

БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ЗАТРАНСПОРТ



№ 88 (378)

ЧЕТВЕРГ

15

августа

1935 г.

Газета Политотдела 2-го Эксплуатационного отделения Томской железной дороги

Надо, „чтобы все наши машинисты работали так же хорошо и вели наши поезда так же аккуратно по графику, как работает и ведет вперед поезд нашей революции наш первый машинист товарищ Сталин“.

Л. Каганович.

Об улучшении использования паровозов и организации движения поездов

Приказ Народного Комиссара путей сообщения № 183/У 7 августа 1935 г.

За последние 3 года железнодорожный транспорт получил свыше 2,5 тысяч новых мощных паровозов серии „Э“ и „ФД“. Однако, использование паровозного парка остается до сих пор на недопустимо низком уровне. Техническая скорость движения поездов из-за заниженных форсировок котлов, осталась на прежнем уровне (23 км в час в 1932 г., 22,5 км. в час в 1934 г. и 22,7 км. в час в 1-м полугодии 1935 г.)

Несмотря на огромное значение паровозного хозяйства—этой ведущей отрасли железнодорожного транспорта—руководители дороги и, в первую очередь, работники паровозного хозяйства не следовали необходимым выводам из приказа „Об ускорении оборота вагонов“ для лучшего использования паровоза и повышения его среднесуточного пробега.

Мало того, что паровоз двигается крайне медленно по сравнению со своей мощностью—он в течение суток (исключая дни промывок) находится в движении всего только 7,9 часа—33,1 проц., а остальные 16,1 часа простаивает либо на промежуточных станциях (3,7 часа), либо в основных (6,1 часа) и оборотных депо (6,3 часа).

В то время, как все расчеты поперечных скоростей построены на совершенно неверном противопоставлении экономии топлива, скорости движения—безобразные простои паровоза у контрольных постов, под наборм топлива, воды и песка, простои под поездами, перед семафорами, в ожидании ремонта и в ремонте фактически приводят к расточительству и топлива, и труда паровозных машинистов, и самого паровозного парка.

Ряд руководителей дорог, служб паровозного хозяйства и эксплуатации и особенно наиболее отсталая часть работников депо и отделений эксплуатации, вместо борьбы с непроизводительными простоями паровозов, вместо борьбы за увеличение технической и участковой скорости и среднесуточного пробега, тратят свою энергию на антигосударственные доказательства невозможности уменьшения простоев и увеличения пробега и требуют от НКПС дополнительных паровозов.

Спаренная езда в большинстве депо фактически срывается беспорядочными перекидками машинистов с одного паровоза на другой и отчасти обещанными подменами на длинных тяговых плечах. Срывы спаренной езды составили в 1934 г. в среднем по сети почти 50 проц. к числу выданных паровозов, а по отдельным депо достигали 70—80 проц.

Начальники депо до сих пор не стали настоящими хозяевами своих паровозов, совершенно не занимаются эксплуатацией их, считая своей обязанностью наблюдать за паровозом только в пределах между депо и контрольным постом, да и эту обязанность, в особенности руководство ремонтом паровозов, выполняют плохо.

Низкое качество ремонта паровозов из-за плохой его организации приводят к многочисленным случаям порч паровозов в пути, остановкам по ремонту и к частым случаям повторного ремонта. Лишь за один июнь по сети было 1349 случаев порч паровозов в пути, из них 548 с требованием вспомогательных паровозов, т.е. таких порч, которые вызвали закрытие перегона на значительное время.

Количество аварий и крушений по вине паровозников еще очень велико. Только за один июнь по сети было свыше 2000 случаев разрывов поездов и более 300 случаев проезда закрытых семафоров.

Ремонт, холодная и горячая промывка паровозов организованы плохо, ведутся обезличено различными функциональными бригадами.

У ремонтных рабочих нет твердой ответственности за качество произведенного ими ремонта и за пробег выпущенных из ремонта паровозов.

Паровозы задерживаются на ремонте и под промывкой значительно больше времени, чем это нужно при правильной, мало-мальски технически грамотной организации дела.

Начальники депо, по их собственному признанию, слабо занимаются организацией использования паровозов, имея большей частью одностороннюю подготовку: либо по ремонту, либо, что реже, по эксплуатации. Из-за этого всегда одна сторона работы—или ремонт или эксплуатация—находится в загоне.

