 26 с.

134. Методические указания по проектированию переустройства промежуточных станций. Проектирование разъездов / Н. Р. Ющенко ; Днепропетр. ин-т инженеров ж.-д. трансп. – Днепропетровск, 1974. – 28 с.

135. Методические указания по проектированию переустройства промежуточных станций. Проектирование элементов станций / Н. Р. Ющенко ; Днепропетр. ин-т инженеров ж.-д. трансп. – Днепропетровск, 1974. – 36 с.

136. Методические указания по проектированию переустройства промежуточных станций. Составление масштабного проекта переустройства промежуточной станции / Н. Р. Ющенко ; Днепропетр. ин-т инженеров ж.-д. трансп. – Днепропетровск, 1974. – 27 с.

137. Два справочных пособия по проектированию станций и узлов [Текст] / Н. Р. Ющенко, Ю. А. Муха // Транспортное строительство. – 1974. – № 9. – С. 59.

1975

138. Проектирование плана головы сортировочного парка : метод. указания для студентов спец. «Эксплуатация железных дорог» / Н. Р. Ющенко ; Днепропетр. ин-т инженеров ж.-д. трансп. – Днепропетровск, 1975. – 35 с.

139. О выборе рациональной длины тормозных балок нажимных вагонных замедлителей [Текст] / Н. Р. Ющенко, С. К. Цымбалюк, Б. А. Третьяк // Труды Днепропетр. ин-та инженеров ж.-д. трансп. –

Днепропетровск, 1975. – Вып. 160/8 : Вопросы механизации и автоматизации сортировочного процесса на железнодорожных станциях. – С. 3-11.

1976

140. Проект реконструкции участковой станции : учеб. пособие [Текст] / М. М. Бакалов, Л. Н. Михневич, Ю. А. Муха, Н. Р. Ющенко ; под общ. ред. Н. Р. Ющенко ; Днепропетр. ин-т инженеров ж.-д. трансп. – Днепропетровск, 1976. – Ч. 1 : Выбор схемы переустройства и расчет путевого развития станции – 72 с.

141. Исследование алгоритмов интервального регулирования в системе АРС-ЦНИИ [Текст] / Н. Р. Ющенко, П. А. Пилипченко // Вестник ВНИИЖТа. – 1976. – № 2. – С. 57-59.

142. Параллельный роспуск вагонов с горки при оборудовании ее шлюзовыми устройствами [Текст] / Н. Р. Ющенко, Ю. Т. Гуричев // Труды Днепропетр. ин-та инженеров ж.-д. трансп. – Днепропетровск, 1976. – Вып. 181/10 : Вопросы механизации и автоматизации сортировочного процесса на станциях. – С. 3-7.

143. Эффективность применения горок со шлюзовыми устройствами при параллельном роспуске [Текст] / Н. Р. Ющенко, В. И. Бобровский, Ю. Т. Гуричев // Труды Днепропетр. ин-та инженеров ж.-д. трансп. – Днепропетровск, 1976. – Вып. 181/10 : Вопросы механизации и автоматизации сортировочного процесса на станциях. – С. 7-17.

1977

144. Проектирование переустройства участковой станции : учеб. пособие [Текст] / М. М. Бакалов, Л. Н. Михневич, Ю. А. Муха, Н. Р. Ющенко ; Днепропетр. ин-т инженеров ж.-д. трансп. – Днепропетровск, 1977. – Ч. 2 : Проектирование элементов участковой станции. – 77 с.

145. Замедлитель типа РНЗ-71М, его устройство и технико-эксплуатационные характеристики [Текст] / Н. Р. Ющенко, С. К. Цымбалюк, Ю. А. Муха, В. З. Яневич, А. М. Бледный // Межвузовский сборник научных трудов / Днепропетр. ин-т инженеров ж.-д. трансп. – Днепропетровск, 1977. – Вып. 194/11 : Механизация и автоматизация сортировочного процесса на станциях. – С. 11-19.

146. Моделирование на ЭВМ работы железнодорожных распределительных станций глубоких карьеров [Текст] / Н. Р. Ющенко,

А. Ю. Дриженко, Н. Л. Цегельник // Труды Днепропетр. ин-та инженеров ж.-д. трансп. – Днепропетровск, 1977. – Вып. 193/5 : Вопросы эксплуатации железных дорог. – С. 59-68.

147. Сборник задач по станциям и узлам. Ч 1 [Текст] / Н. Р. Ющенко, Ю. А. Муха, М. М. Бакалов // Железнодорожный транспорт. – 1977. – № 9. – С. 92-95. – Рец. на кн.: Железнодорожные станции и узлы (задачи, примеры, расчеты) / под ред. Н. Р. Ющенко. – М. : Транспорт, 1976. – 328 с.

1979

148. Маршрут и краткое содержание экскурсии «Днепропетровск – культурный, промышленный город и транспортный узел» : метод. указания для студентов I курса / Н. Р. Ющенко ; Днепропетр. ин-т инженеров ж.-д. трансп. – Днепропетровск, 1979. – 7 с.

1981

149. Технико-экономическое обоснование выбора варианта развития горловины станции : метод. указания к курсов. и диплом. проектир. / М. М. Бакалов, П. Н. Орловский, Н. Р. Ющенко, 1981. – 24 с.

150. О взаимодействии видов транспорта [Текст] / Н. Р. Ющенко // Автомобильный транспорт. – 1981. – № 8. – С. 62. – Рец. на кн.: Взаимодействие автомобильного транспорта с другими видами транспорта / С. Пиньковецкий, В. Штуков. – М. : Транспорт, 1980. – 77 с.

