

# Дальнейший подъем железнодорожного транспорта и паровозное хозяйство

Из речи товарища Л. М. КАГАНОВИЧА на совещании работников железнодорожного транспорта 27 июля 1935 г.

## I.

### Итоги работы железных дорог за 4 месяца

Совещание начальников дорог и политотделов созывается в этом году второй раз. В апреле мы обсуждали вопросы эксплуатации железных дорог, как нам добиться выполнения плана, поднять погрузку, как улучшить оборот вагонов, снизить крушения и аварии. Транспорт тогда резко отставал от всех отраслей народного хозяйства, и наша самокритика была тогда направлена на вскрытие болезней плохого обслуживания железных дорог и на подтягивание транспорта до выполнения плана.

Нынешнее совещание собирается в обстановке поднимающегося в гору транспорта, для обсуждения вопросов о том, как поднять паровозное хозяйство и улучшить движение поездов. Наша самокритика сейчас направлена на то, чтобы обеспечить превращение ж.-д. транспорта в уже ближайшее время в передовую отрасль социалистического хозяйства.

За 4 месяца, прошедшие со времени апрельского совещания начальников дорог и политотделов, транспорт двинулся серьезно вперед. Железные дороги погрузили за эти 4 месяца сверх плана 470 тыс. вагонов, чем полностью покрыли свой долг народному хозяйству страны, составлявший к началу второго квартала 1935 г. 400 тысяч вагонов.

Среднесуточная погрузка увеличилась с 56.101 вагонов в феврале до 72.962 вагонов в июле, т. е. на 16.861 вагон. Нечего и говорить, что этим опрокинуты все сомнения в возможности выполнения плана погрузки.

Сейчас борьба идет за перевыполнение плана и за больший план на 1936 год. Однако есть ряд дорог, которые продолжают еще отставать в погрузке, хотя и они движутся вперед по сравнению с первыми месяцами этого года. Это, главным образом, дороги Востока. За истекшие 4 месяца улучшился оборот вагонов и снизился простой. Оборот вагонов с 8,65 суток в марте ускорился до 6,81 суток в июле, т. е. на 21 проц. Простой транзитного вагона на участковых и сортировочных станциях снизился с 8 час. в апреле до 7 часов в июне, а простой под грузовыми операциями с 19,5 часа в апреле до 17,2 часа в июле.

Уменьшились во втором квартале 1935 года, по сравнению с первым, количество крупных крушений, однако, оно все еще велико, в особенности по крушениям, происшедшим в результате нарушения правил технической эксплуатации. Острой постановкой на прошлом совещании эксплуатационных вопросов — об ускорении оборота вагонов, о крушениях — мы подняли на борьбу за подъем ж.-д. транспорта всех честных железнодорожников. Бода многих из них была в том, что они не знали, как подойти к делу, как исправить недостатки. Это неумение организовать дело озабочивало «теоретических», с позволения сказать, рассуждения

## II.

### Об улучшении использования паровозов

Локомотив — основная движущая сила железнодорожного транспорта. Если правильно организовать использование паровозов, то это является могучим рычагом перестройки транспорта, упорядочения всего железнодорожного хозяйства. В плохом использовании паровозов наглядно отражаются все недостатки в организации движения поездов, в организации всей работы железнодорожного транспорта.

От упорядочения паровозного хозяйства в основном зависит весь дальнейший подъем железнодорожного транспорта. И так как вопрос об улучшении использования паровозов весьма сложен, так как мы хотим решить его не поверхностно, а глубоко и серьезно, затронув всю сумму вопросов — организационных, хозяйственных и технических, — то мы, по предложению тов. Сталина, созвали настоящее совещание. Мы созвали вас, несмотря на то, что проект приказа у нас был готов, несмотря на то, что мы в НКПС над этими вопросами работаем усиленно уже в течение полутора месяцев, несмотря на то, что мы провели уже ряд совещаний с начальниками московских дорог и паровозниками Московского узла — с машинистами, с начальниками депо и т. д. Мы решили, с одобрения и согласия ЦК партии и правительства, созвать настоящее совещание для того, чтобы здесь, имея опыт всех дорог, решить основные вопросы паровозного хозяйства.

