Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

ЗА БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ТРАНСПОРТ

№ 91 (381)
ВТОРНИК
20
августа
1935 г.

Газета Политотдела 2-го Эксплоатационного отделения Томской железной дороги

Дальнейший под'ем железнодорожного транспорта и паровозное хозяйство

Продолжение речи тов. Л. М. КАГАНОВИЧА на совещании работников ж.-д. транспорта 27 июля 1935 г.*)

IV. О РЕМОНТЕ ПАРОВОЗОВ И ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ДЕПО

Ликвидировать обезличку в ремонте паровозов

Ускорение оборота паровозов, увеличение технических скоростей и среднесуточного пробега требуют коренного улучшения качества ремонта паровозов. Если паровоз будет работать больше, качество ремонта паровозов останется таким же плохим, то вся экономия времени в сокращении простоев и увеличении скорости движения будет с'едена большим количеством больных паровозов.

Существующее положение с ремонтом паровозов внушает серьезные опасения. В июне больных паровозов по сети было 18,6 проц. против нормы 17 процентов. Число больных паровозов увеличилось по сравнению с маем. Особенно неблагополучно на дорогах Средне-Азиатской, Оренбургской, Забайкальской, Закавказской, Октябрьской. Юго-Западной и Самаро-Златоустовской.

Порч паровозов в пути в июне было 1349, из них с требованием резерва на 558 случаев больше, чем в апреле и мае. Особенно много случаев порч в пути было на Томской и Забайкальской дорогах.

Недодач паровозов под грузовые поезда в июне было 442 случая, значительно больше, чем в мае и апреле. Почти половина недодач падает на Самаро - Златоустовскую дорогу, затем на Уссурийскую, Южно-Уральскую и Томскую.

Это показывает невнимание на дорогах к качеству ремонта паровозов. Такое положение совершенно нетерпимо, так как грозит срывом всей нашей зимней работы.

В чем основные недостатки организации ремонта в паровозных депо? В обезличке и кустарщине. Текущий промывочный ремонт паровозов производится обезличенно разными функциональными бригадами. Никто в целом за ремонт паровоза не несет ответственность. Нельзя найти виновника плохого ремонта. Трудно даже премировать, награждать кого-нибудь за хороший ремонт паровоза. Хорошо ремонтирующая бригада может получать столько же, а иногда и меньше, чем бригада, недобросовестно выполняющая ремонт.

Надо организовать комплексные — об'единенные бригады по текущему и промывочному ремонту примерно в составе 15—30 человек, к которым и прикрепить определенные группы паровозов. Нужно организовать дело так, чтобы во время промывки (горячей или холодной) проводился весь текущий ремонт, между промывками паровоз должен ходить бесперебойно, не требуя ремонта. За отличный ремонт мы будем доплачивать бригаде сверх нормальных сдельных расценок по 3-4 копейки за километр пробега сделанный прикрепленным к ней паровозом. Это составит, примерно, 175—200 руб. в месяц за каждый паровоз, не имевший межпромывочного, то-есть повторного и внепланового ремонта в течение месяца или по 40—50 рублей на рабочего в месяц.

Если же из-за плохого качества ремонта произойдет порча паровоза в пути, или паровоз потребует межпромывочного, повторного или внепланового ремонта, током плексная бригада должна лишаться дополнительной премиальной оплаты за пробег сделанный этим паровозом. Дополнительная премиальная оплата комплексным бригадам должна распределяться соответственно разряду и фактическому сдельному заработку каждого рабочего, входящего в эту бригаду.

В комплексные об'единенные бригады не включаются котельщики, которые выделяются в отдельную бригаду во главе с котельным мастером. Для котельной бригады мы сохраняем премию в размере 15 процентов их месячного заработка, если они в течение всего месяца сдают отремонтированные ими котлы без брака и недоделок, такую же премию мы сохраняем тем квалифицированным рабочим депо (токаря, медники, кузнецы), которые не входят в комплексные ремонтные бригады. В отдельных депо можно допустить для этих групп рабочих (котельщиков, токарей, медников, кузнецов и другие) выплату им среднего размера премий, выработанных всеми комплексными ремонтными бригадами данного депо в месяц.

Нужно надеяться, что такая система работы, ликвидируя обезличку, значительно повысит ответственность за качество ремонта.

