

# «ДЕЖУРСТВО ПРИНЯЛ ДИСПЕТЧЕР ПРОВОДОВ...»

...Тяжелый состав с рудой, подробно простучав по стрелочным переводам станции Междуреченск, вырвался на простор перегона.

— Машинист Беседский! Машинист Беседский! — неожиданно пророкотал динамик локомотивной радиостанции. — Говорит диспетчер Проводов. Ваш поезд пойдет без остановки до Новокузнецка - Восточного. Прошу ехать быстрее, за вами по пятам следует электричка.

— Понятно, — ответил машинист. А помощнику своему заметил: — Чувствуется организация.

— Так это ж Проводов, — улыбнулся помощник машиниста. — Если б все диспетчеры так работали...

Прошедшая ночь для электровозной бригады была напряженной. За семь часов они дважды «сгоняли» от Новокузнецка до Междуреченска. И все же большой усталости не чувствовалось. Наоборот. Быстрая оборачиваемость электровоза на конечных станциях, скоростной пропуск поездов по участку принесли моральное удовлетворение. Вот и конец очередного рейса. Замедляя бег, поезд втягивается на станцию.

— Диспетчер! Руда из Междуреченска прибыла, электричку принимаю следом на второй путь. Идет по графику, — доложил дежурный по парку.

— Добро! Готовы маршрут для приема еще од-

ного нечетного поезда. — проговорил в микрофон селектора Проводов, не отрывая взгляда от графика движения. На этот лист бумаги с часовой сеткой и названиями станций, густо испещренной разноцветными линиями, лег новый отрезок прямой. Но как пропустить состав по участку? Ведь навстречу ему идут два поезда. Ясно одно — «тяжеловес» станцию Мыски должен проследовать без остановки. Сразу же за выходными стрелками начинается крутой подъем. Решение принято.

— Мыски! — вызывает Проводов. — Нечетный пропустите напроход. Томьсинская! Четные поезда принимайте на боковые пути с остановкой...

В кабинетах дежурных поездных диспетчеров работа не прекращается ни на минуту. Бесперывно звонят телефоны, селекторные установки доносят голоса дежурных по станциям. Они докладывают обстановку, сообщают о движении поездов, просят совета. Именно отсюда, с диспетчерских постов, осуществляется руководство всей поездной работой на отделении.

Но особенно сложен труд диспетчера, рабочее место которого в кабинете с условным названием «северный круг». В его ведении весь Новокузнецкий узел с большим объемом пассажирского и грузового движения. Потому и подобраны на этом

участке лучшие силы диспетчерского аппарата.

В их числе и Евгений Иванович Проводов.

— Приятно наблюдать за его работой, — сказал дежурный по отделению Николай Дмитриевич Дмитриенко. — Случается всякое... Иной раз на участке обстановка трудней некуда, а он спокоен. Кого-то убедит, подбодрит, необходимо — потребует; смотришь, и налажилось дело. Умеет заглянуть вперед. Он у нас человек видный.

При встрече с Евгением Проводовым эти слова начинают звучать в прямом смысле. Русоволосый богатырь с приятными чертами лица, с которого даже напращенная ночная смена не стерла румянца. Как-то сразу, с первого знакомства, располагает к себе.

Навсегда остался в памяти Евгения яркий летний день 1956 года, когда он, впервые раскрыв плотный с гербовым тиснением диплом, прочел: «Присваивается звание техника»...

Затем — прощание с красавцем Волгоградом, родителем, друзьями. Некоторые недоумевали: «Чужак, в Сибирь направление попросил. Странно».

А странно между тем ничего не было. Евгений давно следил за грандиозными стройками Западной Сибири. Знал о прокладке новой железнодорожной трассы Новокузнецк — Абакан. Вчитываясь в газетные строки, восхищался му-

жеством строителей. Чувствовал: его место там, тем более, что специалисты его профиля были очень нужны.

