

Задолби

27 апреля 1935 г.

ОРГАН ПРОКОПЬЕВСКОГО ГОРКОМА ВКП(б),
ГОРСОВЕТА И ГОРПРОФСОВЕТА ЗАПСИБКРАЯ.

№ 84 (1545)

Сегодня — собрание партактива

27 апреля, в 6 часов вечера, в клубе им. Эйхе (малый зал, сверху) состоится собрание партактива.

Повестка дня:

Доклад управляющего Кузбассугля т. Плеханова о проверке работы рудника.

Предлагается секретарям парткомов и парторгам обеспечить полную явку партактива на собрание. Вход по партбилетам.

Секретарь горкома ВКП(б) КУРГАНОВ.

ПО-БОЛЬШЕВИСТСКИ БОРОТЬСЯ ЗА ПЕРЕВЫПОЛНЕНИЕ ПЛАНА ЖЕЛЕЗНО-ДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Речь т. Кагановича Л. М. на совещании работников железно-дорожного транспорта *)

I. ЗНАЧЕНИЕ СОВЕЩАНИЯ

Товарищи! По поручению ЦК ВКП(б) и правительства, НКПС собрал настоящее совещание в составе начальников дорог, начальников дорожных политехдепов и ряда начальников эксплуатационных отделений и их политехдепов, начальников и парторгов крупнейших станций, вагонных участков, паровозного депо, железнодорожников, начальников служб некоторых дорог. Здесь присутствуют также работники промышленности, непосредственно контактирующие с транспортом.

На нашем совещании участвуют руководители партии и правительства. На нашем совещании участвует тот, кто является вдохновителем всей страны на великие дела, тот, кто сейчас является непосредственным вдохновителем и руководителем нас, железнодорожников, в борьбе за улучшение транспорта, наш товарищ Сталин (бурные подоплёкты).

Значение нашего совещания в обычное. Слишком уж остро поставлен вопрос о транспорте, чтобы сводить задачи нашего совещания к выяснению только тех или иных вопросов. Такого ощущения, такого сознания и не ошибись, если скажу: — не только нашей партии, но и большинства трудящихся масс Советского Союза.

Голосом партии, голосом всех трудящихся нашей великой родины товарищ Сталин сказал на семнадцатом съезде партии, что транспорт является тем узким местом, которое может споткнуться, да по какому уже начинает спотыкаться наша экономика, прежде всего наш товароборот.

Это такая острая постановка вопроса, которая должна была заставить всех железнодорожников задуматься по-настоящему. К сожалению, после семнадцатого съезда партии мы, настоящие порешили в работе железных дорог не получили. Работники железных дорог не освоили еще серьезности положения и серьезности тех предостережений, которые были сделаны семнадцатым съездом партии.

Надо сказать правду — большинство железнодорожников не усвоили еще тех методов работы, какими возрождались, развивались, крепла и выросла в великую силу наша



социалистическая индустрия. Методы тяжелой промышленности, которые были применены при перестройке угольной промышленности Донбасса, а затем с успехом во всех отраслях нашей промышленности, эти методы, которые потом ЦК партии и правительство в своих постановлениях распространили и на железно-дорожный транспорт, они не были усвоены работниками железно-дорожного транспорта.

Речь идет не о поисках новых установок. Установки даны в выступлениях товарища Сталина, в постановлениях ЦК, Совнаркома, в речах руководителей партии и правительства на съезде партии, на съезде советов. Речь идет только об улучшении практической работы, о мобилизации сил и способностей всех железнодорожников и в первую очередь лучшей их части

для практического осуществления этих установок.

Настоящим совещанием мы должны подвести черту пройденному, черту не на бумаге, а в практической нашей работе. Мы должны сказать, что дальше так работать, как сейчас работают на железных дорогах, нельзя. Мы должны наметить практические меры, как лучше работать, как устранить те крупнейшие недостатки, которые имеются в железно-дорожном транспорте.

На совещании не поставлен вопрос вообще о работе железно-дорожного транспорта и всех его отраслях, а взяты три узловых вопроса — о борьбе с крушениями, ускорении оборота вагонов и о капитальном строительстве. Эти вопросы, являясь решающими, дают нам сейчас точку зрения на текущую борьбу с перспективой дальнейшей реконструкции железно-дорожного транспорта.

II. О БОРЬБЕ С КРУШЕНИЯМИ

В приказе от 19 марта задачи борьбы с крушениями и авариями были изложены настолько ясно, что я не буду подробно повторять их на данном совещании. Остановлюсь только на нескольких вопросах практического проведения приказа в жизнь.

Необходимо прежде всего предостеречь данное совещание и всех же

Нужно разоблачить тех людей, которые языком говорят, а на деле не делают. Большая опасность заключается сейчас в том, чтобы в объездах, приветствиях, сантиментах, одобрениях и восторге от приказа по борьбе с крушениями не испортить практической работы, которая у нас должна развернуться по приказу.

Приказы по борьбе с крушениями были и раньше. Многие из них были весьма хорошие. Но вся беда заключалась в том, что не было проверки исполнения приказов. Считаю, что борьба с крушениями и авариями есть одна сотая часть общей работы и мероприятий, которые проводятся железнодорожниками. Совершенно не покаяли того, что не только крушения и аварии — основной показатель качества работы дорог, но и борьба с ними — важнейший рычаг перестройки работы железно-дорожного транспорта.

Настоящая перестройка проходит в борьбе с сопротивлением этой перестройки. Элементы такого сопротивления, будем говорить откровенно, имеются даже у таких людей, как мы с вами — у командиров транспорта.

