

ОБ УЛУЧШЕНИИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ПАРОВОЗОВ И ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ

Приказ Народного Комиссара Путей Сообщения № 183-ц, 7 августа 1935 г.

За последние 3 года железнодорожный транспорт получил свыше 2,5 тысяч новых мощных паровозов серии «Э» и «ФД». Однако использование паровозного парка остается до сих пор на недопустимо низком уровне. Техническая скорость движения поездов из-за явно заниженных форсировок котлов осталась на прежнем уровне (23 км. в час в 1932 г., 22,5 км. в час в 1934 г. и 22,7 км. в час в 1 полугодии 1935 г.).

Несмотря на огромное значение паровозного хозяйства—этой ведущей отрасли железнодорожного транспорта—руководители дорог и, в первую очередь, работники паровозного хозяйства не сделали необходимых выводов из приказа «Об ускорении оборота вагонов» для лучшего использования паровоза и повышения его среднесуточного пробега.

Мало того, что паровоз движется крайне медленно по сравнению со своей мощностью—он в течение суток (исключая дни промывки) находится в движении всего только 7,9 часа—33,1 проц., а остальные 16,1 часа простаивает либо на промежуточных станциях (3,7 часа), либо в основных (6,1 часа) и оборотных депо (6,3 часа).

В то время, как все расчеты поперечных скоростей построены на совершенно неверном предположении экономии топлива скорости движения—безобразные простои паровоза у контрольных постов, под набором топлива, воды и песка, простой под поездом, перед семафорами, в ожидании ремонта и в ремонте фактически приводят к расточительству и топлива, и труда паровозных машинистов, и самого паровозного парка.

Ряд руководителей дорог, служб паровозного хозяйства и эксплуатации и особенно наиболее отстающая часть работников депо и отделений эксплуатации, вместо борьбы с непроизводительными простоями паровозов, вместо борьбы за увеличение технической и участковой скорости и среднесуточного пробега, тратят свою энергию на антигосударственные доказательства невозможности уменьшения простоев и увеличения пробега и требуют от НКПС дополнительных паровозов.

Спаренная езда в большинстве депо фактически сводится к беспорядочным переключениям машинистов с одного паровоза на другой и отчасти обезличиваемым подсчетами на длинных тяговых плечах. Срвы спаренной езды составили в 1934 г. в среднем по сети почти 50 проц. к числу выданных паровозов, а по отдельным депо достигали 70—80 проц.

Начальники депо до сих пор не стали настоящими хозяевами своих паровозов, совершенно не занимаются эксплуатацией их, считая своей обязанностью наблюдать за паровозом только в пределах между депо и контрольным постом, да и эту обязанность, в особенности руководство ремонтом паровозов, выполняют плохо.

Низкое качество ремонта паровозов из-за плохой его организации приводит к многочисленным случаям порчи паровозов в

пути, остановкам по ремонту и к частым случаям повторного ремонта. Лишь за один июнь по сети было 1.349 случаев порчи паровозов в пути, из них 548 с требованием немедленного ремонта, т. е. таких порч, которые вызвали закрытие перегона на значительное время. Количество аварий и крушений по вине паровозников еще очень велико. Только за один июль по сети было свыше 2.000 случаев разрывов поездов и более 300 случаев проезда закрытых семафоров.

Ремонт, холодная и горячая промывка паровозов организованы плохо, ведутся бесцельно различными функциональными бригадами.

У ремонтных рабочих нет твердой ответственности за качество произведенного ими ремонта и за пробег выпущенных из ремонта паровозов.

Паровозы задерживаются на ремонте и под промывкой значительно больше времени, чем это нужно при правильной мало-мальски технической грамотной организации дела.

Начальники депо, по их собственному признанию, слабо занимаются организацией использования паровозов, имея большей частью одностороннюю подготовку: либо по ремонту, либо, что реже, по эксплуатации. Из-за этого всегда одна сторона работы—или ремонт или эксплуатация—находится в запое.

Система заработной платы и организация труда построены таким образом, что они не стимулируют ускорения оборота паровоза и снижают прямую заинтересованность паровозных бригад в максимальном пробеге на своем паровозе. Труд паровозных бригад организован плохо. Машинисты, их помощники и котельщики не имеют определенного твердого времени прихода на работу, вызывающего в поездках случайные и беспорядочные, а будучи вызванными, простаивают часами зря в депо в ожидании поездов.