Весь успех этой перестройки решают люди, их правильный подбор и обучение. Как и у паровозных бригад, нужно подобрать комплексные ремонтные бригады один к одному, чтобы они работали единым, дружным коллективом. Особенное внимание следует уделить персональному подбору освобожденных старших бригадиров. Начальники и парторги депо должны персонально проработать с каждым бригадиром, воспитывать их, повышать квалификацию. Если начальник депо сумеет подобрать крепких бригадиров—он решит основную задачу, потому что хороший бригадир вложит в дело душу и плохо работающего рабочего сделает хорошим. Нужно укреплять кадры ремонтных рабочих, повышать их квалификацию. Депо является основной индустриальной заводской базой железнодорожного транспорта. Депо концентрирует квалифицированные кадры транспорта. Но все же, депов ской ремонтный рабочий чувствует себя в депо порой как-бы „вторым сортом". Надо поднять самочувствие ремонтных рабочих, укрепить политическую работу среди них, сколотить крепкий дружно работающий коллектив Без этого поднять работу депо и образцово наладить ремонт нельзя.

С запасными частями в паровозных депо дело обстоит даже хуже, чем в сельском хозяйстве. Мне приходилось заниматься запасными частями к тракторам. Тракторный парк тогда находился в полуразваленном состоянии. Усилиями партии мы создали крепкую ремонтную базу тракторов и наладили массовое заводское изготовление запасных частей к ним.

Надо наладить производство наиболее ходовых дефицитных запасных частей к паровозам не кустарно, а в заводском масштабе на заводах НКПС и Наркомтяжпрома. Нужно создать не снижаемый запас к таким наиболее ходовым деталям паровозов, как втулки, рессоры, колесные пары с буксами, детали автотормозов, чтобы обеспечить быструю заменяемость изношенных деталей. Мы уже предварительно вели переговоры с Наркомтяжпромом, чтобы, например, в 1936 г. дали нам побольше запасных частей к паровозам. Ведь делают же тракторные заводы не только новые трактора, но и запасные части к ним. Почему бы не поставить в массовом масштабе производство запасных частей и на паровозо-строительных заводах, и тов. Орджоникидзе обещал нам помочь.

Мы должны вывести ремонт паровозов из состояния кустарщины и обезлички и поставить дело организованно, по-заводскому. Когда я говорю—по-заводскому, это не означает, что надо сразу развернуть грандиозное капитальное строительство, возвести огромные здания своего рода деповские „Магнитострои".

Можно в простом сооружении наладить так дело, чтобы чувствовалось заводская организованность и четкость. Но для этого надо потрудиться, как следует, и перестроить организацию работы и структуру управления депо.

О работе депо и об отделениях паровозного хозяйства

Основной недостаток в работе начальников паровозных депо—это то, что с одной стороны он не чувствует себя полным хозяином в депо, а с другой стороны—он перегружен большим количеством разнообразных функций, не дающих ему возможности сосредоточиться на своих основных обязанностях—ремонте и эксплуатации паровозов.

Депо далеко еще не является хозрасчетной единицей с развернутым промфинпланом и собственными оборотными средствами. Мы в НКПС получаем много писем от начальников депо, в которых они жалуются, что даже в мелочах они зависят от других.

Начальники депо жалуются, что они не имеют права сами даже вставить стекло, починить ворота или канавы, а смотрители зданий от дистанции пути занимаются этими „мелочами", в последнюю очередь.

Допустим, что они преувеличивают и что хороший начальник депо сумеет и стекло вставить и ворота починить и т. д. Но, видимо, ненормальности в самом положении депо имеются.

Начальники депо не имеют оборотных средств Им предоставили право закупать необходимые материалы, литье, мелкие запасные части, краски и тому подобное, а денег на это не отпускают. Деньги, отпускаемые на ремонт зданий, передаются

*) Начало см. „ЗБТ" от 19 августа.

(Продолжение на 2 стр.)

ПРОДОЛЖЕНИЕ РЕЧИ ТОВ. Л. М. КАГАНОВИЧА

в распоряжение начальника жилищной дистанции и начальник депо фактически ни-как на ход ремонта и его качество влиять не может.

