

БОЛЬШЕВИСТСКИЙ АТРАНСПОРТ



№ 3 (434)
ПОНЕДЕЛЬНИК

6

января
1936 г.

Газета Подпотодеда 2-го Эксплоатационного отделения Томской железной дороги

„По службе эксплуатации основной задачей стахановского движения является улучшение работы станций, отправление и проведение товарных и, в особенности, пассажирских поездов строго по расписанию, дальнейшее повышение коммерческой скорости и среднесуточного пробега вагонов, сокращение простоев на станциях и под погрузкой и выгрузкой.“

(Из резолюции декабрьского пленума ЦК ВКП(б))

ВОПРОСЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В СВЯЗИ СО СТАХАНОВСКИМ ДВИЖЕНИЕМ

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

Организация ремонта пути и подвижного состава

Особенное внимание должны мы обратить на приведение в порядок путевого хозяйства, которое находится в плохом состоянии. Без хорошего пути, без прочных мостов мы не избавимся от крушений, не избавимся от затруднений в движении поездов, так как поезда, в конце концов, движутся по пути, и от его качества прежде всего зависит и скорость движения и бесперебойность работы железных дорог.

Мы пересмотрели в 1935 году нормы содержания пути по уровню и шпалу, которые были установлены в 1931 году и являлись выражением упорочности и расхлябанности, царивших в путевом хозяйстве. Например, нормальная ширина колеи по этим нормам могла колебаться в пределах 13 миллиметров (десять миллиметров уширения и три миллиметра сужения). НКПС установил в 1935 году более жесткие нормы колебания ширины колеи — восемь миллиметров (6 миллиметров уширения и 2 миллиметра сужения). Установлены более строгие нормы оценки пути. Произведены были работы по сокращению числа длительных предупреждений об ограничении скорости движения поездов. По сети количество длительных предупреждений было в результате этого сокращено с 1798 на 1 июля до 842 на 1 декабря.

Мы произвели также пересмотр допустимых скоростей движения поездов в зависимости от конструкции и состояния пути. Расчет этих скоростей производился дорогами на основании „Наставления по расчету ж. д. пути“, изданного в 1931 году и содержащего туманные, искусственно усложненные расчеты, предоставляющие возможно-

*) Начало см. в газ. „ЗВТ“ за 5 января.

сти любому местному путицу понижать явно завышенную скорость. В результате произведенного пересмотра НКПС значительно повысил допустимую скорость на ряде участков: например, на участке Курск—Синельниково и Нижне-Днепровск—Чаплино для паровозов „ФД“ существовала скорость 50 клм. в час, сейчас разрешена 65 клм. в час, на участке Котлы—Луга Октябрьской дороги существовала скорость 30 клм. в час, сейчас разрешена 50 клм. в час и т. д.

Все это, конечно, только начало работы. Мы должны ее как следует развернуть в 1936 году. По путевому хозяйству, как указано в проекте постановления пленума ЦК, стахановское движение должно быть прежде всего направлено на высококачественное содержание пути, ликвидацию неисправностей пути. Путевые ремонтные рабочие, обходчики, переездные сторожа, все эти работники, разбросанные по будочкам на протяжении 80 с лишним тысяч километров, живут не в городе и не в деревне. Теперь у нас и в деревне, в колхозе—клубы, культура, организация людей, коллектив, воздействие одного на другого. А на железнодорожном транспорте дело усложняется тем, что многие работники работают индивидуально—стрелочник на стрелке стоит один, путевой обходчик или переездный сторож живет один в будке, часто за несколько километров от какого бы то ни было жилья. Их надо обслужить, организовать, поднять политически, культурно, технически. И мало этого. Надо выработать такие технические нормы, такую систему организации оплаты труда, которые заинтересовали бы их в высококачественном содержании пути. Это—наша

боевая задача на 1936 год.

Что касается пересмотра технических норм по паровозному хозяйству, то я уже говорил о повышении форсировки котлов, технической скорости, весов поездов, о пересмотре заниженной конструктивной скорости различных серий паровозов, о снижении норм расхода топлива. Эту работу будем продолжать и в 1936 году.

Среднесуточный пробег паровозов по сети в 1934 году был 168,5 километров, с 1 октября 1935 года мы установили норму—253 клм, фактическое исполнение в октябре 230,3 клм. и в ноябре 229,4 клм. На 1936 год НКПС предполагает по новому графику установить среднесуточный пробег паровоза минимум 300 клм.

Сейчас паровозное управление, пересматривает нормы пробега паровозов между ремонтами, которые тоже могут быть повышены.

Раньше, когда паровоз много стоял без движения, но под парами в депо и на станциях, он не делал километров, а на кипы на трубах котла все равно образовывалась. Теперь, когда резко вырос среднесуточный пробег паровозов, нормы пробега между промывками могут быть повышены. Ряд депо это уже делает, надо пересмотреть нормы и по остальным депо.

Могут быть также повышены нормы пробега между подемочными ремонтами, когда происходит обточка бандажей паровозных колес. Бандажи на ведущем скате снашиваются в два раза быстрее, чем на остальных скаках.

Если сделать их из более крепкого металла, с тем, чтобы бандажи всех скатов изнашивались более равномерно, то можно значительно увеличить пробег между подемоч-

ными ремонтами и одновременно сократить расход бандажей, примерно, на 25 проц.

Также должно быть сокращено время промывки и ремонта паровозов. Введение теплой промывки позволяет намного сократить время, необходимое для промывки паровозов. Элементарная рационализация, правильная организация ремонта паровозов позволит значительно сократить время нахождения паровоза в ремонте и тем самым позволит использовать паровоз более продуктивно.

Основное, на что мы должны обратить внимание в работе паровозных и вагонных депо, ремонтных заводов и вагоноремонтных пунктов—это качество ремонта. Контроль за качеством при ремонте более труден, чем при выпуске новой продукции. Когда я был, например, в Ленинграде на вагоноремонтном заводе, то обратил внимание, что многие рабочие работают бесконтрольно. Есть расценка за болт, а привинтили ли они этот болт, или недовинтили, проверить очень трудно. Нужно установить при ремонте качественную приемку работы по каждой основной операции в отдельности, а не только в конце ремонта.