Большинство работников транспорта считает, что крушения — явление совершенно неизбежное. Вот против таких настроений и направлено острое приказание о борьбе с крушениями. Чтобы успешно повести миллионы железнодорожников на борьбу с крушениями нужно, чтобы основные кадры — командиры были уверены в победе! Приказ выдает как одно из первоочередных организационных мероприятий — обязательный выезд начальника дороги на расследование каждого важного случая крушения. Здесь многие выступили по вопросу о выездах на место крушения. Некоторые выступавшие сомневались, хватит ли у них времени выезжать на расследования и ликвидацию последствий крушений. Начинать подбивать: в сутках 24 часа, за это время нужно выполнить уйму работы, подписать столько-то бумаг, написать доклад НКПС, а тут с нас еще требуют выезжать на линию. Надо понять, что это и есть канцелярско-бюрократический подход к работе. Почему? Потому, что если вы уедете на месяц из управления дороги на линию, конечно, не бюрократически, с соблюдением всяких условностей и внешней формы, а косяк и влезая в самую гущу вопроса, в самую глубь вопроса, проверяя людей на работе, то и без вас бумаг будет меньше, может быть немного хуже, но зато дорога будет работать лучше. В этом сомнения нет! (Аплодисменты).

Если начальник дороги сам не может выехать, пусть пошлет своего заместителя. Мы слушали здесь отчеты о крушениях. Какие только практические вопросы железно-дорожного транспорта не затрагивались в связи с отчетами о крушениях: и о паровозах, и о машинах, и о вагонах, и о пути, и о сигнализации, и об эксплуатации — одним словом, вопросы всех служб, всей работы дорог.

На чем легче самому научиться и других научить оперативно управлять? На том ли, что на чистом листе бумаги написать замечательную инструкцию и сказать на собрании замечательную речь, или же самому научиться оперативной команде и другим научить на примере крушений на протяжении, там, где вынуждены будете логикой вещей исправлять, командовать оперативно. Каждый начальник дороги, например, должен научиться сам руководить вспомогательным поездом по ликвидации крушения. Начальник дороги или его заместитель должен сам разбирать каждый важный случай крушения не с точки зрения «великих» выводов и составлений вносимых «тезисов о вреде крушений», но главным образом для того, чтобы определить, как можно действительно оперативно предупредить эти крушения.

Так как сейчас работа дорог будет оцениваться и по результатам борьбы с крушениями и авариями, то есть опасность, что на местах попытаются сглатывать действительное положение вещей, не будут сообщать о всех происшедших авариях или крушениях.

Мы предупреждаем товарищей, что будем привлекать, не выходя на линию и прошлые заслуги, к строгой ответственности за малейшие попытки очерствительности, обмана руководства НКПС, обмана партии и страны в этом вопросе.

Отчеты начальников дорог и прочие всерьез и поставили целый ряд ценных практических вопросов, хотя не все отразили ту напряженность и ту остроту, с которой поставлен вопрос о крушениях.

Управления и отделы НКПС должны детально проработать все мероприятия и добиться проведения в жизнь практических вопросов, поставленных здесь на совещании. По путевому хозяйству. Правильно предлагалось в ближайший месяц провести сплошной осмотр рельсов, лежащих на пути, заменить все

*) В настоящей стенограмме объединены два выступления т. Л. М. Кагановича на совещании хозяйственных и политехдепских работников железнодорожного транспорта 1—4 апреля и на совещании работников железно-дорожного политехдепа 9 апреля.

ПО-БОЛЬШЕВИСТСКИ БОРОТЬСЯ ЗА ПЕРЕВЫПОЛНЕНИЕ ПЛАНА ЖЕЛЕЗНО-ДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Речь т. Кагановича Л. М. на совещании работников железнодорожного транспорта (продолжение)

льсы, опасные для движения, имеются трещины, отколы голов, по шп и тому подобное. Необходимо дальнейшее также сплошное остры производить дважды в год — весной и в начале зимы, наступления боковых мезоров, — есть в период оттаивания и за разания балласта. Следует установить точный график систематической проверки пути измерителями. Машинисты должны быть в кратчайший срок снабжены проверенными продольными профилями пути и специально проницированными об обрывных местах и как им водить поезд. При этом необходимо срочно восстановить утерянные знаки (начало и длина участка) СББ, а также установить особые знаки во всех обрывных местах.

Вместе с тем нужно обязать машинистов обязательно сообщать в первую же станцию дежурному своему депо о всех замеченных местах неспокойного хода поезда (голки и т. д.), чтобы путевые абоненты могли их быстро исправить.

В приказе было указано, что до тех пор железные дороги почти не имеют дефектоскопов, то есть приборов, позволяющих быстро и точно определять все недостатки рельса. Между тем опыт метростроения показал, что имеющийся дефектоскоп товарища Барнова позволяет обнаруживать дефекты не видные простым глазом. Наша промышленность вполне может выполнить заказы на такие дефектоскопы как для рельса, так и для вагонных и паровозных осей. Нужно только больше инициативы и настойчивости со стороны работников железнодорожного транспорта.

Наш подвижной состав — вагоны, паровозы катятся не только на путях НКПС, но и на подъездных путях промышленности. Эти подъездные пути находятся еще в более запущенном состоянии, чем путевое хозяйство НКПС. Товарищ Орджоникидзе обещал по своей линии крепко нажать, чтобы уже в ближайшие месяцы подтянуть транспортные цеха предприятий и улучшить состояние подъездных путей. Со своей стороны мы должны будем выделить специальных диспетчеров НКПС для наблюдения за состоянием подъездных путей, чтобы не пускать вагоны на те запущенные пути, состояние которых грозит повреждениями нашему подвижному составу — вагонному и паровозному хозяйству.

В приемах правильно отмечалось безобразное качество обточек шеек оси на ремонтных пунктах депо и заводов. Нет продуманного плана маршрутизации. Нет систематической борьбы за выполнение намеченных планов маршрутизации.

Нельзя же считать планом маршрутизации несколько поездов, назначенных к отправке из Донбасса в Москву и Ленинград, к тому же и они большей частью не доходят целиком до места назначения и подвергаются переделке в пути.