Приехал в Новокузнецк. А вскоре и новая дорога вступила в строй. На окраине Новокузнецка, где раньше был небольшой разезд, раскинулись пути станции Новокузнецк - Восточный. Здесь и начал трудиться дежурный по парку Евгений Проводов.

Через несколько лет, уже вернувшись со службы на флоте, он стал поездным диспетчером. Практиковался недолго. Своим богатым опытом делился с ним старейший диспетчер Захар Сергеевич Юров и дежурный по отделению Константин Фролович Чернышов. Предоставил ему возможность самостоятельно разобраться в сложной обстановке, удовлетворенно отмечали: «Способный парень, у этого дело пойдет».

Вскоре приказы поездного диспетчера Проводова принимали все станции от Новокузнецка до Таштагола. Иногда, правда, получалось не все гладко. Участок однопутный, протяженность солидная — 200 километров, скорости во многих местах ограничены... Нет-нет, да и сорвется график. Решил тогда Евгений проехать по своему участку на локомотиве. В пути отмечал все: и крутые подъемы, и участки, где без труда можно было развить максимальную скорость. Беседовал с дежурными по

станциям. Словом, ближе узнал людей, с которыми трудился, да и профиль путей изучил в совершенстве. Срывов в работе стало значительно меньше. Все чаще и чаще молодого диспетчера ставили в пример.

За два с половиной года работы на южном плече появился опыт, выработался свой стиль. Вот тогда-то и поручили Евгению Ивановичу руководить движением поездов на «северном круге» — самом ответственном участке отделения.

С тех пор прошло более шести лет. Диспетчер Проводов по-прежнему среди лучших.

Что же выделяет его среди других? Прежде всего, Евгений Иванович не одобряет поведения тех своих коллег, которые срываются на крик в отношениях с подчиненными. Знает, что в этот момент на всей линии ядовито посмеиваются дежурные над незадачливым командиром. Сам он дает указания доходчиво, разъяснит во всех деталях; выполнения же требует беспрекословного. Случись трудная обстановка на какой-либо станции — немедленно поможет, подскажет. И его понимают, ибо с машинистами поездов у него личный контакт. Вместе они и находят те резервы, которые позволяют работать с полной отдачей. Сколько, например, «тяжеловесов» на его счету? Трудно даже и подсчитать...

А вот несколько лет назад локомотивные бригады депо Новокузнецк выступили с инициативой — водить поезда «отличными рейсами». Перед поездкой машинист, заключая договор с поездным диспетчером, брал конкретные обязательства — провести поезд с первыми полными техническими скоростями и экономией электроэнергии, топлива. От диспетчера требовалось создать

условия для проследования такого поезда по участку с меньшим количеством остановок. О результатах рейса машинисты, возвратившись в депо, писали в специальном журнале. Чаще всего в нем встречаются такие слова: «Взятые обязательства выполнены. Благодарен диспетчеру Проводову за образцовую организацию движения...».

— Необходимо шире использовать их опыт, — говорит Проводов, — и добьется, чтобы каждая поездка, смена, дежурство были только отличного качества.

Этой цели и подчинена вся его деятельность. Впрочем, не одного Проводова. Творчески, вдохновенно трудятся и его коллеги — Владимир Васильевич Барabanов, Александр Иванович Самородов, Руслан Иванович Плиев, Юрий Васильевич Гусев и другие.

...Над городом стусились сумерки. Давно опустели кабинеты в здании отделения дороги. Лишь на втором этаже ярко освещены окна. Здесь трудовой накал не стихает ни на минуту. Селекторная связь на сотни километров разносит четкие слова:

— Всем дежурным по станциям. Всем... Слушайте циркулярный приказ. Дежурство сдал диспетчер Барabanов, дежурство принял диспетчер Проводов. Московское время 18.00. Сверяйте часы. Докладывайте обстановку на станциях.

На чистый лист графика ложатся первые линии. Там, на перегонах, раздвигая ярким лучом прожектора тьму, грохочут составы...

**Ю. КОКУРИН,**  
машинист электровоза локомотивного депо Новокузнецк, член Союза журналистов СССР.  
г. Новокузнецк.