К заводам НКПС относится все то, что говорил тов. Орджоникидзе о заводах тяжелой промышленности. Добавлю только, что хотя наши заводы технически вооружены слабее наркомтяжпромовских (в частности, не хватает еще хорошего инструмента), но и существующее оборудование используется на них неудовлетворительно. Как правило, наши заводы слабо загружены, продукция их может быть значительно поднята и при существующем оборудовании.

Образцы стахановской работы дают многие рабочие заводов НКПС, в частности токаря по обточке колесных пар (полус-

катов). Токаря завода Можерез—Имшаков, Елисеев, Жихарев, при норме 6 колесных пар на станке типа Гегеншайдт достигли обточки 23 28 штук в смену. Токарь Отрожского вагоно-ремонтного завода Аверьянов на станке „Кривен“ (таких станков заведено в СССР всего два в этом году) дал за 7 часов обточку 41 колесных пар. Ни один завод Англии и Германии не имеет такой выработки.

Благодаря стахановскому движению значительно смягчена острота с колесными парами. Заводы вагонного управления выпускавшие в июне 8,278 колесных пар, в октябре уже выпустили 15,414 колесных пар. Заводы паровозного управления в сентябре выпустили 1,047 пар, а в октябре 1,822 пары.

Многие рабочие наших заводов и депо уже теперь перерабатывают нормы выработки на 300—400 и больше проц. Так, например, кузнец Мичуринского паровозоремонтного завода тов. Невзоров производит ковку дышла под двумя паровыми молотами одновременно, точно по графику и повысил производительность труда в 11 раз. Раньше его заработок не превышал 300 рублей в месяц, в октябре заработал 800 рублей, в ноябре—свыше одной тысячи рублей!

Автоматчик Свердловского вагонового участка комсомолец Шакурский при норме ремонта трех воздухораспределителей ремонтирует в смену 41 воздухораспределитель. С 22 ноября ежедневный заработок Шакурского составляет 130-165 рублей. Шакурский — квалифицированный рабочий. 14 декабря в деловом клубе гор. Свердловска он прочел содержательную лекцию о советских автомобилях, весьма поучительную для присутствовавших инженеров и техников.

(Продолжение см. на 2 стр.)

Продолжение доклада Л. М. Кагановича

Организация труда и нормы выработки

Нет надобности доказывать, что на транспорте, именно вследствие его единства и теснейшего взаимодействия всех его частей, нормы выработки особенно зависят от выполнения технических норм всем предприятием в целом. Изменение технологического процесса, улучшение организации работы дадут значительное повышение производительности труда отдельных работников. Дальнейший пересмотр технических норм, ускорения оборота паровозов, вагонов и сокращение простоев дадут возможность пересмотра норм выработки при одновременном повышении заработной платы на основе еще большего роста производительности труда.

Паровозные машинисты сейчас зарабатывают значительно больше, чем раньше. Мы пересмотрели систему их работы, ликвидировали извустительные сверхурочные работы, ввели вместо спаренной езды строенную, проводим разукрупнение тяговых плеч, сократили время простоев паровозов в депо и на станциях, и тем самым машинисты имеют возможность дать значительно большую выработку и получить более высокую заработную плату.

По всем дорогам километровой выработки машинистов поднялся в среднем с 487 рублей за июнь до 560 рублей за октябрь, при чем в июне машинисты работали в среднем 222 часа, а в октябре только 185 часов, то есть при ликвидации сверхурочных мы повысили часовую выработку машинистов на 37,9 процента, при повышении часового пробега на 19,7 процента.

Еще более разительных результатов добилась Донецкая дорога. В июне товарные машинисты работали 222 часа, дали 1.936 километров пробега и заработали 565 рублей в месяц. В октябре машинисты работали 174 часа (то есть не только ликвидировали сверхурочные, но даже недобрали положенного количества часов работы в месяц из-за неимения поездов), дали пробег 2.388 километров и заработали 665 рублей. Месячный пробег вы-

рос на 23 процента, а часовая на 57 проц., месячный заработок увеличился на 17 проц., а часовая — на 50 процентов.

По учетной, примерно половине машинистов сети в октябре заработок свыше одной тысячи рублей имело 2,5 проц. машинистов, заработок от 800 до одной тысячи рублей имело 7,5 проц., заработок от 700 до 800 рублей 10 проц., заработок от 600 до 700 рублей — 15 проц., заработок от 500 до 600 рублей — 23 проц. и остальные 41 проц. имели заработок до 500 рублей.

Мы упорядочили систему оплаты паровозных машинистов, вместо большого количества дробных норм, доходивших до 10-15 на тяговое плечо, по каждому тяговому плечу установлены две нормы — на транзитные и на сборные поезда. Однако не все еще благополучно с нормированием труда машинистов. Дежурные по депо и нарядчики в погоне за уравниловкой часто не дают нарядов на поездки лучшим машинистам, которые уже в первую половину месяца выработали свою норму, и дают предпочтение отстающим машинистам. От этого иногда получается, что стахановец, перевыполняющий технические скорости, зарабатывает меньше, чем машинист, едущий на „малом клапане“, плетущийся со своим поездом, как черепаха. Из-за этого, с позволения сказать, „регулирования“ заработной платы и поездок машинистов часты срывы строеной езды, получается обезличка в обслуживании паровозов.

Мы ввели прогрессивно-сдельную оплату машинистов. За норму пробега в среднем 2.100 километров в месяц по сети они получают 22 копейки за километр, при перевыполнении месячной нормы пробега до 10 проц. получают 44 коп. за километр, и при выполнении более 10 проц. — 66 коп. за километр. К лету 1936 года, со второго квартала, когда реализуется целый ряд мероприятий, которые мы сейчас принимаем, мы сможем безусловно дать машинисту заработать больше при повышенной норме, чем он зарабатывает сейчас, и пересмотр

норм может пойти по линии пересмотра внутренней шкалы прогрессивки. Сегодня машиниста держит еще плохая работа всей сети, держит еще невыполнение графика, нарушение расписания, неподача поездов своевременно и нехватка поездов. Вот почему перед нами стоит остро вопрос о том, чтобы улучшить всю работу в целом. Тем самым мы получим возможность пересмотра норм и дальнейшего повышения заработной платы машиниста и других категорий работников.