Система заработной платы и организации труда построены таким образом, что они не стимулируют ускорения оборота паровоза и снижают прямую заинтересованность паровозных бригад в максимальном пробеге на своем паровозе. Труд паровозных бригад организован плохо. Машинисты, их помощники и кочегары не имеют определенного твердого времени прихода на работу, вызываются к поездам случайно и беспорядочно, а будучи вызванными, простаивают часами зря в депо в ожидании поездов.

Начальники отделений служб эксплуатации и начальники станций само

устралились от задачи ускорения оборота паровоза и никакой, по существу, ответственности за это не несут. Графики оборота паровозов и задача лучшего их использования совершенно не увязаны с графиками движения поездов и работой станций.

Все это приводит к тому, что товарный паровоз, который может дать при хорошей работе 300—350 километров в сутки пробега, в лучшем месяце для работы паровозов—в июне—при норме 220 км

—дал в среднем по сети всего 187 километров при очень высоком проценте резервного пробега.

Многие работники железнодорожного транспорта до сих пор не понимают, что правильное использование паровозов, доброкачественность ремонта их, четкая организация труда паровозных бригад—основное условие для подъема на высокий уровень всей системы организации работы железнодорожного транспорта.

Приказываю:

1. По организации эксплуатации паровозов

Начальникам дорог, начальникам паровозных служб и начальникам паровозных депо добиться решительного ускорения оборота паровозов, достигнув уже с 1-го октября 1935 г. полезной работы паровоза (без учета промывок и ремонта) не менее 13,5 часов в сутки, в том числе чистого движения не менее 10 часов.

Эту задачу разрешить путем:

а) сокращения в основном и оборотном депо времени на технические операции и простои в ожидании поездов на 20 проц;

б) сокращения простоев

на промежуточных станциях на 30 проц;

в) сокращения времени на промывку и подьемочный ремонт на 15 проц;

г) увеличения технической скорости на 15 проц;

д) увеличения участковой (коммерческой) скорости на 20 проц.

2. Считать наиболее целесообразной работу паровозов на коротких тяговых плечах. Добиваться того, чтобы на плечах длиной 60—70 км. паровозные бригады могли делать в сутки 3 полные поездки (по одной поездке в оба конца на каждую бригаду).

На плечах длиной 70—90 км.....2,5 поездки

„ „ „ 90—110 „ 2 „

„ „ „ 110—130 „ 1,5 „

свыше 130 км 1 1/2 „ в оба конца:

3. При работе на коротких плечах практиковать круговую работу паровозов (вертушками) без захода в оборотные депо; смену паровозных бригад в основном депо производить также без захода в депо.

4. В целях повышения среднесуточного пробега паровозов, ликвидации сверхурочных работ изнуряющих паровозные бри-

гады, ввести на большинстве тяговых участков строенную езду с прикреплением к паровозу 3-х постоянных бригад, выделенных среди них старшего машиниста, имеющего высший класс.

5. Установить по дорогам следующее количество тяговых плеч на 1935 и 1936 гг. и систему обслуживания паровозов с подменными бригадами;

