

БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ЗАТРАНСПОРТ



№ 2 (433)
ВОСКРЕСЕНЬЕ

5
января
1936 г.

Газета Подотдела 2-го Эксплуатационного отделения Томской железной дороги

„Первоочередным требованием, обязательным для всех служб железнодорожного транспорта, для всех профессий является безаварийная работа. Работа без аварий и крушений—решающий показатель стахановско-кривоносовской работы на транспорте“.

(Из резолюций декабрьского пленума ЦК ВКП(б))

ВОПРОСЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В СВЯЗИ СО СТАХАНОВСКИМ ДВИЖЕНИЕМ

Доклад тов. Л. М. КАГАНОВИЧА на Пленуме ЦК ВКП(б) 22 декабря 1935 года

I. Стахановское движение — торжество дела Ленина—Сталина

Товарищи! В своей речи на Всесоюзном совещании стахановцев товарищ Сталин вскрыл глубочайший исторический смысл и значение стахановского движения. Совершенно ясно, что дело идет не о текущей кратковременной кампании. Дело идет о гигантском историческом движении, выражающем победу социализма над системой капитализма.

Стахановское движение есть, прежде всего, победа генеральной линии ленинской партии и его могучего сталинского Центрального комитета. (Аплодисменты).

В 1930 году в политическом отчете Центрального комитета XVI съезду нашей партии товарищ Сталин, говоря о мощности подвига в рабочем классе, так охарактеризовал социалистическое соревнование:

„Теперь уже не может быть сомнения, что одним из самых важных фактов, если не самым важным фактом нашего строительства, является в данный момент социалистическое соревнование фабрик и заводов, переключивших сотен тысяч рабочих о достигнутых результатах по соревнованию, широкое развитие УДАРНИЧЕСТВА. Только слепые не видят, что в психологии масс и в их отношении к труду произошел громадный перелом, в корне изменивший облик наших заводов и фабрик. Не так давно еще раздавались у нас голоса о „надуманности“ и „несостоятельности“ соревнования и ударничества. Теперь эти „мудрые“ люди не удивляются даже насмешкам, — их считают просто отжившими свой век „мудрецами“. Теперь дело соревнования и ударничества является делом завоеванным и закрепленным. Это факт, что социалистическим сорев-

нованием охвачено у нас не менее двух миллионов рабочих, а в ударные бригады вовлечено более миллиона рабочих. Самое замечательное в соревновании состоит в том, что оно производит коренной перелом во взглядах людей на труд, ибо оно превращает труд из-за зорного и тяжелого бремени, нажимом он считался раньше, в дело чести, в дело славы, в дело доблести и героизма“.

Стахановское движение является естественным результатом всего предыдущего этапа социалистического соревнования и ударничества, широко развернувшегося еще в период первой пятилетки. Именно поэтому товарищ Сталин, давая оценку стахановскому движению, подчеркнул, что стахановское движение является новым высшим этапом социалистического соревнования — стахановское движение продолжает дело социалистического соревнования на новой технической организационной основе. Выросли заводы, фабрики, страна технически вооружилась, стала иной, поднялись новые пласты людей, перевоспитанных социалистическим соревнованием, ударничеством. Новая страна, новые люди — вот что родило мощную волну замечательного стахановского движения. (Аплодисменты).

Стахановское движение — это великое движение, имеющее еще своим началом коммунистические субботники. Ленин, говоря о коммунистических субботниках рассматривал их, как начало перелома в отношении к труду, как крупнейшую победу „над собственной ленинственностью, распушенностью, мелко-буржуазным эгоизмом“.

„Это — начало перелома, более трудного,

более существенного, более коренного, более решающего, чем свержение буржуазии, ибо это — победа над собственной ленинственностью, распу-



щенностью, мелкобуржуазным эгоизмом, над этими привычками, которые проклятый капитализм оставил в наследство рабочему и крестьянину. Когда эта победа будет закреплена, тогда и только тогда новая общественная дисциплина, социалистическая дисциплина будет создана, тогда и только тогда возврат назад, к капитализму станет невозможным, коммунизм делается действительно непобедимым“.

(Ленин „Великий почин“, т. XXIV, стр. 329). Да, это было действительно начало, первая ступень социалистического перевоспитания людей в процессе производства и труда. За ним пошли другие ступени.

Коммунистические субботники зародились в годы голода и холода, в годы войны, в годы бедности.

Коммунистические субботники отражали и нашу силу, вызванную Октябрьской революцией, и нашу слабость — бедность и хозяйственно-техническую отсталость. Они

еще не могли принять характера широкого массового переворота в отношении к труду, но Ленин увидел в них начало этого великого переворота.

Следующие этапы этого переворота — это социалистическое соревнование и ударничество и, наконец, стахановское движение.

Социалистическое соревнование означало уже развертывание этого переворота, развертывание социалистического наступления по всему фронту. Это наступление было выиграно нами в борьбе с классовыми врагами, в борьбе с теми, кто внутри партии пытался ставить палки в колеса и мешать развертыванию творческих сил и инициа-

тивы народа в деле социалистической перестройки своей страны, в деле превращения ее из страны отсталой в передовую, культурную, социалистическую страну.

Стахановское движение, развернувшееся во второй пятилетке на основе социалистического соревнования, когда колхозы окрепли, когда индустрия стала на ноги, когда даже транспорт, отстававший, начал подниматься уверенно в гору, стахановское движение выражает уже новое в нашей стране, выражает зажиточную социалистическую жизнь, выражает торжество идей, целей, забот и трудов великих создателей нашей партии и советской страны — Ленина и Сталина. (Бурные аплодисменты).

Особенности развития социалистического соревнования и стахановского движения на ж.-д. транспорте

Я не буду касаться многих вопросов, общих для всего народного хозяйства, которые затронуты в докладах т.т. Орджоникидзе, Микояна, Любимова и Лобова. Я остановлюсь по преимуществу на тех особенностях, которые имеются не только в хозяйственной области, но и в самой истории развития социалистического соревнования и стахановского движения на железнодорожном транспорте. Рассмотрение этих особенностей весьма существенно для правильного понимания задач, которые сейчас стоят перед железнодорожниками в деле развития стахановского движения.

Социалистическое соревнование и ударничество на ж.-д. транспорте, в годы первой и даже в начале второй пятилетки отставало в своем развитии от промышленности, в особенности от тяжелой. Это отставание в росте социалистического соревнова-

ния, в росте сознательности и пролетарской дисциплинированности работников, нельзя отделить от отставания в работе ж.-д. транспорта.

В 1932 году в промышленности было 65 проц. рабочих ударников, а в 1934 году, т. е. на два года позже, на железнодорожном транспорте числилось всего 41 процент ударников. Я говорю — числилось потому, что сама эта статистика не всегда соответствовала фактическому положению дел. Если бы на ж.-д. транспорте действительно было 41 процент боевых ударников, то они могли бы повести за собой остальных работников и поднять транспорт.

Соревнование и ударничество на железнодорожном транспорте отставало не только количественно, но и качественно. (Продолжение см. на 2 стр.)

Продолжение доклада Л. М. Кагановича

Нельзя сказать, что на транспорте не было героев социалистического труда. Были герои, были люди, которые болели душой за состояние железнодорожного транспорта, достаточно назвать такие имена, как Томке, Кутафин и другие. Они давали образцы хорошей работы. Но эти образцы хорошей работы гасли, топились в общем плохом состоянии дисциплины, в отсутствии организованности, в общей расхлябанности и плохой работе ж.-д. транспорта. Недаром еще в 1933 г. постановление Центрального Комитета партии „о политотделах на ж.-д. транспорте“ крайне резко охарактеризовало состояние труддисциплины на железнодорожном транспорте.