Начальники отделений служб эксплуатации и начальники станций самоуправно отдают задания ускорения оборота паровоза и никакой по существу ответственности за это не несут. Графики оборота паровозов и задания лучшего их использования совершенно не увязаны с графиками движения поездов и работой станций.

Все это приводит к тому, что товарный паровоз, который может дать при хорошей работе 300—350 километров в сутки пробега, в лучшем месяце для работы паровозов—в июле—при норме 220 км. дал в среднем по сети всего 187 километров при очень высоком проценте резервного пробега.

Многие работники железнодорожного транспорта до сих пор не понимают, что правильное использование паровозов, добротность ремонта их, четкая организация труда паровозных бригад—основное условие для подъема на высокий уровень всей системы организации работы железнодорожного транспорта.

Приказываю:

I. ПО ОРГАНИЗАЦИИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ПАРОВОЗОВ

1. Начальникам дорог, начальникам паровозных служб и начальникам паровозных депо добиться реального ускорения оборота паровозов, достигнув уже с 1 октября 1935 г. полезной работы паровоза (без учета промывки и ремонта) не менее 13,5 часов в сутки, в том числе чистого движения не менее 10 часов.

Эту задачу разрешить путем:

а) сокращения в основном и оборотном депо времени на технические операции и простоя в ожидании поездов на 20 проц.;

б) сокращения простоев на промежуточных станциях на 30 проц.;

в) сокращения времени на промывку и поглотительный ремонт на 15 проц.;

г) увеличения технической скорости на 15 проц.;

а) увеличения участковой (коммерческой) скорости на 20 проц.

2. Считать наиболее целесообразной работу паровозов на коротких тяговых плечах. Добиваясь того, чтобы на плечах длиной 60—70 км. паровозные бригады могли делать в сутки 3 полные поездки

(по одной поездке в оба конца на каждую бригаду),

на плечах длиной 70—90 км.—2,5 поездки,

на плечах длиной 90—110 км.—2 поездки,

на плечах длиной 110—130 км.—1,5 поездки,

свыше 130 км.—1½ поездки в оба конца.

3. При работе на коротких плечах практиковать круговую работу паровозов (вертушками) без захода в оборотные депо; смену паровозных бригад в основном депо производить также без захода в депо.

4. В целях повышения среднесуточного пробега паровозов, ликвидации сверхурочных работ, изнуряющих паровозные бригады, ввести на большинстве тяговых участков строгую езду с прикреплением к паровозу 3-х постоянных бригад, выделив среди них старшего машиниста, имеющего высший класс.

5. Установить по дорогам следующее количество тяговых плеч на 1935 и 1936 гг. и систему обслуживания паровозов бригадами:

№ по порядку	Дорога	Н. л. существующих тяговых плеч	Общее количество	В каком году вводятся	Намеченное количество тяговых плеч к концу 1936 года		Способ обслуживания паровозов бригадами		Путь бригады на 2 паровоза
					в 1935 г.	в 1936 г.	спаренн.	строеными	
1.	Московско-Казанская	37	46	1935 г.	39	3	3	19	14
2.	Московско-Курская	19	22	1935 г.	7	3	—	15	28
3.	Северные	36	46	1935 г.	0	—	—	8	14
4.	Рязано-Уральская	26	28	1935 г.	39	1	—	14	17
5.	Октябрьские	37	44	1935 г.	7	1	—	11	31
6.	Кировская	20	25	1935 г.	27	6	—	3	13
7.	М.-Б.-Балтийская	30	38	1935 г.	1	6	—	3	15
					38	9	—	6	3
					6	5	—	18	3
					22	2	12	8	—
					3	—	2	9	14
					35	—	16	19	—
					3	—	—	13	25

