



## Притча о паровозе-сироте и «лучшем» клиенте

Маленькие станции. Их в стране тысячи! На этих станциях выполняется почти половина грузовых операций сети. Один лишь час сокращения простоя на всех таких пунктах дал бы народному хозяйству многие тысячи дополнительных вагонов. И там, где промежуточным станциям уделяют должное внимание, простой вагонов постоянно снижается, погрузочные ресурсы растут.

В Новохопёрске, например, за последние полтора года простой вагонов сокращён на шесть часов. У этого коллектива немало последователей. Но, к сожалению, на очень многих маленьких станциях вагоны сегодня находятся всё ещё гораздо дольше, чем положено. И часто повинны в этом не только работники станций, но и те, кто должен организовать и направлять их работу.

Сегодня мы публикуем тревожное письмо машиниста паровоза М. Пануева о длительных задержках вагонов в Берендееве и Переславле, а также комментарий нашего корреспондента, побывавшего на месте.

Я работаю машинистом маневрового паровоза на станции Берендеево Северной дороги. Заправляться водой ездим за 20 километров — в Рязанцево, на что в лучшем случае уходит два-три часа. А тем временем на станции простаивают вагоны.

В Берендееве от сборных поездов отцепляют вагоны ещё для нескольких соседних станций, в том числе для Переславля. Расположен он в 21 километре от Берендеева, на ветке. Маневровую работу производят там тепловозом ТГМ1 и им же забирают вагоны из Берендеева. Но за один раз увезти всё не могут, а второй рейс совершить не успевают. Вот и привлекают иногда наш локомотив для доставки груза в Переславль. Но это не всегда удаётся, слишком много времени отнимают у нас дальние поездки за водой. И тогда вагоны попадают под разгрузку лишь на следующий день.

Не думайте, что наша станция находится в пустыне: нет, кругом вода. В избытке она и в Переславле. Руководители одного из предприятий, заинтересованные в быстром получении сырья и отгрузке готовой продукции, согласны наладить снабжение паровоза водой, нужна лишь гидроколонка. Но никому до этого дела нет, потому что паровоз принадлежит Московской дороге, а работает он на Северной.

Если наладить заправку локомотива водой в Переславле, мы сможем заодно доставлять туда и забирать оттуда вагоны. Исчезнут холостые пробеги, снизится простой вагонов.

М. Пануев, старший машинист.  
Берендеево.

Ходит-бегает по станции хлопотун-паровоз. Там осадит вагоны, тут подтянет. То подаст под погрузку порожняк, то уберёт гружёные (на ветке рядом со станцией грузят торф). «Намаявшись», бежит в Рязанцево за водой... Туда-сюда — 40 километров. Возвращается, если повезёт, через несколько часов. Иногда же «запрут» его в тупике и выпустят только в конце смены.

Берендеевский паровоз формально не обязан возить вагоны в Переславль. Там есть для этого свой тепловоз ТГМ1. Но он так маломощен, что даже у себя на станции часто «зашивается». Как-никак у станции более ста крупных и мелких клиентов... Поэтому-то он не всегда

приезжает в Берендеево за вагонами. И когда их скапливается там очень много, начальник станции Р. Перов вынужден снаряжать в Переславль поезд со своим единственным паровозом.

В последнее время переславльский тепловоз и вовсе не показывался в Берендеево. Говорят, топлива нет. Между тем вот уже больше месяца локомотив не заглушают. Работает — не работает, а мотор стучит день и ночь. Если остановить — не заведёшь, нет аккумулятора. Странная вещь! У тепловоза топливный голод, а дизель заставляют работать вхолостую.

Северная дорога испытывает острую нужду в вагонах. А тут они сутками простаивают, и хоть бы это кого потревожило. В Берендеево вместо 9,5 часа по норме (для этой станции) транзитные вагоны простаивают нередко в два-три раза дольше. Здесь следят только за своевременной погрузкой и выгрузкой «своих» вагонов, потому что за них в отделении спрашивают строго. А за те, что для соседних станций, даже не пожурят.

И вот картина: норма простоя местных вагонов для станции Берендеево — 11,5 часа, а фактически стоят они 10,1. Норма же для «транзитных» — 9,5 часа, а покидают они станцию в среднем через 13,6 часа.