Какже имеются у нас возможности? Нам нужно перевести в 1935 году 358 миллионов тонн грузов вместо 317 миллионов тонн, перевезенных в 1934 году. Какже это ос

новные грузы? Угля 98 миллионов тонн — 27 процентов и почти одна треть всех перевозок, нефти 24,5 миллиона тонн — 4,8 процента, руды 24 миллиона тонн — 6,7 процента всей погрузки, овса 36 миллионов — 7 процентов всей погрузки, леса 36 миллионов тонн — 10 процентов погрузки, дров 16 миллионов тонн — 4,4 процента всей погрузки, хлеба 29,5 миллиона тонн — 8,2 процента, строительных материалов 23 миллиона тонн — 6,3 процента всей погрузки. Всего основных грузов дано 75 процентов погрузки — 268 миллионов тонн.

То ли по незнанию, то ли по халатности ремонтные рабочие зачастую подрывают гайтели (искаженные телеграфы) шейбы оси, что влечет к поломке шеек оси в пути и к значительным крушениям. Не обходимо в ближайшие же дни проинструктировать слесарей — осмотрщиков и мастеров о значении гайтелей и добиться того, чтобы не было случаев подрыва гайтелей по незнанию. В ремонте колесных пар до сих пор господствует обезличка. Нужно по каждой колесной паре записывать имя мастера, отвечающего за ее ремонт. Следует пересмотреть ряд «рационализаторских» предложений, которые снижают качество ремонта. Например, правильно здесь предлагали запретить электромашину сносных частей крыла в ремонт рессор производить на заводах и участках, оборудованных термическими печами с соответствующими прессами.

Ряд мероприятий нужно провести к упорядочению автотормозного хозяйства и в первую очередь к обучению слесарей — обслуживающих автотормозов. А также соответствующее инструктирование машинистов поможет резко сократить частоту сейчас остановки поездов. Большое зло — частые обрывы поездов в пути. Кроме инструктирования машинистов, прикрепления к наиболее неисправным обрывам специально машинистов-наставников, расстановки предупредительных знаков в обрывных местах нужно также следить за качеством дорожных приборов, обязать машинистов и главных кондукторов перед отправкой поездов лично проверять насколько добросовестно сделана отгрузка поезда.

Исключительно большое значение имеют вспомогательные поезда. Некоторые засчитывают в убыток от крушений только стоимость поврежденных вагонов и паровозов в пути. А между тем наибольшие убытки причиняют закрытие движения на перегонах в течение нескольких часов. Нужно оборудовать вспомогательные поезда кранами, а сейчас же, до получения кранов, надо организовать ряд простейших вещей.

Вспомогательный поезд должен быть на каждом основном оборотном депо. Если начальник дороги как следует по-боевому возьмется за организацию вспомогательных поездов, то уже в ближайшие 2—3 месяца они будут иметь на важнейших участках прилично оборудованные вспомогательные поезда и тем значительно сократят время ликвидации последствий крушений и перерыва в движении.

Сейчас со вспомогательным поездом ездят случайные люди и поезд напоминает собой плохую сельскую

пожарную команду, а не организованную, снабженную всем необходимым оборудованием ударную аварийную бригаду. Кадров, обслуживающих вспомогательные поезда, должны быть постоянно закреплены за ними и тщательно подобраны и обучены. Надо предусмотреть возможность быстрого вызова этих рабочих на поезд в случае крушения. Во главе поезда должен быть крепкий, энергичный начальник. Начальникам дорог нечего ждать дальнейших указов из НКПС. Они должны сами развернуть работу на месте.

По ходу организации и работе вспомогательных поездов мы будем судить о желании и умении руководящих кадров дорог по-боевому ставить ликвидацию последствий крушений.

По сигнализации и связи. После опубликования приказа дороги начали приводить сигналы в порядок, на некоторых дорогах (Пермской, Гомской, отчасти Северной) есть уже небольшое улучшение. Но все же, как это подтвердилось здесь в ответах начальников дорог, в большинстве дорог сигнальное хозяйство находится в запущенном, и безнадзорном состоянии. Одна служба сваливает на другую ответственность за безобразное состояние сигналов. Это надо прекратить и всем дружно вытаться за приведение сигнализации в порядок. Правильно предлагали здесь провести на важнейших участках сигналы коросинового освещения на электрическое. Нужно паровозы, в первую очередь пассажирские, толкачи и маневровые перевести на электрическое освещение. Здесь же должны на недостаток сигнального стекла. Теперь НКПС получил стекольный завод Наркомтяжпрома и от нас самих зависит увеличить производство сигнального стекла. Вместе с тем каждая дорога могла бы в вопросах мелких сигнальных принадлежностей проявить гораздо больше изворотливости, установив деловую связь с местной промышленностью. Не такой хозяйской изворотливости на дорогах еще мало. Предпочитают телеграфировать свои запросы НКПС, потом сылаться, что НКПС не дал. Верно, что аппарат НКПС неповоротлив. Но ни в какой мере нельзя допустить, чтобы железная дорога, представляющая собой крупнейшую хозяйственную организацию, по каждой мелочи посылала телеграмму НКПС, а не принимала необходимых мер на месте! Нельзя доводить централизацию до абсурда, дороги должны проявлять больше инициативы. К сигналам у многих работников железных дорог отношение наполовину тельское, сигналов не знают и с ними не считаются. Важнейшая задача начальников дорог и центротделов укрепить уважение к сигналам, четкое знание правил сигнализации каждым железнодорожником.

Сигнал — это святое дело. Нарушить его никто не имеет права. Ежедневно в НКПС получаются сообщения о десятках случаев проезда закрытых semaфоров. Это показывает на разболтанность дисциплины паровозных бригад. Некоторые машинисты пробуют оправдываться: — мы думали, что semaфор закрыт зря. Действительно, бывали случаи, когда дежурные станции, чтобы работать поспокойнее, закрывали semaфоры, когда станция была свобод

ная и могла принять поезд. Такими своим поведением станционные работники приучали машинистов не считаться с сигналами. Мы будем решительно бороться с халатным отношением станционных работников к своим обязанностям. Но мы не можем допустить, чтобы машинист дискутировал и самолично решал проезжать ему закрытый semaфор или не проезжать. Дисциплина на железнодорожном транспорте должна быть железная и это в первую очередь относится к строгому соблюдению сигналов.