„Чтобы вывести железнодорожный транспорт на широкую дорогу и покончить с его недостатками, надо поднять в нем дух сознательной дисциплины и трудового соревнования, надо покончить с разгильдяйством и развить в каждом работнике чувство величайшей ответственности перед страной, надо добиться того, чтобы железнодорожный транспорт работал четко и без перебоев, как часовой механизм.“

А что мы имеем на деле? На деле разгильдяйство и расхлябанность, слабая трудовая дисциплина и перебои в работе транспорта—все еще остаются у нас не ликвидированными. Более того, коммунисты и беспартийные активисты нередко не только не противодействуют прогульщикам и прочим нарушителям трудовой дисциплины, а, наоборот, сами оказываются лодырями и прогульщиками.

Такова была суровая оценка, данная Центральным Комитетом партии состоянию дисциплины, работоспособности и слаженности железнодорожного транспорта. Товарищи Сталин и Ворошилов на XVII съезде партии в 1934 году, а товарищи Молотов и Орджоникидзе на VII Всесоюзном Съезде Советов уже в начале 1935 г. дали не менее резкую оценку работе железнодорожного транспорта.

Социалистическое соревнование и ударничество на ж.-д. транспорте началось серьезно развивать-

ся в конце 1934 г. с объявлением Сталинского призыва ударников и широко, по-настоящему развернулось в 1935 году, когда ж.-д. транспорт начал подниматься в гору.

Промышленность до возникновения стахановского движения пропала для тельную стадию нескольких лет ударничества и бурного подъема пафоса строительства, а после известного исторического лозунга товарища Сталина—и пафоса освоения. В отличие от промышленности, социалистическое соревнование и ударничество на ж.-д. транспорте сразу без значительных интервалов перешло на более высокую ступень стахановского движения.

Причины столь запоздлого развития социалистического соревнования и ударничества на ж.-д. транспорте лежат не только в недостатках организационного характера. Свое влияние здесь оказал и самый характер кадров на транспорте, их текучесть. Некоторые из них, как я уже отмечал это на совещании строителей по отношению к железнодорожному строительству, и что можно распространить и на весь железнодорожный транспорт, в особенности на путевое и некоторые час-

ти эксплуатационного хозяйства, пытались найти на транспорте „полосу отчуждения от коллективизации“.

На запоздании развития социалистического соревнования на ж.-д. транспорте сказалась и косность части командных кадров, не отказавшихся от старых казенных традиций, и неудовлетворительная работа ж.-д. партийных организаций и коммунистов, заслуживших резкую оценку в постановлении ЦК о политотделах от 10 июля 1933 года.

Но главное и основное заключалось в том, что на ж.-д. транспорте больше, чем в какой-либо другой отрасли народного хозяйства, укоренилась и укрепилась реакционная, и как потом выяснилось, антисоветская „теория“ о том, что ж.-д. транспорт больше, чем он грузит, грузить не может, что транспорт „работает на пределе“, что исчерпаны все его технические и хозяйственные мощности, а раз так, то государству и партии нечего предъявлять претензии к железнодорожникам, а надо дать им побольше всякого рода орудий производства, паровозов, вагонов и т. д. и только тогда они смогут поднять погрузку.

Образцы работы стахановцев-кривоносовцев

Первые успехи железнодорожного транспорта в 1935 году связаны именно с настоящим широким развертыванием социалистического соревнования и ударничества.

Стахановское движение на транспорте естественно началось в наиболее механизированной части железных дорог—с их двигательной силы—с паровозов, началось у паровозных машинистов.

Когда заводов, электростанций было еще мало, железные дороги являлись в стране, так сказать, пионерами механизации, пионерами механизации страны. Само собой разумеется, в отношении технической вооруженности наши железные дороги сейчас отстают от тяжелой промышленности.

Однако, транспорт по самой своей природе имеет техническую и организационную базу, не меньшую, чем другие отрасли народного хозяйства (за исключением тяжелой промышленности) для разви-

тия стахановского движения.

Из всех отраслей железнодорожного транспорта наше паровозное хозяйство наиболее технически передовое. Правда, имеется много старых паровозов, но большинство наших паровозов модернизировано уже за годы революции. Паровоз „Э“, который сейчас по сравнению с паровозами „ФД“ и „СО“ считается у нас уже отставшим, этот паровоз „Э“ реконструировался в период революции, и он является довольно мощным локомотивом.

Не случайно, что тов. Кривонос, когда всюду и везде техническая скорость была 22—23 километра—первый на паровозе „Эу“ дал 48 километров в час технической скорости. Если можно паровоз „Эу“ считать несколько устаревшим по сравнению с „ФД“, то в этой условно старой технике таились колоссальные резервы, были занижены технические нормы, зани-

жены технические показатели, которые такой хороший боевой машинист, как Кривонос, сломал и показал, каких результатов можно добиться на этой машине.

На мощном паровозе „ФД“ машинист Екатеринбургской дороги Омелянов достиг технической скорости 52—53 километров в час. Эта скорость регулярно держится нашими стахановцами-кривоносовцами во все время их работы. А в отдельные поездки скорость достигает еще большая—до 60—65 километров в час.

Не буду приводить здесь подробных цифровых данных о количестве стахановцев на железнодорожном транспорте. Не в порядке обычного статистического учета, а по моей личной просьбе начальники дорог и политотделов персонально учли 69 тыс. стахановцев. По данным 9-ти дорог—Донецкой, Екатеринбургской, Северной, М. Казанской, Западной, Москва—Донбасс, Юго-Восточной, Северо-Кавказской и Южно-Уральской,—из 16 тысяч машинистов имеется 2 тысячи 262 стахановца—14 процентов. Стахановцем-машинистом мы считаем того, кто значительно перевыполняет техническую скорость и работает безаварийно. У нас среди стахановцев-кривоносовцев нет ни одного аварийщика (Аплодисменты). Среди рабочих по ремонту паровозов, по данным этих же дорог, имеется 12 процентов стахановцев, среди составителей 24 процента, среди стрелочников—5 процентов, среди кондукторов—6 проц., среди диспетчеров—8 проц., среди вагонников—3,5 проц., среди путейцев—4 проц.

Таким образом, даже эти цифры говорят об отставании стахановского движения среди других категорий железнодорожников, в частности у вагонников, путейцев и эксплуатационников, за исключением составителей. Мы должны развивать среди них стахановское движение, но ни в коем случае не вздувать искусственно цифры—откровенного и фикций нам не нужно.

Характерно отметить, что впереди по развитию стахановского движения идут те категории работников, которые связаны с более мощной и отчасти

новой техникой—паровозные машинисты, среди вагонников—автоматчики, среди путейцев—те, которые обслуживают путевые механизмы.

Впереди, как по развитию стахановского движения, так и по своей работе идут Донецкая и Екатеринбургская (дороги). К числу лучших дорог можно присоединить Октябрьскую, Юго-западную, М.-Казанскую, Северную, Закавказскую, Кировскую, МББ, из восточных дорог Пермскую, бывшую Северо-Кавказскую, ныне разделенную на две дороги—Азово-Черноморскую и Северо-Кавказскую дороги.