ПРОДОЛЖЕНИЕ ПРИКАЗА НАРКОМПУТИ ТОВ. КАГАНОВИЧА

№№ по порядку	Д о р о г а	Наличие существующих тяговых плеч	Намечаемое количество тяговых плеч к концу 1936 г.			Способ обслуживания паровозов бригадами						Пять бригад на 2 паровоза	
			Общее количество	В каком году вводятся	Разбивка плеч по годам введения	спаренными		строеными		С отходом в оборотном депо	Без отхода в оборотном депо		Турными
						С отходом в пункте оборота	с подменными бригадами	С отходом в оборотном депо					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
1	Московско-Казанская	37	46	1935 г. 1936 г.	39 7	3 3	3	19 15	14 28	—	—		
2	Московско-Курская .	19	22	1935 г. 1936 г.	22 0	—	—	8 8	14 14	—	—		
3	Северные	36	46	1935 г. 1936 г.	39 7	1 1	—	14 11	17 31	7 3	—		
4	Рязано-Уральская .	26	28	1935 г. 1936 г.	27 1	6 6	—	3 3	13 15	5 4	—		
5	Октябрьские	37	44	1935 г. 1936 г.	38 6	9 5	—	—	6 18	3 3	20 18		
6	Кировская	20	25	1935 г. 1936 г.	22 3	—	2 2	12 9	8 14	—	—		
7	М. Б.-Балтийская . .	30	38	1935 г. 1936 г.	35 3	—	—	16 13	19 25	—	—		
8	Западные	45	53	1935 г. 1936 г.	48 5	2 2	—	24 19	22 32	—	—		
9	Москва-Донбасс . .	14	18	1935 г. 1936 г.	18 —	—	—	3 3	13 13	2 2	—		
10	Юго-Восточные . . .	28	32	1935 г. 1936 г.	28 4	3 3	2 2	7 3	15 23	1 1	—		
11	Северо-Кавказская .	15	18	1935 г. 1936 г.	16 2	2 2	—	3 1	11 15	—	—		
12	Екатерининская . .	40	41	1935 г. 1936 г.	41 0	15 15	—	6 6	20 20	—	—		
13	Южные	26	31	1935 г. 1936 г.	29 2	—	—	15 13	14 18	—	—		
14	Донецкие	26	29	1935 г. 1936 г.	29 0	1 1	—	—	28 28	—	—		
15	Юго Западные	56	63	1935 г. 1936 г.	62 1	11 11	—	5 4	46 48	—	—		
16	Закавказские	26	27	1935 г. 1936 г.	26 1	11 11	—	10 9	5 7	—	—		
17	Азово Черноморская	12	16	1935 г. 1936 г.	13 3	4 4	—	6 3	3 9	—	—		
18	Оренбургская	20	36	1935 г. 1936 г.	28 8	—	—	1 —	20 36	7 —	—		
19	Самаро-Златоустовск.	15	21	1935 г. 1936 г.	17 4	1 1	—	4 —	12 20	—	—		
20	Пермская	30	35	1935 г. 1936 г.	34 1	1 1	—	11 10	21 23	1 1	—		
21	Южно Уральская . .	16	24	1935 г. 1936 г.	21 3	3 3	—	6 4	9 15	3 2	—		
22	Омская	20	27	1935 г. 1936 г.	20 7	—	—	5 2	6 20	9 5	—		
23	Томская	29	33	1935 г. 1936 г.	32 1	—	2 2	17 16	13 15	—	—		
24	По 23 дорогам . . .	623	753	1935 г. 1936 г.	684 69	73 69	9 6	195 152	349 487	38 21	20 18		

Отпустить для работ по разделению тяговых плеч 1935 г. следующие суммы:

Москов.-Казан.	75	т. р.
Москов.-Курск.	200	" "
Северным	200	" "
Рязан-Уральск.	75	" "
Кировской	150	" "
М.-Б.-Балтийск.	250	" "
Западным	75	" "
Москва-Донбасс	150	" "
Сев.-Кавказ.	75	" "
Южным	125	" "
Оренбургской	250	" "
Донецким	75	" "
Юго-Западным	200	" "
Азово-Черном.	75	" "
Пермской	50	" "

Южно-Уральск. 150 " "
Томской 75 " "

Всего 2.250 тыс. руб.

Начальникам дорог в декадный срок представить ЦТ сметы на производство работ по разделению плеч в 1935 г.

Н-ку Центрального пла ново-экономического отдела т. Гайстеру и н-ку Центрального управления паровозного хозяйства т. Курицыну проверить сметы и уточнить отпускаемые средства.

Н-ку Центрального пла ново-экономического отдела т. Гайстеру и начальнику Центрального управления паровозного хозяйства т. Курицыну запланировать в 1936 г. необходимую сумму на разделение тяговых плеч, на строительство основных и оборотных депо.

Начальникам дорог и начальникам служб паровозного хозяйства: Уссурийской, Забайкальской, Восточно-Сибирской, Средне-Азиатской и Турксиба разработать и не позже 1 сентября представить на утверждение НКПС схему обслуживания тяговых плеч и систему езды на паровозах на указанных выше основаниях.

6. Сохранить спаренную езду на тяговых плечах с незначительным грузовым движением, где она дает возможность устранить сверхурочные часы и обеспечить рост среднесуточного пробега паровозов.

На длинных тяговых плечах, где невозможен оборот паровоза в оба конца в течение 10—12 часов (главным образом на дорогах Востока и Ср. Азии)—допустить, впредь до их разукрупнения, турную езду при строенных бригадах.

В этих случаях начальникам дорог и начальникам служб вагонного хозяйства культурно оборудовать вагоны для поездки турных бригад.

7 Допустить обслуживание двух паровозов пятью бригадами на тех участках, где при строеной езде недоработка бригады достигает 30-40 часов, с тем, чтобы пятая бригада была прикреплена к обоим паровозам.