На железных дорогах еще не принимают большевицкого значения дисциплины, не понимают, что дисциплина помогла большевикам организовать победу рабочего класса в громадной стране. Не понимают, что дисциплина помогла, нам, разутым, раздетым и голодным победить врагов советской власти и стать великой страной.

Дисциплина — пугало старого строя. Дисциплина, насаждаемая силой, кнутом и нагайкой — такая дисциплина была при царизме.

У нас же в стране — сознательная трудовая дисциплина двигает социалистическое дело вперед и дает чудеса.

Дисциплина для себя, для социалистического отечества, для советской страны, для миллионов трудящихся на транспорте еще не понята. Вот почему попирают ногами эту дисциплину сверху до низу. Не умеют организовать так машинистов, стрелочников, диспетчеров, кондукторов и других работников, чтобы они работали, соревнуясь «от души». Это свое неумение не которые руководители возмещают тем, что карают направо и налево. Конечно есть враги классовые, сознательно вредящие, и если человек действительно неисправимый, чужой человек, тогда его надо отстранять и карать. Но не так надо поступать со случайно провинившимся трудящимся человеком. Нельзя превращать суд и дисциплинар

ные взыскания в массовые наказания, применяемые в отдельных депо или участках почти к большинству персонала. Тогда они теряют свое значение. Дисциплинарное взыскание должно подтягивать отсталую массу к шпеш работе. Но для этого не применять его к неисправным, ко всем остальным людям — учите техническую и учебу по борьбе. Понять нужно, если вы обучаете человека по школьному — это оди если вы обучаете человека в бое, критикуя со всем возмущением революционера-большевика, — это от совсем другой результат. Если даешь виновнику «наказание как революционер, как человек, мученный бедообразиями, как человек, который болеет душой» — это обязательно даст свои результаты. Вот этой революционной борьбы, этого настоящего боевистского подхода к учебе людей к борьбе с недостатками, еще на железных дорогах.

Реальных успехов по борьбе с шениями мы достигнем лишь результатом борьбы, в результате чего на транспорте сложатся востный костяк людей, который по-сталински, по-революционно по-настоящему поймут, что для борьбы с крушениями и авариями есть дело оздоровления транспорта, есть дело чести не только железнодорожников, но дело чести нашей страны (аплодисменты).

Мы намерены бороться до па за осуществление приказа в борьбе с крушениями. Писать восточные резолюции мы не будем. И каждый железнодорожник в первую очередь каждый командир в ком есть чувство чести зная, за железнодорожников, за нашу партию, за нашу советскую страну, должны взяться за дело добиться того, чтобы этот приказ был осуществлен. Число и черы крушений должны быть снижены во что бы то ни стало (продолжительные аплодисменты).

III. ОБ УСКОРЕНИИ ОБОРОТА ВАГОНОВ

Бороться за выполнение плана перевозок значит бороться за ускорение оборота вагонов.

Вопрос об ускорении оборота вагонов есть вопрос о выполнении плана перевозок по железным дорогам.

Между тем в речах ряда выступавших товарищей слышалась музыка прошлого, обычная «гринья» дорог с эксплуатационным управлением НКПС об измерителях. Нам нужно сегодня не это. Нам надо подняться на определенный уровень технической и практической организационной постановки наших задач для того, чтобы ответить на один вопрос, который задает нам партия, правительство и вся страна: почему вы, железнодорожники, не выполняете плана перевозок, намерены ли вы когда-нибудь выполнять план?

Среднесуточная погрузка должна подняться с пятидесяти пяти тысяч семисот семнадцати вагонов в 1934 году до шестидесяти трех тысяч в 1935 году. Но так как в первом квартале среднесуточная погрузка составила всего пятьдесят пять тысяч двести восемьдесят два вагона, на второй

квартал установлена погрузка лишь шестидесяти два тысячи вагонов в сутки, то чтобы дать возможность железным дорогам как следует подготовиться к осенне-зимним перевозкам, в третьем и четвертом кварталах для выполнения годового плана погрузки мы должны будем грузить не менее шестидесяти семи тысяч вагонов в сутки. По предложению товарища Лина, социалистическая индустрия дает нам в этом году огромную подмогу — восемьдесят тысяч новых товарных вагонов (в двухосном исполнении), но основным резервом для выполнения годового плана перевозок является улучшение работы железных дорог, ускорение оборота вагонов и правильная организация ремонта существующего подвижного состава.

Задача ускорения оборота вагонов непосредственно связана с задачей выполнения государственного плана перевозок. Если мы сумеем ускорить оборот, то не зтит вагонов для того, чтобы в первом полугодии грузить шестидесяти семь тысяч вагонов в сутки. Лацемсят те, которые клянут

(Продолжение см. на 3-й стр.)

ПО-БОЛЬШЕВИСТСКИ БОРОТЬСЯ ЗА ПЕРЕВЫПОЛНЕНИЕ ПЛАНА ЖЕЛЕЗНО-ДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Речь тов. Кагановича Л. М. на совещании работников железнодорожного транспорта (продолжение)

в выполнении плана перевозок, но одновременно оспаривают реальность данных заданий по ускорению оборота вагонов. Необходимо прямо сказать: у ряда железнодорожников, в том числе и командиров, нет уверенности в возможности выполнения планов перевозок. Отсюда такая узкая ведомственная «в дорожном масштабе» постановка вопроса. Отсюда неумение поднимать на высоту анализа всего поля боя, где нам надо драться и побеждать.

Для успехов боя прежде всего требуется абсолютная уверенность армии и в первую очередь ее командиров в победе. Задачи сложные и трудные, но вполне осуществимые. Все объективные предпосылки налицо. Остановка за качеством нашей работы. Резервы на железных дорогах огромные и если мы захотим улучшить свою работу, то не только выполним, но и перевыполним план.