Донецкая дорога имеет образцы стахановцев как среди машинистов, так и среди других категорий железнодорожников. Такие славные машинисты, как Кривонос, Шулипа, Отрошенко, Буча, Водолазский, Донин, Карасев и другие, вместо заданной технической скорости 20,6 километра в час дали и дают 40—45—48 километров в час. Имеются образцы и среди работников других служб. Составитель Краснов показал, как можно формировать поезд вместо 50 за 7—10 минут непосредственно с горки; кондуктор Ворона удвоил коммерческую скорость сборных поездов; диспетчер Исаенко вчетверо увеличил процент проследования поездов по расписанию, доведя его от 20 до 80 процентов; составитель Древалев удвоил технические возможности маневровых средств в парке формирования.

В Попаснянском отделении поднимаются лучшие диспетчера. По предложению молодого диспетчера Веретенникова, сокращена излишняя маневровая работа благодаря пересмотру давно устаревшей специализации путей.

Станция Попасная добилась серьезных успехов в сокращении простоя транзитного парка, сократив с 8,4 часа в ноябре до 5—6 часов в декабре, т. е. на 3 часа, а грузовой простой с 19 часов до 11 часов—на 2 часа ниже нормы. Отправление поездов по расписанию составляет 90—95 процентов.

Всем известно, что на железных дорогах нехватало машинистов и других квалифицированных (Продолжение см. на 3 стр.)

Продолжение доклада Л. М. Кагановича

работников, из-за этого было много сверхурочных.

Сейчас поднятие производительности труда, в первую очередь увеличение технических и коммерческих скоростей, дадо возможность проводить большую работу с меньшим количеством паровозных, кондукторских бригад и бригад смазчиков. Если 1 янв.—35 года Донецкой дороге требовалось 2 тысячи 830 паровозных бригад, то в ноябре требовалось лишь 2 тысячи 490 бригад. То же самое с кондукторами. На 1/VII—35 года было 3 тысячи 200 кондукторских бригад. В ноябре же при увеличении коммерческой скорости, имеется всего 2 тысячи 500 бригад. Раньше имели 2 тысячи 500 смазчиков, а сейчас—одна тысяча 900. Это дает возможность полной ликвидации сверхурочных.

По Екатеринбургской дороге выдвигается в особенности паровозное депо Нижнеднепровск-узел. Там вместо 22 стахановцев, которые были два месяца тому назад, сегодня в результате упорной борьбы за обучение, за овладение техникой,—потому что быть стахановцем на паровозе—это не просто пожелать, нужно овладеть техникой, нужно уметь ездить хорошо,—имеется сегодня уже 99 стахановцев. Из этого депо вышли такие передовые машинисты, как Омелянов, который выступал на совещании стахановцев и который является действительно образцом не только хорошего машиниста, но организатора стахановско-кривосовского движения.

Наиболее яркий пример улучшения работы среди эксплуатационников в результате развития стахановских методов имеется на станции Нижнеднепровск-узел. На этой станции стахановец—начальник станции тов. Галаган для улучшения всей работы станции и уменьшения простоев ввел ряд организационно-технических мероприятий. На горке станции был установлен на пример, походный радиотелефон. Установка этого телефона, по которому конторщик дает сведения о вагонах дежурному по горке непосредственно от состава, дала возможность сократить время на роуспуск одного состава с 18 до 12 минут. Благодаря этому нововведению на

горке станции 6 декабря в смене комсомолки Бровкиной было распушено 27 составов в количестве 1 тысячи 567 вагонов т.е. на 50 процентов больше проектной мощности горки.

Среди паровозных машинистов развивается замечательное движение не только за повышение технической скорости, но и за повышение среднесуточного пробега паровозов и увеличение весов водимых ими поездов.

В Тульском депо развивается движение "пятнадцатитысячников", т.е. машинистов, которые берут на себя обязательство дать месячный пробег паровоза не менее 15 тысяч километров, или не менее 500 километров в сутки при норме для "ФД"—448 километров. Машинисты-орденоносцы Марков и Огнев взяли на своих паровозах вместе со своими напарниками дать не менее 18 тысяч километров в месяц. И эти обязательства они успешно выполняют. А старший машинист Никитов дал на своем паровозе 650 километров суточного пробега.

На восточных дорогах за последние дни лучшие машинисты ломают старые традиции, когда зимой уменьшали веса поездов, т.е. сокращали количество вагонов, которые везет паровоз. В сильные морозы стахановцы-машинисты Томской, Омской, Южно-Уральской ведут безаварийно и без опозданий, а в ряде случаев со значительным нагоном, тяжелые составы. Например, на плече Усаты—Кузнец при норме в 1600 тонн машинист Пашинцев на паровозе "Эм" провел поезд в 3 тысячи 600 тонн с нагоном 10 минут. На Омской дороге за 20 дней декабря 76 машинистов депо Омск провели без аварий тяжелые составы в 2 тысячи 500—3 тысячи тонн. Я специально интересовался, как машинисты, которые ведут состав поездов, увеличивая вес почти вдвое, как они справляются с работой. Оказывается, у них никаких аварий нет. Машинисты-стахановцы-кривосовцы заверяют, что можно возить и еще более тяжелые поезда в 4000—4500 тонн этими же паровозами, возить

без опозданий и аварий (аплодисменты).

Машинисты-стахановцы на практике опровергают заниженные весовые нормы, которые определялись в давние времена опытным путем с худшими машинистами и с тех пор не пересматривались.

Вы видите откуда, товарищи, какие еще огромные неисчерпаемые резервы железнодорожного транспорта открывает замечательное стахановское движение.

"Предельщики" сознательно занижали техническую скорость по тем мотивам, что увеличение форсировки котла (которая измеряется килограммами с'емки пара на квадратный метр нагрева котла в час) приведет к излишним расходам топлива, что выгоднее ездить медленнее и возить более тяжелые составы. Наша практика за последние месяцы полностью разоблачила несостоятельность этих реакционных взглядов. Наши поезда ходят значительно скорее, техническая скорость увеличилась по сравнению с прошлым годом на 21 процент, а топлива в октябре 1935 года паровозы израсходовали на 3 процента меньше, чем в октябре 1934 года. Несостоятельным оказалось и противопоставление скорости движения весу поезда. Стахановцы-кривосовцы показали, что можно водить и тяжелые поезда быстро, а главное, без аварий.

Мы должны добиваться повышения технической скорости в большем объеме сети до уровня, достигнутого передовыми депо, должны добиваться увеличения среднего суточного пробега паровозов и экономии топлива.

От достигнутого повышения скорости и среднего суточного пробега паровозов мы уже получили известный эффект.

Конечно, много еще недостатков, велики простои в оборотных депо, под экипировкой, при осмотре паровоза, при ремонте, при промывке. Но вы знаете, товарищи, как прошлые зимы все дороги кричали: "Нет паровозов, давай паровозы". Зимой всегда начиналась перебреска паровозов с одной дороги на другую. На сегодня я могу доложить Центральному комитету партии, что мы не

только избежали перебрески паровозов, но имеем сейчас на сети почти на полторы тысячи паровозов в запасе больше, чем в прошлом году (аплодисменты). Эти паровозы

II. Железнодорожный транспорт на под'еме в гору

Бурный разворот социалистического соревнования, с которым железнодорожники запоздали на несколько лет по сравнению с другими отраслями народного хозяйства, быстрое развертывание стахановского движения, мобилизация и лучшая организация передовых людей транспорта и всего хозяйственного организма, разгром реакционных элементов обеспечили успешный подъем железнодорожного транспорта в гору. Товарищ Сталин в своей речи о стахановском движении приводил в качестве примера окопавшуюся в НКПС'е консервативную группу, обосновывавшую заниженную норму коммерческой скорости.

Эта группа реакционных профессоров все свои технические премудрости облекала в такие жреческие формулы, что многие "робкие" коммунисты не решались подступить к ним.