8. Начальникам отделений паровозного хозяйства и начальникам депо ввести декадные графики оборота паровозов (расписание работы каждого паровоза) в соответствии с расписанием поездов, четко организовать труд паровозных бригад, установив точное время прихода на работу и окончания работы каждой бригады, исходя из 192 часов в месяц для всех паровозов без сверхурочных, не допуская просиживания машинистов без работы в ожидании паровозов и поездов.

9. Паровозы, освобожденные вследствие увеличения среднесуточного пробега, охладить и поставить в запас дороги.

Паровозные бригады, освобожденные вследствие увеличения среднесуточного пробега, перевести третьими бригадами на паровозы, остающиеся в работе.

II. По измерителям работы паровозов

10. Установить следующие на один эксплуатационный оборот паровоза:

Наименование дороги	Для основн. депо		Для оборот- ного депо		Наименование дороги	Для основ. депо		Для оборот- ного депо	
	ч.	м.	ч.	м.		ч.	м.	ч.	м.
1. М-Казанск.	2	15	1	15	15. Закавказск.	1	40	—	50
2. М-Курская	2	—	1	—	16. Азово-Чер.	1	40	—	50
3. Северные	2	10	1	10	17. Ср. Азиатск.	2	—	1	—
4. Октябрьские	2	—	1	—	18. Оренбургск.	2	30	1	30
5. Кировская	2	10	1	10	19. Турксиб .	3	—	1	30
6. М. В. В.	2	10	1	10	20. Сам. Злат.	2	10	1	10
7. Западные	2	15	1	15	21. Ряз.-Ураль.	2	10	1	10
8. М.-Донбасс	2	—	1	—	22. Пермская .	2	30	1	30
9. Юго-Восточ.	2	—	1	—	23. Ю.-Уральск.	2	30	1	30
10. Сев. Кавказ.	1	40	—	50	24. Омская . .	2	45	1	30
11. Екатеринбург.	1	50	—	50	25. Томская .	2	30	1	—
12. Южные	1	50	—	50	26. В.-Сибирск.	2	30	1	—
13. Донецкие	1	50	—	50	27. Забайкальск	2	30	2	30
14. Юго-Запад.	1	50	1	—	28. Уссурийская	2	30	1	30

Начальникам дорог и служб паровозного хозяйства совместно с начальниками паровозных депо, исходя из заданных норм

11. Установить следующие минимальные технические и участковые (коммерческие) скорости по дельности нормы для от-

Наименование дорог	Скорость		Наименование дорог	Скорость	
	техническая	коммерческая		техническая	коммерческая
	км. в час			км. в час	
1. М.-Казанская	27	20	15. Закавказские	29	21
2. М.-Курская	29	22	16. Азово-Черномор.	27	20
3. Северные	28	20	17. Ср.-Азиатская	28	18
4. Октябрьские	28	23	18. Оренбургская	29	19
5. Кировская	28	19	19. Турксиб	30	20
6. М.-В.-В.	29	22	20. Сам.-Златоустов.	29	19
7. Западные	29	21	21. Ряз.-Уральская	24	18
8. М.-Донбасс	25	18	22. Пермская	26	17
9. Юго-Восточ.	23	17	23. Южно-Уральская	26	17
10. Сев.-Кавказск.	30	23	24. Омская	27	19
11. Екатеринбургская	25	18	25. Томская	25	19
12. Южные	27	20	26. Вост.-Сибирская	28	22
13. Донецкие	25	18	27. Забайкальская	26	18
14. Юго-Западные	27	20	28. Уссурийская	24	16

В среднем по сети 27,0 19,4

12. Поднять расчетные форсировки котлов в килограммах пара с квадратного метра поверхности нагрева:

Для паровоз. сер. Э на угольном отопл. не менее	38—40	кг
" " " Э на нефтяном	43	"
" " " Ш и О на угольном	32	"
" " " ФД на	55	"

13. В соответствии с несуточного пробега паровозов (без учета промывки) и процент одиночного (резервного) пробега в товарном движении:

