

Продолжение речи тов. Л. М. КАГАНОВИЧА

Орджоникидзе, Микоян, Бибомов, Лобов. Я останавливаюсь преимущественно на тех особенностях, которые имеются не только хозяйственной области, но и в истории развития социалистического движения на железнодорожном транспорте. Рассмотрение этих особенностей весьма существенно для правильного понимания задач, которые сейчас стоят перед железнодорожниками в деле развития стахановского движения.

Социалистическое соревнование и ударничество на железнодорожном транспорте в годы первой и даже начале второй пятилетки отставало в своем развитии от промышленности, в особенности от тяжелой. Это отставание в росте социалистического соревнования, в сознательности и пролетарской дисциплинированности работников нельзя отделить от отставания в развитии железнодорожного транспорта.

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

Соревнование, ударничество в железнодорожном транспорте отставало не только количественно, но и качественно. Нельзя сказать, что в транспорте не было героев социалистического труда. Были герои, люди, которые болея душой стояли за железнодородного транспорта, — достаточно назвать такие имена, как Томке, Кутафин и другие. Они давали образцы хорошей работы. Но эти образцы хорошей работы были в общем плохом состоянии дисциплины, в отсутствии организованности, в общей расхлябанности и плохой работе железнодорожного транспорта. Недаром еще в 1933 году постановление Центрального ко-

митета партии «О политотделах на железнодорожном транспорте» крайне резко охарактеризовало состояние дисциплины в железнодорожном транспорте.

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

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

Такова была суровая оценка, данная Центральным комитетом партии состоянию дисциплины, работоспособности и слаженности железнодорожного организма. Товарищи Сталин и Ворошилов на 17-м съезде партии в 1934 году, а товарищи Молотов и Орджоникидзе на 7-м всесоюзном съезде советов уже в начале 1935 года дали не менее резкую оценку работе железнодорожного транспорта.

Социалистическое соревнование и ударничество на железнодорожном транспорте начали серьезно развиваться в конце 1934 года с объявлением сталинского призыва ударников и широко по-настоящему развернулись в 1935 году, когда железнодорожный транспорт начал подниматься в гору.

Промышленность до возникновения стахановского движения про-

шла длительную стадию нескольких лет ударничества и бурного подъема пафоса строительства, а после известного исторического дозвуга товарища Сталина — и пафоса освоения. В отличие от промышленности социалистическое соревнование и ударничество в железнодорожном транспорте сразу, без значительных интервалов перешли на более высокую ступень стахановского движения.

Причины столь запоздалого развития социалистического соревнования и ударничества на железнодорожном транспорте лежат не только в недостатках организационного характера. Свое влияние здесь оказал и самый характер кадров на транспорте, их текучесть. Некоторые из них, как я уже отмечал это на совещании строителей по отношению к железнодорожному строительству и что можно распространить и на весь железнодорожный транспорт, в особенности на путевое и некоторые части эксплуатационного хозяйства, — пытались найти на транспорте «полосу отчуждения от коллективизации».

На запоздании развития социалистического соревнования в железнодорожном транспорте сказались и косматские команды кадров, не отказавшиеся от старых, казенных традиций, и неудовлетворительная работа железнодорожных организаций и коммунистов, заслуживших резкую оценку в постановлении ЦК о политотделах от 10 июля 1933 года.

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

ездки скорость достигается еще больше — до 60-65 километров в час.

Не буду приводить здесь подробных цифровых данных о количестве стахановцев на железнодорожном транспорте. Не в порядке обычного статистического учета, а по моей личной просьбе начальники дорог и политотделов персонально учли 69 тысяч стахановцев. По данным девяти дорог — Екатеринбургской, Северной, М.-Казанской, Западной, Москва-Донбасс, Юго-восточной, Северо-Кавказской и Южно-Уральской — из 16 тысяч машинистов имеется 1262 стахановца — 14 процентов. Стахановцем-машинистом мы считаем того, кто значительно перевыполняет техническую скорость и работает безаварийно. У нас среди стахановцев-кривоносовцев нет ни одного аварийщика. (Аплодисменты). Среди рабочих по ремонту паровозов, по данным этих же дорог, имеется 12 процентов стахановцев, среди составителей — 24 процента, среди диспетчеров — 8 процентов, среди вагонников — 3,5 проц., среди путейцев — 4 процента.

Таким образом даже эти цифры говорят об отставании стаханов-

ского движения среди других категорий железнодорожников, в частности у вагонников, путейцев и эксплуатационников, за исключением составителей. Мы должны развивать среди них стахановское движение, но ни в коем случае не вдувать искусственно цифры — откровенное вранье и факции нам не нужны.

Характерно отметить, что впереди по развитию стахановского движения идут те категории работников, которые связаны с более мощной и отчасти новой техникой, — паровозные машинисты, среди вагонников — автоматчики, среди путейцев — те, которые обслуживают путевые механизмы.

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

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

Полнимаются лучшие диспетчера. По предложению молодого диспетчера Веретенникова сокращена излишняя маневровая работа благодаря пересмотру давно устаревшей специализации путей.

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

Всем известно, что на железных дорогах нехватно машинистов и других квалифицированных работников; из-за этого было много сврхурочных.

