

О ЗАДАЧАХ ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ РАБОТЫ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ

Из речи тов. А. АНДРЕЕВА на совещании работников эксплуатации 2 октября 1934 года

Основное, для чего созвано совещание работников эксплуатации с некоторыми начальниками дорог и работниками политотделов, это дать ответ: какие проведены на деле решения, принятые ЦК ВКП(б) и СНК СССР, и ряд приказов НКПС о перестройке работы станций и отделений и какие организационные и другие меры еще необходимы для повышения железнодорожных перевозок, особенно в связи с наступающей зимой.

Прошедшие в течение двух дней выступления ораторов мало вскрыли недостатки эксплуатационной работы. Самокритика была слишком спокойной, без тревоги. Видно, еще очень многие работники НКПС и дорог не понимают, что перевозку ведут у нас плохо, а плохо потому, что целый ряд важнейших решений ЦК и СНК о планировании и перестройке эксплуатационной работы на транспорте проведен до конца или проведен лишь формально.

Надо понять, что погрузка уже в течение ряда месяцев у нас застряла на уровне 56—57 тысяч вагонов, при плане на 62 тысячи. А, между тем, происходит накопление запасов угля в Донбассе и Кузбассе; большого количества металла — на заводах; хлеба и овощей — на станциях; руды и другого сырья для металлургии — на Кривом Роге, Магнитной — при недостатке этого сырья на заводах. Я уже не говорю о громадном накоплении лесных и строительных материалов.

Это значит, что если мы, железнодорожники, не успеем расчистить эти запасы, то мы рискуем создать зимой чрезвычайные тяжелые условия для работы промышленности и дела снабжения в стране. Опыт плохой работы предыдущих зимних периодов обязывает нас ликвидировать накопившиеся запасы и прийти к началу зимы с резервом вагонов и паровозов, расставленных по наиболее важным дорогам, обеспечением резерва пропускной способности.

Требования правительства и партии и предупреждение работникам железнодорожного транспорта были вчера на совещании совершенно ясно высказаны секретарем ЦК ВКП(б) тов. Л. М. Кагановичем. Правительство и партия правильно требуют от нас лучшей работы, и железные дороги действительно могут работать значительно лучше. Железнодорожный транспорт в результате очень серьезных мер ЦК и СНК значительно усилил свои технические и материальные средства. Транспорт получил от промышленности за год около 1000 новых паровозов, около 20 тысяч вагонов, до конца года должен получить свыше 500 тысяч тонн новых рельсов. Кроме того, значительно усилено снабжение запасными частями, около четверти вагонового парка оборудовано уже автоматическими тормозами, на ряде важнейших линий проведены вторые пути и автоблокировка, значительно улучшено материальное снабжение и повышена заработная плата всем основным категориям железнодорожников. Линия за этот год получила около 6000 новых инженеров, партия дала около 3000 отобранных лучших партийцев на политотделскую работу, разрешено очень много важнейших организационных вопросов. Вся эта громадная работа по усилению и перестройке железнодорожного транспорта проведена и проводится под личным руководством товарища Сталина.

Так вот, разве все это не говорит что транспорт подготовлен к значительной работе, чем он делался? Что же мешает выполнению плана и росту погрузки? Мешает ряд серьезных организационных недостатков эксплуатационной работы.

Позвольте перейти к этим недостаткам.

Почему план перевозок составляется плохо?

ЦК и СНК полностью передали в руки НКПС и дорог составление планов перевозок для того, чтобы дать возможность руководящим органам транспорта наиболее целесообразно использовать вагоны и паровозы. Однако, проверка составления планов перевозок на ряде дорог показывает, что план перевозок составляется еще плохо. Порожний, непроизводительный пробег составляет значительную долю общего пробега товарных вагонов. В августе и сентябре около 30 процентов товарных вагонов находилось в порожнем пробеге. На Курской, Северной и МВБ имеются грузы для Юга и, однако, с этих дорог вагоны уходили на Юг порожними. При среднем рейсе в 960 километров, фактически рейс вагонов в августе выражался в 1305 километров. О чем это говорит? Это говорит только о том, что начальники дорог и начальники служб эксплуатации не провели в точности решений ЦК и СНК и не стали настоящими хозяевами вагонов и паровозов на своих дорогах и что попрежнему клиентура диктует перевозки, иногда прямо неправильно и нецелесообразно.

