

МОСКОВСКИЙ БОЛЬШЕВИК

НА СТАНЦИИ
УЗЛОВАЯ

Орган МК и МГН ВМ(К)б, Московского областного и городского Советов депутатов трудящихся

№ 26 | Среда, 17 января 1945 г.

ВСЕ ПОЕЗДА ПРОШЛИ ПО ГРАФИКУ БОЛЬШОЙ УСПЕХ ДИСПЕТЧЕРА МИХАИЛА САФОНОВА Вот как надо работать!

Вступая на дежурство диспетчер Михаил Васильевич Сафонов дал социалистическое обязательство:

—ВСЕ ПОЕЗДА НА ПЛЕХАНОВСКОМ УЧАСТКЕ ПРОВЕСТИ ПО ГРАФИКУ.

Обязательство многим показалось чересчур смелым: на плехановском участке создавалось напряженное поездовое положение. Паровозы совершали оборот от Узловой до Плеханово и обратно за сутки, тогда как в нормальных условиях можно было обернуться за это время до трех раз. Ни один поезд не шел по участку меньше, чем 5—6 часов.

Но диспетчер Сафонов твердо решил свое обязательство выполнить. Он начал свое дежурство с того, что вызвал к селектору машиниста Зайцева, который должен был вести поезд № 1229.

—Если я дам вам „зеленую улицу“, сможете ли вы проследовать до Плеханово за 4 часа?

Машинист дал утвердительный ответ.

—Ну так давайте, действуйте.

И первый же поезд в дежурство Сафопова проследовал почти вдвое быстрее, чем обычно.

ЗАЙЦЕВ СУМЕЛ ПРОВЕСТИ СВОЙ ПОЕЗД НЕ ЗА 4 ЧАСА, А ЗА 3 ЧАСА 30 МИНУТ.

Точно так же договорился диспетчер с машинистом Zubовым, который вел следующий поезд—№ 1237. Вызвал к селектору и главного кондуктора тов. Зайцева. Напомнил ему, что главный кондуктор по существу начальник поезда. Он обязан бороться за то, чтобы в пути не было никаких задержек.

Этот поезд прошел до Плеханово без единой остановки.

ДИСПЕТЧЕР ЗАВЯЗАЛ ТЕСНУЮ СВЯЗЬ СО ВСЕМИ ПАРОВОЗНЫМИ И ПОЕЗДНЫМИ БРИГАДАМИ.

Машинисты и главные кондукторы с большой охотой соглашались сделать все от них зависящее, лишь бы диспетчер дал им возможность вести поезд сходу, без остановок.

Много умения понадобилось молодому командиру, чтобы регулировать движение по участку, чтобы сдержать свое диспетчерское слово.

Перед ним, например, возникло такое затруднение: в Присадах стоял поезд, а сзади шел другой—его вел машинист Zubов. С ним тов. Сафонов договорился о пропуске по участку без всяких задержек.

Но как быть с первым поездом? Если его поставить под обгон, он выбьется из графика.

Тов. Сафонов вызвал к селектору главного кондуктора этого поезда тов. Зборовского, машиниста тов. Ко-

робкина, предупредил их, что сзади идет скоростной поезд. Но если они дадут гарантию пройти до Плеханово за полтора часа, то он, диспетчер, пропустит их вперед.

—Можете на нас положиться,—заявили в один голос и главный кондуктор и машинист.

И они повели поезд с такой быстротой, что в Плеханово он прибыл за 1 час 15 минут вместо обычных трех часов.

Этим самым они дали возможность и машинисту Zubову провести свой поезд не „спотыкаясь“ на участке.

Поезд проследовал из Узловой в Плеханово ЗА 2 ЧАСА 10 МИНУТ.

В другой раз перед диспетчером возникла такая же трудная задача с поездом № 1235, который на большой скорости шел в Плеханово.

Навстречу ему следовал поезд № 1506. Он приближался к Оболенке. Как сделать так, чтобы при скрещении не выбить из графика оба поезда?

Диспетчер, сделав расчет, на четверть часа задержал поезд, идущий в Узловую, а поезд № 1235 пропустил без задержек.

С машинистом задержанного поезда он, разумеется, договорился:

—У вас есть небольшой резерв времени. Если от Оболенки „нажмете“, значит придете в Узловую точно по графику.

В результате и эти оба поезда шли по „красной нитке“.

Все без исключения поезда за дежурство тов. Сафопова 13 и 15 января прошли по графику.

Отклонения были лишь в ту сторону, что некоторые поезда прибыли по назначению раньше графика.

ЭТО БОЛЬШОЙ УСПЕХ МОЛОДОГО КОМАНДИРА. Умело регулируя движение, поддерживая связь с паровозными и поездными бригадами, он практически доказал, что даже на самом затрудненном участке, в морозы и метели можно водить все поезда строго по графику.

Такого результата в эту зиму еще никто на отделении не показывал.

Товарищи диспетчеры! Берите пример с Михаила Сафопова!