Этим людям были предложены всевозможные теории для пропаганды своих "теорий". Они руководили журналами НКПС. Они писали и издавали учебники. Они выработали и разрабатывали планы движения, графики, которые являются практически документом в действительности, но которые были грамотой за семью печатями для многих руководящих коммунистов ж.д. транспорта.

Эти профессора исходили из той позиции, что наш транспорт работает на пределе, что резервов нет, и что погрузка 63 тысяч вагонов в сутки невозможна.

Им вторили в "благородных" тонах ответственные коммунисты, работники транспорта.

Насколько теория "предела" тесно смыкалась с враждебной оценкой положения и темпов развития страны, показывает то, что некоторые из этих бывших "героев" говорили, что среди части эксплуатационников существовало убеждение в том, что если бы мы начали грузить 70 тысяч ваго-

нам пригодятся и для дальнейшего расширения грузооборота, и на любой другой случай, если этого потребуют интересы родины (бурные аплодисменты).

нов, не было бы грузов в стране.

Можно спросить—неужели группа профессоров могла завоевать и одурманить умы такого громадного количества командиров и политработников? Нет, товарищи, никакой архи-ученый профессор не сможет околпачить коммуниста, если этот коммунист не ищет лазейки для того, чтобы оправдать свою собственную плохую работу.

Голоса с мест. Правильно (аплодисменты).

В том-то все и дело, что между этой группой лжеученых, мозги которых были начинены чисто буржуазными представлениями о возможностях транспорта, и коммунистами-практиками сложился как бы неписанный союз для защиты и перестраховки от критики партии и государства. Даже значительная часть коммунистов и ответственных работников транспорта, беспартийные активисты, сами того не желая, вместо того, чтобы критически подойти к своей собственной работе, с удовольствием принимали подсовываемое им оправдание невозможности выполнения плана тем, что мол, нет паровозов, нет вагонов, нет необходимой технической базы.

В то время, как в промышленности и в сельском хозяйстве даже люди, не выполнявшие государственного плана, призывали этот план, законом, реальной возможностью, на транспорте, это надо прямо сказать, не только среди пропагандировавшей свои теории небольшой группы лжеученых, но и среди практиков, среди большинства железнодорожников господствовало твердое убеждение, что заданный государством железнодорожному транспорту план не по силам и транспорт невыполним. И не потому, что не мобилизованы все ресурсы, что работа плоха, что дисциплина низка, что негодна, а потому, видите ли, что все технические ресурсы транспорта

(Продолжение см. на 4 стр.)

Продолжение доклада Л. М. Кагановича

спорта, все его возможности, пропускная способность станций и участков, мощность паровозного и вагонного парка, якобы исчерпаны.

Нам, коммунистам, большевикам, сталинцам, нужно было в первую очередь взяться за субъективный фактор, нужно было критически вскрыть то, что зависит от нас самих и что мы можем и должны мобилизовать. И когда со всей остротой поставлен был вопрос о подъеме транспорта, о мобилизации ресурсов, прежде всего, по линии ускорения оборота вагонов, наиболее наглые из оравшихся врагов из банды лже-ученных во главе с неким профессором Кудреватовым, бывшим руководителем дорог при Деникине, лучше работавшим у белых, чем у нас, который, несмотря на это, был в аппарате НКПС почетным человеком, выступили с документом, далеко выходящим за технические рамки, с документом, по сути, направленным против линии партии и советского государства.

В ответ на статью в „Правде“ инженера Исаева, который пытался цифрами обосновать возможность улучшения оборота вагонов и погрузки в 63 тысячи вагонов, т. е. того плана, который задан был государством, эти люди написали статью, в которой они технически „обосновывали“ невозможность погрузки 63 тыс. вагонов, т. е. государственного плана. Они насильствовали науку, технические расчеты, при бегали к демагогическому оправданию самых отсталых элементов и отсталых методов работы, лишь бы сорвать начинавшийся подъем ж. д. транспорта.

Понятно, что они дискредитировали вовсе не с Исаевым. Это было в апреле 1935 года, как раз в момент, когда мы разрабатывали приказ об обороте вагонов, после издания приказа об авариях и крушениях.

Как видите, дело идет об антисоветской группе, которая сумела подделаться под советский тон, которая сумела даже подчинить своему влиянию и часть коммунистов. Что бы коммунистов поймать на удочку, они доказывали, что мы работаем лучше, чем в Америке, что оборот вагонов у нас

лучше, чем в Америке и в других капиталистических странах.

Будучи проникнуты буржуазным представлением о нашем транспорте, они не могли видеть, что анархическая система беспланового капиталистического хозяйства приводит к тому, что в капиталистических странах нельзя полностью производить и использовать оборудование, заводы, фабрики в особенности вагонное хозяйство. Как раз вопрос об использовании вагонов — это такой вопрос, к которому нельзя подходить чисто технически. Мы имеем здесь проблему экономики, проблему организации хозяйства, т. е. того, что у нас коренным образом противоположно капитализму.

И вот коммунисты, которые должны были быть марксистами, ленинцами, сталинцами, понимать природу, экономику, организационную систему капитализма и отличия от них нашей системы, легко попадались на эту „удочку“ сравнения с за границей, когда им говорили: мы имеем достижения, мы обогнали Америку, мы обогнали Европу. А на деле и уголь, и руда, и соль, и мануфактура и даже собственные НКПСовские рельсы лежали на складах, на заводах и фабриках и не вывозились.

Никакая группа профессоров не осмелилась бы в 1935 г. выступить с такой наглой саботажной платформой, если бы она не имела за собой некоего резерва, если бы она не считала, что ей сочувствует, с ней согласна часть командиров считавших, что неправильно, незаконно их критикуют.

Вот почему, товарищи, после того, как мы подробно изучили это дело в НКПС'е в ЦК партии, мы решили ударить по этой группе и не только дезавуировать и разгромить ее, но и развернуть работу среди коммунистов, командиров и политработников, чтобы они опомнились и поняли, что они попали в лапы к чужакам, что они пошли не по пути большевистской самокритики и мобилизации всех сил, которые имеются на транспорте, а по пути замывания своих недос

татков.

В апреле на совещании

в Центральном Комитете нашей партии, когда мы говорили о том, что надо выполнять годовой план погрузки во что бы то ни стало, и для того, чтобы покрыть недогруз первых двух месяцев, надо грузить в оставшиеся кварталы не менее 67 тысяч вагонов в сутки, то надо сказать, что многие из командиров железнодорожников считали еще это невыполнимым, не верили в свои силы.

Только после приказа, разоблачившего предельщиков, после погрузки 1 мая 75.934 вагонов, которая была „несчастьем“ для „предельщиков“, коммунисты и в первую очередь руководящие работники, начали приходить в себя и понимать, в каком реакционном болоте они до того сидели. После этого вся практическая борьба шла под определенным политическим углом зрения. Здесь видно, насколько правильно старое и вечно живое большевистское положение, что от политического направления в работе, от большевистской остроты постановки вопроса в решающей мере зависит успех дела. Если взять правильный принцип, если направление правильно, все мероприятия проходят в атмосфере действительной большевистской борьбы.

Последние три месяца мы грузим не менее 75 тысяч вагонов в сутки, и когда редкими днями погрузка спускается до 70 тысяч вагонов, мы считаем это уже провалом. Теперь многие начальники дорог так привыкли к перевыполнению плана погрузки, что когда дают только план, то звонят в НКПС и говорят — у нас сегодня провал — дали только 100 процентов плана (оживление в зале).