Руководители дорог пассивно принимают от клиентуры все то, что им предлагают перевозить. Фактически дело сводится не к планированию перевозок и грузоотделов, а только к составлению плана погрузки, без учета заполнения грузовыми порожними направлений и без учета длины рейса грузного вагона. Если к этому добавит еще частое изменение планов со стороны дорог и отделений для

станций, то нужно сделать только один вывод, что планирование у нас еще не налажено как следует и что из-за этого народное хозяйство на нерациональных порожних и длинных пробегах вагонов терпит значительные количества погрузки.

Можно ли мириться с таким положением? Недостатки в составлении плана должны быть немедленно исправлены. Никаких особых решений и приказов от НКПС дорогам ждать нечего. Проводите добросовестно и настойчиво то, что сказано в решениях ЦК и СНК, и будьте не на словах, а на деле действительно экономными распорядителями вверенных вам паровозов и вагонов. И тогда у нас погрузка немедленно будет подниматься.

За твердую дисциплину

Неправильная группировка вагонов парков по дорогам также в значительной мере мешает росту погрузки.

Что же определяет эту неправильную группировку парков? Необходимость? Ничего подобного. Это только результат плохой регуляторной дисциплины сверхдуны и наличие очень серьезных антигосударственных тенденций среди отдельных железнодорожных руководителей. Пусть не пугаются некоторые начальники дорог, но эти тенденции и они нередко осуществляют или прикрывают. Эти тенденции выражаются в том, что начальник дороги рассуждает при мерно так: моя дорога должна выполнять план и перевыполнить, мне должно быть легко, а другим — как ни будь. Эти тенденции ничего общего с нашей политикой не имеют. Они являются чуждыми и враждебными. Можем ли мы терпеть их в таком важнейшем централизованном хозяйственном аппарате, как транспорт? Нет!

Неправильная группировка парков, из-за чего мы теряем значительное количество погрузки, происходит потому, что в этой работе нет достаточной оперативности, т. е. немедленных мер, которые следовали бы за нарушениями регуляторных нарядов, а вместо этого — переговоры, разговоры и уговоры.

Я тут должен указать и на недостаток оперативности в эксплуатационном управлении НКПС, на отсутствие нажима с его стороны в деле регуляции. Мы организовали три отдела в управлении эксплуатации по дорогам южного, восточного и центрального секторов, поставили во главе их на правах помощников начальников эксплуатации довольно опытных работников — Иванова, Бранца, Кривинского, но они, очевидно, не поняли своей роли и вместо того, чтобы организовать повседневное оперативное руководство выполнением регуляторного приказа, превратились в рядовых диспетчеров.

Ясно, что с регуляторной дисциплиной у нас плохо сверху до низу. А без самой крепкой дисциплины в этом отношении мы не добьемся порядка и правильной регуляции парков по сети. Поэтому после настоящего совещания регуляторная практика должна быть в корне изменена. Мы не позволим впредь грубейшим образом нарушать дисциплину в таком важнейшем деле на работников НКПС, на работников дорог.

Ускорить оборот вагонов

Очень важной причиной, которая задерживает рост погрузки, является все еще неудовлетворительный оборот вагонов. Правда, мы имеем некоторые повышения суточного пробега по сравнению с прошлым годом. Так, например: в 1933 г. за июль суточный пробег составил 102 км, за август — 104 км, а в 1934 г. соответственно — 120,6 и 120,3 км.

Но, однако, у нас еще имеются громадные возможности улучшения оборота вагона.

Достаточно сказать, что товарный вагон на фактического оборота находится в движении лишь 34 проц., а 66 проц. он простаивает на различного рода станциях, в поездах и на маневрах. Это показывает, что за счет сокращения простоев и улучшения оборота мы можем освободить значительное количество вагонов для погрузки.