Система заработной платы на ж. д. транспорте требует переработки. На железных дорогах всего 43 проц. работников находятся на сдельной оплате, а 57 проц. — повременщики.

Ознакомление с вопросами, которые чаще всего задавались рабочими при обсуждении итогов всесоюзного совещания стахановцев, показывают, что рабочих в вопросах оплаты труда наиболее интересует перевод с повременной оплаты на сдельную, перевод с групповой и бригадной сдельщины на индивидуальную, вопросы уплотнения труда, то есть выполнения меньшим количеством работников, той же работы, которая сейчас выполняется большим количеством работников, при повышении оплаты труда. Стрелочники, путевые ходчики, сторожа и другие категории повременщиков прямо указывают, что существующая система учета и оплаты их труда не дает им возможности проявить себя полностью и добиться повышения зарплаты на основе роста их выработки.

Мы намерены в ближайшее время распространить прогрессивно-сдельную оплату, которая полностью себя оправдала у машинистов, кондукторов и смазчиков, также на другие категории работников ж. д. транспорта, как-то: станционных смазчиков, рабочих топливных складов, грузчиков, ряда заводских рабочих и т. п.

Разрабатываем сейчас вопрос о переводе на сдельщину ряда повременщиков.

На путевых и строительных работах нужно шире внедрять аккордную систему оплаты труда. Практика последних

месяцев, когда мы применили эту систему на капитальном ремонте пути и на ряде строительных работ, показала, что эта система дает большой эффект в смысле повышения производительности труда и сокращения излишнего количества работников. Так, по сети количество рабочих, занятых на ремонте пути, уменьшилось со 185 тысяч в июне до 179 тысяч в третьем квартале при увеличении объема ремонтных работ на 27 проц., росте зарплаты рабочего на 18 проц. и производительности труда рабочего на 30 процентов.

Ряд стрелочников, смазчиков, проводников, уборщиц, телефонисток подымает вопрос об уплотнении труда, то есть одному работать за двух с повышением оплаты труда. Это вполне возможная вещь, конечно, при обязательном сохранении качества работы и соблюдении всех правил безопасности движения поездов. На уплотненную работу можно переводить только тех работников, которые показали высокое качество своей работы, работают без аварий и овладели полностью техникой своего дела. Конечно, хороший стрелочник может обслужить и больше, чем сейчас количество стрелок и эту возможность надо ему дать, чтобы у него была тоже перспектива повышения своей заработной платы. Очень серьезно стоит вопрос о бригадной, коллективной сдельщине. Такая сдельщина существует на ремонте паровозов, а также на ремонте вагонов в депо и на заводах. Рабочие просят перевести их на индивидуальную сдельщину, и это надо будет сделать, так как при коллективной сдельщине, при работе на общий котел ударники-стахановцы отдают часть своего заработка плохим, нерадивым работникам. При переводе на индивидуальную сдельщину следует избежать чрезмерного раздробления норм выработки и расценок. Рабочий должен получать наряд („сдельный ярлык“) не на каждую мелкую деталь, а на более укрупненную работу.

Сейчас по большинству депо не выполнена директива ЦК и СНК, данная еще в июле 1933 года, об укрупнении расценок. Дают детальные расценки

в десятых долях минуты и сотых долях копейки. Например, по ремонту товарных вагонов существует 718 типовых, так называемых „укрупненных“ норм. Это чересчур много, мастеру приходится в день подписывать несколько сотен сдельных нарядов („ярлыков“). Конечно, разобраться в них как следует он не в силах и по просьбе их штампует. Отсюда получают такие казусы, что мастер подписывает все, что ему подсовывают. Например, мастер вагонного депо Москва-1 М.-Казанской Арефьев подписал наряд на сдельную работу вагонного проводника Серезину, в котором было написано буквально следующее (не проверив, я запросил подлинник, и вот он передо мной):

„Разбить очки Арефьеву. Три минуты. Расценка четыре копейки“ (и прочий смех. Голос: „по дешевке“). Или в Челябинском депо мастер Авербах подписал такой наряд:

„Разточить мозги мастеру Авербаху на три мм. Затрата времени 15 минут. Стоимость 7,5 копейки“. (Общий смех).

Я привожу эти курьезы для того, чтобы показать, насколько бездушно ведется нормировочная работа. Мастер должен подписать в день несколько сот бумаг и в тоже время руководить цехом. Ему нормировщик дает и он прямо подписывает, штампует, не разбираясь, и сам себя наказывает.

Что касается оплаты командного состава, то мы ввели для него прогрессивную надбавку к основному окладу за перевыполнение заданного плана и измерителей. Эта оплата введена с октября и главным показателем установлено — сокращение простоев на станциях. Так как с простоями у нас еще плохо, то за октябрь эту дополнительную оплату по данным 9 дорог получили всего 1430 работников, в среднем по 85 рублей на каждого, в том числе 561 эксплуатационник и 558 паровозников. Надеемся, что в следующие месяцы гораздо большее количество командиров окажется достойным премирования.

Мы должны упорядочить все дело нормирования труда на транспорте, укрупнить чересчур

(Продолжение на 3 стр.)

Продолжение доклада Л. М. Кагановича

размельченные, дробные нормы, подобрать лучших и более квалифицированных нормировщиков, не допускать впредь чтобы нормировщик был монополистом, своего рода жрецом нормирования.

Техническое обучение работников транспорта

Стахановское движение — это движение на базе высшей техники. Без овладения этой высшей техникой трудно давать высокие показатели производительности труда.

В качестве примера это можно привести железнодорожных машинистов. Мы ввели в товарных поездах автоторможение. Эта — новая техника, которой у нас до последнего года не было. Раньше поезда тормозились так: машинист дает сигнал, кондуктора покрутят ручки тормозов и затормозят. Теперь машинист сам должен уметь тормозить поезд. Автоторможение должно дать большие результаты как в увеличении скоростей, так и в деле снижения аварий. Но не все машинисты изучили как следует автотормоза, не все овладели ими, и, как это ни странно, получилось так, что у неопытных машинистов с переходом на полное автоторможение увеличилось количество разрывов. Необходимо ускорить овладение машинистами техникой автоторможения.