Из чего складывается время оборота вагонов? Эти цифры очень показательны и их должен твердо знать каждый железнодорожник. В 1934 году в среднем один вагон пролежал от одной погрузки до другой 1029 километров, из них 300 километров в порожнем состоянии за 211 часов, то есть 8,78 суток «в поездах», как пишут в отчетах, вагон был 72,5 часа. Но эти 72,5 часа надо расшифровать, так как сюда включаются и простои на промежуточных станциях. Если мы их расшифруем, то получим, что в движении вагон находился только 45,7 часа, то есть 21,6 процента, стоял на промежуточных станциях из-за набора воды паровозом, чистки топки, осмотра и смазки букс 26,8 часа, то есть 12,8 процента и так далее. Вагон стоял на станциях погрузки и выгрузки и на пути предприятий в среднем 47 часов — 22 процента, стоял на сортировочных участках станций 91 час — 43 процента. Участковая коммерческая скорость 14,2 километра в час, техническая скорость 22,23 километра в час. В течение суток вагон двигался только 5,2 часа и пролежал за это время 117 километров. Нужно подойти к каждой из этих цифр, из которых складывается оборот вагонов, и жестко сократить их. В первую очередь надо сократить безобразные простои, так как сейчас товарный вагон четыре пятых своего времени простаивает и только одну пятую времени движется.

Далеко не все железнодорожники согласны с такой оценкой оборота вагонов. Многие из них, особенно работники служб эксплуатации, не только «свыжились» с позорными цифрами простоя вагонов, но пытаются их «теоретически» обосновать. Они пытаются доказать, что по обороту вагонов мы даже «переплюнули» Западную Европу и Америку. Нет ничего более жалкого, чем подобного рода утверждения! Эти горе-теоретики выставляют нам в качестве образца отрицательную сторону капиталистического хозяйства, что-де в Америке вагон используется меньше, чем надо, поэтому следует признать удовлетворительным существующий у нас оборот вагонов, рекомендовать при этом узаконить те простои вагонов, которые у нас имеются. Нечего и доказывать,

то это чисто буржуазная теория, игнорирующая преимущества планового советского хозяйства, которое позволяет избежать хищнически непроизводительных затрат времени и материальных ресурсов, неизбежных в буржуазном хозяйстве. В Америке многочисленные дороги конкретны в борьбе за клиента вынуждены идти на то, чтобы вагоны простаивали в ожидании погрузки. К тому же вследствие кризиса у них больше вагонов, чем грузов для перевозок. В то же время эти буржуазные горе-теоретики из института эксплуатации скрывают сильные стороны железнодорожного транспорта Америки и Германии, которые могут служить нам образцами.

Известно, что по основным магистральям в Америке товарные поезда ходят со скоростью более 600 километров в сутки. В Германии, видимо в целях не имеющих прямого отношения к хозяйству, товарные поезда тренируются в передвижении с большой скоростью — до 75—90 километров в час.

И вот, вместо честного рассказа о наших железнодорожниках-практиках, чему надо учиться и чему не надо учиться у иностранного транспорта, эти люди подтасовывают факты для того, чтобы лживыми и лживыми рассуждениями, что-де сейчас наш транспорт работает лучше американского, срывать нам дело по мобилизации лучших людей на перестройку транспорта и саботировать боевую задачу ускорения оборота вагонов и борьбу с простоями.

Надо, к сожалению, признать, что подобные глупые теории были весьма распространены среди эксплуатационных работников.

«Творцы» этих теорий были в почете в научно-исследовательских институтах и в вузах, в почести (журнал «Эксплуатация железных дорог» и др.) да и среди некоторых практических работников НКПС. Сейчас коммунисты-эксплуатационники признают, что они «проморгали» подобного рода антигосударственные теории. Но давайте внесем полную ясность. Ви на коммунистов эксплуатационников за ключается не только в том, что они «проглядели», но и в том, что часть из них сами находилась под влиянием этой буржуазной теории. Одни, зарывшись в текущие оперативные вопросы, не умея продумывать вопросы до конца, другие потому, что сами подсознательно были настроены против ускорения оборота вагонов. Задачи технической реконструкции транспорта уже поставлены партией и правительством на практические рельсы. Партия и правительство принимают ряд конкретных мер к тому, чтобы лучше технически вооружить транспорт.

Сократить простой на станциях, и ускорить продвижение поездов

На сортировочных станциях транзитные вагоны под переработкой стоят по двенадцать—четырнадцать часов в сутки. Эти простои легко можно сократить, как это показывает практика передовых станций, минимум двадцать пять—тридцать процентов. Такое сокращение позволит значительно ускорить оборот вагонов.

Прежде всего надо обратить внимание на крупные сортировочные станции, которые являются сейчас как правило «отстойниками» вагонов.

Но горе-теоретиками и плетущими в хвосте оппортунистами не это нужно, им нужно скрыть от общественности страны, что наличие технических средств железных дорог плохо используются и этим срывается успешное развитие народного хозяйства.

Консервативные элементы, в том числе и некоторые коммунисты, пытаются доказать, что из вагонов или, как они ласково говорят, из «коробочек», больше «ничего не выжмешь». Мы утверждаем, и с нами безусловно согласится каждый честный железнодорожник, каждый гражданин советской страны, что сокращение безобразных простоев на станциях и ускорение продвижения вагонов — дело вполне осуществимое и полностью зависящее от субъективных факторов — желания и умения работать самих железнодорожников.