Центральный комитет партии и под его руководством НКПС дали боевое направление делу разоблачения „предельщиков“ и мобилизации масс железнодорожников и это определило весь их ход и исход борьбы за подъем транспорта. Все дальнейшие практические мероприятия НКПС — и по обороту вагонов, и по борьбе с простоями и по паровозному хозяйству, и по борьбе с авариями и крушениями (хотя здесь мы еще сильно отстаем) проводились в борьбе с этими реакционными „предельщиками“ на

строениями в теории и практике.

Не буду подробно говорить о результатах нашей работы. Погрузка железных дорог каждый день печатается в газетах.

Этот порядок, который предложил товарищ Сталин — печатать каждый день погрузку, он здорово подтягивает людей, и это очень хорошо. Работать на виду у всего народа. Плохо работаешь — весь народ тебя позорит. Хорошо работаешь — заслуживаешь похвалы и уважения. (Аплодисменты).

Погрузка железных дорог нарастала изо дня в день и этот рост был отражением той борьбы, которая шла на транспорте.

Вот как шла погрузка по месяцам 1935 года:

В январе — 50.661 вагон в сутки.

В феврале — 56.101 вагон в сутки.

В марте — 59.163 вагонов в сутки.

В апреле — 61.977 вагонов в сутки.

В мае — 69.251 вагонов в сутки;

В июне — 72.665 вагонов в сутки.

В июле — 72.952 вагонов в сутки.

В августе — 73.626 вагонов в сутки.

В сентябре — 74.664 вагонов в сутки.

В октябре — 75.159 вагонов в сутки.

В ноябре — 75.651 вагон в сутки.

В декабре на сегодняшний день — 75.100 вагонов в сутки. (аплодисменты).

Этого роста погрузки мы добились под руководством ЦК, при активной помощи обкомов, крайкомов, ЦК нацкомпартий. Годовой план транспорт окончил досрочно.

По грузам: в тоннах погружено в 1935 году (по предварительным подсчетам):

Руды всякой — 108,2 проц. годового плана и 129,7 проц. по сравнению с 1934 годом.

Черных металлов — 112,9 проц. годового плана 140,1 проц. по сравнению с 1934 годом.

Стройматериалов — 126,4 проц. годового плана и 140,4 проц. по сравнению с 34 г.

Лесных материалов — 117,1 проц. годового плана и 130,0 по сравнению с 34 г.

Дров — 114,2 проц. го-

дового плана и 118,6 процента по сравнению с 34 годом.

Хлебных грузов — 103,4 проц. годового плана и 118,6 проц. по сравнению с 34 г.

Не выполнен план погрузки по двум видам грузов:

Наменный уголь и кокс — 96,7 проц. годового плана и 115,6 проц. по сравнению с 1934 г.

Нефтепродукты — 90,8 проц. годового плана и 109,4 проц. по сравнению с 1934 г. Отчасти это произошло по причинам плохого вывоза угля в Кузбассе на Томской дороге, а отчасти потому, что план добычи нефти и угля был чуть-чуть пересмотрен, а план погрузки не был пересмотрен. Поэтому есть некоторый недобор.

Все же можно определенно заявить, что государственный план погрузки как в целом, так и по основным грузам нами перевыполнен (аплодисменты).

Вся погрузка за 1935 год по предварительным данным составила 390 миллионов тонн — 68,1 тыс. вагонов среднесуточной погрузки — 108,2 проц. годового плана и 122—123 процента погрузки 1934 года. Перевозки составили 259,5 миллиардов тонно-километров — 113,2 процента годового плана и 126,2 процента перевозок 1934 года. (Аплодисменты).

Роста погрузки и перевозок мы добились как улучшением использования подвижного состава, увеличением скорости движения поездов, ускорением оборота вагонов, так и тем, что в этом году полностью, и даже с некоторым избытком получили полагающееся нам по плану количество новых вагонов от нашей славной тяжелой индустрии. (Аплодисменты).

Не все дороги улучшали свою работу. Железные дороги выполнили годовой план погрузки в вагонах (считая 3-ю декаду декабря на уровне 2-й декады декабря) так: Московско-Назавская — 112,4 проц. годового плана.

Курская — 117,6 проц. годового плана.

Окружная — 118,6 проц. годового плана.

Северная — 114,0 проц. годового плана.

Октябрьская — 103,8 проц. годового плана.

(Продолжение см. на 5 стр.)

Продолжение доклада Л. М. Кагановича

Кировская — 114,5 проц. годового плана

МББ — 106,8 проц. годового плана.

Западная — 128,6 проц. годового плана.

Юго-Восточная — 106,3 проц. годового плана.

Азово-Черноморская — 107,0 проц. годового плана.

Северо-Кавказская — 106,7 проц. годового плана.

Екатерининская — 109,1 проц. годового плана.

Южная — 108,9 проц. годового плана.

Донецкая — 105,1 проц. годового плана.

Юго-Западная — 115,4 проц. годового плана.

Заволжская — 102,1 проц. годового плана.

Туркестано-Сибирская — 111,0 проц. годового плана.

Самаро-Златоустовская — 111,6 проц. годового плана.

Оренбургская — 158,9 проц. годового плана.

Рязано-Уральская — 113,3 проц. годового плана.

Пермская — 119,7 проц. годового плана.

Южно-Уральская — 105,1 проц. годового плана.

Омская — 103,2 проц. годового плана.

Восточно-Сибирская — 108,2 проц. годового плана.

Забайкальская — 129,9 проц. годового плана.

Уссурийская — 113,8 проц. годового плана.

Не выполнили заданно

го им в начале года пла

на погрузки Томская и

Маскива — Донбасс.

Томскую дорогу мы

должны в ближайшее вре

мя во что бы то ни ста

ло поднять.

Она увеличила погруз

ку по сравнению с прош

лым годом. В 1934 году

Томская дорога грузила

около 2500 вагонов,

в 1935 году грузила 3200

вагонов. И все-таки план

не выполнен, потому, что

Кузбасс подгоняет доро

гу ростом добычи угля.

Уголь не вывозится—зна

чит дорога работает пло

хо, значит нужно как сле

дует взяться за улучше

ние работы Томской доро

ги, иначе она нас подведет.

Должен только сказать,

что процент выполнения

годового плана погрузки

не характеризует еще

всей работы дороги.

Дорога, которая имеет

большую выгрузку и по

этому располагает боль

шим количеством порож

них вагонов, она всегда

в более выгодном поло

жении, чем например, До

нецкая дорога, погруз

ка которой почти в два

раза превышает ее выгру

зку. Донецкая дорога до

жна грузить восемь—

девять тысяч вагонов, а

выгрузка у нее 4—5 ты

сяч вагонов. Ежедневно

мы ей подаем 4 тысячи

вагонов порожняка для

погрузки угля. И сейчас,

поскольку тов. Саркисови

т. Орджоникидзе поста

вили вопрос о том, что

в Донбассе накопилось

много угля, мы дали рас

поряжение подавать в

Донбасс не 4 тысячи ва

гонов, а 5—6 тысяч ваго

нов порожняка для того,

чтобы грузить 7—8 ты

сяч вагонов угля ежед

невно и разгрузить Дон

басс. Таким образом, До

нецкая дорога зависит от

подачи ей порожняка дру

гими дорогами.

Поэтому, между прочим

некоторые дороги хотя и

выполнили годовой план

погрузки, но состояние

этих дорог неудовлетво

рительно, как например,

Самаро-Златоустовской,

Южно-Уральской, Омской

и отчасти Юго-Восточной

дорог.