Очень много (пожалуй большинство) начальников дорог жалуются и спорят с НКПС по поводу задерживаемых им иммерителов, обжалуются на нашего начальника эксплуатации тов. Постникова, что он дает «аварийные» иммерителы, не считаясь ни с чем. Но я должен сказать, что тов. Постников поступил и поступает совершенно правильно.

Несмотря на многочисленные заявления дорог о неадекватности иммерителов по вагонам, большинство из них, однако, выполнено иммерителом, спланировано простейшим вагоном.

Разве мало у нас станций, по которым нормы простоя вагонов опреде-

лены несколько лет назад и не пересматривались до сих пор несмотря на то, что станции развивались, увеличивалось количество путей, укладывались новые стрелки, увеличивалось количество маневровых паровозов и т. д. Разве не факт, что большинство станций сами для себя устанавливают норму простоя. Так вот возьмем-ка за проверку и изучение внутри-станционной работы. Помилуйте людей, сходите на станции сами, — начальники дорог, начальники эксплуатации, начальники отделений, — и нажимайте, как следует.

Внешние теперь станции стали чище, немного прибралось, это очень хорошо, но надо теперь встать за внутреннюю, качественную работу станций, чтобы вагоны быстрее время не простаивали, чтобы поезда и паровозы на станциях не передерживались. Возьмитесь крепко за это, товарищи хозяйственники и политотделы, и мы наверняка в короткое время получим не тысячи, а десятки тысяч дополнительных вагонов для увеличения погрузки.



А разве все у нас нормально с обменом вагонов между дорогами? Разве мы не имеем огромного количества вагонов, застрявших на обменных пунктах из-за сутяжничества дорог и неправильной постановки ремонта вагонов в пути? Из этого, конечно, не следует, что мы должны отменить обменные пункты, как упрощенческие требуют некоторые работники эксплуатации. То, что мы организовали обменные пункты два с половиной года назад, — это было правильно. Этим мы приостановили разрушение товарного вагона, и обменные пункты сыграли и играют огромную роль. Их надо сохранить. Но, однако, мы не можем мириться с тем, что они на практике превращены, с одной стороны, в главные ремонтные базы, а с другой — в места, где разлагаются безобразные сутяжнические страсти железнодорожных бюрократов.

О пропускной способности

Я еще хотел поставить вопрос о том, что, когда наступает зимний период перевозок, погрузка начинает лимитироваться так называемыми выколами с юга, на восток и т. д. И с этим на дорогах и в эксплуатационном управлении НКПС считаются, как с неизбежностью: если выходов нет, что же мол, подлазим, — грузить нельзя. Нам надо все эти узкие выходы проверить и обязательно увеличить нормы пропуска вагонов и поездов. Дело в том, что в этом отношении у эксплуатационников и у паровозников много рутин и косяков. Раз установлена норма, значит она остается действительной и непоколебимой. А между тем стоит нажать, и находится возможность пропускать больше поездов и вагонов.

Можно ли сомневаться, что точно так же обстоит дело и с другими узкими по пропускным способностям местами. Значит, надо этим делом серьезно и немедленно заняться и до наступления зимы эти дополнительные пропускные способности найти, а нормы пересмотреть, повысить их, и сделать все, что необходимо, для развития развозов и станций.

За последние годы дело на дорогах все же значительно изменилось в результате капитальных вложений. Профиль пути в целом ряде мест смягчается, возмущают в строй более мощные паровозы, развиваются станции, устраиваются новые развозы, изменяются средства связи, вводятся авто-тормозы и т. п. Следовательно, растут и пропускные способности существующей сети.

А в настоящее время график у нас зачастую исходит из старой нормы пропускных способностей. Значит, тут мы имеем, несомненно, резервы. Поэтому предлагаю всем начальникам дорог и начальникам эксплуатации немедленно заняться серьезной проверкой графиков, организацией составления их, чтобы это очень важное дело не находилось в руках вто-

рожденных лиц. График должен утверждаться начальником дороги, и во всяком случае — начальником эксплуатационной.