Некоторые эксплуатационные работники пробуют сменить свою точку зрения на то, что в практической работе они давали правильные измерытели по обороту вагонов, но даже и в этом случае ясно, что сам измеритель рук и ног не имеет, тем его написал, он и лежит себе спокойно. Чтобы осуществить измерения, дрались бы за них. Местные работники чутко воспринимают фальшь в руководстве. Если руководители дают измерения, а сами в их реальности сомневаются, сами считают, что ускорить оборот вагонов нельзя, что мы и так уже «перегнали Америку», то на местах это сразу чувствуют и не борются за измерения. Измерители остаются на бумаге, а вагоны чотыре пятых своего времени простаивают и лишь одну пятую времени движутся.

Большевистская борьба по проведению заданных норм подменялась игрой в дипломатию, торговлей догами с НКПС. К этому надо добавить, что горе-теоретик эксплуатационники осложнили без нужды вопрос об обороте вагонов многочисленными надуманными и искусственными формулами и выхолостили из многих измерителей их жизненное содержание.

Совершенно понятно, что для того, чтобы практически осуществить ускорение оборота вагонов нужно рассеять «теоретический туман», внести полную ясность в умы работников. Для этого надо до конца разоблачить антигосударственные буржуазные теории, сильно распространённые среди эксплуатационных работников НКПС на местах.

Перейдем к рассмотрению реальных резервов и возможностей, имеющихся на железных дорогах для ускорения оборота вагонов.

Эти станции выделены в каком-либо отношении, политическом и организационном?

Начальник станции не имеет ни копейки денег, чтобы очистить и привести в порядок территорию своей станции. Разве нельзя семьдесят—восемьдесят станций поставить образцово во всех отношениях?

Стоит только руки приложить к этому делу и по-революционно, по-большевистски, а не по-чиновничьи и простой вагонов резко сократится на этих станциях.

В том то и беда, что на железных дорогах слишком много измученных, слишком много учета и слишком мало настоящей борьбы.

Сейчас напряженно работы сортировочных станций не чувствуются. Работают рывками в прохладку первую половину суток и по живее к семнадцати часам.

Был я на днях на станции Люблино, ходил с половиной девятого утра до половины второго дня. Люблино — не худшая станция, она более или менее справляется со своей работой и вместе с тем на стоящих темпов работы нет. Если люблинцы возьмутся за работу по-боевому, они смогут резко снизить простой вагонов.

Станции должны работать по плану и графику. Простой вагонов на станции надо разбивать по отдельным операциям и внимательно разбирать, нельзя ли сократить время на ту или иную операцию, нельзя ли несколько операций вести одновременно. Тогда каждый станционный работник будет знать, что от него требуется, выполняет ли он задание или срывает.

Такая предварительная работа была проделана на некоторых станциях Донецкой железной дороги после задания о мобилизации дорожной не менее тысячи вагонов для погрузки из внутренних ресурсов. Начальник станции «Красный лиман» произвел сокращение простоев по каждой операции. Напрямик, он сократил время простоя в парке прибытия под обработкой и учетом технического осмотра с одного часа 52 минут до 25 минут путем внедрения предварительной разметки выходов и приема поездов на соответствующие пути, уменьшением времени на техническую обработку прибывших составов. Простой составов под обработкой в парке отправления он сократил с 4 часов 6 минут до 2 часов 45 минут и тому подобное. Простой на станции и после сокращения еще очень велик. Но уже проделанная работа позволила сэкономить для погрузки 263 вагонов из внутренних ресурсов.

Расписание товарных поездов на железных дорогах «не в почете». Товарные поезда обычно ходят без расписания.

Составляется расписание по участкам, но нет согласования этих расписаний с планом работы участковых сортировочных станций. Нет расписаний на несколько дней. Вот, например, за 8 марта Александровым на Лосино-Островскую Северную дорогу было отправлено восемнадцать товарных поездов, из них только 7 по расписанию. Прибыло на Лосино-Островскую по расписанию 9 поездов (2 часа опоздание в пути), 9 поездов прибыло с опозданием, все вместе на 19 часов. Причины опоз-

дания: пропуск опоздавших пассажирских поездов — 8 часов 15 минут, поздний выпуск паровоза — часа 3 минуты, ремонт паровоза под поездом — 42 минуты, негодность состава — 1 час 40 минут тому подобное. Это под Москвой на сравнительно благополучном участке. На других участках деобстоит значительно хуже.

Остановок на промежуточных станциях слишком много. Товарищ Середа, главный кондуктор на станции Люблино, говорил мне: «если сговорюсь с машинистом и перед отправкой наберу воду, мы доедем до Серпухова без тановки и в Подольске воды брать не надо».

Графики движения пассажирских поездов составлены большей частью неудачно. Они тормозят товарное движение. На ряде напряженных грузовых направлений пассажирское движение занимает более половины всей пропускной способности. Товарные поезда пускаются кружным более дальним путем, где часы товарные поезда припадают в ожидании перегона пассажирских. На участке Тула — Итй ва 20 товарных поездов первоначально стоят из-за этого 18 часов в сутки. К этому надо добавить, что пассажирские поезда ходят в значительной степени незаполненными, больше половины едущих в вагонах это едущие за счет своих у на дений по лишним или даже ф на ным командировкам. Каждый из них, каждый гражданин Советского Союза понимает, что такое «сражение ненормально, что мы дорожем жертвовать для этого ить но-хозяйственными интересами». Почему правительство поручило упорядочить пассажирское или ние и где необходимо — сократить лишние поезда.

Судьбу выполнения плана велиют люди. Это особенно важно в борьбе за точное соблюдение писания движения поездов. К то шим недостатком существенно сейчас системы на железных дорогах является то, что работники должны бороться не ственно на движущемся по татам выполнении расписания — ко зания являются в ряде случаев достаточно квалифицированными, действующими, но не

Мне говорили главные кондукторы, что сейчас, когда кондуктор попробует позвать селектору диспетчеру и сней, «меня неправильно задерживают на перегоне», так диспетчер стро и слушать не хочет. Если малей авторитетного главного кондукства, разумного, толкового, если бмано рошо проинструктировать, просе. но обеспечить — он будет гд пре помощником диспетчеров, делая следования поезда. Главного вопро тора надо поднять и в прав на мочувствии, чтобы он чувл кто себя хозяином поезда. Ведь ушени веряется целый состав!