Сейчас поднятие производительности труда и в первую очередь увеличение технических и коммерческих скоростей дало возможность проводить большую работу с меньшим количеством паровозных, кондукторских бригад и бригад смазчиков. Если на 1 января 1935 года на Донецкой дороге требовалось 2830 паровозных бригад, то в ноябре требовалось лишь 2490 бригад. То же самое с кондукторскими. На 1 июля 1935 года было 3200 кондукторских бригад. В ноябре же при увеличении коммерческой скорости имеется всего 2500 бригад. Раньше имели 2500 смазчиков, а сейчас — 1900. Это даст возможность полной ликвидации сврхурочных.

На Екатеринбургской дороге вы-

двигается в особенности паровозное депо Нижнеднепровск-Узел. Там вместо 22 стахановцев, которые были два месяца тому назад, сегодня в результате упорной борьбы за обучение, за овладение техникой — потому что быть стахановцем на паровозе — это не просто пожелать, нужно овладеть техникой, нужно уметь ездить хорошо, — имеется сегодня уже 99 стахановцев. Из этого депо вышла первая паровозная машина, как Омелянов, который выступал на совещании стахановцев и который является действительно образцом не только хорошего машиниста, но и организатора стахановско-кривоносовского движения.

Наиболее яркий пример улучшения работы среди эксплуатационников в результате развития стахановских методов имеется на станции Нижнеднепровск-Узел. На этой станции стахановец начальник станции Гагаган для уменьшения простоа работы станций и улучшения простоя ввел ряд организационно-технических мер. На горке станции был установлен например походный радиотелефон. Установка этого телефона, по которому конторщик дает сведения о вагонах дежурному на горке непосредственно от состава, дала возможность сократить время на распуск одного состава с 18 минут до 12 минут. Благодаря этому нововведению на горке станции 6 декабря в смену комсомолки Бровкиной было распущено 27 составов в количестве 1567 вагонов, то-есть на 50 процентов больше проектной мощности горки.

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

В тульском депо развивается движение «15-тысячников», то-есть машинистов, которые берут на себя обязательство дать месячный пробег паровоза не менее пятнадцати тысяч километров или не менее 500 километров в сутки при норме для «ФД» в 448 километров. Машинисты-орденоносцы Марков и Оганев вылезли на своих паровозах вместе со своими напарниками дать не менее восемнадцати тысяч километров в месяц. И эти обязательства они успешно выполняют. А старший машинист Никитов дал на своем паровозе 650 километров суточного пробега.

На восточных дорогах за последние дни лучшие машинисты ломают старые традиции, когда зимой уменьшали вес поездов, то-есть сокращали количество вагонов, которые везет паровоз. В сильные морозы стахановцы-машинисты Томской, Омской, Южно-Уральской ведут безаварийно и без олозаний, а в ряде случаев со значительным нагоном, тяжеловесные составы. Например, на плече Усаты-Кузнец при норме 1600 тонн машинист Пашинцев на паровозе «Эм» провел поезд в 3600 тонн с нагоном в 10 минут. На Омской дороге за 20 дней декабря 76 машинистов депо Омск провели без аварий тяжеловесные составы в 2500—3000 тонн. Я специально интересовался, как машинисты, которые везут состав поездов, увеличивая вес почти вдвое, справляются с работой. Оказывается, у них никаких аварий нет. Машинисты стахановцы-кривоносовцы за-

(Продолжение на 3-й стр.)

Образцы работы стахановцев-кривоносовцев

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

Стахановское движение на транспорте естественно началось с наиболее механизированной части железных дорог — их двигательной силы, началось у паровозных машинистов. Когда заводов и электростанций было еще мало, железные дороги жили в стране, так сказать, пионерами механизации, пионерами механизации страны. Само собой разумеется, в отношении технической вооруженности наши железные дороги сейчас отстают от тяжелой промышленности.

Однако транспорт по самой своей природе имеет техническую и организационную базу не меньшую, чем другие отрасли народного хозяйства (исключением тяжелой промышленности), для развития стахановского движения.

Из всех отраслей железнодорожного транспорта наше паровозное хозяйство наиболее технически передовое. Правда, имеется много старых паровозов, большинство наших паровозов

модернизировано уже за годы революции. Паровоз «Э», который сейчас по сравнению с паровозами «ФД» и «СО» считается у нас уже отставшим, этот паровоз «Э» реконструировался в период революции, он является довольно мощным локомотивом.

Неслучайно, что Кривонос, когда всюду и везде техническая скорость была 22—23 километра, первый на паровозе «Эу» дал 48 километров в час технической скорости. Если можно паровоз «Эу» считать несколько устаревшим по сравнению с «ФД», то в этой условно старой технике таились колоссальные резервы, были занижены технические нормы, занижены технические показатели, которые такой хороший, боевой машинист, как Кривонос, сломал и показал, каких результатов можно добиться на этой машине.

На мощном паровозе «ФД» машинист Екатеринбургской дороги Омелянов достиг технической скорости 52—53 километра в час. Эта скорость регулярно держится нашими стахановцами-кривоносовцами во все время их работы. Вот почему Ко-