

Уссурийская — 113,8 процента годового плана.

Не выполнили заданного им в начале года плана погрузки Томская и Москва—Донбасс.

Томскую дорогу мы должны в ближайшее время во что бы то ни стало поднять. Она увеличила погрузку по сравнению с прошлым годом. В 1934 году Томская дорога грузила около 2500 вагонов, в 1935 году грузила 3200 вагонов. И все-таки план не выполнен, по тому что Кузбасс подгоняет дорогу ростом добычи угля. Уголь не вывозится — значит дорога работает плохо, значит нужно как следует взяться за улучшение работы Томской дороги, иначе она нас подведет.

Должен только сказать, что процент выполнения годового плана погрузки не характеризует еще всей работы дороги.

Дорога, которая имеет большую выгрузку и поэтому располагает большим количеством порожних вагонов, она всегда в более выгодном положении, чем например Донецкая дорога, погрузка которой почти в два раза превышает ее выгрузку. Донецкая дорога должна грузить 8—9 тысяч вагонов, а выгружать у нее — 4—5 тысяч вагонов. Ежедневно мы ей подаем 4 тыс. вагонов порожняка для погрузки угля. И сейчас, поскольку Саркисов и Орджоникидзе поставили вопрос о том, что в Донбассе накопилось много угля, мы дали распоряжение подавать в Донбасс не 4 тысячи вагонов, а 5—6 тысяч вагонов порожняка для того, чтобы грузить 7—8 тысяч вагонов угля ежедневно и разгрузить Донбасс. Таким образом, Донецкая железная дорога зависит от подачи ей порожняка другими дорогами.

Поэтому, между прочим, некоторые дороги, хотя и выполнили годовой план погрузки, но состояние этих дорог неудовлетворительно, как например Самаро-Златоустовской, Южно-уральской, Омской и отчасти Юго-восточной, которая все же ближе к дорогам среднего типа.

Что касается дальневосточных дорог, работающих в крайне трудных условиях, нужно сказать, что в этом году они подправились, работают лучше, в особенности Забайкальская дорога, которая встретилась ввиду подготовленной.

Необходимо отметить улучшение массовой работы коммунистов и комсомольцев политотделов большинства дорог, а так же значительной части партотделов и профсоюзных организаций.

Должен однако сказать, что при успехах в товарном движении мы еще не имеем хорошо поставленного пассажирского движения.

Позвольте остановиться на пассажирском движении. В этом году мы перевезли за первые три квартала 721 миллион пассажиров. Количество перевезенных пассажиров сократилось по сравнению с прошлым годом на 2 процента. Мы увеличили составы поездов: вместо 8—10 вагонов мы пустили поезда по 16—18 вагонов. Это не удобно, особенно потому, что на дорогах не успели удлинить пассажирские платформы. Мы пошли на это незначительное сокращение потому, что на самых напряженных линиях, например от Донбасса на Москву и Ленинград, товарные поезда задерживались, «рвали» пассажирскими. Каж-

дый пассажирский поезд, хотя бы в нем было 6 вагонов, «режет», снимает с движения 2—3 товарных поезда. Нам нужно было выиграть на пропускной способности. Кое-что мы выиграли. Это мероприятие было важно еще и потому, что на железнодорожном транспорте у некоторых работников была неправильная точка зрения о второстепенности товарного движения. Конечно, пассажирское движение должно привлекать внимание железнодорожников. Мы должны сделать все для того, чтобы в 1936 году улучшить пассажирское движение и в особенности качество обслуживания пассажиров. Но, товарищи, нельзя допускать, чтобы не вывозился уголь, руда, соль, металлы, товары ширпотреба из-за того, что непомерно раздували пассажирское движение. Ведь факт, что пассажирские поезда возили до одной трети бесплатных пассажиров, что многие поезда ходили незаполненными, что вводили такие «новшества» как кино-вагоны, как будто пассажир за несколько масов нахождения в поезде не может обойтись без кино.

Товарное движение в нашей индустриальной пролетарской стране должно привлекать к себе внимание и пользоваться уважением не меньшим, чем пассажирское.

Этого перелома в настроении железнодорожников мы добились. Сейчас у машинистов и кондукторов создано твердое настроение, что ездить на товарных поездах так же почетно, как ездить на пассажирских поездах. (Аплодисменты).

Если в 1919 году Ленин рассказывал, как правительство вынуждено было совсем закрыть почти на месяцы пассажирское движение для того, чтобы вывезти восемь миллионов пудов хлеба, то мы перевезем в 1935 году не менее 950 миллионов пассажиров и без затруднений перевезли полтора миллиарда пудов хлеба. (Продолжительные аплодисменты).

Но, товарищи железнодорожники, если бы кто вздумал ослабить внимание к пассажирскому движению, то предупредим, что этого мы допустить не можем.