Паровозы на большинстве наших дорог используются плохо. Они больше стоят, чем ходят, да и ходят крайне медленно. И притом труд паровозных бригад так плохо организован, что при малой по времени работе паровозов применяется большое количество сверхурочных работ. Техническая — поперегонная — скорость движения поездов мала. Несмотря на то, что за последние три года наш паровозный парк пополнился свыше чем 2500 новыми паровозами мощных серий «Э» и «ФД», техническая скорость осталась почти на прежнем уровне: 23 км в час в 1932 г., 22,7 км в час в первом полугодии 1935 г. и 23,7 км в час в июне этого года. Форсировки паровозов явно занижены. Машинисты при беседе с нами говорят, что ездят «на малом клане» и имеют большой резерв

в достижении якобы «предела» в использовании подвижного состава наших железных дорог.

Железнодорожный транспорт превзошел «пределы», которые ставились железным дорогам, вагонам, паровозам этими частыми грамотными, но антисоветскими, частью малограмотными людьми.

Ежегодная погрузка составляет сейчас 73.000 вагонов. Решающую роль в достижении этой цифры сыграло то, что партии удалось высвободить коммунистов и беспартийных железнодорожников из-под влияния этих рассуждений о «пределах», оправдывавших неумение работать.

Освободившись от этих влияний, они показали, на что они способны. Успехами ж.-д. транспорта мы обязаны передовым людям железнодорожного транспорта, в первую очередь лучшей части командного и политического состава, по-большевистски взявшимся за дело, мы обязаны руководству ЦК и тов. Сталина. (Аплодисменты). Конечно, одни организационные меры не решают всего дела, необходимо хозяйственно-технически укрепить ж.-д. транспорт.

Товарищи! Мы вправе сейчас сказать, что первый этап работы мы прошли неплохо. Мы из него выходим с отчетливой удовлетворительно, или, как говорят учащиеся, «уд» (смех), ну, на ряде дорог даже «хор». (Смех). Если поставить здесь на голосование, то, пожалуй, вы то наверняка проголосуете, что «хор». (Смех). Но помнить надо, что полученный «хор» в первом классе не удовлетворяет во втором классе. Если застрял на одном месте, то «хор» в первом классе может оказаться «неудом» во втором классе. Если мы не подтянемся и не подыдемся на уровень требований, предъявляемых нам страной во втором классе, то мы можем провалиться на экзамене. Тем более, что и в том, что мы сделали сейчас, есть еще очень много недостатков и неумений.

На первом этапе нашей работы мы сосредоточились преимущественно на организационных мероприятиях, на ликвидации реальных и очевидных недостатков, на сплочении коллектива железнодорожников, в первую очередь командного и политического состава, на подеме соревновательности, неграмотности, антигосударственной практики и лжеэкономических высказываний горе-теоретиков. Теперь мы переходим во второй класс, где требования предъявляются большие, сложнее и нетруднее. Поэтому, продолжая с таким же напряжением работу, указанную выше, мы должны сейчас особое ударение сделать на проведение ряда хозяйственных технических мероприятий по всем отраслям ж.-д. хозяйства и в первую очередь по паровозному хозяйству и организации движения поездов, которые должны прочно закрепиться и двинуть дальше подъем нашего транспорта.

## III.

### Об улучшении использования паровозов

Локомотив — основная движущая сила железнодорожного транспорта. Если правильно организовать использование паровозов, то это является могучим рычагом перестройки транспорта, упорядочения всего железнодорожного хозяйства. В плохом использовании паровозов наглядно отражаются все недостатки в организации движения поездов, в организации всей работы железнодорожного транспорта.

От упорядочения паровозного хозяйства в основном зависит весь дальнейший подъем железнодорожного транспорта. И так как вопрос об улучшении использования паровозов весьма сложен, так как мы хотим решить его не поверхностно, а глубоко и серьезно, затронув всю сумму вопросов — организационных, хозяйственных и технических, — то мы, по предложению тов. Сталина, созвали настоящее совещание. Мы созвали вас, несмотря на то, что проект приказа у нас был готов, несмотря на то, что мы в НКПС над этими вопросами работаем усиленно уже в течение полутора месяцев, несмотря на то, что мы провели уже ряд совещаний с начальниками московских дорог и паровозниками Московского узла — с машинистами, с начальниками депо и т. д. Мы решили, с одобрения и согласия ЦК партии и правительства, созвать настоящее совещание для того, чтобы здесь, имея опыт всех дорог, решить основные вопросы паровозного хозяйства.