Когда разрабатывался проект постановления Пленума Центрального Комитета партии, товарищ Сталин особо приковывал наше внимание к делу технического обучения кадров, обучению техминимуму, которое мы должны развить во-всю. Оно у нас поставлено пока безобразно. Для подтверждения этого приведу разговор между работником НКПС, знакомившимся по моей просьбе с постановкой техминимума, и руководителем подготовки кадров и обучением техминимуму в первом отделении эксплуатации Московско-Белорусско-Балтийской дороги.

Фамилия этого руководителя — Денисов. Вот запись этого разговора.

— Какое у вас образование?

— Образование у меня низшее. Трехклассное училище окончил в 1913 году, а больше нигде не учился.

Надо, чтобы сами командиры и политарботники занимались этим делом. И тогда у нас повысится и производительность труда и заработная плата.

— Кем вы работаете?

— Должность моя называется — инженер по техминимуму (смех).

— Как идет у вас работа?

— Работы у меня много и как какая из них идет, сказать трудно. Кроме работы по техминимуму, я заведу личным столом в отделении, руковожу всей подготовкой кадров, регулирую кадры комсостава по отделению, ведаю соцсоревнованием и учарничеством, а сейчас добавили еще работу организатора стахановского движения. (Общий смех).

— Как у вас учатся, кто вам помогает, кто руководит?

— Люди хотят учиться и хотят сильно, но дело поставлено у нас так, что сами отбиваем у них охоту. Недавно, два с половиной месяца тому назад, я получил от службы эксплуатации распоряжение переподготовить 130 чел. по отделению в срочном порядке. Собрал диспетчеров, дежурных по паркам, коммерческих операторов и др. и думаю, а чем же с ними заниматься? Не знаю. пошел в группу кадров, спрашиваю, чем заниматься. Отвечают: программа есть? — Нет. Раз нет программы, займись с ними телеграфом. (Смех). Можно говорить, и телеграфом, но может быть люди знают это дело? — Ни чего, говорят, пусть учатся. Пришлось заказать в ФЗУ 200 деревянных телеграфных ключей, раздать на руки эти ключи и учить. Истратили на эту затею около тысячи рублей, но что получилось от этого, не знаю — не проверяли и людей большие не собирали.

Расскажите, какие методы подготовки у вас сейчас, как проверяете знание техминимума?

— Раньше у нас было плохо, но теперь мы применили индивидуальную подготовку — прикрепляю сцепщика к составителю и говорю — ты его обучи. По программе

тебе полагается для этого тебе 72 часа в течении пяти месяцев. И учат, не отказываются.

— А сколько вы платите такому учителю за пять месяцев?

— Составителю за все обучение мы платим 28 р. 72 коп. за пять месяцев (смех). Насчет оплаты у нас строго рассчитано. Проверка и сдача техминимума проходит у нас по приказу. Комиссия проверяет, составляет акт и выдает удостоверение.

Только в последнее время хозяйственники стали поступать неправильно. Поступит новый человек, спрашивают его, дают инструкцию и удостоверение, что он сдал техминимум. На самом деле он не сдал. На Москва-товарная обнаружили таких 9 человек.

Денисов, как добросовестный работник, рассказал правду. Добавлять здесь нечего. Стахановское движение требует коренного изменения в подходе к техническому обучению кадров. У нас уже есть образцы хорошего обучения стахановцев, но их еще крайне мало. Мы должны это дело развернуть во-всю, обеспечив высокое качество обучения. Стахановец особенно требует серьезного обучения технике.

В 1936 году мы должны обучить техминимуму не менее 500 тысяч рабочих и развернуть работу так, чтобы в ближайшие два года обучить техминимуму всех работников железнодорожного транспорта.

Для передовых работников — стахановцев-критиков мы организуем квалифицированную учебу на специальных курсах без отрыва и с отрывом от производства и успешно прошедших эти курсы лучших стахановцев будем продвигать на командные посты.

Техническая подготовка даст нам возможность выдвигать стахановцев, молодых инженеров, проявивших себя активными борцами за подъем транспорта. С кадрами на ж.-д. транспорте дело обстоит еще неудовлетворительно. Имеется еще засоренность чуждыми людьми. Выясняя причины крушений последнего времени, мы обнаруживаем в целом ряде случаев чуждых, враждебных людей, пробравшихся даже на командные посты и способствующих круше-

ниям. Тут нужна не кампания чистки, а организационная длительная упорная борьба день за днем, час за часом по очистке наших кадров от классово-враждебных людей.

Что касается руководящих, командных кадров, то основная масса высшего командного состава ж.-д. транспорта работает сейчас неплохо. Настроение бодрое, уверенное. Ведь успехи 1935 г. достигнуты в основном теми же кадрами, которые работали раньше.

Есть еще небольшая группа людей, притаившихся, которые ждут срыва, в особенности зимой, чтобы доказать, что все же они были правы, что транспорт работает «на пределе». Но их ожидания напрасны. Начало зимы на ж.-д. транспорте дает нам право заверить Центральный Комитет партии, что зима на ж.-д. транспорте будет действительно настоящей большевистской зимой. (Аплодисменты).

Крупнейшим недостатком наших руководящих кадров является то, что они только сейчас подходят к вопросам техники ж.-д. транспорта. Многие эксплуатационники — коммунисты, которые работают на транспорте уже годами, к сожалению, только в этом году начали овладевать таким делом, как график. Когда мы вызвали в

НКПС работников дороги и отделений, которые не посредственно составляют графики, многие из них удивлялись и говорили: «Я десять лет у себя составлял график и мой начальник всегда подписывал график, не глядя в него, держа телефонную трубку в другой руке и разговаривая».

Главной слабостью и недостатком в работе значительной части руководящих кадров на транспорте, все еще остаются канцеляризм и формализм, отсутствие маневренности, способности, инициативности, хозяйственной изворотливости: нехватка шурупа, гвоздя, пишут письмо вплоть до НКПС, но не потрудятся найти его на месте. У наших командиров отсутствует та хозяйственная гибкость, которая есть у хозяйственников — промышленников.