ПРОДОЛЖЕНИЕ ПРИКАЗА НАРКОМПУТИ ТОВ. КАГАНОВИЧА

№ по пор.	Наименование дорог	Средне-суточный пробег	Процент односто- ного пробега	№ по пор.	Наименование дорог	Средне-суточный пробег	Процент односто- ного пробега
1	Казанская . . .	270	10,0	15	Закавказские . . .	275	12,5
2	М.-Курская . . .	275	10,5	16	Азово-Черномор.	270	10,0
3	Северные	270	11,5	17	Ср.-Азиатская . . .	250	10,0
4	Октябрьские . . .	250	10,0	18	Оренбургская . . .	255	6,0
5	Кировская	275	8,5	19	Турксиб	275	7,0
6	М.-Б.-Балтийская .	275	14,0	20	Сам.-Златоустов . .	270	7,5
7	Западные	275	9,5	21	Ряз.-Уральская . .	240	8,0
8	Москва-Донбасс . .	240	14,0	22	Пермская	230	8,0
9	Юго-Восточные . .	220	10,5	23	Южно-Уральская . .	250	6,5
10	Сев.-Кавказская . .	290	9,0	24	Омская	230	6,0
11	Екатерининская . .	230	10,0	25	Томская	230	7,0
12	Южные	250	8,0	26	В.-Сибирская . . .	290	8,0
13	Лодейские	230	11,0	27	Забайкальская . .	230	8,5
14	Юго-Западные . . .	240	10,0	28	Уссурийская	210	7,0
По сети					25 ^а клм.	9,0	

III. По графикам и расписанию движения товарных поездов

14. В действующих на дорогах графиках и расписаниях движения товарных поездов технические скорости занижены; допущены остановки на промежуточных станциях без всякой надобности; операции по набору воды, чистке топки, контролю букс и техническому осмотру не совмещены, простои сквозных поездов на участках станциях завышены, и в графиках нет увязки с оборотом паровозов и работой паровозных бригад.

Графики и расписания движения поездов не служат законом движения, определяющим всю систему работы линии.

Движение поездов в большинстве случаев осуществляется, по так называемому, диспетчерскому расписанию, ежедневно изменяющемуся, что по существу означает движение поездов без всякого расписания и дезорганизует работу депо, станций и использование паровозных и кондукторских бригад.

Широко практикуется изменение нумерации прямых маршрутов, чем по существу замазываются факты срыва расписаний.

Движение товарных поездов по расписанию должно быть железным законом всей работы транспорта.

Начальникам дорог и начальнику Центрального управления эксплуатации разработать и ввести в жизнь с 1-го октября 1935 г. новые графики движения поездов.

15. Для обеспечения движения поездов строго по расписанию, график должен составляться с нанесением на него:

а) числа поездов, необходимых для обеспечения перевозок в размере 80 тысяч вагонов среднесуточной погрузки.

б) и сверх дополнительного числа поездов, исходя из возможного максимального размера перевозок;

в) из числа нормального количества поездов, указанных в пункте „а“, выделяются поезда постоянного обращения, в первую очередь маршруты, обеспеченные устойчивым грузопотоком каждые сутки (основное ядро графика).

г) Поезда основного ядра графика включают в себя, как поезда в пределах дороги, обращающиеся постоянно между двумя определенными пунктами, так и поезда за пределами дороги. При этом обращение этих поездов ежедневно по расписанию должно быть обеспечено как дорогой, так и отправителями грузов, организовав подачу груза группами на станции формирования поездов.

16. На график наносится нормальное и дополнительное число поездов, при чем особо должно быть обращено внимание на прокладку поездов основного ядра. Этим поездам должны быть обеспечены условия для наискорейшего продвижения как по участкам, так и через участковые, сортировочные и обменные станции.

17. Согласование расписания поездов в пунктах оборота паровозов должно быть построено таким образом, чтобы паровоз, прибывший с поездом, возвращался с поездом встречного направле-

ния, без простоя паровоза в ожидании поездов.

18. Графики должны составляться с учетом обязательного уменьшения числа остановок поездов на станциях за счет совмещения операций по осмотру вагонов, чистке, топке и набора воды, а также совмещения времени, затрачиваемого на стоянку товарного поезда при обгоне и скреплении его с пассажирскими поездами, для тех же технических надобностей.

19. Сократить число действующих блок постов и раз'ездов, ввиду частого их размещения без достаточной технической надобности. В первую очередь сократить блокпосты и раз'езды, расположенные на невыгодных по условиям профиля местах, что является одной из важнейших причин замедления технических скоростей и разрывов поездов.