Паровозы на большинстве наших дорог используются плохо. Они больше стоят, чем ходят, да и ходят крайне медленно. И притом труд паровозных бригад так плохо организован, что при малой по времени работе паровозов применяется большое количество сверхурочных работ. Техническая — поперегонная — скорость движения поездов мала. Несмотря на то, что за последние три года наш паровозный парк пополнился свыше чем 2500 новыми паровозами мощных серий «Э» и «ФД», техническая скорость осталась почти на прежнем уровне: 23 км в час в 1932 г., 22,7 км в час в первом полугодии 1935 г. и 23,7 км в час в июне этого года. Форсировки паровозов явно занижены. Машинисты при беседе с нами говорят, что ездят «на малом клане» и имеют большой резерв

в достижении якобы «предела» в использовании подвижного состава наших железных дорог.

Железнодорожный транспорт превзошел «пределы», которые ставились железным дорогам, вагонам, паровозам этими частыми грамотными, но антисоветскими, частью малограмотными людьми.

Ежегодная погрузка составляет сейчас 73.000 вагонов. Решающую роль в достижении этой цифры сыграло то, что партии удалось высвободить коммунистов и беспартийных железнодорожников из-под влияния этих рассуждений о «пределах», оправдывавших неумение работать.

Освободившись от этих влияний, они показали, на что они способны. Успехами ж.-д. транспорта мы обязаны передовым людям железнодорожного транспорта, в первую очередь лучшей части командного и политического состава, по-большевистски взявшимся за дело, мы обязаны руководству ЦК и тов. Сталина. (Аплодисменты). Конечно, одни организационные меры не решают всего дела, необходимо хозяйственно-технически укрепить ж.-д. транспорт.

Товарищи! Мы вправе сейчас сказать, что первый этап работы мы прошли неплохо. Мы из него выходим с отчетливой удовлетворительно, или, как говорят учащиеся, «уд» (смех), ну, на ряде дорог даже «хор». (Смех). Если поставить здесь на голосование, то, пожалуй, вы то наверняка проголосуете, что «хор». (Смех). Но помнить надо, что полученный «хор» в первом классе не удовлетворяет во втором классе. Если застрял на одном месте, то «хор» в первом классе может оказаться «неудом» во втором классе. Если мы не подтянемся и не подыдемся на уровень требований, предъявляемых нам страной во втором классе, то мы можем провалиться на экзамене. Тем более, что и в том, что мы сделали сейчас, есть еще очень много недостатков и неумений.

На первом этапе нашей работы мы сосредоточились преимущественно на организационных мероприятиях, на ликвидации реальных и очевидных недостатков, на сплочении коллектива железнодорожников, в первую очередь командного и политического состава, на подеме соревновательности, неграмотности, антигосударственной практики и лжеэкономических высказываний горе-теоретиков. Теперь мы переходим во второй класс, где требования предъявляются большие, сложнее и нетруднее. Поэтому, продолжая с таким же напряжением работу, указанную выше, мы должны сейчас особое ударение сделать на проведение ряда хозяйственных технических мероприятий по всем отраслям ж.-д. хозяйства и в первую очередь по паровозному хозяйству и организации движения поездов, которые должны прочно закрепиться и двинуть дальше подъем нашего транспорта.



ции по набору воды, чистке топки, контролю бункера, техническому осмотру. Простой в ожидании встречных и под обгоном пассажирскими поездами, как правило, не используются для производственных нужд. Остановки на промежуточных станциях необходимо резко сократить минимум на 30 проц.

Большее половины суток паровозы зря жгут топливо, простаивая в основном или оборотном депо, на контрольных постах и станционных путях в ожидании поездов или чтобы дать отдых паровозным бригадам. Сами передовые машинисты говорят, что технические операции — экипировка, заправка паровоза — производятся, как правило, неслабо, «авралом» и легко могут быть сняты во времени.

Конечно, к вопросам сокращения простоев паровозов нельзя подходить легкомысленно, рубить, что называется, «с плеча». Паровоз — сложная машина и требует внимательного и серьезного к себе подхода. Именно поэтому, несмотря на то, что нам много, в том числе лучшие работники паровозных служб, говорили, что вообще можно добиться 12-13 часов чистого движения паровоза, мы считаем это безумно неправильным, поставили все же для большей подготовки на ближайшее время задачу — добиться чистого движения паровоза 10 часов в сутки вместо существующих 7 часов в сутки. Для простоя на промежуточных станциях намечается, примерно, по сети 3,5 часа в сутки вместо существующих теперь 3,7 часа.