№ по порядку	Дорога	Н. л. существующих тяговых плеч	Общее количество	В каком году вводятся	Намеченное количество тяговых плеч к концу 1936 года		Способ обслуживания паровозов бригадами		Путь бригады на 2 паровоза
					в 1935 г.	в 1936 г.	спаренн.	строеными	
8.	Западные	45	53	1935 г.	48	2	—	24	22
9.	Москва—Донбасс	14	18	1935 г.	18	—	—	3	13
10.	Юго-Восточные	28	32	1935 г.	28	3	2	7	15
11.	Северо-Кавказская	15	18	1935 г.	16	2	—	3	11
12.	Екатерининская	40	41	1935 г.	41	15	—	6	20
13.	Южные	26	31	1935 г.	29	—	—	15	14
14.	Донецкие	26	29	1935 г.	29	1	—	28	—
15.	Юго-Западные	56	63	1935 г.	62	11	—	5	46
16.	Закавказские	26	27	1935 г.	26	11	—	10	5
17.	Азово-Черноморская	12	16	1935 г.	13	4	—	6	3
18.	Оренбургская	20	36	1935 г.	28	—	—	1	20
19.	Самаро-Златоустовская	15	21	1935 г.	17	1	—	4	12
20.	Пермская	30	35	1935 г.	34	1	—	11	21
21.	Южно-Уральская	16	24	1935 г.	21	3	—	6	9
22.	Омская	20	27	1935 г.	20	—	—	5	6
23.	Томская	29	33	1935 г.	32	—	—	2	17
24.	По 23 дорогам	623	753	1935 г.	684	73	9	195	349
					69	69	6	152	487

Отпустить для работ по разделению тяговых плеч 1935 г. следующие суммы:

Московско-Казанской 75 тыс. руб.

Московско-Курской 200 » »

Северных 200 » »

Рязано-Уральской 75 » »

Кировской 150 » »

М.-Б.-Балтийской 250 » »

Западных 75 » »

Москва—Донбасс 150 » »

Северо-Кавказской 75 » »

Южным 125 » »

Оренбургской 250 » »

Донецкими 75 » »

Юго-Западными 200 » »

Азово-Черноморской 75 » »

Пермской 50 » »

Южно-Уральской 150 » »

Томской 75 » »

Всего 2.250 тыс. руб.

Начальникам дорог в десятидневный срок представить ЦТ сметы на производство работ по разделению плеч в 1935 г.

Начальнику Центрального планово-экономического отдела Т. Гайстеру и начальнику Центрального управления паровозного хозяйства Т. Курцыну проверить сметы и уточнить отпускаемые средства.

Начальнику Центрального планово-экономического отдела Т. Гайстеру и начальнику Центрального управления паровозного хозяйства Т. Курцыну запланировать в 1936 г. необходимую сумму на разделение тяговых плеч, на строительство основных и оборотных депо.

Начальникам дорог и начальникам служб паровозного хозяйства: Уссурийской, Забайкальской, Восточно-Сибирской, Средне-Азиатской и Туркесбоя разработать и не позже 1 сентября представить на утверждение НКПС схемы обслуживания тяговых плеч и систему обслуживания паровозов бригадами.

Нормы для отдельных технических операций: экпировка, проход к контрольному посту и обратно, слач и прием паровозов и т. д.

Наименование дороги	Основное депо	Оборотное депо
1. М.-Казанская	2 ч. 15 м.	1 ч. 15 м.
2. М.-Курская	2 ч.	1 ч.
3. Северные	2 ч. 10 м.	1 ч. 10 м.
4. Октябрьские	2 ч.	1 ч.
5. Кировская	2 ч. 10 м.	1 ч. 10 м.
6. М.-Б.-Б.	2 ч. 10 м.	1 ч. 10 м.
7. Западные	2 ч. 15 м.	1 ч. 15 м.
8. М.-Донбасс	2 ч.	1 ч.
9. Юго-Восточн.	2 ч.	1 ч.
10. Сев.-Кавказск.	1 ч. 40 м.	50 м.
11. Екатеринбургская	1 ч. 50 м.	50 м.
12. Южные	1 ч. 50 м.	50 м.
13. Донецкие	1 ч. 50 м.	50 м.
14. Юго-Западн.	1 ч. 50 м.	1 ч.
15. Закавказские	1 ч. 40 м.	50 м.
16. Азово-Черноморск.	1 ч. 40 м.	50 м.
17. Ср.-Азиатская	2 ч.	1 ч.
18. Оренбургская	2 ч. 30 м.	1 ч. 30 м.
19. Туркесб	3 ч.	1 ч. 30 м.
20. Сам.Златоустовск.	2 ч. 10 м.	1 ч. 10 м.
21. Ряз.-Уральская	2 ч. 10 м.	1 ч. 10 м.
22. Пермская	2 ч. 30 м.	1 ч. 30 м.
23. Южно-Уральская	2 ч. 30 м.	1 ч. 30 м.
24. Омская	2 ч. 45 м.	1 ч. 30 м.
25. Томская	2 ч. 30 м.	1 ч. 30 м.
26. Вост.-Сибирская	2 ч. 30 м.	1 ч. 30 м.
27. Забайкальск.	2 ч. 30 м.	2 ч. 30 м.
28. Уссурийск.	2 ч. 30 м.	1 ч. 30 м.