Ясно, что такое положение явно ненормально Нельзя требовать от начальника депо полноты ответственности за порученное ему дело, требовать содержания в порядке депо, если начальник депо не может распорядиться мелочами, если функционалка продолжает его заедать. Нужно пересмотреть систему финансирования депо, чтобы перевести основные депо на хозрасчет снабдить депо хотя бы минимальными оборотными средствами. Нужно передать паровозным службам все гражданские технические сооружения депо (деповские здания, конторы, жилища и тому подобное), но чтобы эта передача в середине года не отразилась на текущей работе и не сорвала бы происходящий ремонт, передачу эту следует произвести в 1936 г.

Таким образом, чтобы начальник депо чувствовал себя полным хозяином порученного ему дела, его функции должны расшириться—хозрасчет, распоряжение оборотными средствами, хозяйственное обслуживание нужд депо (текущий ремонт, очистка, небольшие переделки) и тому подобное. Но у начальника депо слишком много других, выходящих за пределы депо, разнообразных функций, которые мешают ему выполнять основную работу—руководство ремонтом и эксплуатацией паровозов. Начальник основного депо сейчас помимо своего депо занимается оборотным депо находящимся за 80—100 и даже 150 километров от него, а то и несколькими оборотными депо, электростанцией и электрохозяйством водокачки (а их одних бывает до 10-15 на тяговом участке) и водоснабжением, экипировочными обустройствами, вспомогательными поездами, ОРСом, его подсобными хозяйствами, материальным снабжением. Ясно, что ему одному очень трудно справиться с руководством каждой из этих отраслей хозяйства. Поэтому он мечется от одной отрасли к другой, а ремонт депо и организация паровозных бригад страдают от этого. Страдают также и такие важнейшие отрасли паровозного хозяйства, как водоснабжение, электрохозяйство и т. п.

Наши депо по сравнению с 1932-1933 годом работают несравненно лучше, об этом спора нет. Они худо ли, хорошо ли ремонтируют паровозы, обслуживают выросшие перевозки, суточная погрузка поднялась с 56 тысяч вагонов до 73 тысяч вагонов. Мы не собираемся охаивать всю большую работу. И все же, надо сказать, что депо работают самотеком, ни шатко, ни валко Если не трогаешь, не регулируешь, работа идет сама по себе, как будто гладко. Но как только вы, начальники депо, возьметесь за перестройку по-серьезному, потребуете от депо добавочного напряжения, вы сразу обнаружите все недостатки существующей структуры депо и должны будете признать, что вам необходимо круто перестраиваться, переучиваться.

Что же нужно сделать для того, чтобы депо успешно справилось с возлагаемыми на него более сложными задачами? Нужно отделить функции руководства депо, как самостоятельным хозрасчетным предприятием, от функции руководства тяговым участком. Тяговый участок должен быть выведен из теперешнего неопределенного, межеумочного состояния и превращен в полноправное отделение паровозного хозяйства.

На начальника депо следует возложить ремонт паровозов, выдачу их под поезда, организацию труда паровозных бригад и подготовку паровозных бригад. Начальник же отделения паровозного хозяйства должен обеспечить работу паровозов по графику, согласовывать график использования паровозов с ежедневными заданиями движения поездов, организовать строительство, ремонт и содержание гражданских и технических сооружений паровозного хозяйства (зданий депо, конторы, жилищ и проч.). Начальник отделения паровозного хозяйства должен наряду с общим руководством работой депо непосредственно руководить системой водоснабжения и водокачками, вспомогательными поездами, электростанциями и электро-хозяйством, топливными складами, экипировочными обустройствами, ОРСами, их подсобными хозяйствами, материальным снабжением (кладовыми и складами). Как видите, работы для начальника отделения паровозного хозяйства будет по горло. Одно топливное хозяйство — колоссальное дело, на которое мы тратим ежегодно 540 миллионов рублей —свыше одной трети эксплуатационных расходов паровозного хозяйства. Водокачки разбросаны по всему участку и находятся в запущенном состоянии. Электро-хозяйство также требует к себе большого внимания. Даже начальник отделения один всю эту махину не потянет. В каждой из этих хозяйственных единиц должны сидеть самостоятельные крепкие работники, которые под руководством начальника отделения должны в кратчайший срок поставить на должную высоту все отрасли паровозного хозяйства.