### О коротких тяговых плечах

Вопрос о разукрупнении длинных тяговых плеч, т. е. расстояния между основным и оборотным депо, вызвал наибольшие споры на данном совещании. Он тесно связан с вопросом о лучшей организации труда паровозных бригад, а это как раз забывают те, кто возражал против коротких плеч.

Человек, его труд является решающим в организации всего хозяйства. Товарищ Сталин говорит, что «из всех ценных капиталов, имеющихся в мире, самым ценным и самым решающим капиталом являются люди, кадры». Везде человек создает все материальные ценности. Как же можно подходить к вопросам использования паровозов и выбора системы тяговых плеч без учета основного — труда паровозных бригад? Ведь паровоз сам работать не может, его приводит в движение, его ведут живые люди. От их самочувствия, от их организованности, от их производительности, в конечном счете, зависит и эффективность работы паровоза.

Для правильной организации труда паровозных бригад надо было бы дать такую длину тягового плеча, чтобы одна паровозная бригада могла сделать поездку в оба конца в свой нормальный рабочий день — 8 часов. При участковой скорости 20-25 километров в час длина тягового плеча должна быть примерно 70-80 километров. Такого идеального положения трудно добиться по всей сети, но мы должны увеличивать количество таких плеч, иметь по крайней мере ряды с такими плечами такое плечо, где бы непрерывная работа паровозной бригады была бы не выше 10 часов, и так, чтобы общее количество

### III. Строенная езда и организация труда паровозных бригад

Почему мы ставим вопрос о переходе со спаренной езды на строенную, т. е. прикреплении трех бригад к обслуживанию одного паровоза. Паровоз должен работать круглые сутки. Но две паровозные бригады нормально могут работать в сутки только 16 часов. Следовательно, если паровоз должен непроизвольно простаивать 8 часов в сутки в ожидании бригады, а рядкая топка, или спаренные бригады должны работать сверхурочно. На практике получалось и то и другое, т. е. паровоз значительную часть суток простаивал непроизводительно, а паровоз все же часами простаивал в строенной езде. Спаренная езда сыграла огромную роль, она нам сохранила паровозный

парк. Правильно, что мы ввели в свое время спаренную, а не строенную езду, потому, что мы были тогда слабы организационно. Теперь мы организовали себе сильное и можем позволить себе ввести строенную. Таким образом, строенная езда есть вторая ступень, есть результат нашего роста. Спаренную езду мы вводили как результат слабости, вынужденной в результате безликотности, которая привела к разрушению паровозного парка. Строенную езду мы теперь вводим как результат нашего организационного укрепления, как результат хозяйственного роста и подъема социалистического транспорта.

Когда беседуешь с машинистами, большинство из них жалуются на большое количество сверхурочных часов. Некоторые работники порой по 14 часов подряд. Одни машинисты депо Люблино жаловались мне: ведем поезд на 15-м часу работы, выкурив пачку папирос, все равно не помогаем, глаза слипаются. На прошлом совещании в апреле мы остро поставили вопрос о борьбе со сверхурочными. Но одного желания бороться со сверхурочными мало. Нужна система организационных и хозяйственных мероприятий, которые бы сделали сверхурочные работы ненужными и невозможными. Такими мероприятиями являются: во-первых — введение строенной, во-вторых — введение коротких плеч и в-третьих — улучшение организации труда в депо, установление порядка, при котором машинисты работали бы по заранее составленному плану-пароду, а не так, как сейчас: нужен машинист, за ним посылают вызывальщик, хотя бы машинист только несколько часов назад вернулся из поездки. Переход на строенную езду подводит крепкую базу под борьбу со сверхурочными паровозных бригад.

Строенная езда должна стать в ближайшем будущем наиболее распространенной системой езды на паровозах. На строенную езду можно будет уже в этом году перевести 80-85 проц. всех тяговых плеч.

Политотделы, партотги, партийные и Профсоюзные организации депо должны активно помочь начальникам депо в переходе на строенную езду, в правильном комплектовании паровозных бригад. Мы переходим на строенную езду не для того, чтобы сохранить существующий низкий среднесуточный пробег паровозов, а чтобы его значительно повысить.

Политотделы, партотги, партийные и Профсоюзные организации депо должны активно помочь начальникам депо в переходе на строенную езду, в правильном комплектовании паровозных бригад. Мы переходим на строенную езду не для того, чтобы сохранить существующий низкий среднесуточный пробег паровозов, а чтобы его значительно повысить.