Что касается Дальне

восточных дорог, работа

ющих в крайне трудных

условиях, нужно сказать

что в этом году они под

правились, работают луч

ше, в особенности Забай

кальская дорога, которая

ветретила зиму подготов

ленной.

Необходимо отметить

улучшение массовой ра

боты коммунистов, ком

сомольцев политотделов

большинства дорог, а

также значительной ча

сти парторгов и профсо

юзных организаций.

Должен, однако, ска

зать, что при успехах в

товарном движении мы

еще не имеем хорошо по

ставленного пассажирско

го движения.

Позвольте остановиться

на пассажирском движе

нии. В этом году мы пе

рevesем не менее 950

миллионов п а с

сажиров. Количество пе

рevesенных пассажиров

сократилось по сравне

нию с прошлым годом на

2 процента. Мы увеличи

ли составы поездов—вме

сто 8—10 вагонов мы пу

стили поезда по 16—18

вагонов. Это не удобно

особенно потому, что на

дорогах не успели удли

нить пассажирские плат

формы. Мы пошли на это

незначительное сокраще

ние потому, что на са

мых грузонапряженных

линиях, например, от Дон

басса в Москву, и Ленин

град, товарные поезда

задерживались, „реза

лись“ пассажирскими.

Каждый пассажирский

поезд, хотя бы в нем было

шесть вагонов, он „ре

жет“, снимает с движе

ния два—три товарных

поезда. Нам нужно было

выиграть в пропускной

способности. Кое-что мы

выиграли. Это мероприя

тие было важно еще и

потому, что на железно

дорожном транспорте у

некоторых работников бы

ла неправильная точка

зрения о второстепеннос

ти товарного движения.

Конечно, пассажирское

движение должно прико

вывать внимание железно

дорожников. Мы должны

сделать все для того,

чтобы в 1936 г. улучшить

пассажирское движение,

в особенности качество

обслуживания пассажи

ров. Но, товарищи, нель

зя допускать, чтобы не

вывозились уголь, руда,

соль, металлы, товары

широкого потребления,

что непомерно раздували

пассажирское движение.

Ведь факт, что пассажир

ские поезда возили до

1/3 бесплатных пассажи

ров, что многие поезда

ходили незаполненными,

что вводили такие „нов

шества“, как киноваго

ны, как будто пассажир

за несколько часов нахо

ждения в поезде не может

обойтись без кино.

Товарное движение в

нашей индустриальной

пролетарской стране дол

жно приковать к себе

внимание и пользоваться

уважением не меньше,

чем пассажирское. Этого

перелома настроений у

железнодорожников мы

добились. Сейчас у маши

нистов и кондукторов соз

дано твердое настроение,

что ездить на товарных

поездах также почетно,

как ездить на пассажир

ских поездах. (Аплодис

менты).

Если в 1919 г. т. Ленин

рассказывал, как прави

тельство вынуждено бы

ло совсем закрыть почти

на месяц пассажирское

движение для того, что

бы вывезти восемь милли

онов пудов хлеба, то мы

перевезем в 1935 году не

менее 950 милл. пассажи

ров и без затруднений

перевезли полтора мил

лиарда пудов хлеба (про

должительные аплодисме

нты).

Но, товарищи железно

дорожники, если кто бы

вздумал ослабить внима

ние пассажирскому дви

жению, то предупрежда

ем, что этого мы допус

тить не можем.

Народ растет, перевоз

ки будут возрастать, пас

сажирское движение бу

дет возрастать, оно дол

жно обеспечить потреб

ности народа. Мы сейчас

оправившись, подняв

пись, завоевав уже опре

деленные позиции на

транспорте, улучшив свою

работу, обязаны пассажир

ское движение улучшить

в 1936 году. Мы обязаны

уже сейчас готовиться

на несколько лет вперед,

когда у нас пассажир

ское движение будет по

ставлено действительно

по последнему слову тех

ники, образцово, аккурат

но, по социалистически

(бурные аплодисменты).

Что можно сказать о

социалистическом сорев

новании, о стахановском

движении среди, напри

мер, проводников пасса

жирских вагонов? Среди

проводников наряду с

частью хороших людей

еще сильна грубость, не

культурность, невнима

тельность и даже взятки.

Некоторые из них увели

чивают „норму выработ

ки“ по-своему.

Решающим в тех успе

хах, которые мы имели,

конечно, явилась мобили

зация субъективного фак

тора. Кое что мы сделали

по части хозяйства, по

части строительства, по

части пополнения вагон

ного парка. Но все же

роста погрузки мы доби

лись в основном, на ба

зе того же хозяйства, ка

Продолжение доклада Л. М. Кагановича

гой дорогой, как между путевым хозяйством и службой эксплуатации. Если где либо на Уссурийской дороге на пути случается заминка, это сказывается на Пермской дороге, находящейся от Уссурийской на расстоянии 8 тысяч километров. Если на протяжении этих 8 тысяч километров будут неисправны всего несколько метров пути, уже нельзя продвигать поезда: получается затор, пробка.

У товарища Лихачева на автозаводе имени Сталина тоже есть конвейер, но наш железнодорожный конвейер несколько длиннее—от Тихого океана до Черного моря (Смех, аплодисменты).

Транспорт требует особенно тщательной и конкретной организации руководства, невозможной без слаженности частей. Развернуть стахановское движение среди одних машинистов, другие категории отстанут—и никакого эффекта не получишь. Вот почему на транспорте имеет некоторое распространение, не скажу скептицизм, а скорее непонимание, как надо поставить дело, как подойти к организации стахановского движения. Исходя из этого, на что мы должны больше всего налегать на транспорте?

Это, во первых, улучшение работы службы эксплуатации, начиная от грузчика, весовщика, стрелочника, сцепщика, составителя, кондуктора и кончая дежурным по станции, диспетчером, начальником станции.

Служба эксплуатации реализует работу всех остальных служб. От ее работы зависит коммерческая (участковая) скорость, которая включает в себя техническую скорость (т. е. скорость движения поезда на перегоне) плюс стоянки на промежуточных станциях. От работы эксплуатационников зависит движение поездов по расписанию, оборот и среднесуточный пробег вагонов, и в конце концов использование паровозов и т. п. Таким образом, плохая работа службы эксплуатации приводит к увеличению простоев вагонов и паровозов, к ухудшению их оборота, к ухудшению общих показателей работы железных дорог. Вот почему мы сейчас особенно напирем на эксплуатацию.

Во вторых, это ремонт паровозов и вагонов, так как большая скорость езды требует повышенного качества ремонта.

И в-третьих, это доброкачественный ремонт пути и исправное содержание пути.

Это—центральные задачи работы на железнодорожном транспорте, так как от разрешения их зависит закрепление и дальнейшее повышение скорости продвижения поездов и прежде всего ликвидация крушений и аварий, являющихся бичом, являющихся последним серьезным барьером, который мы, железнодорожники, еще не взяли.

Само собой разумеется, что заводы НКПС должны подтягиваться к заводам Наркомтяжа.

Чтобы получить серьезный эффект от стахановского движения, необходимо, как это намечено проектом постановления пленума ЦК, развернуть работу по следующим направлениям:

улучшить организацию работы—технологический процесс;

пересмотреть технические нормы как общесетевые, так и местные;

улучшить систему оплаты и нормирования труда (пересмотр норм выработки, установление прогрессивки и т. д.);

развернуть работу по подготовке кадров, по их технической учебе.