II. ПО ИЗМЕРИТЕЛЯМ РАБОТЫ ПАРОВОЗОВ

10. Установить следующие максимальные нормы технических операций на один эксплуатационный оборот паровоза:

Нормы для отдельных технических операций: экпировка, проход к контрольному посту и обратно, слач и прием паровозов и т. д.

11. Установить следующие минимальные технические и участковые (коммерческие) скорости по дорогам:

Наименование дороги	Средн. тех. скорость	Средн. участковая скорость
1. М.-Казанская	27	20
2. М.-Курская	29	22
3. Северные	28	20
4. Октябрьские	28	23
5. Кировская	28	19
6. М.-Б.-Б.	29	22
7. Западные	29	21
8. М.-Донбасс	25	18
9. Юго-Восточн.	23	17
10. Сев.-Кавказск.	20	23
11. Екатеринбургская	25	18
12. Южные	27	20
13. Донецкие	25	18
14. Юго-Западные	27	20
15. Закавказские	29	21
16. Азово-Черноморск.	27	20
17. Ср.-Азиатская	28	18
18. Оренбургская	29	19
19. Туркесб	30	20
20. Сам.Златоустовск.	29	19
21. Ряз.-Уральская	24	18
22. Пермская	26	17
23. Южно-Уральская	26	17
24. Омская	27	19
25. Томская	25	19
26. Вост.-Сибирская	28	22
27. Забайкальск.	26	18
28. Уссурийская	24	16
В среднем по сети	27,0	19,4

Начальникам дорог и служб паровозного хозяйства совместно с начальниками паровозных депо, исходя из данных норм в среднем по дороге, к 20 августа установить по каждому депо в отдельности

12. Поднять расчетные форсировки котлов в килограммах пара с квадратного метра поверхности нагрева:

Для паровоз. сер. «Э»	на угольном	отопл., не менее 38—40 кгр.
» » »	» » »	» » »
» » »	» » »	» » »
Для паровоз. сер. «Ш» и «О»	на нефтяном	» » »
» » »	» » »	» » »
» » »	» » »	» » »

13. В соответствии с новыми техническими и участковыми скоростями установить следующие минимальные нормы среднесуточного пробега паровозов (без учета промывки) и процент охваченного (резервного) пробега в товарном движении:

Наименование дороги	Среднесуточный пробег	Процент охваченного пробега
1. М.-Казанская	270	10,0
2. М.-Курская	275	10,5
3. Северные	270	11,5
4. Октябрьские	250	10,0
5. Кировская	275	8,5
6. М.-Б.-Балтийская	275	14,0
7. Западные	275	9,5
8. Москва—Донбасс	240	14,0
9. Юго-Восточные	220	10,5
10. Сев.-Кавказская	290	9,0
11. Екатеринбургская	230	10,0
12. Южные	250	8,0
13. Донецкие	230	11,0
14. Юго-Западные	240	10,0
15. Закавказские	275	12,5

Наименование дороги	Среднесуточный пробег	Процент охваченного пробега
16. Азово-Черноморск.	270	10,0
17. Ср.-Азиатская	250	10,0
18. Оренбургская	255	6,0
19. Туркесб	275	7,0
20. Сам.Златоустовск.	270	7,5
21. Ряз.-Уральская	240	8,0
22. Пермская	230	8,0
23. Южно-Уральская	250	6,5
24. Омская	230	6,0
25. Томская	230	7,0
26. В.-Сибирская	290	8,0
27. Забайкальская	230	8,5
28. Уссурийская	210	7,0
По сети	253 км.	9,0

III. ПО ГРАФИКАМ И РАСПИСАНИЮ ДВИЖЕНИЯ ТОВАРНЫХ ПОЕЗДОВ

14. В действующих на дорогах графиках и расписаниях движения товарных поездов технические скорости занижены; допущены остановки на промежуточных станциях без всякой надобности; операция по набору воды, чистке топки, контролю бункера и техническому осмотру не совмещены, простои сквозных поездов на участковых станциях завышены и в графиках нет увязки с оборотом паровозов и работой паровозных бригад.