1983

151. Проектирование генсхемы железнодорожного узла [Текст]. / Н. Р. Ющенко ; Днепропетр. ин-т инженеров ж.-д. трансп., 1983. – Ч. 2. : Рисунки и выписки из СНиП-П-3976 к тексту метод. указ. для курс. и дипл. проектир. – 15 с.

152. Проектирование схемы железнодорожного узла и сортировочной станции с механизированной и автоматизированной сортировочной горкой [Текст] / Н. Р. Ющенко ; Днепропетр. ин-т инженеров ж.-д. трансп., 1983. – Ч.1: метод. указ. к курс. и дипл. проектир. – 44 с.

1985

153. Особенности транспорта как инфраструктуры в системе народного хозяйства и проблемы его проектирования [Текст] / Н. Р. Ющенко // Труды

Моск. ин-та инженеров ж.-д. трансп. – 1985. – Вып. 765 : Проблемы наращивания мощности станций и узлов. – С. 19-20.

1987

154. Создаем новую технику и технологию [Текст] / Н. Ющенко // За кадры транспорта – 1987. – 24 сент. – С. 1.

1989

155. Новые схемы участковых станций [Текст] / Н. Р. Ющенко // Транспортное строительство. – 1989. – № 9. – С. 7-8.

АВТОРСЬКІ СВІДОЦТВА

1. А. с. 307932 СССР, МПК В 61k 7/08. Плоский двухрельсовый надвижной рычажный вагонный замедлитель [Текст] / Н. Р. Ющенко, К. В. Кулаев, П. С. Сазонов, С К. Цымбалюк, Б. А. Третьяк. – № 1307870/27-11 ; заявл. 11.02.69; опубл. 01.07.71, Бюл. № 21. – 2 с.

2. А. с. 335140 СССР, В 61k 7/08. Плоский двухрельсовый надвижной рычажный вагонный замедлитель [Текст] / Н. Р. Ющенко, С. К. Цымбалюк, Б. А. Третьяк. – № 1375988/27-11 ; заявл. 11.11.69 ; опубл. 11.04.72, Бюл. № 13. – 3 с.

3. А. с. 329057 СССР, В 61k 7/08. Клещевидный подъемный вагонный замедлитель [Текст] / Н. Р. Ющенко, С. К. Цымбалюк, В. А. Московая. – № 1481768/27-11 ; заявл. 26.10.70 ; опубл. 09.02.72, Бюл. № 7. – 4 с.

4. А. с. 437641 СССР, В 61k 7/08. Плоский рычажно-надвижной вагонный замедлитель [Текст] / Н. Р. Ющенко, С. К. Цымбалюк, Н. М. Иванков. – № 1627336/27-11 ; заявл. 01.03.71 ; опубл. 30.07.74, Бюл. № 28. – 3 с.

5. А. с. 370102 СССР, В 61k 7/08. Подъемный клещевидный вагонный замедлитель [Текст] / Н. Р. Ющенко, С. К. Цымбалюк. – № 1719894/27-11 ; заявл. 01.12.71 ; опубл. 15.02.73, Бюл. № 11. – 2 с.

6. А. с. 443804 СССР, В 61k 7/18. Утапливающийся упругий путевой упор [Текст] / С. К. Цымбалюк, Н. Р. Ющенко, Ю. А. Муха. – № 1878573/27-11 ; заявл. 06.02.73 ; опубл. 25.09.74, Бюл. № 35. – 3 с.

7. А. с. 766926 СССР, В 61 В 1/00. Устройство для одновременной сортировки вагонов пары железнодорожных составов [Текст] / Н. Р. Ющенко, Ю. Т. Гуричев, С. К. Цымбалюк . – № 2502948/27-11 ; заявл. 27.06.77 ; опубл. 30.09.80, Бюл. № 36. – 2 с.

ЗМІСТ

БІОГРАФІЯ 6

СПОГАДИ ПРО М. Р. ЮЩЕНКА 9

А. І. Куліш
Родом із Глухова 10

В. И. Бобровский
Мой Учитель – профессор Ющенко Н. Р. 16

М. І. Березовий
Гірковववипробувальна лабораторія: з минулого в майбутнє 19

И. В. Жуковицкий
Наш Учитель 24

В. Я. Кизяков
Педагог с большой буквы 25

С. К. Цымбалюк
Настойчивость двигает горы! 27

А. М. Бледный
Мудрый наставник 29

А. А. Назаров
Интеллигент во всем 31

А. И. Кулиш
Все для фронта! Все для победы! 32

ГАЛЕРЕЯ ПУБЛІКАЦІЙ М. Р. ЮЩЕНКА 34

Единый технологический процесс отделения и завода 37

Метод Краснова – в основу работы горки 41

Приемы Катаева на сортировочных станциях с горками 45

Комплексная технология сортировочной станции 49

Днепропетровск – культурный, промышленный город и транспортный узел 50

Плавательный бассейн – своими руками 51

ФОТОГАЛЕРЕЯ 55

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ ПОКАЖЧИК 62

Література про М. Р. Ющенка 63

Перелік публікацій професора М. Р. Ющенка 64

Авторські свідоцтва 82

Інформаційне видання

Професор
Ющенко Микола Романович
(Серія «Професори ДІІТу»)

Українською мовою

У авторській редакції

Формат 60х84 1/8
Ум. друк. арк. 9,76.
Тираж 50 пр. Зам. №

Видавництво Дніпропетровського національного університету
залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна.

Свідоцтво суб’єкта видавничої справи ДК № 1315 від 31.03.2003 р.
Адреса видавництва і дільниці оперативної поліграфії:
вул. Лазаряна, 2, м. Дніпропетровськ, 49010.