Если я упрямлю эксплуатацию, путейцев с этой трибуны Пленума ЦК, что они отстают, то это не значит, что я считаю, что они работают меньше по времени, чем паровозники, или что они волнуются меньше паровозников, или что болеют меньше, или что затрачивают сил меньше чем другие. Может быть кое-где, может быть среди эксплуатационников есть еще люди, которые не верят в стахановское движение, не хотят мобилизоваться, они имеются и среди коммунистов, но в целом эксплуатационники работают много и добросовестно. Но главное в том, чтобы грамотнее работать, не формально, а перестроить весь технологический процесс работы. Здесь именно кроются колоссальные резервы. Вот возьмем техническую станцию, где просто принимают безобразный характер. Там много путаницы в самом процессе сортировки ва-

гонов, часто проделывается излишняя ненужная работа.

Система работы в целом плохо продумана и поэтому не случайно, что одиночки составители работают очень хорошо, а станция в целом работает очень плохо. Отдельный диспетчер работает очень хорошо, а в целом график срывается. Отдельные цеха работают замечательно, а в целом завод работает плохо. Это относится к депо, к вагонным участкам и т. д.

Надо искать новые резервы в серьезном улучшении системы и техники работы. Это теснейшим образом связано с пересмотром технических норм.

Во всех отраслях народ

Улучшение эксплуатационной работы и пересмотр технических норм

Естественно, что на железнодорожном транспорте мы взяли в 1935 году, после разоблачения „предельщиков“, за пересмотр сознательно ими заниженных общесетевых норм. Эти общесетевые технические нормы в значительной степени уже пересмотрены, и пересмотрены основательно. Мы должны продолжать пересмотр этих общесетевых технических норм на основе дальнейшего разоблачения „предельщиков“, развертывания стахановского движения и выявляемых стахановцами возможностей. Но центр тяжести нашей работы должен быть в пересмотре конкретных местных норм по каждой станции, депо, тяговому плечу, по каждой дистанции пути и связи, по каждому вагонному участку. Ведь общесетевые нормы могут быть выполнены лишь при конкретном их применении каждой станцией, дистанцией, депо, участком. С этой точки зрения недостатком в нашей работе за последние месяцы является именно то, что, пересмотрев общесетевые нормы, мы крайне недостаточно уточнили местные конкретные нормы. Надо прямо сказать, что ни Центральное управление НКПС, ни управление дорог до этого еще как следует не добрались. А особенности железных дорог, отличающие их от заводов, именно в различных условиях работы каждой дистанции, каждого депо

и хозяйства существующих общие технические нормы и нормы конкретные, применительно к каждому, предприятию, цеху, станку. Однако отличительная особенность железнодорожного транспорта состоит в том, что на нем общие сетевые нормы, или, как их называют, измерители, играют более определяющую роль, потому что транспорт, как говорилось, единый конвейер, к сожалению, без преимуществ заводского конвейера. Транспорт—конвейер, работа которого зависит от добросовестности, расторопности, четкости сотен тысяч и миллионов работников, разбросанных по всей стране на протяжении 100 тысяч километров.

Единой крышей железных дорог в отличие от заводов является небо (смех). Тут действуют и климатические условия и разный профиль пути и не только по дорогам и отделениям в целом, но и по большим участкам.

На работу железных дорог влияет разный характер грузов, изменения грузопотоков. В отличие, положим, от работы промышленности, которая сама заранее может определить или в всяком случае знает ассортимент своей продукции и ее распределение по потребителям, грузопотоки определяются не железными дорогами, а грузоотправителями. НКПС, конечно, не стоит в стороне от определения грузопотоков. В этом году мы добились некоторых успехов и планирования перевозок таких грузов, как свекла, хлеб, хлопок, картофель. Подрабатываем вопрос о планировании перевозок соли, угля, нефти.

Каждое отделение службы эксплуатации, каждая станция, каждое депо имеют свои особенности. Вот почему сложность установления технических норм на железнодорожном транспорте состоит в том, что необходимо по крайней мере

разбить все станции, депо, участки, дистанции на ряд типов, а в пределах этих типов, применительно к каждой станции, депо, давать отдельные технические нормы их работы.

В первую очередь мы должны сосредоточиться на важнейших участках железнодорожного транспорта. Из 7200 станций и разъездов половина погрузки и выгрузки производится на 334 крупнейших грузовых станциях и половина всего транзита охватывается 127 крупнейшими участковыми станциями. Протяженность наших главных ж.-д. путей—83 тысячи километров. Но из 10 тысяч километров дают 36 процентов грузопотока, а 30861 километр дают 70 процентов всего грузопотока. На этих важнейших станциях и направлениях, определяющих в основном всю работу ж.-д. транспорта, мы и должны сосредоточить основное внимание. Рассмотрим отдельные технические нормы как общесетевые, так и местные.

Начнем с технической скорости, о которой я уже говорил в своем докладе. Техническая скорость—это скорость продвижения поезда на перегоне, не считая остановки на промежуточных станциях. Несмотря на введение мощных паровозов, технические скорости за последние 7 лет были почти на одном уровне—21-22 километра в час. Аппарат НКПС не знал о фактических технических скоростях по отдельным депо и тяговым плечам (т. е. по тем участкам, по которым обращаются паровозы от основного до оборотного депо).

Нам при разработке приказа об улучшении использования паровозов пришлось затребовать эти данные от дорог, да многие управления дорог сами не имели этих сведений.

Техническая скорость была нами в 1935 году повышена до 27 километров в час против 22,5 километра, бывшей фактически в 1934 году. Фактически в октябре 1935 года по сети в среднем техническая скорость была 27,4 километра, а в ноябре 26,7 километра в час.

(Продолжение см. на 7 стр.)

Продолжение доклада Л. М. Кагановича

Отдельные машинисты-стахановцы дают 60-65 километров в час технической скорости, превышая даже конструктивную скорость паровоза (конструктивная скорость для „Э“ была определена в 55 километров в час, для „Т“, „СО“ и „Щ“ — 65 километров в час). Эта конструктивная скорость, которая, как теперь выясняется, также была занижена, нами теперь пересматривается. На 1936 г. в связи с пересмотром графиков движения поездов мы предполагаем повысить техническую скорость в среднем по сети минимум до 30 километров в час.

Несколько хуже обстоит с коммерческой (участковой) скоростью, т. е. со скоростью продвижения поездов от одной участковой станции до другой, считая и остановки на промежуточных станциях. На последние 10 лет коммерческая скорость оставалась все на одном уровне 13-14 километров в час. За 1934 год средняя коммерческая скорость по сети составила в среднем 14,2 километра в час.

Мы повысили с первого октября 1935 года норму коммерческой скорости до 19,4 километра в час, фактическое ее выполнение — 18,6 километра в октябре и 17,7 километра в ноябре 1935 года. Некоторые отделения дают коммерческую скорость до 26-30 километров в час. Увеличения коммерческой скорости мы добились как за счет роста технической скорости, так и за счет сокращения ненужных простоев поездов на промежуточных станциях, путем совмещения на одной и той же станции нескольких технических операций (набора воды, чистки топки, осмотра буек и пр.), а также путем ликвидации излишних разъездов и блок-постов. Нами за это время закрыто 282 блок-поста и 104 разъезда.

Коммерческая скорость, особенно сборных поездов, увеличилась также благодаря повышению роли главных кондукторов, усилению их активности в борьбе за скорейшее проведение поезда по своему участку. На 1936 г. мы предполагаем повысить коммерческую скорость в среднем по сети до 23 км. в час.

Однако, самое главное

состоит в том, что, несмотря на повышение технической и коммерческой скорости, среднесуточный пробег вагонов увеличился гораздо меньше, оборот вагонов улучшился совершенно недостаточно из-за больших простоев на участковых и грузовых станциях.

