

Продолжение речи тов. Л. М. КАГАНОВИЧА

поездами, потому что в графике они обозначены синей краской. Остальные поезда также предусмотрены нашим твердым графиком. Мы пересмотрели график. График определяется технической скоростью. Техническая скорость была занижена и поэтому график был неправильный. График предусматривал большое количество ненужных остановок. Мы сократили часть остановок на разъездах и станциях. Я убежден, товарищи, что при новом пересмотре графика к лету 1936 года мы сможем сократить еще большее количество остановок пассажирских и товарных поездов. К чему поезду из Москвы на Тифлис иметь несколько остановок до Тулы? Для обслуживания этих пассажиров есть местные поезда. То же самое и в отношении товарных поездов, которые не должны иметь лишних остановок. Мы можем сократить остановки и тем самым выиграть время и ускорить движение поездов.

Мы должны, товарищи, превратить расписание и график движения поездов в железный закон работы транспорта. Наш конвейер раскинулся на 100 тыс. километров. Следить за каждой частью очень трудно. Должна быть какая-то единая дисциплинирующая сила. Эта сила — график и расписание движения поездов. График и расписание должны быть самым святым для железнодорожников. Пока мы этого не добьемся, у нас не будет той слаженности частей механизма, о которой говорил тов. Сталин.

Вероятно вы все слышали о так называемых выходах, которые лимитировали и ограничивали пропускную работу железных дорог по самым

важным направлениям. Например, считалось, что из Довбага через Львов на север нельзя пропустить более 950 вагонов в сутки, через Ворожбу — больше 770 вагонов, через Курск — больше 1350 вагонов. После пересмотра графика мы теперь можем пропускать через Львов 1100 вагонов, а предполагаем довести и до 1500 вагонов, через Ворожбу — 1120 вагонов и предполагаем довести до 1200 вагонов, через Курск — 2275 вагонов — и эта возможность пропуска на много превышает потребность. То же самое имеет и по другим выходам: из Урала — центра — через Янаул — Белезину — Ботельнич, выход из Сибири — через Семипалатинск в Среднюю Азию, выход из Сибири — через Вагай на Урал и т. п.

Большим злом являлась частая ломка веса поездов. По одному участку, например, можно было вести поезд весом до 1800 тонн, а по другому участку — только 1600 тонн. Приходилось отцеплять часть вагонов, ожидать следующих поездов и из отцепленных хвостов формировать новые поезда. По новому графику мы сократили количество переломов веса поездов. Так, по 22 главнейшим направлениям протяжением 38 тысяч километров вместо 71 весовой нормы установлена 61 норма, а в 1936 году благодаря замечательному движению машинистов-стахановцев за увеличение весовых норм мы сможем это количество сократить еще наполовину, что повысит пропускную способность поездов почти вдвое в грузовом направлении и тем самым позволят значительно сократить простой вагонов.

В связи с увеличением пропу-

ской способности линии отпала необходимость строительства ряда вторых путей и дополнительных раз'ездов. Наоборот, сотни раз'ездов и блок-постов, как я уже говорил, закрыты за ненадобностью. Отпала необходимость в открытии блок-постов и строительства вторых путей на участке Львов — Комаричи, Западной дороги, необходимость смягчения профиля на участке Вязьма, МББ, и т. д.

Дальнейший пересмотр графика, который НКПС подготавливает к весне 1936 года, может дать огромную экономию по части строительства. Ведь была специальная теория — надо расширить станционные пути, иметь их в большом количестве для того, чтобы там отставались вагоны. Станция вместо пропускного пункта вагонов превратилась в отстойник вагонов. Правильный пересмотр графика, к которому должны мы, работники НКПС, а также начальники дорог и эксплуатационных отделений, подойти более серьезно, чем подходили до сих пор, может нам дать огромную экономию в части сокращения излишних капитальных работ и перебросить эти средства на более производительные цели.

Что касается соблюдения расписания движения поездов, то мы сейчас с большими боями добиваемся того, что, примерно, 40 проц. товарных поездов идут строго по расписанию. Вы можете сказать, что пассажирские поезда и то опаздывают. Это верно, должен сказать, что по пассажирскому движению у нас также не хватает дисциплины, а она должна быть по соблюдению расписания поездов еще более сильной, более серьезной, чем по товарному движению.

точка бандажей паровозных колес. Бандажи в ведущем скате снашиваются в два раза быстрее, чем в остальных скатах. Если сделать их из более крепкого металла с тем, чтобы бандажи всех скатов изнашивались более равномерно, то можно значительно увеличить пробег между под'емочными ремонтами и одновременно сократить расход бандажей примерно на 25 проц.

Также должно быть сокращено время промывки и ремонта паровозов. Введение теплой промывки позволяет на много сократить время, необходимое для промывки паровозов. Экономная 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 вагоно-ремонтных пунктов, — это качество ремонта. Контроль за качеством при ремонте более труден, чем при выпуске новой продукции. Когда я был, например, в Ленинграде на вагонно-ремонтном заводе, то обратил внимание на то, что многие рабочие работают бесконтрольно. Есть расценка за болт, а пров'инглили они этот болт или недовинтили — проверить очень трудно. Нужно установить при ремонте качественную проверку работы по каждой основной операции в отдельности, а не только в конце ремонта.

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

та и при существующем оборудовании.

Образцы стахановской работы дают многие рабочие заводов НКПС, в частности токаря по обточке колесных пар (толускатов). Токари завода Можерез Иншаков, Елисеев, Жихарев при норме 6 колесных пар на станке типа «Гегенштайт» достигли обточки 23 — 8 штук в смену. Токарь Отрожского вагоно-ремонтного завода Аверьянов на станке «Кронен» (таких станков завезено в СССР всего два в этом году) дал за 7 часов обточку 41 толуската. Ни один завод Англии, Германии не имеет такой выработки.

