

Технические реконструктивные мероприятия 1936 года

Мобилизация людей на железнодорожном транспорте дала и дает 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 подъема технического вооружения всего транспорта.

Мы вооружили и вооружаем железнодорожный транспорт новыми машинами, паровозами. Железнодорожный 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 железнодорожный транспорт почти откажется от заказа паровозов серии «Э» и резко увеличивает заказ новых пятисот более мощных паровозов «СО».

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

Впервые в 1936 году на железнодорожном транспорте получит распространение новый тип паровоза с конденсационной парой, 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 одной тысячи километров без набора воды. Для наших безводных местностей—Средней Азии, Сибири или Дальнего Востока, где с водоснабжением дело обстоит плохо, такой паровоз сыграет огромную реконструктивную роль. Железнодорожный 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 222 пункта теплой промывки паровозов.

Как это ни странно, но все паровозы, кроме пассажирских, освещены у нас керосинками. Уже в этом году мы осветили электричеством 3000 паровозов, а в будущем году думаем осветить еще пять тысяч паровозов. Освещены будут электричеством и станции semaфоры, которые до сих пор освещались керосиновыми лампами, что, вы сами согласитесь, нигде не годится.

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

Благодаря поддержке Центрального комитета партии и особой личной заботе, особому вниманию и особому пониманию нужд железнодорожного транспорта товарищем Сталиным, железнодорожный 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 миллионов рублей. (Аплодисменты).

В 1936 году предполагается отремонтировать три тысячи километров пути капитальным ремонтом. Около двух с половиной тысяч километров пути намечено реконстру-

ировать на щебеночном балласте.

Весь путь от Москвы до Харькова должен быть уложен на щебень. Кроме того будет отремонтировано 50 тысяч километров пути средним ремонтом.

Если раньше большая часть ремонта в пути производилась по отдельным участкам, без какой-либо системы, то сейчас мы концентрируем ремонт тех 30 тысяч километров путей, которые дают около 70 процентов всего грузопотока. На этих 30 тысячах километров пути будут сосредоточены не только работы по путевому хозяйству, но и по эксплуатации и другим отраслям железнодорожного хозяйства. Точно так же на тех 334 грузовых станциях из 7200 станций, которые дают 50 процентов всей погрузки и выгрузки, и на 127 участковых станциях, которые дают 50 процентов всех транзитных работ, мы сосредоточим ремонтные работы для улучшения станционного хозяйства. Мы не разбрасываемся по широкому безбрежному фронту, не случайно вкладываем капитал в тот или иной участок, в ту или иную станцию, в зависимости от того, кто больше попросит. Мы сосредоточиваем капиталовложения в главных участках и главных станциях, решающих работу сети.

В путевом хозяйстве организуется в 1936 году 50 машинно-путевых станций, вооруженных новыми машинами для ремонта пути: балластерами для балластировки пути и саморазгружающимися составами, путевыми стружками для очистки канав и обрезки бровки подотра, 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 Орджоникидзе еще 80 тысяч вагонов, оборудованных автосцепкой и автотормозами. (Аплодисменты).

Подвляющая масса их—это большегрузные вагоны. В этом году мы построили при помощи партийных и советских организаций за 4 месяца 200 вагоноремонтных пунктов. Хочу здесь подчеркнуть, что в успехах транспорта во многом 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 тыс. вагонов из валичного вагонного парка (не считая новых) будут оборудованы автоцепкой и 15 тыс. вагонов автотормозами. Кроме того мы стремимся к увеличению количества вагонов, заменив разрезные буксы неразрезными и оборудуем вагоны усиленной винтовой упряжкой.

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 тыс. стрелок, а в ходе работ, надеюсь, сде-

лаем больше. У нас таких стрелок очень мало. Стрелки у нас большей частью ручные и у каждой стрелки стоит стрелочник. Не доглядит он—крушение. Мы должны переходить на централизацию стрелок электрической и механической, при которой управление и перевод стрелок по всей станции производится одним человеком через соответствующие механизмы. Это будет крупнейший шаг вперед, который увеличит пропускную способность станции, 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 тормозники и называются «башмачниками». Само это название чего стоит! Летит вагон с сортировочной горки, а башмачник подкладывает под колеса тормозной башмак.