Безусловно, начальник депо по существу не получит снижение по сравнению с нынешним его положением, мы сохраним за ним все существующие права, заработную плату, знаки различия и т. п. Начальник же отделения паровозного хозяйства по правам и положению будет приравнен к начальнику отделения службы эксплуатации. Одна из важнейших функций начальника отделения паровозного хозяйства — согласование с отделением службы эксплуатации графика оборота паровозов с графиком движения поездов. Вернее сказать — не согласование, а „спор“ за лучший график, от этого „спора“ государство и железнодорожный транспорт в целом только выиграют.

Как начальник депо и его заместители должны заниматься эксплуатацией паровозов?

Получив графики от начальника отделения паровозного хозяйства, начальник депо должен определить очередность поездок паровозов и машинистов, установить точное время начала и окончания работы каждой паровозной бригады, следить за тем, чтобы выданный паровоз скорее отправлялся бы с поездом. Начальник депо должен быть руководителем машинистов в смысле обеспечения крепкой дисциплины, он должен обеспечить нормальную работу машинистов, нарушаемую и плохим ремонтом и недостатками работы других служб и т. д. Если паровоз долго простаивает зря на контрольном посту, или если эксплуатационники слишком долго держат паровоз на станции оборота в ожидании встречного поезда, начальник депо должен прийти на помощь своему машинисту, вступить в „спор“ с эксплуатационниками.

Машинистов-наставников следует перевести в ведение начальников отделений паровозного хозяйства. Работу машинистов-наставников надо перестроить. Сейчас они механически прикрепляются ко всем без исключения паровозам без учета квалификации и классности машинистов А прикреплять машинистов-наставников нужно к машинистам слабой квалификации, которые нуждаются в помощи наставника. Многие машинисты - наставники превращаются в порученцев при начальниках депо, выполняют отдельные задания по подсчетам и проверке. На паровозах они ездят мало, им „некогда“. Начальники отделений паровозного хозяйства должны использовать машинистов-наставников преимущественно на линии при поездках на паровозах. Машинистов-наставников на всей сети около тысячи человек. Это большая сила, их надо всемерно поддержать. Они, как и весь командный состав депо и отделения, будут получать прогрессивно-премиальную доплату за перевыполнение плана пробега. При правильной постановке машинист - наставник может и должен быть по существу ревизором дороги НКПС, вскрывающим недостатки паровозного хозяйства, а иногда даже и других отраслей железнодорожного хозяйства. Машинист-наставник должен быть передовым бойцом за паровоз, за выполнение нашего приказа.

Начальники депо и отделений должны проявлять больше хозяйственной гибкости, маневренности, изворотливости. Нельзя надеяться только на централизованное снабжение. Конечно, коренное переоборудование депо должен организовать НКПС, ЦК партии, правительство и лично тов. Сталин нам помогут в будущем году, как помогли и с вагонно-ремонтными мастерскими. Это касается станков и другого оборудования. Но одновременно начальники депо и отделений сами должны изыскивать возможности на месте, чтобы привести дело в маломальски культурное состояние, чтобы станки были в порядке и полностью загружены, чтобы оборудование было комплексно, чтобы было чисто, тепло, светло, чтобы территория депо была огорожена и т. п.

Начальники депо и весь командный состав депо и нормировщики должны сейчас более конкретно, чем когда-либо, организовать борьбу за культурное индустриализированное передовое депо.

Из года в год у паровозников существует „традиция“ к зиме ухудшать работу паровозного парка. Мы должны переломить эту традицию, пойти ей на перерез и заявить: товарищи паровозники, вам никак нельзя ухудшать работу в зимние месяцы, вы и без того плохо работаете летом, к осенне - зимним перевозкам страна ждет от вас здорового бесперебойного, безотказно работающего паровозного парка (*бурные аплодисменты*).

V. Об организации движения поездов
О графиках и расписаниях

Все меры, которые мы с вами намечаем по улучшению использования паровозов, могут быть сведены на нет, если мы не улучшим организацию движения поездов, не упорядочим дело с графиками и расписаниями. Если, мы, например, не согласуем оборот паровозов с движением поездов и паровозу, прибыв в оборотное депо, придется часами дожидать обратного встречного поезда, то мы не только не получим эффекта от введения

(Продолжение см. 3 стр.)