Народ растет, перевозки будут возрастать, пассажирское движение будет возрастать, оно должно обеспечить потребности народа. Мы сейчас, оправившись, поднимаем позиции на транспорте, улучшив свою работу, обязаны пассажирское движение улучшить в 1936 году. Мы обязаны уже сейчас готовиться на несколько лет вперед, когда у нас пассажирское движение будет поставлено действительно на последнем слову техники, образцово, аккуратно, по-социалистически. (Бурные аплодисменты).

Что можно сказать о социалистическом соревновании, о стахановском движении среди, например, проводников пассажирских вагонов? Среди проводников, наряду с частью хороших людей, еще сильна грубость, некультурность, невнимательность и даже взяточничество. Некоторые из них увеличивают «норму выработки» по-своему.

Решающим в тех успехах, которые мы имели, конечно, являлась мобилизация субъективного фактора. Кое-что мы сделали по части хозяйства, по части строительства, по части выполнения вагонного парка. Но все же роста по-

грузки мы добились в основном на базе того же хозяйства, какое было и в прошлом году, и с теми же работниками. Решающим для успеха транспорта здесь была линия партии, был тот боевой дух, которым воодушевились железнодорожники, в особенности после приема железнодорожников в Кремле, после речи товарища Сталина. Товарищ Сталин сказал, что железнодорожники заслужили настоящую большевистскую, товарищескую по-

III. ЗАДАЧА ДАЛЬНЕЙШЕГО РАЗВИТИЯ СТАХАНОВСКО-КРИВОНОСОВСКОГО ДВИЖЕНИЯ НА ТРАНСПОРТЕ

На дорогах есть еще, наряду с хорошими делами, плохие дела, на которых стахановцы не завоевали еще сочувствия большинства на свою сторону.

Кроме того, помимо консерватизма, безрукости части хозяйственников, неумения их спалить работу и обеспечить успешную работу стахановцев, помимо сопротивления, а иногда и прямой травли стахановцев со стороны отсталых элементов, на железнодорожном транспорте были некоторые классово-враждебные вылазки против стахановцев-кривоносцев. Командиры и политработники должны окружить вниманием и поддержкой стахановцев и давать сокрушительный отпор всем попыткам классово-враждебных элементов помешать бурному разрыванию стахановско-кривоносского движения на железнодорожном транспорте.

Чтобы успешно руководить стахановским движением на транспорте, необходимо особенно проникнуть в технику дела и добиться слаженности частей. Без слаженности частей на транспорте достижения стахановцев будут срываться другой частью хозяйственного организма.

Если можно сказать, что от добычи угля в Донбассе зависят электростанции, то все же взаимозависимость частей промышленности не такая непосредственная, как между паровозом и вагоном, как между машинистом и кондуктором, как между стрелочником и составителем, как между одной дорогой и другой дорогой, как между лутевым хозяйством и службой эксплуатации. Если где-либо на Уссурийской дороге на пути случается заминка, это сказывается на Пермской дороге, находящейся от Уссурийской на расстоянии 8 тысяч километров. Если на протяжении этих восьми тысяч километров будут неисправны всего несколько метров пути, уже нельзя продвигать поезда — получается затор, пробка.

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

Транспорт требует особенно тщательной и конкретной организации руководства, невозможной без слаженности частей. Развернуть стахановское движение среди одних машинистов, другие категории отстанут и никакого эффекта не получат. Вот почему на транспорте имеет некоторое распространение, не скажу скептицизм, а скорее недоумение,

хвалу и что велика честь для каждого работать на железнодорожном транспорте. Он сказал, что железнодорожный транспорт в нашей стране имеет решающее значение для существования и развития такого громадного размера своей территории государства, как наше советское государство, такое же значение, как морской транспорт для Англии. После приема в Кремле кругозор железнодорожников расширился, люди поднялись и на за-

как надо поставить дело, как подойти к организации стахановского движения. Исходя из этого, на что мы должны больше всего налегать на транспорте?

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

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

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

И в-третьих — доброкачественный ремонт пути и исправное содержание пути.

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

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

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

улучшить организацию работы и технологический процесс;

пересмотреть технические нормы как общесетевые, так и местные;

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

данье, которое было дано товарищем Сталиным на этом приеме — грузить в 1936 году не менее 80 тысяч вагонов в сутки, — железнодорожники ответили дружной работой, мобилизацией всех сил. Могу заверить здесь Центральный комитет нашей партии, что это задание товарища Сталина — 80 тысяч вагонов погрузки в сутки — будет в 1936 году выполнено, а может быть и перевыполнено. (Аплодисменты).

развернуть работу по подготовке кадров и их технической учебе.

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

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

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

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

(Продолжение на 3-й стр.)