Благодаря стахановскому движению, значительно смягчена острота с колесными парами. Заводы вагонного управления, выку к выше в июне 82,78 колесных пар, в октябре уже выпустили 15414 колесных пар. Заводы паровозного управления в сентябре выпустили 1047 пар, а в октябре — 1522 пары.

Многие рабочие наших заводов и депо уже и теперь перерабатывают нормы выработки на 300 — 400 и больше процентов. Так, например, кузнец Мичуринского паровозоремонтного завода Назеров производит конку дышек под двумя паровыми молотами одновременно точно по графику Он поны ил производительность труда в 11 раз. Раньше его заработок не превышал 300 рублей в месяц в октябре он заработал 800 рублей, в ноябре — свыше одной тысячи рублей.

Автоматчик свердловского вагонного участка Комсомолец Шакурский при норме ремонта 3 воздухораспределителя ремонтирует в смену 41 воздухораспределитель. С 22 ноября ежедневный заработок Шакурского составляет 130 — 165 рублей. Шакурский — квалифицированный рабочий. 14 декабря в Доломском клубе г. Свердловска он прочел содержательную лекцию о советских автомагорах, весьма поучительную для присутствовавших инженеров и техников.

Организация ремонта пути и подвижного состава

Особое 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 упрощения и расхлябанности, царивших в путевом хозяйстве. Например нормальная ширина колеи по этим нормам колеблется в пределах 13 миллиметров (10 миллиметров уширения и 3 миллиметра сужения). НКПС установил в 1935 году более жесткие нормы колебания ширины колеи — 8 миллиметров (6 миллиметров уширения и 2 миллиметра сужения). Установлены более строгие нормы оценки пути. Произведенны были работы по сокращению числа длительных предупреждений об ограничении скорости движения поездов. По сети количество длительных предупреждений было в результате этого сокращено с 1,98 на первое июля до 84% на первое декабря.

Мы произвели также пересмотр допускаемых скоростей движения поездов в зависимости от конструкции и состояния пути. Расчет этих скоростей производился по дорогам на основании «Наставления по расчету железнодорожных путей», изданного в 1931 году и содержащего туманные, искусственно усложненные расчеты,

предоставляющие возможность любому местному путейцу узаконить явно заниженную скорость. В результате произведенного пересмотра НКПС значительно повысила допускаемую скорость в ряде участков. Например, на участках Курск — Синельниково, Нижне-Днепровск — Чаплино для паровозов «ФД» существовала скорость 50 километров в час, сейчас разрешена 65 километров в час, на участке Котлы — Луга, Октябрьской дороги, существовала скорость 30 километров в час, сейчас разрешена 50 километров в час и тому подобное.

Все это, конечно, только начало работы. Мы должны ее как следует развить в 1936 году. По путевому хозяйству, как указано в проекте постановления пленума ЦК, — стахановское движение должно быть прежде всего направлено на высококачественное содержание пути и ликвидацию неисправностей пути. Путевые ремонтные рабочие, обходчики, переездные сторожа, — все эти работники, разбросанные по будочкам на протяжении 80 с лишним тысяч километров, живут и не в городе, и не в деревне. Теперь у нас в деревне, в колхозе — клубы, культура, организация людей в 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 переездной сторож живет один в будке, часто за несколько километров от какого бы то ни было жилья. Их надо обслужить, организовать, поднять политически и культурно-технически. И мало этого. Надо

выработать такие технические нормы, такую систему организации и оплаты труда, которые заинтересовали бы их в высококачественном содержании пути. Это наша основная задача на 1936 год.

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

Среднесуточный пробег паровозов по сети в 1934 году был 168,5 километра, а с 1 октября 1935 года мы установили норму в 253 километра. Фактическое исполнение: в октябре — 230,3 километра и в ноябре — 29,4 километра. На 1936 год НКПС предполагает по новому графику установить среднесуточный пробег паровоза минимум 300 километров.

Сейчас паровозное управление пересматривает нормы пробега паровозов между ремнями, 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 накипь в 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 под'емочными ремонтами, когда происходит об-

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 и технических норм всем предприятием в целом. Изменение технологического процесса, улучшение организации работы дают значительное повышение производительности труда отдельных работников. Дальнейший пересмотр технических норм, ускорение оборота паровозов и вагонов, 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 изнурительные сверхурочные работы, ввели вместо спаренной езды ступенную, проводим разукрупнение тяговых плечей, 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 покислое ровы заработок машинистов поднялся в среднем с 487 рублей за июль до

560 рублей за октябрь, причем в июле машинисты работали в среднем 22,5 часа, а в октябре — только 18,5 часов, то-есть при ликвидации сверхурочных мы повысили часовую заработок машинистов на 37,9 проц. при повышении часового пробега на 19,7 проц.

Еще более разительных результатов добилась Донецкая дорога. В июле товарные машинисты работали 22,5 часа и дали 19,6 километров пробега и заработали 565 рублей в месяц. В октябре машинисты работали всего 17,4 часа (то-есть не только ликвидировали сверхурочные, но даже не добились положенного количества часов работы в месяц из-за задержки поездов), дали пробег 2388 километров и заработали 665 рублей. Месячный пробег вырос на 23 проц., а часовой — на 57 проц., месячный заработок увеличился на 17 проц., а часовой — на 50 проц.

По учетной, примерно, половине машинистов сети в октябре заработок свыше 1000 рублей имело 2,5 проц. машинистов, заработок от 800 до 1000 рублей имело 7,5 проц., заработок от 700 до 800 руб. — 10 проц., заработок от 600 до 700 руб. — 15 проц., заработок от 500 до 600 руб. — 23 проц. и остальные

(Продолжение на 5-й стр.)