ПРОДОЛЖЕНИЕ РЕЧИ ТОВ. Л. М. КАГАНОВИЧА

коротких плеч, но еще более ухудшим оборот паровозов или вынуждены будем увеличить и без того большой порожний пробег паровозов резервом. Короткие тяговые плечи требуют особой слаженности в работе паровозников и эксплуатационников, особенной четкости, чтобы зря не терялось ни одна минута, чтобы установленные графики соблюдались с исключительной точностью.

На железнодорожном транспорте теснее, чем где бы то ни было, существует взаимозависимость всех от его составных частей. Железнодорожный транспорт это—конвейер, в котором важен каждый винтик, каждое колесико. Нельзя допустить, чтобы одна из служб сваливала вину на другую службу, а сама умывала руки. Нужно, чтобы все железнодорожники дружно совместно боролись за исправление недостатков, за дальнейший под'ем транспорта. Паровозники должны подталкивать эксплуатационников, эксплуатационники—паровозников. Должен отметить, что эксплуатационники в последние месяцы под влиянием критики выросли, переучиваются, стараются. Нельзя хаять всех эксплуатационников огулом. Эксплуатационники всерьез поработали и подтянулись. Между прочим паровозники должны быть благодарны эксплуатационникам за то, что они первые приняли на себя удар самокритики и поэтому критика паровозников сейчас мягче, чем эксплуатационников (смех).

Мы ввели с первого июня новый график движения поездов. Этот график лучше предыдущих, но сейчас при переходе в высший класс нашей работы он нас ни в коей мере удовлетворить не может.

Графики и расписания движения поездов являются важным фактом ускорения оборота паровозов и вагонов, график определяет—сколько и когда пропустить поездов и каких на данном участке так, чтобы поезд на поезд не наскочил и чтобы использовать наивыгоднейшим образом пропускную способность линии, но внимание к составлению графиков со стороны руководителей дорог явно недостаточно. Значительная часть графиков составлена не критически, технические скорости занижены, допущены лишние остановки на промежуточных станциях без всякой надобности, операции по набору воды, чистке топки контролю букс и техническому осмотру не совмещены, простои сквозных поездов на участковых станциях завышены, нет увязки графика движения поездов и графиков оборота паровозов. За это меньше всего можно ругать составителей графиков, они сидят на определенном узком участке работы и, естественно, не могут охватить организации всего железнодорожного дела в целом. Но ими должны руководить начальники дорог, начальники служб эксплуатации. А они то, как раз, недостаточно занимаются этим делом, считая его технической мелочной работой. Нельзя смотреть на составление графиков, как на науку „за семью печатями", которую начальник дороги не мог бы одолеть. Нужны только желание и правильная установка при составлении графика. Нужно понять, что графики не должны быть рассчитаны на худшие образцы работы, не должны ориентироваться на плохих работников, не должны узаконивать практику безобразных простоев и разгильдяйства. Графики должны быть фактором, который толкает работников вперед, который заставляет плохих работников работать лучше.

Мало того, что графики составлены неудовлетворительно,—но выполняются они еще хуже. По самым оптимистическим данным по расписаниям отправляется 40-50 проц. поездов, но значительная часть поездов, отправленных по расписанию, потом идут вне расписания, как например, на первом отделении Северной дороги, где в третьей декаде июня из 1038 поездов было отправлено по графику только 425, по диспетчерскому расписанию 268 с опозданием без всякого расписания—345 поездов, то-есть, 60 проц. всех поездов отправлено фактически без расписания. В третьей декаде июня на первом отделении Северной дороги поезда были задержаны на 853 часа, из них при отправлении с сортировочных станций на 322 часа, в пути на перегонах — на 62 часа и на промежуточных станциях—на 459 часов.

Нельзя больше терпеть такого положения, когда графики и расписания существуют только на бумаге, а на деле поезда ходят по „законам" самотека.

Движение поездов строго по расписаниям должно быть железным законом всей работы транспорта. Глубоко не правы те, кто спокойно относится к срывам расписаний и даже пытаются теоретически это обосновать, дескать, изменчивость грузопотоков. Да, верно, мы планируем только погрузку и не планируем перевозки, мы не знаем, куда клиент направит груз, это затрудняет организацию твердого расписания товарных поездов. Но разве в этом главная причина? Почему, позвольте вас спросить, пассажирские поезда опаздывают и срываются расписания? Потому, что главное—в нашем неумении организовать движение.