Вот почему, чтобы ликвидировать формализм, надо взяться за дело хозяйственного, воспитать по-большевистски людей, все работники должны овладеть техникой своего дела, тогда вырабатывается настоящий выдержанный, крепкий большевистский железнодорожный аппарат и тогда транспорт будет работать действительно, как часовой механизм. (Аплодисменты).

IV. Технически-реконструктивные мероприятия 1936 года.

Мобилизация людей на ж.-д. транспорте дала и даст еще свои огромные результаты, но для того, чтобы развить достигнутый успех, необходимо наряду с ней провести целый ряд хозяйственно-технических реконструктивных мероприятий. Это — задача ближайших лет.

Стахановское движение требует усиленной и ускоренной механизации ряда отраслей транспорта и подема технического вооружения всего транспорта.

Мы вооружили и вооружаем ж.-д. транспорт новыми мощными паровозами. Ж.-д. транспорт получил в этом году гораздо больше мощных паровозов, чем в прошлые годы. Он получил в 1935 году 520 мощных паровозов «ФД», а в 1936 году получит еще 675. В 1936 году ж.-д. транспорт поч-

ти отказывается от заказа паровозов серии «Э» и резко увеличивает заказ новых 500 более мощных паровозов «СО».

Ж.-д. транспорт получит в 1936 году 75 мощных пассажирских паровозов «ИС», которые дадут большую скорость и могут тянуть большие по весу поезда, чем нынешние пассажирские паровозы.

Впервые в 1936 году на ж.-д. транспорте получит распространение новый тип паровоза — с конденсацией пара, то есть использующего отработанный пар путем превращения его в воду. Этот паровоз совершит целую революцию в паровозном хозяйстве. Он расходует в 20-25 раз меньше воды, чем обычный паровоз, и проходит до тысячи километров без набора воды. (Продолжение см. на 4 стр.)

Продолжение доклада Л. М. Кагановича

ды. Для наших безводных местностей — Средней Азии, Сибири или Дальнего Востока, где с водоснабжением дело обстоит плохо, такой паровоз играет огромную реконструктивную роль. Ж.-д. транспорт должен получить в 1936 году 200 таких паровозов.

Мы организуем сейчас теплую промывку паровозов, которая сокращает простой паровоза по сравнению с горячей и холодной промывкой на 8-9 часов. В 1936 году будет построено 202 пункта теплой промывки паровозов.

Как это ни странно, но все паровозы, кроме пассажирских, освещены у нас керосинками. Уже в этом году мы осветили электричеством 3 тысячи паровозов, а в будущем году думаем осветить еще 5 тысяч паровозов. Освещены будут электричеством и станции, семафоры, которые до сих пор освещались керосиновыми лампами, что, вы согласитесь сами, никуда не годится.

Паровозное хозяйство обеспечивается в 1936 году большим количеством запасных частей, инструментом, новыми станками, которые заменят имеющиеся сейчас устарелые станки.

Благодаря поддержке Центрального Комитета партии и особой личной заботе, особому вниманию и особому пониманию нужд железнодорожного транспорта товарищем Сталиным ж.-д. транспорт получает в 1936 году для работ по путевому хозяйству в два раза больше капиталовложений, чем в прошлом году. Мы вкладываем в одно путевое хозяйство около 900 млн. рублей (аплодисменты).

В 1936 году предполагается отремонтировать 3 тысячи километров пути капитальным ремонтом. Около двух с половиной тысяч километров путей намечено реконструировать на щебеночном балласте.

Весь путь от Москвы до Харькова должен быть уложен на щебне. Кроме того, будет отремонтировано 30 тысяч километров пути средним ремонтом.

Если раньше большая часть ремонта пути производилась по отдельным участкам без какой-либо системы, то сейчас мы концентрируем ремонт на тех 30 тысячах километров путей, которые дают

около 70 проц. всего грузопотока. На этих 30 тысячах километрах пути будут сосредоточены не только работы по путевому хозяйству, но и по эксплуатации и другим отраслям ж.-д. хозяйства. Точно также на тех 334 грузовых станциях из 7200 станций, которые дают 50 проц. всей погрузки и выгрузки, и 127 участковых станциях, которые дают 50 проц. всех транзитных работ, мы сосредоточим ремонтные работы для улучшения станционного хозяйства. Мы не разбрасываемся по широкому безбрежному фронту не случайно мы вкладываем капиталы в тот или иной участок, в ту или иную станцию, в зависимости от того, кто больше попросит. Мы сосредотачиваем капиталовложения на главных участках, на главных станциях, решающих работу пути.

В путевом хозяйстве организуется в 1936 году 50 машино-путевых станций, вооруженных новыми машинами для ремонта пути: балластерами для балластировки пути и саморазгружающимися составами, путевыми стругами для очистки канав и обрешки бровки полотна, шпалоподбойками, компрессорами, передвижными электростанциями, моторными домкратами и другими машинами. Кроме того, в 1936 году будет организовано 150 дистанционных мастерских пути. Наконец, в путевом хозяйстве серьезное дело — ремонт и постройка новых мостов, которому мы уделим серьезное внимание.

Железнодорожный транспорт получил в 1935 году 80 тысяч вагонов и в 1936 году получит от нашей родной индустрии при помощи т. Орджоникидзе еще 80 тысяч вагонов, оборудованных автосцепкой и автотормозами (Аплодисменты).

Подавляющая масса их — это большегрузные вагоны. В этом году мы построили при помощи партийных и советских организаций за четыре месяца 200 вагонов ремонтных пунктов. Хочу здесь подчеркнуть, что в успехах транспорта во многом огромную роль сыграла помощь территориальных партийных и советских организаций, которых железнодорожники раньше немного чуждались, но с

которыми они сейчас сроднились.

В текущем году мы строим еще 50 вагоноремонтных пунктов. 25 тысяч вагонов из наличного вагонного парка (не считая новых) будут оборудованы автосцепкой и 15 тысяч вагонов автотормозами. Кроме того, мы отремонтируем большое количество вагонов, заменив разрезные буксы неразрезными, и оборудуем вагоны усиленной винтовой упругостью.