Большого внимания заслуживает также исполнение графика движения. У нас нередко дело обстоит так, что из-за плохой работы диспетчеров график и исполнение графика весьма разнятся друг от друга.

А занимается ли у нас эксплуатационное руководство в отделениях на дорогах проверкой исполнения графика, этого суточного плана движения поездов? Конечно, нет. Исполнение графика складывается в архив, и необходимых непосредственных организационно-технических выводов не делается.

Можно ли терпеть такое положение? Конечно, нельзя. Можно ли сомневаться, что если за это дело мы крепко возьмемся, то усилим пропускную способность, а следовательно, и увеличим погрузку.

Настоящего руководства на дорогах исполнением плана у нас нет. Первая декада идет как попало. Во второй декаде начинают думать об исполнении плана, а в третьей декаде начинают выполнять план. Почему, спрашивается, нельзя грузить первого и второго числа столько же, сколько 29-го и 30-го? Разве дороги имеют дело не с тем же количеством вагонов.

Эту практику безобразной неравномерности и неадекватности к исполнению плана нужно искоренить. Выполнение плана должно идти равномерно высоко от начала до конца месяца, — только тогда план будет выполняться.

Аварии — позор для железнодорожников

Мешает подьему работы железных дорог невероятно высокая аварийность. Если погрузка, оборот вагона, работа станций, содержание паровозов и пути заметно улучшились, то количество аварий не только не уменьшается, но на отдельных дорогах, как например, на Омской, Донецкой, Томской, Юго-Восточной, Пермской и Средне-Азиатской, количество аварий увеличилось по сравнению с прошлым годом. Это — самый большой позор для нас, железнодорожников. Безобразная аварийность нарушает нормальную работу сети. Аварии выводят из строя огромное количество паровозов и вагонов, срывают исполнение графика и расписания, создают пробки на отдельных направлениях. И у нас не будут расти в достаточной мере погрузка и перевозка, если мы не добьемся резкого уменьшения аварийности.

Что же предопределяет столь высокую аварийность? Безобразная аварийность в значительной мере определяется отсутствием систематической борьбы с, наконец, просто «привычкой» к происшествиям.

У нас нередко аварии считаются обыкновенным явлением, своего рода неизбежностью, — настолько притупилось чувство ответственности у руководителей железных дорог. Надо, к сожалению, сказать, что эту привычку начинают перенимать постепенно и работники политотделов. Ясно, что если бы политотделы непримиримо дрались за снижение аварийности и немедленно, после каждой аварии, добивались всякими мерами предупреждения следующих аварий, у нас был бы не рост аварийности, а снижение. Пора вам, начальники политотделов и парторгов, занять подобающее место в борьбе с аварийностью. Главная причина громадной аварийности на железных дорогах — это отсутствие дисциплины. Еще бы 65—70 процентов всех аварий, крушений происходили по прямой вине железнодорожных агентов: из-за неподдачи сигналов, из-за неправильного управления поездов со станций и т. д.

Значит, весь упор в борьбе с аварийностью должен быть сосредоточен на дисциплине. Нужно от руководителей дорог и политических отделов добиться того, чтобы мимо аварий не проходили и чтобы после каждой аварии немедленно принимались организационные и технические меры.

Одно ясно, что дальше терпеть такое положение у себя на дорогах мы не можем.

В итоге работы совещания в специальной комиссии должны быть разработаны меры, проведение которых снизило бы нам аварийность. Дело, впрочем, не столько в новых приказах и новых мероприятиях, сколько в том, чтобы руководящие работники, хозяйственники, работники политотделов, все снизу доверху, начиная от низовых агентов, действительно поняли нетерпимость создавшегося положения и по-настоящему начали борьбу против аварийности.

Вот главные препятствия, которые задерживают рост погрузки и перевозок по дорогам. Эти препятствия могут быть устранены, если будет сверху до низу достигнута дисциплина и если организовать как следует эксплуатационную работу.