20. Как правило, через промежуточные станции и раз'езды поезда должны следовать без остановок, кроме остановок по техническим надобностям. Периоды суток, свободные от пассажирских и пригородных поездов должны быть использованы для ускорения движения товарных поездов.

21. На критических перегонах отдельных участков, в случаях резкого их влияния на технические скорости, организовать сокращение по перегонным времен путем постановки толкачей или введение двойной тяги.

22. После составления дорогами графиков, Центральному управлению эксплуатации утвердить постоянные поезда основного ядра графиков и издать общесетевое расписание движения этих поездов.

Расписание постоянных поездов должно быть разослано дорогам и всем клиентам, организующим эти поезда.

Начальникам дорог, помимо графиков, которыми снабжаются все отделения и станции, издать поучастковые расписания поездов, снабдив ими паровозные и поездные бригады, начальников станций, дежурных по станциям и депо, товарные конторы, составителей, стрелочников, сигнальщиков, дорожных мастеров, бригадиров пути, путейоб-

ходчиков, осмотрщиков вагонов и работников других служб, связанных с движением поездов.

23. В случае опозданий постоянных поездов дальнего следования, разрешается отправление их по диспетчерскому приказу для введения их в свое расписание, когда такое продвижение поезда не срывает с расписания других поездов.

24. При построении графика исходить из задачи:

а) Полного обеспечения выполнения задаваемых

настоящим приказом технических и коммерческих скоростей, средне-суточного пробега паровозов; б) отправления и проследования поездов по расписанию, являющихся основными показателями организованности и дисциплины работы на дорогах, в отделениях и на станциях.

По выполнению движения поездов по расписанию буду судить о качестве работы дорог, отделений, станций.

IV. По ремонту паровозов и работе депо

25. Ликвидировать обзличку в текущем ремонте паровозов, прекратив практику ремонта одного паровоза равными функциональными бригадами.

К 1-му сентября 1935 г. организовать во всех паровозных депо комплексные бригады по текущему промывочному ремонту, прикрепив пономерно к каждой из бригад определенную группу паровозов.

Возложить на бригады ответственность за качество ремонта, обеспечивающее безаварийный пробег паровоза от промывки до промывки.

Комплексную бригаду составлять из рабочих всех профессий, работающих на текущем ремонте (кроме котельщиков) в количестве от 15-ти до 30-ти человек.

Возложить руководство комплексной бригадой на освобожденного старшего бригадира.

Число рабочих в комплексной бригаде и сменность работы начальником депо устанавливать в зависимости от местных условий.

Начальникам паровозных служб и начальникам депо составить графики ремонта паровозов на промывке с тем, чтобы ремонт производился параллельно и простои в ремонте не превышали установленной нормы на промывку паровоза.

Бригадирам в соответствии с графиками промывки паровозов составлять график работы своей бригады с ежедневной корректировкой этого графика на плановых совещаниях.

Котельщиков выделить в отдельную бригаду во главе с котельным мастером, не входящую в ком-

плексную бригаду и обслуживающую все паровозы депо, возложив на эту бригаду ответственность за качество ремонта, состояние паровозных котлов и безаварийную работу котла.

26. Начальникам депо прекратить практику внеплановых ненужных разборок деталей паровозов для осмотра, установив периодические осмотры ответственных деталей точно в соответствии с Правилами текущего ремонта, утвержденными НКПС.

В целях уменьшения простоев паровозов в ремонте, Центральному управлению паровозного хозяйства НКПС, начальникам дорог и начальникам служб паровозного хозяйства сосредоточить в депо минимум неснижаемого запаса наиболее ходовых деталей паровозов, как-то: деталей автотормозов, подшипников, втулок, комплектов рессор, комплектов колесных пар с буксами и т.д. для обеспечения заменяемости изношенных деталей.

27. Организовать в каждом депо технический контроль за регулярными продувками котлов и труб и правильным применением антинакипинов, обязав начальников депо или их заместителей, совместно с котельным мастером, лично осматривать котлы на каждой холодной промывке и отмечать результаты осмотра в книге теплоты.

Начальникам депо обеспечить обязательную приему паровозов из промывочного и под'емочного ремонта одним из прикреплённых паровозных машинистов.

28. Начальникам дорог и начальникам служб паровозного хозяйства в 2-

ОКОНЧАНИЕ ПРИКАЗА НАРКОМПУТИ ТОВ. КАГАНОВИЧА

месячный срок лично проверить хранение и использование запасных частей, как на базах, так и в депо, ликвидировать затоваренность неходовых частей, а начальнику Центрального управления паровозного хозяйства установить по заводам ежемесячное планирование заготовки и ремонта запасных частей для депо.