По хозяйству эксплуатации раньше главными работами были земляные — укладывали новые пути, расширяли станции, копали землю. Теперь мы вкладываем средства в механизацию станционных работ. В 1936 году предполагается оборудовать электрической и механической централизацией 7 тысяч стрелок, а в ходе работ, надеюсь, сделаем больше. У нас таких стрелок очень мало. Стрелки у нас большей частью ручные и на каждой стрелке стоит стрелочник. Не доглядит он — крушение. Мы должны переходить на централизацию стрелок, электрическую и механическую, при которой управление и перевод стрелок на всей станции производится одним человеком через соответствующие механизмы. Это будет крупнейший шаг вперед, который увеличит пропускную способность станций, не говоря уже о большей безопасности движения.

На станциях сети будет построено 15 механизированных горок. Здесь надеюсь на помощь тов. Орджоникидзе, потому что сами заводы не совсем охотно пока берутся за это дело.

Сейчас на сортировочных станциях тормозят вагоны примитивным способом при помощи тормозных башмаков. Отсюда тормозильщики называются башмачниками. Само это название чего стоит! Летит вагон с сортировочной горки, а башмачник подкладывает под колеса тормозной башмак.

В Америке есть механизированные горки, на которых механические замедлители — ретардеры, сжимая колеса вагона, тормозят его с различной силой, в зависимости от нажима. Наша делегация, ездившая в 1930 году в США, ознакомилась с такой горкой и предложи-

ла построить и у нас такую. За пять лет со времени приезда из Америки делегация построена была только одна механизированная горка. Для того, чтобы такими темпами механизировать все имеющиеся у нас на сети 43 горки, понадобилось бы 215 лет (смех). Ясно, что такими черепашьими темпами в деле механизации труда на ж.-д. транспорте двигаться нельзя. Механизированная горка дает ускорение процесса сортировки вагонов и формирования поездов не менее, чем в два раза.

Вот почему в этом году будем строить 15 механизированных горок. Мы думаем удешевить ее стоимость, очистить от всяких ненужных и излишних приспособлений.

Кроме того, в 1936 году будет построено 15 не механизированных горок, что увеличит пропускную способность станций. Механизация и строительство новых горок это такое реконструктивное мероприятие, которое решает и задачи текущего дня, дает эффект немедленно.

Автоблокировкой будет оборудовано 1372 километра. От Москвы до Северного Кавказа у нас будет сплошная автоблокировка. Она увеличит пропускную способность и ускорит продвижение поездов. Это далеко не полный перечень технических реконструктивных мероприятий 1936 года. Они намечены и должны быть проведены в борьбе против отсталых антимеханизаторских настроений, ибо как раз те люди, которые доказывали, что нынешняя ж.-д. техника крайне слаба и плоха и использована так, что нет никаких резервов, как раз эти люди тормозили новую технику на транспорте.

Стахановское движение обеспечит нам успешное проведение реконструктивных работ.

Задачи железнодорожного транспорта велики и сложны. Он отстает еще от требований грузооборота. Мы должны создать настоящий культурный боевой железнодорожный транспорт, такой, какого требует растущая страна, партия, товарищ Сталин.

Транспорт должен полностью удовлетворить по-

требности грузооборота и перевозок растущего населения страны. Транспорт должен быть готов и к тому, чтобы обслужить потребности нашей славной Красной армии в деле обороны нашей родины. (Бурные аплодисменты)

Железнодорожники не должны ни увлекаться фантазиями будущего, ни окапываться как эмпирики в текущих мелких делах. Они должны уметь сочетать текущую работу с реконструкцией транспорта и уже сегодня эту реконструкцию проводить.

Железнодорожники сами себя раньше рассматривали как отдельную изолированную группу, занимавшую особый участок, так называемую „полосу отчуждения“. Теперь окончилась эта полоса отчуждения транспортников от территориальных партийных и советских организаций, полоса отчуждения от окружающего их, будущего бодростью и уверенностью моря героев труда стахановцев. Слитись героям транспорта кривоносы-стахановцы со стахановцами угля, руды, стали, машиностроения. Стахановское движение говорит о том, что организм нашего Советского государства, организм нашего социалистического хозяйства становится все более мощным и крепким.

Перед железнодорожниками открываются большие перспективы и в связи со строительством новых дорог. Об этом строительстве мы недавно говорили на совещании строителей. Задачи нового ж.-д. строительства огромны. Товарищ Сталин своим историческим указанием на характер нашей страны, как великой железнодорожной державы, поднял проблему ж.-д. транспорта на совершенно небывалую историческую высоту. До того эта проблема не стояла так широко для нашей страны. Страна, имеющая десятки тысяч километров суши, страна, богатая залежами угля, золота, серебра, меди, свинца, никкеля, нефти и другими богатствами, должна иметь мощный ж.-д. транспорт для того, чтобы этот мертвый капитал стал живым капиталом и был направлен на благо строителей социализма. (Окончание см. на 5 стр.)

— „Отчетно-перевыборная кампания должна пройти под знаком большевистской самокритики недостатков воспитательной работы комсомола, усиления классовой бдительности.“

(Из письма ЦК ВЛКСМ)

НАРУШИЛИ КОМСОМОЛЬСКИЙ УСТАВ

3 января на отчетно-перевыборное собрание организации ВЛКСМ паровозного депо Тайга из 102 человек явилось 38. По неизвестным причинам отсутствовало 5 комсомольцев и 59 были заняты на производстве. Секретарь Комитета ВЛКСМ Насаткин разрешил проводить собрание при 37 процентной явке комсомольцев.

Комсорг Игнатов в своем отчете указал, что организация росла за счет прибывающих комсомольцев. Техническую же учебу комсомольцы не посещают. Комсомольцы Зотов, Дубровский, Шестопалов, Маханьков и Кочнев редко бывают на собраниях и не посещают занятий политшкол. Газеты выписывают только 55 человек. 35 комсомольцев имеют дисциплинарные взыскания, 15 человек имеют поощрения. Игнатов в докладе умол-

чал о том, как цеховое бюро организовало комсомольцев на выполнение производственных задач, а ведь отдельные комсомольцы паровозники показывают образцы в работе.