Но должной дисциплины и организованности эксплуатационной работы у нас сейчас нет. Дальше терпеть нынешнее положение нельзя.

Не отсиживаться в канцеляриях

Непредуманность сейчас преобладает в эксплуатации. Самотек, канцелярско-бюрократические методы и канитель, — вот характерные черты работы эксплуатационной сверху до низу.

Поймите, товарищи эксплуатационники, что нам совместно дальше так работать.

У нас, ведь, немало хороших начинаний в области эксплуатации: работа станции Ховрино, диспетчерский метод Кутафина и много других. Все эти начинания довольно простые, отнюдь не требуют какой-то особой высокой организации или дополнительных капиталовложений и основаны лишь на добросовестной и организованной работе.

А, между тем, все эти инициативные начинания в значительной мере ограничиваются местным масштабом. Обмена опытом, немедленного и широкого внедрения новых методов работы отдельных станций и диспетчеров нет.

О чем это говорит? Это говорит о косности, о непривычке к новым методам работы, о привычке работать по-старинке.

Руководящие работники эксплуатации, начальники служб, начальники отделений не знают, что делается на станциях, лично не бывают на станциях и не знают людей, которые будут проводить в жизнь их приказы.

Все их командование сводится к бумажным указаниям и селекционным разговорам, а разве можно теперь так руководить. Будучи оторванными от конкретной обстановки, не зная людей, эти руководители неспособны организовать как следует свою работу. Они вынуждены барахтаться в канцеляриях.

С другой стороны, роль начальника службы эксплуатации на дороге, как правило, сведена начальниками дорог к роли диспетчера, сидящего на собирании справок. Надо прямо сказать, что роль начальников служб и начальников отделений принижена. Бесспорно, что эксплуатационники — работники у нас очень много, пожалуй, больше, чем какие-либо другие работники транспорта. Но, однако, в этой работе нет системы, нет серьезной, продуманной организационно-технической проработки вопросов эксплуатации.

Мы не поднимем перевозку, если коренным образом не изменим работу руководящих кадров эксплуатации, начиная с начальника станции, отделения, службы и кончая эксплуатационным управлением НКПС.

Я знаю, сейчас же раздадутся голоса, что выезд на линию начальника службы эксплуатации и начальника отделения осуществлять очень трудно. Как хотите, а мы будем требовать, чтобы начальники служб эксплуатации, начальники отделений не менее половины своего времени был на линиях, на станциях.

И этот и другой обязаны знать работников станций в лицо, изучать их работу, а также подробно техническое состояние станций, пути, расположение стрелок, состояние гор, парков, разгрузочно-погрузочных средств, сигнальных устройств, состояние путей на перегонах и т. д.

Начальники дорог обязаны поднять руководящую роль начальника службы эксплуатации, начальника отделения, начальника станции, дать им больше самостоятельности, помочь организовать аппарат и эксплуатационную работу, освободить от мелочной опеки и справочной работы и превратить их в действительно организаторов правильного движения поездов. Надо также поднять авторитет эксплуатационных работников в глазах работников других служб, ибо эксплуатационники своей работой фактически контролируют работу всех остальных служб.

Но зато и спрашивать за постановку всей эксплуатационной работы на дороге с начальника службы эксплуатации надо неизмеримо больше, чем теперь.

Это должно быть проведено немедленно, а мы проверим, как тот или другой начальник дороги на деле это осуществляет.

Вот, товарищи, где заключены возможности значительно более высокой погрузки и выполнения плана перевозок.

Можно ли не сомневаться, что если мы все — хозяйственники и политотделы — крепко возьмемся, без боязни, за разрешение этих организационных вопросов, возьмемся в НКПС и на дорогах, то в самые короткие сроки улучшение перевозок пойдет далеко вперед.

Некоторые улучшения в работе железных дорог бесспорно есть. Но нельзя давать останавливаться подьему. Нельзя застревать на достигнутых позициях. А эта область очень велика. Железнодорожники должны настойчиво добиваться нового подьема всей работы транспорта (бурные аплодисменты).