Начальникам дорог и служб паровозного хозяйства к 1-му января 1936 года оградить все депо на дорогах, а н-ку Центрального отдела лесного хозяйства НКПС т. Гантману обеспечить эти работы отходами пиломатериалов.

29. В целях сокращения простоев паровозов на промывке и установления единого типа и способа промывки, вместо горячей и холодной, ввести теплую промывку с искусственным циркуляционным охлаждением паровозных котлов в первую очередь в следующие депо: Донецкие ж. д.—Свято-во, Дебальцево.

Екатерининская ж. д.—Узел, Постышево, Волноваха.

Юго-Восточные ж. д.—Россошь, Лиски, Отрожка. Оренбургская ж. д.—Челкар, Оренбург.

М-Курская ж. д.—Орел, Тула, Москва, Курск.

Южные ж. д.—Белгород, Лозовая. М.-Казанская ж. д.—Рыбное, Москва-Сортировочная, Кочетовка.

Западные ж. д.—Брянск-II, Конотоп.

М.-Б.-Балтийская ж. д.—Витебск, Орша.

Кировская ж. д.—Званка, Кандавакша.

Октябрьские ж. д.—Калинин, Белогое.

Северные ж. д.—Иваново, Александров.

Забайкальская ж. д.—Чита.

Вост.-Сибирская ж. д.—Иркутская.

Омская ж. д.—Омск.

Томская ж. д.—Новосибирск.

Южно-Уральская ж. д.—Челябинск, Карталы.

Пермская ж. д.—Пермь.

Уссурийская ж. д.—Ерофей Павлович.

Сам.-Златоуст. ж. д.—Куйбышев, Абдулино.

Ряз.-Уральская ж. д.—Ртищево, Балашов.

Ср.-Азиатская ж. д.—Уральская, Турксиб-Аулие-Ата.

Закавказские ж. д.—Тифлис.

Москва-Донбасс ж. д.—Узловая.

Аз.-Черноморская ж. д.—Кавказская.

Сев.-Кавказская ж. д.—Мин. Воды им. т. Кирова.

Юго-Западные ж. д.—Дарница.

Начальникам этих дорог к 1 января 1936 года закончить все работы по окончанию оборудования тепловой промывки в указанных пунктах.

Н-ку Центрального управления паровозного хозяйства т. Курицыну в десятидневный срок разослать дорогам технические задания на переустройство горячих промывок в теплые, типовую схему и инструкцию по производству промывки.

V. По организации работы депо и отделений паровозного хозяйства

31. Исходя из того, что главной задачей депо является ремонт и эксплуатация паровоза и что при нынешнем положении начальник депо загружен большим количеством разнообразных функций, не дающих ему возможности сосредоточиться на своих основных обязанностях, по ремонту и эксплуатации паровозов, разделить функции руководства депо, как самостоятельного хозяйственного предприятия, от функций руководства тяговым участком.

На начальника депо возложить:

а) выполнение заданной программы ремонта паровозов по количеству и качеству;

б) своевременную выдачу исправных паровозов под поезда;

в) организацию труда паровозных бригад и подготовку их.

32. Для руководства всей работой паровозного хозяйства в пределах нынешнего тягового участка организовать отделение паровозного хозяйства с начальником отделения во главе.

На отделения паровозного хозяйства возложить:

а) обеспечение работы паровозов по графику и согласование графика использования паровозов с ежедневными заданиями движения поездов.

б) осуществление, наряду с общим руководством работой депо, непосредственного руководства следующими отраслями паровозного хозяйства: системой водоснабжения, электростанциями и электрохозяйством, топливными складами, экипировочными устройствами, во-

Выделить для этой цели за счет перегруппировки средств 3 млн. руб.

30. Начальникам служб паровозного хозяйства организовать снабжение паровозов правильно составленными, в соответствии с установленным НКПС топливным режимом, смесями углей, путем подготовки таковых на специальных стеллажах на складах до подачи топлива на паровозы.

Начальникам дорог в месячный срок организовать специальные краткосрочные курсы по обучению помощников машинистов рациональному отплеванию паровозов.

докачками и всем материальным и рабочим снабжением.

в) организацию строительства, ремонта и содержания гражданских и технических сооружений паровозного хозяйства.

