



Переславские железнодорожники

1. Главное — деловая принципиальность

Невелик коллектив железнодорожной станции Переславль: с локомотивными бригадами, дежурными, с обслуживающим персоналом недавно введённой в эксплуатацию контейнерной станции получается чуть больше сорока человек.

А клиентура у них довольно разнообразная: 150 больших и малых организаций да плюс индивидуальные контейнерные перевозки жителей города и района.

— Главные наши задачи, — говорит начальник станции Николай Степанович Максимов, взяв с полки тонкую книжицу, — хорошо и лаконично изложены в «Правилах технической эксплуатации...». Вот, пожалуйста: безусловное выполнение планов перевозок грузов...

За этой краткой, но содержательной фразой выстраивается многообразная трудовая деятельность железнодорожников. Следует признать, что за последние два года на железнодорожной станции многое изменилось: чистота на территории, внутри помещения, прибавилось асфальтированных дорожек, систематически обновляется и заполняется всё то, что относится к фразе — наглядная агитация.

С вступлением (два года назад) в должность начальника станции Николая Степановича Максимова, с избранием нового состава профсоюзного комитета во главе с Ю. С. Давыдовым кончилась пора панибратства и всепрощения нарушителям трудовой дисциплины. За основу была принята принципиальность в деловых отношениях: в коллективе, с клиентами, с представителями городских организаций.

Начальник автотранспортного хозяйства фабрики «Красное эхо» В. Ф. Чихачев, которому по роду своей службы часто приходится общаться с железнодорожниками, говорит:

— По-моему, очень правильно строит работу своей организации Николай Степанович. Хотя и молод он, но это является не недостатком, а достоинством. Он многому нас научил и не устаёт подсказывать нашим транспортникам, как лучше и правильнее использовать фабричное железнодорожное хозяйство и технику, чтобы без задержки обрабатывать вагоны. Он умеет доказать и отстоять свою точку зрения. В результате — простои у нас (а значит и у «них») значительно сократились.

Помнится, как-то мне довелось по одному неотложному делу зайти к заместителю директора по коммерческой службе химического завода И. Ф. Анюховскому, к которому Н. С. Максимов за его искреннее трудовое рвение относится не без симпатии.

Однако это последнее обстоятельство ни в коей мере не мешает ему высказать заместителю директора за те недостатки и упущения, которые у химзаводчан ещё имеются.

— Когда ваши сбытовики будут относиться к работе со всей серьёзностью? — спрашивал он настойчиво и требовательно. — Когда изучат то, что нам обоим (заводу и железнодорожникам) надо?

И он тут же начал объяснять, что к чему, вагоны не догружают, документы оформляют не вовремя.

Вот и в последнее воскресенье мая два вагона простояли более чем положено из-за того, что не были своевременно оформлены документы.

*Северюков, Ю. Переславские железнодорожники / Ю. Северюков // Коммунар. — 1978. — 7 июня; 9 июня. — С. 2; 2.

Заместитель директора, не отрицая промахов в работе своих подчинённых, защищал их со знанием дела. А потом решили именно сейчас (был субботний день) выехать на место погрузки фотобумаги — к 102-му складу.

Начальник станции не поленился вскрыть опломбированный вагон и тут же прочитал короткую и выразительную лекцию ответственному за погрузку: цифры в документах кое-где неточные, груз в вагоне расположен кое-как, а надо, чтоб было наглядно, как того требуют правила и плюс ко всему — вагон не догружен.

Принципиальность начальника станции, его непредвзятое, деловое отношение с клиентурой предприятий, хозяйств и организаций обернулись большими успехами в прошлом году: коллектив переславских железнодорожников три квартала подряд выходил победителем в социалистическом соревновании среди родственных станций Ярославского отделения Северной железной дороги.

Вот и за первый квартал этого года первое место и Красное знамя за трудовые успехи — опять у переславских железнодорожников. Лучшие трудовые показатели в коллективе — на счету смены дежурной по станции А. Ф. Алексеевой, работники которой обязались выполнить трёхлетний план к годовщине новой Конституции СССР.

С большим прилежанием относятся к работе машинисты локомотива В. А. Горский, П. В. Коченков, составители вагонов Ю. С. Давыдов, П. И. Федосов, приёмосдатчики грузов К. И. Кокорина, В. Н. Ильичёва, товарный кассир С. А. Никитина.

В следующей корреспонденции мы поговорим о тревожных и радостных фактах трудовой деятельности более предметно — о делах и проблемах наших железнодорожников.

2. Простои, мероприятия, проблемы

Анализ трудовой деятельности коллектива почти всегда сопровождается цифровыми данными. Этому правилу не будем изменять и мы.

За первый квартал переславские железнодорожники совместно со своей клиентурой отправили 24 552 тонны грузов, что на 3 552 тонны больше установленного плана. Да и в июньские дни они идут с хорошим опережением к отработанному времени.

Если сравнить достижения последних лет и прошлого года, успех очевиден. Если, например, в 1974—75 годах выгрузка составляла порядка 380 тысяч тонн грузов, то в 1977 году этот показатель приблизился к 430 тысячам тонн. Показатель погрузки также возрос. Благодаря чему? Этому предшествовала большая организационная работа с грузополучателями, что позволило сократить простои вагонов: с начала года, например, они уменьшились на 2,5 часа по сравнению с нормой. Однако в мае кривая простоев пошла вверх. В результате вагон обрабатывали не за 22,5 часа, как требует норматив, а за 25,7 часа. Попробуем разобраться, отчего это происходит.