Диспетчеризация—замечательное дело. Диспетчеризация должна завоевать не только транспорт, но и другие отрасли хозяйства. Так ведь товарищи! Но диспетчеризация разумеет собою прежде всего распоряжение в рамках установленных правил и технических норм. Диспетчер существует для того, чтобы обеспечить движение в пределах установленных норм и подправлять иногда нарушенную техническую норму. Но сегодня у нас диспетчер вынужден подменять единую техническую норму, график на транспорте своими распоряжениями.

Голоса:—Правильно!

Т. Каганович:—Не диспетчер в этом виноват, на него валится очень много трудностей. Если бы не диспетчеры, если бы не эти труженики, у которых нервы треплются каждый час, мы бы имели хаос. Диспетчеров надо всячески поддерживать, ценить, надо им облегчить работу, но надо их поставить в определенные рамки. Сегодня у нас диспетчер вынужден командовать, отменяя сплошь и рядом график, отменяя расписание потому, что борьба за единую норму и расписание на транспорте у нас ничтожна, потому, что мы попрали основное, что должно быть святым на транспорте—расписание, ненарушаемость расписания.

Как же мы должны повести борьбу за соблюдение расписания? У нас некоторые посерживаются на правила—или все, или ничего. Раз нельзя добиться сейчас того, чтобы 100 процентов поездов ходило по расписанию, значит не к чему огород городить. Это неправильно и вредно. Давайте, обеспечим пассажирские поезда. Возьмем на первых порах основной костяк товарных поездов, которые при всяких условиях каждые сутки будут обеспечены грузами Эти товарные поезда должны ходить точно по расписанию, как и пассажирские. Надо приучить клиентуру приспасабливаться к расписаниям этих поездов.

Вслед за таким костяком поездов пойдет второй круг поездов, включающий все число поездов необходимых для обеспечения всех перевозок. И затем график должен предусмотреть сверх этого дополнительное число поездов, исходя из возможного максимального размера перевозок.

График и расписание взаимно связаны, но график должен учитывать, рассчитывать пропускную способность, а расписание поездов должно учитывать конкретное направление грузопотоков, поэтому это не одно и то же. Примерно, аналогичная практика существует в Германии.

Нужно шире практиковать постановку толкачей или двойной тяги на критических перегонах, которые ограничивают пропускную способность всего участка. Каждый машинист должен знать критические, ограничивающие перегоны на своем участке и должен проводить поезда по этим участкам скорее.

Надо составлять график движения таким образом, чтобы впредь обеспечить более ускоренный пропуск пассажирских поездов без нарушения нормального движения товарных поездов. Увеличение технической и коммерческой скорости. Лучшая разработка графика даст нам возможность перевезти больше пассажиров, чем в этом году и с большими удобствами для пассажиров.

В борьбе за строгое соблюдение расписаний, четкое движение поездов большую роль может сыграть правильная работа телеграфа. Сейчас у нас телеграф используется сплошь и рядом неправильно—для передачи бюрократической переписки, тогда как его первая и основная функция—обслуживать нужды эксплуатации железных дорог.

Мы должны снабдить расписаниями движения поездов всех без исключения работников, связанных с движением поездов, вплоть до переездных сторожей, повести борьбу за строгое выполнение расписаний, на этом деле воспитывать людей, приучать их к четкой согласованной совместной работе, мы должны сделать расписание знаменем борьбы за дальнейший под'ем транспорта. По организации движения поездов строго по расписаниям мы будем судить о качестве работы дорог, отделений, станций и всех железнодорожников.

В конце-концов, все решают люди, но мы знаем, что люди самой организацией производственного процесса ставятся в условия необходимости Возьмем, к примеру, сельское хозяйство, казалось бы, самую неорганизованную отрасль нашего народного хозяйства, что являлось всегда в сельском хозяйстве решающим фактором, организующим все, поднимающим людей рано утром и толкающим работать до ночи—время, погода, сезонность работы: если солнышко греет, крестьянин уже лежать на печи не может, это было при индивидуальном хозяйстве, это есть даже и сейчас, несмотря на то что в деревне появился новый организующий фактор—машина, трактор, МТС, колхоз.—они помогают организовать труд людей.

