



Мимо окон бегут поезда

Железнодорожная станция «Переславль» родилась 1 января 1964 года. Все свои без малого 30 лет живёт и действует в ранге грузовой.

Непосредственно подчиняется, как и 61 её собрат, Ярославскому отделению Северной железной дороги, которое, как это и положено «родителю», её кормит, холит и... наказывает, когда есть необходимость.

Трудится по плану, который формируется исходя из потребностей её непосредственных клиентов-отправителей. Так, к примеру, в августе сего года запланировано было отправить 130 вагонов, или 4 100 тонн грузов при статической нагрузке на вагон (есть и такой мудрёный показатель), в среднем — 32,03 тонны.

Коллектив станции — 25 человек, ровно столько осталось после волны сокращений 87-го года. Это машинисты, кондукторы, приёмосдатчики, дежурные по станции. Ну и, конечно, её руководство.

Года 3—4 назад станция «Переславль» едва не пережила своё второе рождение. Именно тогда АН СССР выступила инициатором превращения её из грузовой в грузо-пассажирскую. Забегая вперёд, скажу, что ничего из этой затеи так и не вышло, но многие переславцы, наверное, ещё помнят грандиозный всплеск эмоций, порождённый этой небезынтересной идеей. В обсуждение всех «за» и «против» включилась широкая общественность, которая, не жалея сил, ломала копыта на страницах вот этой самой газеты.

А победили, увы, сторонники мнения, что-де электрички потревожат тихий и спокойный быт нашего старинного города, и это ему не пойдёт впрок. Может, была в том доля истины, но факт и то, что привнесла бы электричка и немалую толику пользы — экономике города, его жителям.

— Ну, а сейчас об этом и мечтать нечего, — итожат эту тему мои собеседники начальник станции Ю. С. Давыдов и товарный кассир (в просторечии — бухгалтер) Светлана Рункова. — Денег на подобные глобальные переустройства нет и не предвидится, даже на мелкую, повседневную реконструкцию нынче не моги замахиваться.

Деньги, деньги... Куда нынче ни заглянешь, с каким крупным, средним или совсем мелким производством ни познакомишься, всюду всплывает этот больной вопрос. И повсеместно костерят (если не хуже) нашу «родную» банковскую систему, в которой, как в таинственном омуте, на долгие дни и месяцы тонут перечисленные в адреса средства.

У нашей, не такой уж крупной, но всё же играющей огромную роль в экономике города и района железнодорожной станции те же проблемы: чуть не все её клиенты — отправители грузов и получатели — ей задолжали. Вот, к примеру, всё тот же «Славич» (вернее, его коммерческий центр) должен 70 миллионов рублей. Кстати, сама я стала свидетельницей инцидента, иллюстрирующего, чем может окончиться для того или иного должника несвоевременный расчёт с железной дорогой.

Только что прибыл вагон с комбикормом для птицефабрики. Она тоже в числе недисциплинированных плательщиков. «Груз не выдавать!» — даёт команду Юрий Степанович, хотя и невооружённым глазом видно, как не хочется ему произносить эту убийственную фразу. Правда, он тут же звонит на предприятие. В считанные минуты ответственные товарищи с фабрики примчались и клятвенно заверили, что к обеду все платёжки будут на станции. «Только груз отдайте!» — упрашивают они.

— Значит, думаю про себя, есть денежки в «загашнике». Так чего ж было не расплатиться вовремя, а то и предоплату оформить? И не было б лишних хлопот.

— Да где там, — машет рукой Юрий Степанович, — это уже укоренилось в сознании наших хозяйственников: даже если средства имеются, с железной дорогой рассчитываются в самую последнюю очередь, да и то — под нажимом. Ну, а когда их нет... Уж какими карами мы не грозимся, штрафуем за простой вагонов (штрафы такие не отменили, хоть нынче, не в пример прежнему, вагонов в достатке). Да что толку — сплошь и рядом у них действительно, кроме обещаний, никакой «валюты».

Может, выдам я сейчас страшную тайну, но не могу не сказать: не раз и не два шёл начальник станции навстречу безденежным клиентам, оправдывая свою уступчивость таким редкостным в устах руководства аргументом: «Ведь все мы люди, нужно же и их понять...» Ну а потом, поскольку ни одно доброе дело не остаётся безнаказанным, принимал «вышестоящий» гнев на свою поседевшую за тридцать три года службы голову.

Но, правда, не только этим отмечены в его послужном списке прошедшие годы. Вот совсем недавно отмечала Северная железная дорога свой 120-летний юбилей, и вручили ему на торжествах в Ярославле именные часы и памятный знак. Ещё четверым ветеранам-железнодорожникам из Переславля — денежные премии. Был в их числе и дежурный по станции И. В. Сапун.

Но вернёмся к будням. Я упомянула выше, что нынче нет мучившего прежде дефицита вагонов. Нынче их в достатке, только знай — заказывай. Увы, такое «изобилие» отнюдь не от богатства, скорее от бедности, от повсеместного сокращения производства. Хотя число грузоотправителей и получателей вроде как и не уменьшилось — те же славичевские заводы (они в основном грузят готовую продукцию), текстильная фабрика (она и готовые изделия отгружает, и сырьё получает) и, конечно же, лесокомбинат. Этот — из самых «солидных» клиентов, ему, кроме как по железной дороге, иным транспортом свою продукцию не вывезти. А сколько так называемых мелких получателей, особенно из сельской местности — десятки и сотни кооперативов, малых предприятий и так далее и тому подобное. Эти в основном ждут стройматериалов.

Но сколь бы благополучным ни казался этот калейдоскоп, приходится констатировать один убийственный факт: все грузы день ото дня «худеют», даже по сравнению с прошлогодней картиной. К примеру, за семь месяцев 1992-го было отправлено 1 368 вагонов, или 41 442 тонны грузов, нынче соответственно всего 695 вагонов и 22 448 тонн. Оно, конечно, железнодорожникам полегче, но что станет с дорогой, если такое облегчение будет прогрессировать?

Да разве только о дороге речь?! Ведь не зря же стальные магистрали окрестили артериями. Бежит по ним «кровь», спешат вагоны с грузом — значит, действует экономика, не остановилось сельское хозяйство, значит, живёт страна. И это, согласитесь, вселяет оптимизм, помогает верить в будущее. Да ещё то, что трудятся здесь так же, как и на десятках, сотнях, тысячах станций России, знающие своё дело люди. Такие, как машинист Л. И. Трофимов, старший приёмосдатчик Ф. В. Яганшина, кондукторы А. Н. Пчёлкин, П. П. Шипин, Н. Ю. Киселёв.

...Бегут, торопятся мимо окон поезда. Бывает, и задерживаются на новомодных нынче таможенных, дожидаются на станциях своих обедневших получателей, ветшают потихоньку без должного ремонта — но всё же пока ещё бегут...