Ускорение оборота паровозов, увеличение технических скоростей и среднесуточного пробега требуют коренного улучшения качества ремонта паровозов. Если паровоз будет работать больше, а качество ремонта паровозов останется таким же плохим, то вся экономия времени на сокращении простоев и увеличении скорости движения будет съедена большим количеством больших паровозов.

В чем основные недостатки организации ремонта в паровозных депо? В безликотности и кустарничестве. Текущий ремонт паровозов провозан. Дается безразлично разными функциональными бригадами.

Никто в целом за ремонт паровоза не несет ответственности. Нельзя найти виновника плохого ремонта. Трудно даже премировать, награждать кого-нибудь за хороший ремонт паровоза. Хорошо ремонтирующая бригада может получить столько же, а иногда и меньше, чем бригада, небрежно обслуживающая паровоз.

Надо организовать комплексные — объединенные — бригады по текущему — помысловому ремонту, примерно в составе 15-20 чел., к которым и прикрепить определенные группы паровозов. Нужно организовать депо так, чтобы во время промывки проводился весь текущий ремонт, а между промывками паровозов должен ходить бесперебойно, не требуя ремонта. Депо является основной индустриальной заводской базой железнодорожного транспорта. Депо концентрирует квалифицированные кадры транспорта. Но все же деповский ремонтный рабочий чувствует себя в депо порой как бы «вторым сортом». Надо поднять самочувствие ремонтных рабочих, укрепить политическую работу среди них, сколотить крепкий, дружно работающий коллектив. Без этого поднять работу депо и образцово наладить ремонт нельзя.

Мы должны вывести ремонт паровозов из состояния кустарщины и безликотности и поставить дело организованно, по-заводскому. Когда я говорю — по-заводскому, — это не означает, что надо сразу развернуть грандиозное капитальное строительство, возвести огромные здания, своего рода деповские «магистраль». Можно и в простом сооружении наладить так дело, чтобы чувствовалась заводская организованность и чистота. Но для этого надо потрудиться как следует и перестроить организацию работы и структуру управления депо.

Основной недостаток в работе начальника паровозного депо — это то, что с одной стороны он не чувствует себя полным хозяином депо, а с другой стороны — он перегружен большим количеством разнообразных функций, не дающих ему возможности сосредоточиться на своих основных обязанностях — ремонте и эксплуатации паровозов.

Нельзя требовать от начальника депо полной ответственности за порученное ему дело, требовать содержания в порядке депо, если начальник депо не

силь. Переход на строенную требует, чтобы машинисты были более активными борцами за ускорение оборота паровоза, борцами против безобразий в использовании паровозов. Строенная езда потребует больше чистоты в работе депо. В этом ее преимущество. Улучшением работы депо мы хотим обеспечить за паровозными бригадами заработок за работу в нормальное время не ниже заработка, который они имели до настоящего времени со сверхурочными.

Самый основной вопрос — точно регламентировать труд паровозных бригад. Идеальным было бы такое положение, если бы паровозная бригада могла сделать оба конца за 8 часов. Тогда паровозные бригады могли бы организовать работу по-заводскому — ежедневно бригада приходит, положим, в 8 часов утра на работу и кончает работу в 4 часа дня, а другая бригада начинает работу в 4 часа дня и т. д. Но далеко не всюду можно уложить поездку в оба конца ровно в 8 часов, ибо это зависит от ряда условий движения, которые трудно подогнать так идеально. Предположим, что длительность поездки — 10 часов. Тогда начальник депо должен составить точный месячный график — наряд паровозным бригадам на 192 часа: такой-то бригаде выходить через 20 часов и т. д. Наряд должен быть составлен так, чтобы в общей сложности каждая бригада имела не более 192 часов работы, т. е. в среднем 8 часов в день на всех дорогах.

Мне пришлось провести ряд бесед с машинистами, в них машинисты правильно расценивают все намеченные мероприятия по улучшению организации труда паровозных бригад и повышению им заработной платы, подчеркивая свою обязанность повысить производительность труда, водить поездку без аварий и без опозданий. «Нам больше дается, с нас больше и спрашивается», — говорят они.

Крепко подтянуться придется руководству.

Все намеченные мероприятия могут быть сведены на-нет плохим проведением, плохим расписанием, а, наоборот, аккуратное, добросовестное их проведение и политическое сплочение армии паровозников превратит паровозное хозяйство в самое передовое и ведущее на железнодорожном транспорте.