По отчетному докладу комсорга выступило шесть комсомольцев. Из них только тов. Зуев критиковал работу цехбюро за бездеятельность в организации технической учебы, соци-

алистического соревнования и досуга рабочей молодежи.

Собрание было неподготовленным и проводилось неорганизованно. Отчетно-перевыборное собрание комсомольской организации паровозников прошло с нарушением комсомольского устава. Политотделу дороги следует обратить на это внимание.

Богданов.

Комсомольцев на решающие производственные участки

Из 14 комсомольцев в организации ВЛКСМ станции Ачинск-I, 13 человек работают на второстепенных должностях (пять человек продавцы, двое повара, две буфетчицы и пр.) и только один комсомолец Володин работает стрелочником.

Комсомольская организация в стороне от производственной жизни станции. На станции имеется больше 50 человек рабочей молодежи, которая не втянута комсомолом в стахановское движение.

Комсомольская организация ст. Ачинск-I должна расставить свои силы на решающие участки станции, это будет лучшим подарком к X съезду Ленинского комсомола.

Комсомольцы Барсуков, Петрова, Мудрецов, Орлов могут работать стрелочниками и сцепщиками.

В. Навелин.

С чем я приду к X съезду

С 1 июня 1935 года я работал стрелочником на ст. Анжерская. В комсомол вступил 8 июля 1935 года.

Работал раньше плохо. Стрелочное хозяйство сохранил неисправным и грязным. Распоряжений начальника станции не выполнял.

Я обдумал все выступления руководителей партии на Всесоюзном совещании стахановцев и извещение ЦК ВЛКСМ о X съезде, и по-

ставил перед собой задачу: работать как наши стахановцы т. т. Твердохлебов, Сабурнина, Клепанина.

Сейчас мои стрелки признаны лучшими по станции. X съезд комсомола я встречу безаварийной работой. Технический сдам на „отлично“. Комсомольскую политшколу буду посещать регулярно, а пройденный материал усвою на „хорошо“, Луриячченко.

Окончание доклада Л. М. Кагановича

на благо всего народа! (Бурные аплодисменты).

Вот почему, товарищи, не собираясь конкурировать ни с водным транспортом, наоборот, приветствуя достигнутые им успехи, всемерно поддерживая собрата, равно как и другие виды транспорта, мы все же должны осознать, что главные перевозки в нашей стране будут за сетью железнодорожных путей. Стахановское движение открывает перед нами новые гигантские возможности выполнения своего долга. И поэтому я могу уверенно заявить, что железнодорожники, вооружаясь вместе со всеми трудящимися знаниями техники, большевистской сознательностью, выполнят свой долг и оправдают ту высокую честь, которую возложили на них страна, партия, правительство и наш вожь товарищ Сталин! (Бурные аплодисменты).

Стахановское движение—это результат грандиознейшего переворота в

стране, который в обычном историческом процессе потребовал бы сотни лет, а у нас произошел за 16 лет.

Но это было 16 лет напряженнейшей борьбы партии, в которой проявилась величайшая сила воли нашей партии, ее Центрального Комитета и товарища Сталина, направленная на то, чтобы начало переворота, о котором Ленин говорил в 1919 г., стало бы полным переворотом сегодня благодаря стахановскому движению. (Аплодисменты).

Наше хозяйство плановое, оно не боится кризисов, оно не боится безработицы. Не нажива капиталиста, а удовлетворение растущих потребностей народа—вот цель нашего строя, цель нашего хозяйства, цель нашей работы.

Стахановское движение, которое обеспечивает гигантский рост производительности труда, и, как результат, полное удовлетворение потребностей народа в продуктах,

в изделиях и в изделиях доброкачественных и дешевых — дает гигантский рост материального благосостояния страны.

Как в социалистическом соревновании коммунисты и комсомольцы оказались в передовых рядах ударников и достойно выполняли ту авангардную роль, которая возлагалась на них, как на членов славной большевистской партии и ленинского комсомола, так и в стахановском движении коммунисты и комсомольцы не имеют права, не должны отставать. Партийные и беспартийные большевики должны показывать в стахановском движении всю силу большевизма, силу великого пафоса, давшего нам не раз замечательные победы в борьбе за освобождение рабочего класса.

Хозяйственные, партийные, профсоюзные организации должны теперь, особенно после Пленума ЦК, еще более квалифицированно взяться за дальнейшее развитие стахановского движения и за-

крепление его успехов.

Чтобы нам—хозяйственникам, парт-работникам, профсоюзникам — идти в гору с ростом страны, с ростом мощи народа и рабочего класса, нам надо брать пример с большевистского руководства нашей партии, дающего нам образец повседневной связи с широчайшими трудящимися массами.

Последние несколько месяцев мы являемся свидетелями и участниками особо близкого общения представителей лучших людей народа, проникнутого глубочайшей любовью,—от хлопкоробов Узбекистана, Туркменистана, Таджикистана до комбайнеров, угольщиков металлургов, железнодорожников нашей великой Советской страны с ЦК партии, правительством, величайшим человеком мира, с вождем народа—товарищем Сталиным (Бурные продолжительные аплодисменты).

Газета вызвала у меня интерес к политическим вопросам

Паровозники депо Тайга с большим интересом слушали читку газет из статьи „О баррикадных боях 1905 года на улицах Москвы“.

После читки, в товарищеской беседе, по мощи машиниста Кузнецов рассказывает: —Чтение газет и беседы в цеху изменили мою психологию. Теперь я интересуюсь общественной жизнью, на профсоюзных собраниях активно участвую в обсуждении всех вопросов. Машинист Орлов заявил:—Газета вызвала у меня интерес к политическим вопросам. Я регулярно читаю газеты „Гудок“, „За большевистский транспорт“. Интересуюсь и художественной литературой.

Агафонов.

Стахановское движение поднимает новые пласты передовых людей, наиболее ярко показывает любовь миллионов передовых людей страны к своим руководителям, к вождям партии, к Центральному комитету партии, к советскому правительству. Так давайте же, товарищи, на месте, на практике, в жизни — в этом цель обсуждения здесь вопроса о стахановском движении—давайте возглавим это движение практически, будем развивать самокритику, вскрывать недостатки работы, работать так, как работает товарищ Сталин и тогда наше дело будет непобедимым.