Итак, простояв в Берендеево лишнюю смену, а то и сутки или двое, вагоны попадают наконец в Переславль и... стоят там. Почему? Как ни парадоксально, но именно потому, что стояли долго в Берендеево.

Клиента полагается предупреждать о подходе вагонов. Станция выполняет инструкцию. Клиент «всем миром» выезжает на станцию. Люди сидят, ждут час, два, три... Вагонов нет. Перебрасываются анекдотами, сыграют в дурака, а вагонов всё нет. Так и не дождавшись, отправляются к себе, поминая недобрым словом информаторов. Наконец груз прибывает, но уже трудно вернуть рабочих.

В результате вагоны стоят. Стоят они на станции Берендеево, стоят в Переславле, стоят под погрузкой и разгрузкой, стоят, стоят, стоят... Парк станции Переславль вместо положенных 35 вагонов иногда доходит до 130. А 70—100 — это уже как правило. И станция никогда не укладывается в норму простоя, задерживает вагоны в среднем на 3—4 часа. Тогда отделение дороги задним числом (31 июля) на столько же повышает для Переславля норму простоя, причём не на один месяц, а на весь 1969 год...

К бедам, вызванным неумелой организацией развоза местного груза, неудовлетворительным использованием локомотивов, добавляется и нераспорядительность работников станций, их клиентуры. Иной раз, например, прибывает для фабрики «Красное эхо» порожних столько, сколько положено по плану. Но клиент, вопреки Уставу, отказывается их брать.

— Берите, не то чувствительно ударю вас по карману, — пугает начальник станции.

Но и это не действует: клиент не робкого десятка. Его оштрафовали за отказ от 118 вагонов на 1 745 рублей. Уплатил и продолжает своё. Дескать, фабрика всё равно ходит в передовиках, свой план реализации продукции выполняет. Но как это удаётся, непонятно. Очевидно, клиент запрашивает у дороги больше вагонов, чем требуется...

Всё же «Красное эхо» у начальника станции Н. Румянцева на неплохом счету.

— У них самый маленький простой вагонов, — удовлетворённо сообщает Николай Викторович, — всего вдвое больше нормы...

Не смейтесь. Это действительно «лучший» клиент. У СУ № 1 вот уже много месяцев простой вагонов в шесть раз больше нормы, у треста «Переславльстрой» — в 9 раз, у строящегося химкомбината — в 12! Штрафов здесь выплачивают много — тысячами. И виной тому прежде всего плохая организация погрузочно-разгрузочных работ клиентурой, слабое использование механизмов, односменная работа и полное затишье в течение двух выходных дней...

Скажем, прибыли вагоны для «Переславльстроя» в пятницу. Их не сумели разгрузить до конца дня, и стоят они до понедельника, простаивают вместо 2—3 часов по норме 50—60. Вот и уплатил трест 1 289 рублей штрафа. Это ведь только один клиент. А их тут больше сотни. За год — тысячи потерянных вагонов.

Побывал я в локомотивном депо Александров Московской дороги. Да, паровоз этого депо работает на станции Берендеево Северной дороги. Работает с незапамятных времён. О нём бы здесь давно забыли, если бы не состоял на местном «довольствии» (паровоз заправляется в депо топливом). Сколько Северная платит Московской за аренду, в Александрове не знают. Во всяком случае депо от паровоза никакой выгоды не имеет и им мало интересуется.

Наоборот, Ярославское отделение Северной, на которое работает паровоз, должно быть кровно заинтересовано в производительном его использовании. Я встретился с начальником отдела движения Ю. И. Дубешко. Против ожидания, моё сообщение о неблагополучном состоянии дел на участке Берендеево—Переславль т. Дубешко принял спокойно.

Простаивают вагоны? Экая невидаль! А где они не простаивают? На станциях Фирино и Полянка ещё дольше стоят. И ничего! Зато на других пунктах — Нерехта, Семибратово — прости поменьше. Сложишь, разделишь и получишь довольно сносную среднеарифметическую цифру, даже перевыполнение нормы по отделению.

Что же касается заправки паровоза водой, то по этому вопросу меня направили в локомотивный отдел. В локомотивном посоветовали обратиться в отдел водоснабжения...

В общем, в отделении никто не забеспокоился. А жаль! Разве можно быть спокойным, когда не по-хозяйски используется подвижной состав!

Р. Саримов.  
Берендеево—Переславль—  
Александров—Ярославль  
(спец. корр. «Гудка»).