Оборот товарного вагона, то есть время от одной до другой погрузки, в 1934 году составил в среднем 8,7 суток. Правительством на 1935 год оборот был установлен 7,65 суток. В эту норму железнодорожный транспорт в 1935 году уложил, т. е. сократил время оборота на 1 сутки, что дало возможность увеличить погрузку в среднем на 9 тысяч вагонов в сутки в течение года, а за последние месяцы на 15 тысяч вагонов в сутки.

Однако мы считаем те перешедший оборот вагонов весьма плохим, очень медленным. При теперешних скоростях движения поездов и установленных нормах простоя оборот вагонов должен быть максимум 5,8-6,0 суток. На деле же мы имели в октябре 6,96 суток и в ноябре 7,18 суток. Таким образом, из-за невыполнения оборота вагонов мы теряли ежедневно минимум 12-16 тысяч вагонов погрузки.

Из этих цифр наглядно видно, как эксплуатационники „проедают“ успехи машинистов, результаты стахановской работы паровозников. Именно эксплуатационники, так как причина — невыполнение оборота вагонов прежде всего в безобразных простоях на участковых, сортировочных, погрузочно-разгрузочных станциях.

Из общего времени оборота товарного вагона в ноябре 1935 года — 7,18 суток или 172,3 часа, простой на участковых и технических станциях составляют 81,9 часа — 47,5 процента, простой на станциях погрузки и выгрузки — 39,8 часа — 23,1 процента, простой на промежуточных станциях — 17 часов — 10 процентов, в движении вагон находится всего 33,6 часа — 19,5 процента. В среднем в сутки товарный вагон находился в ноябре 1935 года в движении всего 4,68 часа, проходя за это время 125 километров, а остальное время стоял на станциях.

Из чего же складыва-

ются простои на участковых и сортировочных станциях, которые составляют почти половину времени оборота вагонов?

У нас есть хорошие сортировочные станции, как, например, Предпортовая, Ховрино. Октябрьской ж. д. Юдино, Москва-сортировочная М.-Казанской ж. д. Званка Кировской ж. д., которые уложились в заданные им нормы простоя. Но большинство станций значительно их превышают.

Возьмем одну из плохих работающих станций — Люблино М.-Курской ж. д. НКПС задал типовые нормы простоя транзитного вагона с переработкой, т. е. с переформированием поезда на сортировочных станциях, 4 часа 50 минут. Учитывая местные условия станции Люблино, управление М.-Курской дороги установило ей норму простоя 9 часов. Станция же фактически имела в первой декаде декабря простоя транзитного вагона с переработкой 17 часов 43 минуты. Из чего складывался этот безобразный простой? Для операций в парке прибытия — списывание и разметка вагонов, сдача документов кондуктором и пр. — норма установлена 30 минут, а вагон фактически простоял 4 часа 36 минут. То есть вагон ожидал расформирования состава лишних 4 часа. По наиболее сложной технической операции — расформированию вагонов через горку — станция почти вложила в установленное время — задано 30 минут, фактически расформирование занимало 32 минуты. Зато под накоплением, т. е. в ожидании подхода вагонов того же направления, что бы из них сформировать поезд, норма установлена до 4 часов, а фактически вагон простоял 8 часов 42 минуты.

Чтобы сократить время простоя вагонов под накоплением, следует шире применять групповую специализацию, т. е. не дожидаться, пока накопится целый состав вагонов на ту или иную станцию, а отправлять их группами до ближайшей попутной станции, а там уже из них формировать целые маршруты.

Сокращение времени под накоплением во многом зависит и от клиентуры, от выполнения ею плана отправительской

маршрутизации. Нигде, как в Советском Союзе, нет таких огромных возможностей отправления грузов целыми маршрутами, так как массовые грузы распределяются по потребителям у нас заранее и легко договориться, положим, с Углесбытом, чтобы уголь той или иной шахты шел не по десятку адресов, а одному-двум потребителям. Наше плановое хозяйство имеет огромные возможности для максимального развертывания отправительской маршрутизации, что на много сократит простой вагонов под накоплением.

Кстати сказать, раньше разрешали держать вагон под накоплением более суток. Теперь в связи с введением отправительской маршрутизации, а также групповой специализации имеем возможность значительно сократить время простоя вагонов под накоплением.

На формировании составов, тоже более сложной операции, норма установлена до 1 часа, фактически на эту операцию затрачивалось на станции Люблино 38 минут. Наконец, в парке отправления, т. е. когда состав уже готов и следует лишь его технически осмотреть и принять кондукторской бригадой и смазчиками, положено время до 1 часа, а фактически затрачивалось 5 часов 57 минут. Это объясняется, главным образом, большой выкидкой вагонов по их технической неисправности и несогласованностью работы по формированию поездов с графиком их отправления со станции.

Таким образом, мы видим, что операции, требующие значительной технической работы, проводятся станцией Люблино удовлетворительно, но образцовая работа, составителей, башмачников и других работников „проедается“, „гробится“ ненужной организацией работы на станции в целом, простоем зря, без всякой работы.

Из этого вытекает, что стоит только организатору приложить руку, ввести простейшую рационализацию в технологический процесс, совместить во времени отдельные операции, что вполне возможно, как это показывал опыт стахановцев-составителей, диспетчеров, дежурных по станциям, и

мы резко сократим простой. Стахановское движение по службе эксплуатации нужно направить на то, чтобы формирование поездов шло быстрее, чтобы не было боя вагонов на горках, чтобы вагон не простаивал зря, чтобы все быстрее двигалось, эксплуатационники при этом могут зарабатывать значительно больше, чем теперь. С этой точки зрения и придется нам пересмотреть всю систему норм выработки и заработной платы станционных работников.

Несколько слов о нашей погрузочно-разгрузочной работе. Время на погрузку и выгрузку уменьшилось с 46 часов в 1934 году до 37,6 часов в октябре и 39,8 часов в ноябре 1935 года. Норма, установленная НКПС в июне 1935 года — 32,8 часа, — далеко не выполнялась. Здесь вина не только одних железных дорог, но и клиентуры, так как 70-80 процентов всей погрузки производится на подъездных путях клиентуры. В связи с увеличением грузооборота фронты погрузки и выгрузки сейчас явно недостаточны и их надо срочно расширять, а также всемерно механизировать погрузочно-разгрузочные работы, чтобы не тормозить работу железных дорог.

Здесь я хочу сказать несколько слов о нашем младшем брате — заводском транспорте и обратиться за содействием к папашам этого брата — руководителям промышленности. Как старший брат, прошу помочь нашему младшему брату — заводскому транспорту (веселое оживление в зале). Иначе заводской транспорт может ударить нас с другой стороны.

У нас есть образцовые клиенты, честно выполняющие свои договоры и даже сокращающие время простоя под погрузкой или выгрузкой. Могу перечислить отдельные из них: завод им. Петровского, завод им. Кирова по Екатеринбургской дороге, Харьковский тракторный завод по Южной дороге, Вольские цементные заводы по Рязано-Уральской дороге, Северолес по Северной дороге, Ростсельмаш по Азово-Черноморской дороге. Но наряду с ними имеется еще большое количество неисправной клиентуры, (Продолжение на 8 стр.)

Вступайте в ряды спорт-общества „Локомотив“

(Окончание в следующем №)

(Из телеграммы политуправления НКПС).

**На лыжи, на коньки,
товарищи железнодорожники!**

Алфименон.

Врид. редактора А. КРАВЧЕНКО.