Повседневные достижения зачастую «съедает» неорганизованный труд в выходные дни.

Так, на воскресенье 28 мая под выгрузкой находился 41 вагон. Планировали выгрузить примерно 30 вагонов, а обработали в тот день всего тринадцать.

Только в адрес комбината производственных предприятий треста «Переславльстрой» прибыло 27 вагонов с цементом, песком, гравием, столь необходимыми для строителей в эти дни. А выгрузили они лишь семь вагонов. И то в ночь с субботы на воскресенье. Хотя в мероприятиях, составленных самими же строителями, написано: «Обеспечить дежурство руководящих работников, механизмов и транспортных рабочих в выходные дни».

Для управления производственно-технологических комплексов треста «Переславльстрой» накануне выходных дней прибыли вагоны с рубероидом, с плитами, а к обработке их грузополучатели приступили только в понедельник. Потеряли около двух суток.

Задержало разгрузку и Переславское спецотделение «Сельхозтехника», работники которого из четырёх вагонов разгрузили только один. А ведь и в «Сельхозтехнике» предусмотрена работа грузчиков по скользящему графику...

Вот они, наши общие потери, которые по году оборачиваются штрафом, дополнительными простоями.

И даже при таких огрехах показатели работы наших железнодорожников по достоинству оценивает и отмечает руководство Ярославского отделения Северной железной дороги.

А чтобы эффективность и качество труда были ещё выше, необходимо решить уже в этом году не один вопрос.

Так, работникам лесокombината предстоит произвести врезку железнодорожной стрелки с нижнего склада в главный путь, что повысит возможность лучшего маневрирования, а это ускорит обработку вагонов; на 25 процентов сократится время погрузки, если лесокombинатчики перейдут на пакетирование круглых лесоматериалов с применением полужёстких строп.

Директору лесокombината П. А. Емельянову пора бы осуществить намеченное, но он до сих пор не может, очевидно, понять всю важность и назревшую необходимость этого дела.

— В результате, — поясняет Н. С. Максимов, — приобретённые стропы мы вынуждены были передать на другие станции.

Не худо было бы и руководству городского торгового предприятия задуматься над приобретением механизмов для разгрузки приходящей в их адрес продукции. Для транспортировки штучных грузов здесь используют только руки человека. А поэтому года через полтора-два непременно возникнет проблема нехватки грузчиков, которая ухудшит или будет сдерживать оперативность снабжения горожан, селян.

А теперь отдельно о контейнерной станции. Многие наши предприятия ввод её в эксплуатацию ожидали с нетерпением и сейчас пользуются её услугами.

Однако работа контейнерной пока что малоэффективна, а достигнуть большего можно только с помощью снабженцев и сбытовиков предприятий, организаций, которые будут привлекать больше грузов в контейнерах. Сейчас здесь в сутки отправляют 18 контейнеров, а по расчётам надо — не менее 25.

Тогда появится возможность перевода крановщиков и стропальщиков на сдельную оплату труда, что стабилизирует качественный состав рабочих, и деятельность контейнерной площадки станет вполне рентабельной.

В основе работы железнодорожников не последнее место занимает оперативная информация заказчиков-клиентов о времени подхода грузов. К сожалению, она не всегда своевременна: и если, например, дежурный по станции в Ростове вовремя информирует о прибытии вагонов, то с самыми близкими коллегами — железнодорожниками станции Берендеево плохая связь, большей частью, по вине последних. Очевидно, требовательность к подчинённым на станции Берендеево снижена.

А теперь о проблеме повышения скорости на перегоне Берендеево—Переславль. Грузы для Переславля поначалу поступают на станцию Берендеево, а уж потом их везут в Переславль. Расстояние между этими двумя взаимосвязанными пунктами 21 километр. Как будто бы немного. Однако задержка с подачей груза от времени его прибытия на станцию Берендеево до передачи на станцию Переславль зачастую превосходит 10 часов. Что и говорить: потери немалые. А где выход? Выход, очевидно, надо искать в повышении скорости транспортировки состава, которую на этом участке дороги можно назвать не иначе как черепашьей (25 км в час) из-за ослабленного состояния железнодорожных путей. По этой причине и вес поезда установлен 1500 тонн, что позволяет увезти за один раз только 18—20 вагонов, а остальные 18—20 остаются до следующего рейса. На эти перевозки уходит в среднем до 8 часов в сутки, что сдерживает поставку вагонов клиентуре.

— А можно было бы грузы подавать на станцию на девять часов быстрее, а значит и раньше ставить под разгрузку, — говорит Н. С. Максимов. — Это позволит улучшить показатель простоя на пять тысяч вагоно-часов в месяц. Кроме того, сэкономим топливо, расходуемое на четырёхкратное преодоление расстояния. (Заметим, что час работы теплового обходится государству в 80 рублей).

А сколько этих часов набегает за месяц, год, годы?

Проблему повышения скорости транспортировки вагонов можно разрешить в том случае, если переславским железнодорожникам будет оказана помощь Ярославским отделением Северной железной дороги в реконструкции существующего пути.

В решении этой назревшей проблемы должны принять самое активное участие партийные и советские органы города и района.

Потому что выгода — всеобщая, как для железнодорожников в целом, так и для Переславля.