В Америке есть механизированные горки, с которых механические замедлители—ретардеры, сжимая—колеса вагона, тормозят его с различной силой, в зависимости от нагрузки. Наша делегация, едущая в 1930 году в США, ознакомилась с такой горкой и предложила построить и у нас такую. За 5 лет со времени приезда из Америки делегация и построена была только одна механизированная горка. Для того, чтобы такими темпами механизировать все имеющиеся у нас в сети 43 горки, понадобится бы 215 лет. (Смех). Ясно, что такими черепашьими темпами дело механизации труда на железнодорожном 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 немеханизированных горок, что увеличит пропускную способность станций. Механизация и строительство новых горок,—это такое реконструктивное мероприятие, которое разрешает 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 неполный 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 железнодорожная техника слаба и плоха и использована так, что нет никаких резервов, как раз эти люди тормозили новую технику на транспорте.

Стахановское движение обеспечивает нам успешное проведение реконструктивных работ.

Задачи железнодорожного транспорта велики и сложны. Он отстает еще от требований грузооборота. Мы должны создать настоящий, культурный, боевой железнодорож-

ный транспорт, такой, какого требуют растущая страна, партия и товарищ Сталин.

Транспорт должен полностью удовлетворить потребности 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 опаздывать, 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 расматривали 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 бурящего бодростью и уверенностью моря героев труда—стахановцев. Среди героев транспорта—кривоносыцы-стахановцы со стахановцами угля, руды, стали и 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 железнодорожного строительства огромны. Товарищ Сталин своим историческим указанием на характер нашей страны как великой железной дорожной державы поднял проблему железнодорожного 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, нефти и другими богатствами, должна иметь мощный железнодорожный транспорт для того, чтобы перевести эти богатства, для того, чтобы они стали живым капиталом и были направлены на благо строителей социализма, на благо всего народа. (Бурные аплодисменты).

Вот почему, товарищи, не собираясь конкурировать с водным транспортом, наоборот, приветствуя достигнутые им успехи, всемерно поддерживая его, равно как и другие виды транспорта, мы все же должны осознавать, что главные перевозки в нашей стране будут идти по сети железнодорожных путей. Стахановское движение открывает перед нами новые гигантские возможности в выполнении 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 вождь 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.

По это было 16 лет напряженнейшей борьбы партии, в которой

проявилась величайшая сила нашей партии, ее Центрального комитета и тов. Сталина, направленной на то, чтобы начало переворота, о котором тов. Ленин говорил в 1918 г., стало бы полным переворотом сегодня, благодаря стахановскому движению. (Аплодисменты).

Наше хозяйство плановое, оно не боится кризисов, оно не боится безработицы. Не нависа капитализма, 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, изделиях и изделиях добротных, издешевых, дает гигантский рост материального благосостояния страны.

Как в социалистическом соревновании коммунисты и комсомольцы оказались в передовых рядах ударников и достойно выполнили 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 показать в стахановском движении всю силу большевизма, силу великого нафоса, давшего нам не раз замечательные победы в борьбе за освобождение рабочего класса.

Хозяйственные, партийные и профсоюзные организации должны, теперь, особенно после пленума ЦК, еще более квалифицированно взяться за дальнейшее развитие стахановского движения и закрепление его успехов, чтобы нам, хозяйственникам, партработникам и профсоюзникам, идти в ногу с ростом страны, ростом мощи народа и рабочего класса, нам надо брать пример с большевистского руководства нашей партии, дающего нам образец повседневной связи с шарчайшими трудящимися массами.

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

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

Да здравствует стахановское движение, выплывающее наши великие Сталины!

Да здравствует товарищ Сталин! (Бурные, долго несмолкающие аплодисменты, переходящие в овации. Все встают).