На заводах и фабриках рабочие работают под одной крышей. У одних приводов и трансмиссий, у одного конвейера. Это организует трудящегося человека.

Продолжение на 4-й стр.

ПРОДОЛЖЕНИЕ РЕЧИ ТОВ. Л. М. КАГАНОВИЧА

В чем трудность нашей работы на транспорте? Наши суб'ективные трудности—мы еще не сплотили, не воспитали низший и средний комсостав—осложняются об'ективными трудностями—растяжепностью, разбросанностью нашего производства: НКПС, дорога отвечает перед страной, перед ЦК партии, перед правительством за маленькую захолустную станцию, которая находится от него за тысячи километров, где даже радио нет. НКПС отвечает за стрелку, которую во время не перевели, по этому произошло крушение. НКПС отвечает за движение поездов, за сохранность вагонов в пути, длина которого свыше 80 тысяч километров В этом трудность нашего положения. Кто решается быть железнодорожником, тот должен понять заранее, что он идет на фронт, он идет на работу которая, т р у д н е е и беспокойнее, чем любая другая работа. Что нам помогает преодолевать наши трудности? Это конечно, паровоз, путь, вагон, держать их в исправности, поднимать технику и тому подобное. Правильное построение системы зарплаты должно стимулировать работать хорошо и четко. Большую роль играет суб'ективный фактор—политическая и производственная организация людей. Однако, в самой системе транспорта нужно иметь организующий рычаг всего железнодорожного движения на 80 с лишним тысяч километров протяжением.

Что является у нас этим организующим рычагом? Не произвол того или иного агента. Это тебе не деревенская проезжая дорога—сел на лошадь и поехал. Это тебе даже не поле с трактором, даже не цех. Нет, извините! Транспорт это —тончайшая система нервов, тончайшая система кровообращения страны. Один палец у тебя зашиблен, а весь организм лихорадит. Вот, в чем суть. Значит для дисциплины, для четкой организации движения, наше звено, за которое мы должны бороться — это расписание движения поездов. Оно должно спаять в единый коллектив разбросанных на десятки тысяч километров сотни тысяч отдельных людей. Расписание должно заставить переездного сторожа своевременно проснуться, выйти и пропустить поезд. Расписание должно заставить стрелочника своевременно подготовить стрелку. Расписание должно заставить любого агента работать честно, организованно. Надо любить и уважать расписание, как знамя, как основное условие органического здорового под'ема транспорта. Вот каково значение расписания, вот чем должно быть расписание для железнодорожников!

VI. РУКОВОДСТВО, КАДРЫ И ПОДГОТОВКА К ЗИМЕ

Перестройка аппарата и проверка исполнения

Роль аппарата управления дорог и самого НКПС в деле перестройки работы железнодоржного транспорта, в частности в улучшении использования паровозов, в организации движения поездов, конечно, велика.

Организующая роль нашего аппарата на железнодорожном транспорте более сложна, чем работа аппарата дореволюционных железных дорог, или железных дорог в капиталистических странах, где транспорт имеет дело со стихийными перевозками. Подвезли груз к железным дорогам — они его перевезли, имея при этом большие избытки под'ездного состава и неиспользуемые пропускные способности. Иное дело у нас, где железнодорожный транспорт играет огромную роль в осуществлении планов социалистического строительства и где без проникновения в глубину хозяйства, без изучения грузопотоков, без каждодневной практической и технической помощи дорогам, отделениям, станциям, депо, дистанциям пути, сигнализации и связи вагонным участкам нельзя регулировать работу железнодорожного транспорта так, чтобы он дал максимум возможного для строительства социализма.

Между тем в аппаратах НКПС и управлений дорог люди занимались сплошь и рядом канцелярской писаниной,не воздействуя на жизнь. Вместо того, чтобы изучать жизнь, подмечать полезное в работе станции, депо, участка, дорог и распространить это на другие участки, или оперативным воздействием исправить плохую работу—писались справки, бюрократически раздувалась переписка, работники занимались „запросами“ и „ответами„, чтобы оправдать свое служебное существование, перестраховывали себя десятками подписей от ответственности