Повышение роли главных кондукторов подкрепляет метод м ты Бутафина. В чем смысл едения ложины Бутафина? Он не просов, дует на открытие Америки, как человек, практик, вильно том, ясным житейским умом

(Продолжение см. на 4-й стр.)

ПО-БОЛЬШЕВИСТСКИ БОРОТЬСЯ ЗА ПЕРЕВЫПОЛНЕНИЕ ПЛАНА ЖЕЛЕЗНО-ДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Речь тов. Кагановича Л. М. на совещании работников железнодорожного транспорта (продолжение)

исся как раз за слабое место работы железнодорожного транспорта. движущий поезд находится без привора, маневры, как правило, руководит по сектору, а на самом производстве, которым у нас является движущийся поезд, находится достаточно опытные кондукторы и предложение диспетчерского управления поездов направлено тому, чтобы на практике учить кондукторов, правильно учить кондукторов простым, но вместе с тем весьма важным способом — как в практике бороться с простоями — если составляешь поезд, то не ставь в середине тех вагонов, которые должны быть отпущены на соседней станции, а ставь их в конце или впереди и предупреди станцию заранее, чтобы вас илут так-то вагоны. Если станция своевременно могла приступить к работе с этими вагонами, то мы должны обеспечить своевременное осуществление этого плана, дополнив его прежним повышением роли и ответственности главных кондукторов, основных помощников диспетчера в деле правильного ведения поездов, затем поддержать движение сопровождение поездов, а также сейчас на добровольных началах социалистического соревнования постоянными ревизорами-диспетчерами НКПС. Эти ревизоры-диспетчеры должны тем отличаться от других, что они всю свою проверку делают не в кабине, а путем сопровождения поездов. Не надо подбирать 200 крепких парней — бойцов, людей, которые знают жизнь, которые борются практически за движение поездов. Эти люди должны быть персонально утверждены НКПС и во время своей работы в дороге подчинены начальнику дороги. В то же время им возложено в обязанность немедленно информировать НКПС о серьезных нарушениях в движении поездов. Если ревизор-диспетчер приезжает на станцию, видит, что дежурный по станции не прав, что дежурный по станции неправильно относится к поезду, не отправляет во время погрузки, выгрузке и маршрутизации

поезда, срывает график, ревизор-диспетчер принимает меры на месте. Чтобы не было двоевластия ревизор-диспетчер не будет непосредственно давать приказ начальникам станций и другим работникам. Но если его совет не исполняют, то он сообщит об этом на начальнику дороги и наркомату. Большим минусом в работе аппарата НКПС является то, что вся работа диспетчеров основана только на цифрах, получаемых с мест, нет того, чтобы знать фактическое положение на местах. Например, когда я был в Люблино 31 марта, там на-за срыва одного поезда изменили весь график. У нас нет того, чтобы по одному случаю дать соответствующее указание, извлечь урок. Этой информации об оперативном состоянии дороги мы не имеем. Говорят, что и дороги не имеют таких сведений от отделений станций.

Голоса с мест: «нет, не имеют».

Каганович: по одним, хотя бы и правильным цифрам, давать команду недостаточно. Для того, чтобы организовать хозяйство, в транспорте есть гигантское хозяйство, нужно иметь живую информацию, живое доведение о выполнении того или иного дела — как проходят поезда, в каком состоянии паровозы, как работают машинисты, сколько времени зря задерживают паровозы под паром и тому подобное.

Ревизоры-диспетчеры помогут нам организовать такую живую информацию НКПС о работе с мест. Они помогут прорвать плотину канцелярии, плотину бумажного руководства. Само собой разумеется ревизоры-диспетчеры не должны противиться существующему аппарату. В основе начальника дороги, начальника «лужбы», политотдела и так далее — они главная сила, главные командиры и помощники не может быть команды на дороге. Но это не значит, что о положении на той или иной дороге НКПС будет узнавать только от начальника дороги. В НКПС для того, чтобы правильно, оперативно руководить дорогами, должны быть разнообразные источники информации и связи с местами. Одной из таких связей будут ревизоры-диспетчеры НКПС.

ных цехов хоть бы что, они отнеслись к простоям вагонов слишком хладнокровно.

Донецкая дорога и Донецкий обком нам показали кусочек того, чего можно добиться, выйдя из борьбы с простоями, за сокращение времени под грузом и операциями.

То, что сделано по Донецкой дороге, можно сделать на остальных дорогах. В марте только немного приложили руки к этому делу и уже некоторые результаты налицо. Днепропетровский обком сообщил, что на их предприятиях простои могут быть сокращены на 10—15 процентов. Челябинский обком сообщил, что Южно-Уральская дорога заключала с предприятиями такие безобразные договоры, которые поощряют большие простои. Так, например, на Челябинском тракторном заводе простои были установлены 7—5 часов. А теперь понизили простои до 4 часов 45 мин. и считают вполне возможным с апреля, в мае, довести простои до трех часов. Челябинская мельница по договору имеет право держать вагоны под погрузкой три часа, а на деле полагается 1,15 часа.

Важнейшая задача начальников дороги и политотделов — получить помощь от обкомов, облисполкомов в борьбе за сокращение простоев вагонов.

Огромным источником оборота вагонов, сокращения простоев из-за перестройки составов на сортировочных станциях является маршрутизация. Плановость советского хозяйства дает колоссальные возможности для широчайшего применения маршрутизации, но маршрутизация как организационное явление на железнодорожном транспорте сейчас нет. Если по-настоящему экономически и грамотно поставить планирование перевозок, какие огромные возможности для маршрутизации содержатся в том факте, что 3/4 всех перевозок составляют 8 основных грузов, перевозки, которые планируются из центра.