## IV.

### О ремонте паровозов и организации работы депо

Ускорение оборота паровозов, увеличение технических скоростей и среднесуточного пробега требуют коренного улучшения качества ремонта паровозов. Если паровоз будет работать больше, а качество ремонта паровозов останется таким же плохим, то вся экономия времени на сокращении простоев и увеличении скорости движения будет съедена большим количеством больших паровозов.

В чем основные недостатки организации ремонта в паровозных депо? В безликотности и кустарничестве. Текущий ремонт паровозов провозан. Дается безразлично разными функциональными бригадами.

Никто в целом за ремонт паровоза не несет ответственности. Нельзя найти виновника плохого ремонта. Трудно даже премировать, награждать кого-нибудь за хороший ремонт паровоза. Хорошо ремонтирующая бригада может получить столько же, а иногда и меньше, чем бригада, небрежно обслуживающая паровоз.

Надо организовать комплексные — объединенные — бригады по текущему — помысловому ремонту, примерно в составе 15-20 чел., к которым и прикрепить определенные группы паровозов. Нужно организовать депо так, чтобы во время промывки проводился весь текущий ремонт, а между промывками паровозов должен ходить бесперебойно, не требуя ремонта. Депо является основной индустриальной заводской базой железнодорожного транспорта. Депо концентрирует квалифицированные кадры транспорта. Но все же деповский ремонтный рабочий чувствует себя в депо порой как бы «вторым сортом». Надо поднять самочувствие ремонтных рабочих, укрепить политическую работу среди них, сколотить крепкий, дружно работающий коллектив. Без этого поднять работу депо и образцово наладить ремонт нельзя.

Мы должны вывести ремонт паровозов из состояния кустарщины и безликотности и поставить дело организованно, по-заводскому. Когда я говорю — по-заводскому, — это не означает, что надо сразу развернуть грандиозное капитальное строительство, возвести огромные здания, своего рода деповские «магистраль». Можно и в простом сооружении наладить так дело, чтобы чувствовалась заводская организованность и чистота. Но для этого надо потрудиться как следует и перестроить организацию работы и структуру управления депо.

Основной недостаток в работе начальника паровозного депо — это то, что с одной стороны он не чувствует себя полным хозяином депо, а с другой стороны — он перегружен большим количеством разнообразных функций, не дающих ему возможности сосредоточиться на своих основных обязанностях — ремонте и эксплуатации паровозов.

Нельзя требовать от начальника депо полной ответственности за порученное ему дело, требовать содержания в порядке депо, если начальник депо не

силь. Переход на строенную требует, чтобы машинисты были более активными борцами за ускорение оборота паровоза, борцами против безобразий в использовании паровозов. Строенная езда потребует больше чистоты в работе депо. В этом ее преимущество. Улучшением работы депо мы хотим обеспечить за паровозными бригадами заработок за работу в нормальное время не ниже заработка, который они имели до настоящего времени со сверхурочными.

Самый основной вопрос — точно регламентировать труд паровозных бригад. Идеальным было бы такое положение, если бы паровозная бригада могла сделать оба конца за 8 часов. Тогда паровозные бригады могли бы организовать работу по-заводскому — ежедневно бригада приходит, положим, в 8 часов утра на работу и кончает работу в 4 часа дня, а другая бригада начинает работу в 4 часа дня и т. д. Но далеко не всюду можно уложить поездку в оба конца ровно в 8 часов, ибо это зависит от ряда условий движения, которые трудно подогнать так идеально. Предположим, что длительность поездки — 10 часов. Тогда начальник депо должен составить точный месячный график — наряд паровозным бригадам на 192 часа: такой-то бригаде выходить через 20 часов и т. д. Наряд должен быть составлен так, чтобы в общей сложности каждая бригада имела не более 192 часов работы, т. е. в среднем 8 часов в день на всех дорогах.

Мне пришлось провести ряд бесед с машинистами, в них машинисты правильно расценивают все намеченные мероприятия по улучшению организации труда паровозных бригад и повышению им заработной платы, подчеркивая свою обязанность повысить производительность труда, водить поездку без аварий и без опозданий. «Нам больше дается, с нас больше и спрашивается», — говорят они.

Крепко подтянуться придется руководству.

Все намеченные мероприятия могут быть сведены на-нет плохим проведением, плохим расписанием, а, наоборот, аккуратное, добросовестное их проведение и политическое сплочение армии паровозников превратит паровозное хозяйство в самое передовое и ведущее на железнодорожном транспорте.