Да здравствует стахановское движение, выпестованное нашим великим Сталиным! Да здравствует Сталин! (Бурные, долго несмолкающие аплодисменты, переходящие в овацию. Все встает).

ВСТУПАЮ В ГРУППУ СОЧУВСТВУЮЩИХ

В ответ на решения декабрьского пленума ЦК ВКП(б), я подаю заявление о вступлении в группу сочувствующих.

Вместе со сцепщиком Болтовским и машинистом Ураковым 31 декабря я сформировал два поезда из 94 вагонов за 30 минут.

Повседневной работой по стахановски в

формировании составов я обязуюсь добиться отправления всех поездов по расписанию.

Составитель поездов ст. Тайга Наплин.

СЕМИНАР ДОКЛАДЧИКОВ

В Тайгинской дистанции пути проводится семинар докладчиков, выделенных партником для бесед на околотах с рабочими о решениях декабрьского пленума.

Стахановские сутки

После проработки донлада тов. Нагановича смена диспетчера Тютюнникова (ст. Тайга) 1 января провела стахановские сутки. Машинистовская работа выполняла

лась 4 паровозами вместо 8. Простой вагонов под грузовыми операциями был доведен до 6,2 часа, против нормы в 16 часов.

Богданов.

Бригада Добровольского работает по стахановски

26 декабря со ст. Тайга до ст. Юрга II с бригадой главного кондуктора т. Добровольского я сопровождал поезд № 953. Кондуктора не считаясь со своим должностным положением, на остановках, когда нужно было сменить подшильник, оставляя тулупы в станции, брали тумбу, лом, подшильник и обращаясь ко мне говорили:—Ты, това-

рищ смазчик, осматривай поезд, а мы тем временем поднимем вагон.

Благодаря сознательности отношения к труду со стороны т. Добровольского и старшего кондуктора, мы в пути следования сменили четыре подшильника, сделали 18 подбивок букс, ни на одну минуту не задержав поезда.

Смазчик Притеев.

НЕ ИМЕЕМ НОРМАЛЬНОГО ОТДЫХА

Работники Тайгинской будки осмотра не имеют нормального отдыха. 42-х часовой отдых смазчиков систематически нарушается.

При норме 192 часов работы в месяц, многие смазчики вырабатывают по 300 часов. Такие условия труда резко отражаются на здоровье рабочих.

Руководству будки осмотра, и в первую очередь профессиональной организации, надо серьезно заняться вопросами правильной расстановки рабочей силы и тем самым устранить не нормальные условия работы смазчиков.

Смазчик Островский.

БЕЗОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЛОДЫ ГОЛОВОТЯПСТВА

Вагонники станции Судженка не ведут борьбы за отправление поездов по расписанию. 17 декабря со ст. Судженка поезд № 819 должен был отправиться в 7 час. 39 мин. московского времени. Осмотрщикам временно было сообщено об осмотре состава, а между тем тщательного осмотра сделано не было.

Перед отправлением поезда были обнаружены неподвижные и без подбивок буксы. Поезд был задержан на 1 час. 11 минут.

По станции Судженка такие факты задержки поездов не редки. Вагонный мастер Володичев, покровительствуя разгильдяям, не ведет борьбы за безаварийную работу.

Еданов.

17 декабря я сопровождал неполновесный поезд № 895. На ст. Судженка, дежурный по станции Марин, предложил мне произвести прицепку 14 вагонов, назначения ст. Тайга. Что мной и было сделано.

Когда же я переписал в натурный лист эти вагоны и потребовал на них документы то оказалось, что все вагоны назначением не на станцию Тайга, а на Омскую дорогу. Снова пришлось делать отцепку.

В это время стали проходить пассажирские поезда, в результате мы имели 3 часа простоя.

Главный кондуктор Соколов

Интересный опыт

Старшие кондуктора сопровождая поезда в зимнее время часто лишены возможности наблюдать через замерзшее тамбурное окно за движением поезда и сигналами.

Интересный опыт предупреждения от замерзания окон имеет старший кондуктор Тайгинского резерва тов. Данилов. Горячей лопаткой он слегка оттаивает стекло, а затем протирает его солью. После этого окно не замерзает.

Этот опыт тов. Данилова надо перенять всем старшим кондукторам.

Соколов Т.А.

Извещение

Согласно указания Политуправления НКПС день торжественного открытия спортобщества „Локомотив“ переносится с 6 января на 12 января с.г.

Врид. редактора А. КРАВЧЕНКО.

ТРИ ГОДА ТЮРЬМЫ за избиение стахановки

2 января в Тайге, в переполненном клубе строителей, Сесеней Военного трибунала Томской ж. д., под председательством тов. Напустина, членов т. Саландина и Абляна разбиралось дело об избиении ударницы-стахановки Снороходовой.

На скамье подсудимых работница 3 околота Тайгинской дистанции пути Антипова Фалия Кузьминична.

Из показаний свидетелей выясняется, что тов. Снороходова одна из первых стала работать по методу Стаханова, систематически выполняя нормы на 200 и выше процентов. Тов. Сно-

роходова вовлекла в стахановское движение ряд других женщин работниц.

Совершенно иным из показаний свидетелей выглядит лицо обвиняемой Антиповой. У нее низкие производственные показатели, частые прогулы. Собраний и занятий технической и политической учебы Антипова не посещала.

Заслуженный авторитет т. Снороходовой, как лучшей ударницы околота, крепко задел самолюбие Антиповой, она выступила против стахановки Снороходовой.

Антипова не брезговала ни чем. Клевета, оскорбле-

ние нецензурными словами, все было направлено против стахановки Снороходовой.

14 декабря 1935 года, вечером, Антипова нанесла т. Снороходовой удар половым ножом в область головы.

Все попытки Антиповой на суде оправдать свое преступление бытовыми условиями и, якобы, личными счетами со Снороходовой, не увенчались для нее успехом.

Воентрибунал приговорил Антипову Фалию Кузьминичну к тюремному заключению сроком на три года без поражения прав.

А. П.