Графики и расписания движения поездов не служат законом движения, определяющим всю систему работы линии.

Движение поездов в большинстве случаев осуществляется, по так называемому диспетчерскому расписанию, каждое движение является нарушением, что по существу означает движение поездов без всякого расписания и дезорганизует работу депо, станций и использование паровозных и кондукторских бригад.

Широко практикуется изменение нумерации прямых маршрутов, чем по существу замалчивается факт-срыва расписания.

Движение товарных поездов по расписанию должно быть железным законом всей работы транспорта.

Начальникам дорог и начальнику Центрального управления эксплуатации разработать и ввести в жизнь с 1 октября 1935 г. новые графики движения поездов.

15. Для обеспечения движения поездов строго по расписанию, график должен составляться с наложением на него:

а) числа поездов, необходимых для обеспечения перевозок в размере 80 тысяч вагонов среднесуточной погрузки;

б) и сверх дополнительного числа поездов, исходя из возможного максимального размера перевозок;

в) из числа нормального количества поездов, указанных в пункте «а», выделяются поезда постоянного обращения, в первую очередь маршруты, обеспеченные устойчивым грузопотоком каждые сутки (основное ядро графика);

г) поезда основного ядра графика выносятся в себя, как поезда в пределах дорог, обрабатываемые постоянно между двумя определенными пунктами, так и поезда за пределами дороги. Причем обращение этих поездов ежесуточно по расписанию должно быть обеспечено как дорогой, так и отправлениями грузов, организуя поезда груза группами на станциях формирования поездов.

16. На график накладывается нормальное и дополнительное число поездов, причем особо должно быть обращено внимание на прокладку поездов основного ядра. Этим поездам должны быть обеспечены условия для наискорейшего продвижения как по участкам, так и через участковые, сортировочные и обменные станции.

17. Согласование расписания поездов в пунктах оборота паровозов должно быть построено таким образом, чтобы паровоз, прибывший с поездом, возвращался с поездом встречного направления, без простоя паровоза в ожидании поездов.

18. При построении графика исходить из задачи:

а) полного обеспечения выполнения заданных-настоящих приказом технических и коммерческих скоростей, среднесуточного пробега паровозов;

б) отправления и последования поездов по расписанию, являющихся основными показателями организованности и дисциплины работы на дорогах, в отделениях и на станциях.

По выполненному движению поездов по расписанию буду судить о качестве работы дорог, отделений, станций.

IV. ПО РЕМОНТУ ПАРОВОЗОВ И РАБОТЕ ДЕПО

25. Ликвидировать обезличку в текущем ремонте паровозов, прекратить практику ремонта одного паровоза разными функциональными бригадами.

К 1 сентября 1935 г. организовать во всех паровозных депо комплексные бригады по текущему промысловому ремонту, прикрепив по одному к каждой из бригад определенную группу паровозов.

Возложить на бригады ответственность за качество ремонта, обеспечивающее безаварийный пробег паровоза от промывки до промывки.

Комплексную бригаду составлять из рабочих всех профессий, работающих на текущем ремонте (кроме котельщиков), в количестве от 15 до 30 человек.

Возложить руководство комплексной бригадой на освобожденного старшего бригадира.

Число рабочих в комплексной бригаде и смежной работы начальникам депо устанавливать в зависимости от местных условий.

Начальникам паровозных служб и начальникам депо составить графики ремонта паровозов на промывке с тем, чтобы ремонт производился параллельно и простои в ремонте не превышали установленной нормы на промывку паровоза.

Бригадирам в соответствии с графиками промывки паровозов составлять графики работы своей бригады с ежедневной корректировкой этого графика на плановых совещаниях.

(См. окончание на 3-й стр.)