Внутреннее д е л е н и е большинства управлений и отделов НКПС оставалось функциональным,т.е. каждый сектор или группа ведали своими вопросами по сети в целом. С другой стороны в производственных управлениях отсутствовали отделы, разрабатывающие углубленно систематически ,технические вопросы. Эта работа была переложена на научно-исследовательские институты, и н с т и т у т ы же, кроме того, что и м е л и принципиальное не правильное направление в своей деятельности, работали крайне скверно, в своей структуре не приспособлены к разработке и разрешению оперативных технических вопросов. Все это приводило к „вольнице“ и путанице в основных технических вопросах. Большинство работников в производственных управлениях работало не в производственных секторах, а в обслуживающих и подсобных. Так, например, в управлении пути существовал сектор пути, в котором было сосредоточено 80 процентов всей производственной работы управления, но работало всего 29 человек из 142 человек штата управления пути. В управлении паровозного хозяйства существовал локомотивный сектор, охватывающий работу паровозов всей сети, т.е. по существу всю производственную работу управления, а в нем также работало всего 31 человек из 327 человек штата паровозного управления.

В загоне были технические вопросы, хотя в таком деле, как железнодорожный транспорт, хозяйственно технические вопросы должны преобладать. Из всей нашей переписки едва 2-3 процента падало на практическое разрешение технических и производственных вопросов. Бюрократические извращения аппарата ярко проявлялись в издании разных технических инструкций. Издавались такие инструкции, которые являлись издевательством над низовыми работниками, а не помощью им. В инструкциях работникам жилищной дистанции, представленных управлением пути НКПС к изданию в 1935 году, на 120 страницах указывалось, что надо делать трубочисту, банщику, возчику, конюху, издевательски преподносилась такая мудрость, что „район деятельности“ трубочиста это дымовые трубы, что банщик должен давать указания о способе пользования горячей и холодной водой, что „лошадь должна запрягаться быстро и спокойно“ (смех) и т. п.

Мы хотим создать на железнодорожном транспорте образцовый аппарат, который работал бы действительно творчески. Мы не ограничились тем, что сократили бумажную переписку, перестроили аппарат по существу. Мы создали в основных управлениях НКПС территориально-производственные отделы по дорогам, чем приблизили аппарат к работе дорог. С другой стороны, мы создали в управлениях НКПС крепкие технические отделы, куда посадили инженерные кадры, освободив их для разработки технических вопросов от писания бумажек. По тому же типу мы намечаем сейчас провести реорганизацию аппарата дорог.

Перестройка аппарата управлений дорог не означает его коренной ломки. Нынешняя организационная структура управлений не требует каких либо коренных изменений. Имеющиеся службы и отделы управлений должны быть в основном сохранены.

Внутри же них необходимо произвести перестройку секторов и частей. В основу организационной перестройки управлений дорог надо положить следующее:

1) Перераспределение штатов в пользу основных производственных служб. Совершенно нетерпимо такое положение, когда на некоторых дорогах при наличии общего штата дороги в количестве 1112 человек производственные службы имеют 250 человек.

2) Создание в службах эксплуатации паровозного и вагонного хозяйства, пути и связи технических отделов для углубленного разрешения технических вопросов.

3) Выделение в оперативных производственных секторах и частях инженеров, специализирующихся по определенной группе станций, депо, вагонных участков дистанций пути. Это обеспечит действительное знание состояния станций, депо и участков, чего пока нет в управлениях дороги. Эти инженеры не должны стать над станциями, депо и отделениями эксплуатации, а помогать руководству службой и нач. дороги.

Руководить—значит не только давать общие директивы, приказы и инструкции, но каждодневно проверять их исполнение, следя за всем многообразием практической деятельности, исправляя на-ходу недостатки, помогая отделениям эксплуатации, станциям, депо, паровозным отделениям и т. п., давая практические указания, исходя из конкретных условий работы, как лучше осуществлять директивы и приказы.

Исполнять директивы и приказы можно по разному. Можно это делать по-чиновничьи, выхолостив из работы всю душу, как работали чиновники в дореволюционном аппарате железных дорог. Мы требуем другого, мы требуем, чтобы исполнение приказов и директив было живым творческим делом.

(Окончание речи будет опубликовано в следующем номере).

Отв. редактор
А. КЛИМОВСКИЙ

Адрес редакции: Тайга, дом НКПС № 46. Телефоны: Редактор № 3-50, секретарь № 3-23, общий № 1-63.
Райлито № 7-8 Типография газеты „За большевистский транспорт“.