33. Организацию отделений паровозного хозяйства закончить к 1-му сентября 1935 года.

Начальникам дорог, н-ку Центральной группы кадров при Наркоме тов. Россову и н-ку Центрального управления паровозного хозяйства т. Курицыну к 20-му августа 1935 г. представить в НКПС на утверждение начальников отделений паровозного хозяйства.

В месячный срок н-ку Центрального финансового отдела т. Теумину и н-ку Центрального управления паровозного хозяйства разработать структуру финансирования депо и отделений паровозного хозяйства, предусмотрев перевод основных депо на полный хозрасчет.

Начальникам дорог передать с 1936 года гражданские и технические сооружения паровозного хозяйства в ведение начальника отделения паровозного хозяйства. Все assigned на текущий и капитальный ремонт зданий отделений паровозного хозяйства передать с 1936 года в ведение начальника отделений паровозного хозяйства.

Предусмотреть в организационной структуре отделений паровозного хозяйства создание в 1936 году небольших ремонтно-строительных организаций для производства ремонта и мелкостроительных работ хозяй-

ственным способом. Наиболее крупные строительные работы передавать на договорных началах начальникам дистанций пути.

34. В связи с организацией отделений паровозного хозяйства изменить пункт 2 приказа № 143/П от 9 июня с. г., оставив топливные склады в непосредственном подчинении начальников отделений паровозного хозяйства, в том числе и снабжение рабочих и служащих топливом.

Сектор заготовки топлива Центрального отдела материального снабжения НКПС и части топливоснабжения на дорогах передать в ведение Центрального управления паровозного хозяйства и служб паровозного хозяйства на дорогах.

35. Считая совершенно ненормальным существующее положение с машинистами-наставниками, когда они механически прикрепляются ко всем без исключения паровозам, без учета квалификации и классности машинистов, обслуживающих эти паровозы, а зачастую машинисты-наставники превращаются в порученцев при начальниках депо, прикреплять машинистов-наставников лишь к тем паровозам, которые обслуживаются машинистами слабой квалификации. Перевести машинистов-наставников в ведение начальников отделений паровозного хозяйства.

Машинисты-наставники должны практически исправлять недостатки работы машинистов, выезжая с ними на линию, а также проверять работу и других паровозов (к ним не прикрепленных) по указанию начальников отделений в случае каких-либо неисправностей или нарушений установленных норм и порядка эксплуатации паровозов.

36. Начальникам дорог и начальникам служб паровозного хозяйства ликвидировать практику бюрократических экзаменов при определении классности машинистов, когда не переводят в высший класс старых опытных машинистов, работающих без аварий, хорошо выполняющих свои функции, только по формальным признакам незнания ими тех или иных деталей учебника или инструкций.

Начальникам дорог и

служб паровозного хозяйства в 2-месячный срок провести повторные испытания таких лучших опытных машинистов, причем решающим в определении перевода в высший класс должна служить отличная безаварийная работа и умение машиниста по боевому организовать работу бригады по ускорению оборота паровоза.

37. Начальникам дорог обеспечить к 1-му декабря 1935 года подготовку паровозных машинистов в размере, полностью покрывающем недостаток машинистов. Всю подготовку машинистов сосредоточить на 6-месячных курсах с отрывом от производства. Укомплектование курсов произвести из числа опытных помощников машинистов со старым стажем.

Победы, одержанные транспортом за последние 4 месяца, свидетельствуют об огромных резервах, имеющихся в транспорте. Однако, прочное закрепление достигнутого и дальнейшее продвижение вперед возможно только при коренном улучшении работы всех низовых звеньев железнодорожного транспорта.

От паровозного хозяйства и паровозников зависит очень многое, ибо локомотив является основной двигательной силой железнодорожного транспорта, а депо, как основная заводская индустриальная база транспорта, концентрирует квалифицированные и технические и организационно кадровые кадры транспорта.

Мы приближаемся к зиме. От паровозных и ремонтных бригад, от любовного, заботливого отношения их к паровозу, в первую очередь, зависит успех всей зимней кампании.

Партия, Правительство, НКПС вправе рассчитывать на то, что паровозники не только по ударному возмущению за выполнение настоящего приказа, но и займут подобающее место в борьбе за улучшение работы всех других отраслей железнодорожного транспорта, за победу социалистического транспорта.

Народный комиссар путей сообщения Л. Каганович

Зам. ответ. редактора А. КРАВЧЕНКО.