Такого положения нет в других странах. Многие теоретизируют опыт эксплуатации в Америке, Англии с нашим, забывают, что одно дело эксплуатация дорог, рассчитанная на грузы, идущие самотеком, рассчитанная на рынок, и совсем другое дело — поток грузов, рассчитанный по плану. Если 75 процентов общего количества перевозок составляют 8 основных грузов, то по крайней мере 35—40 процентов погрузки 20—25 тысяч вагонов в сутки могут формироваться в от правительские маршруты.

При маршрутизации мы можем минимум на одну треть, а то и на половину, сократить время прохождения от Довбасса до Москвы за счет ликвидации перестройки на каждой попутной сортировочной станции. Доказано, что если взяться, то маршруты можно продвигать со скоростью минимум 350—400 километров в сутки.

Вот вам колоссальный резерв ускорения оборота вагонов, вот вам решающая сила планового хозяйства!

Попробуйте все перевести на язык цифр и вы увидите, что буквально можете загребать руками резервы, которые дадут вам возможность значительно ускорить оборот вагонов, выполнить и перевыполнить государственный план перевозок! (Бурные аплодисменты).

Я не касаюсь сейчас вопросов паровозного и вагонного хозяйства! Задача ускорения оборота вагонов прежде всего паровозному и вагонному хозяйству предъявляет повышенные требования. Некоторые пытаются противопоставить борьбу с крушениями задаче оборота вагонов. Наша задача — так наладить четкую работу железнодорожного транспорта, чтобы и крушения были меньше и оборот вагонов ускорить. Ясно, что уменьшение числа крушений способствует ускорению оборота вагонов, так как устраняет перерывы движения из-за аварий.

Но чтобы ускорить оборот вагонов, не увеличивая аварийности, мы должны провести сейчас же ряд мероприятий по резкому улучшению качества ремонта подвижного состава. Мы должны, конечно, форсировать процесс перехода на автоспецку и автотормоза. Сейчас качество работы ремонтных пунктов депо и вагонно-паровозоремонтных заводов очень низкое. Паровозы и вагоны выпускаются ими с большим количеством дефектов. Отсюда вынужденные остановки в пути, отцепки вагонов, аварии, растрачивающие движение на долгие часы.

Ремонтные базы железнодорожного транспорта должны вкорме перестроить свою работу и выпускать из ремонта паровозы и вагоны в безукоризненном состоянии.

Чтобы график движения поездов строго соблюдался, не должно быть ни одного случая недодачи паровозов, надо изжить вынужденные остановки паровозов в пути, улучшить работу паровозных бригад. Мы повышаем техническую скорость поездов на перегонах, а это требует большой квалификации, большой внимательности и аккуратности в работе машинистов.

Вкорме следует перестроить работу обменных пунктов. Нельзя ни сканивать ремонт вагонов, к тому же производимый на спех, кое-как, лишь бы спихнуть больной вагон соседней дороге. При таком положении обменные станции превращаются в «пробки» для товарных вагонов и задерживают все движение. Ремонт должен производиться заранее, на станциях погрузки, выгрузки и формирования. Необходимо прекратить вредное сутяжничество на обменных пунктах, когда представители дорог «состязаются» в том, кто больше на кого наисчит стоимость дефектов, обнаруженных в передаваемых вагонах, а действительным ремонтом не занимаются.

IV. ВОПРОСЫ КАПИТАЛЬНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

На данном совещании мы обсуждаем наряду с вопросами лучшей эксплуатации существующих технических средств железнодорожного транспорта, наряду с вопросами борьбы с крушениями, ускорения оборота вагонов также вопросы технической реконструкции, перспективные вопросы транспорта о капитальном строительстве.

Практически вопрос стоит о том, чтобы так использовать средства, отпущенные нам партией и правительством в этом году на капитальное строительство, чтобы повысить пропускную способность напряженных направлений и притом подготовленными к осенне-зимним перевозкам.

Печальные уроки капитального строительства 1934 года показывают, что из-за распыленности средств, неудовлетворительного руководства строительством, несмотря на значительные капитальные вложения в 1934 году, НКПС финансировал три миллиарда 408 миллионов рублей, а на решающих магистралях не было получено заметного прироста пропускных способностей. Этих ошибок мы должны избежать в 1935 году.

Партия и правительство выделили на капитальное вложение железно-дорожному транспорту в 1935 году около четырех миллиардов рублей, на 18,1 процента больше, чем было финансировано НКПС'ом в прошлом году.

Как они распределяются?

На приобретение подвижного состава — 730 миллионов рублей, на все железно-дорожное строительство на вторые пути — 884 миллиона рублей, на жилищно-коммунальное строительство — 318 миллионов рублей, на капитальный ремонт — 698 миллионов рублей и на техническую реконструкцию существующей сети и прочие работы — 1252 миллиона рублей, в том числе на расширение пропускных способностей (электротрификация, блокировка, станции и узлы, депо, водоснабжение и т. д.) — 291 миллион рублей и на развитие производственных предприятий (заводы по ремонту подвижного состава, угольное и лесное хозяйство) — 338 миллионов рублей.

В результате капитальных вложений 1935 года материально-техническая база железнодорожного транспорта должна увеличиться на 4625 километров новых линий и вторых путей, пятьсот шестьдесят девять новых реконструированных локомотивных стоек, двадцать восемь вагонных депо, тысячу шестьсот восемьдесят километров автоблокировки, тысячу четыреста восемьдесят пять паровозов, восемьдесят тысяч товарных вагонов (в двухосном исчислении), пять крупных паровозо-вагоноремонтных заводов, свыше одного миллиона квадратных метров жилищной площади и ряд других объектов строительства. Как видите, работы предстоят огромные.

План капитального строительства в первом квартале 1935 года фактически сорван. В оставшуюся часть 1935 года нужно возместить провал первого квартала, направив основные капитальные вложения в те участки, которые дадут наибольшее увеличение пропускной способности к осенне-зимним перевозкам в решающих направлениях.

Продолжение речи см. в следующем номере «Забой»

Брид. ответ. редактора В. БОЛТОВ.