



Железнодорожные ухабы

Станция Переславль. Лет пять тому назад такое название станции железной дороги не было вписано ни в один справочник. Теперь, после передачи в систему МПС, она известна во всей огромной железнодорожной державе нашей страны. Днём и ночью на её пути прибывают вагоны с сырьём, машинами, каменным углем, строительными материалами и другими грузами в адрес промышленных предприятий и строительных организаций города. Идут сельхозмашины и минеральные удобрения для колхозов и совхозов, продовольственные товары и мебель для торгующих организаций.

И отсюда не уходят вагоны пустыми. Они везут лес, металлолом, пряжу, мебель, овощи и другую продукцию местных промышленных предприятий и сельскохозяйственного производства.

Грузооборот станции растёт, особенно он увеличивается за последние годы. В прошлом году станция обработала 13 тысяч вагонов с 245 тысячами тонн различных грузов. А два года тому назад грузов было обработано в два раза меньше.

В связи с таким ростом грузооборота не стало хватать технической оснащённости, станционных, подъездных путей и фронтов для погрузочно-разгрузочных работ.

Услугами станции в настоящее время пользуется 27 крупных клиентов, но из них только пять — фабрика «Красное эхо», леспромхоз, пятое строительное управление, «Сельхозтехника» и заготконтора потребсоюза имеют свои подъездные пути и прирельсовые склады. Но хорошими условиями для погрузочно-разгрузочных работ располагают лишь фабрика «Красное эхо» и леспромхоз.

Необходимо отметить, что не все наши клиенты свои пути и прирельсовые склады содержат в надлежащем порядке. Особенно беспечно относится к своему пути СУ-5. Рельсы на нём завалены известью и цементом почти по самую головку, часть шпал сгнила, габариты при разгрузочных работах нарушены. На требование привести путь в порядок руководители СУ не обращали никакого внимания и, чтобы не допустить аварий, дорожный мастер закрыл их железнодорожный путь, а подача вагонов на него прекращена.

Нас, переславских железнодорожников, волнует ещё один вопрос. В городе строится новый химзавод. Для его сооружения потребуется много строительных материалов, скоро начнёт поступать производственное оборудование, но дирекция химзавода слишком мало уделяет внимания строительству своего железнодорожного подъездного пути. Правда, он строится. Но слишком медленно и плохо. С начала строительства прошло шесть лет, а из двухкилометрового пути не сдано в эксплуатацию ни одного метра.

В прошлом году в порядке исключения и в целях оказания помощи строительству Ярославское отделение железной дороги разрешило подавать вагоны со строительными материалами на первые шестьсот метров строящегося пути. Но здесь работы выполнены так небрежно, что во избежание серьёзных аварий подачу вагонов пришлось прекратить. Следовало ожидать, что после этого допущенные ошибки в строительстве будут устранены, некачественно выполненные работы переделаны с тем, чтобы как можно быстрее ввести ветку в постоянную эксплуатацию, однако руководители УМСР, как производители работ, не извлекли никаких уроков. Прошло три месяца сезона летних путевых работ, а темпы строительства железнодорожного пути химзавода по-прежнему вызывают опасение и вряд ли он будет сдан в эксплуатацию в 1968 году.

Комитет народного контроля в целях сокращения простоя вагонов и других непроизводительных расходов возбудил ходатайство перед руководством Северной железной дороги об организации при станции Переславль службы погрузочно-разгрузочных работ. Это предложение принято. Недавно проект строительства грузового механизированного хозяйства при станции был рассмотрен и одобрен в местных организациях. В будущем году должны будут развернуться работы по укладке путей для навалочных грузов.

Но эти работы железнодорожники будут вести для своего хозяйства, а что же думают делать клиенты станции Переславль? Они намерены по-прежнему так же небрежно относиться к расходованию государственных денег и платить штрафы за задержку вагонов под выгрузкой и штрафы за несвоевременную уборку грузов как и теперь? А платят они довольно солидные суммы. Например, УМСР за то, что с марта не убирает с территории станции 520 тонн гравия и 80 тонн труб, заплатил штраф 1 035 рублей. В адрес фабрики киноплёнки ещё в мае прибыло 126 тонн асфальта, но и они до сих пор не вывезены с территории станции, за что тоже придётся платить штраф.

Руководителям промышленных предприятий и строительных организаций следовало бы принять более решительные меры к безусловному выполнению решений правительства по сокращению простоев вагонов, по лучшей организации погрузки и выгрузки грузов с железнодорожной станции.

Н. Румянцев, начальник станции