

Дальнейший под'ем железнодорожного транспорта и паровозное хозяйство

Из речи тов. Л. М. КАГАНОВИЧА на совещании работников железнодорожного транспорта 27 июля 1935 г. *)

V.

Об организации движения поездов

Все меры, которые мы с вами намерены по улучшению использования паровозов, могут быть сведены на-нет, если мы не улучшим организацию движения поездов, не упорядочим дела с графиками и расписаниями.

Мало того, что графики составлены неудовлетворительно, но выполняются они еще хуже.

Нельзя больше терпеть такого положения, когда графики и расписания существуют только на бумаге, а на деле поезда ходят по «законам» самотека. Движение поездов строго по расписанию должно быть железным законом всей работы транспорта.

Был же мы должны повести борьбу за соблюдение расписаний? У нас некоторые придерживаются правила — или все, или ничего. Раз нельзя добиться сейчас того, чтобы 100 проц. поездов ходило по расписанию, значит не к чему огорчаться. Это неправильно и вредно. Давайте обеспечить пассажирские поезда. Возьмем на первых порах основной контингент поездов, которые при всяких условиях должны быть обеспечены грузами. Эти поезда должны ходить точно по расписанию, как и пассажирские. Надо приучить клиентуру приспосабливаться к расписаниям этих поездов.

Вслед за тем поездом поездов пойдет второй круг поездов, включающий все число поездов, необходимых для обеспечения всех перевозок. И затем график должен предусматривать сверх этого дополнительные число поездов, исходя из возможного максимального размера перевозок.

Примерно аналогичная практика существует в Германии.

Надо составлять график движения таким образом, чтобы в первую очередь обеспечить ускоренный приток пассажирских поездов без нарушения нормального движения товарных поездов. Увеличение технической и коммерческой скоростей, лучшей разработки графика даст нам возможность перевести больше поездов чем в этом году и с большими удобствами для пассажиров.

В конце концов все решают люди, но мы знаем, что люди самой организацией производственного процесса становятся в условиях необходимости. Возьмем, к примеру, сельское хозяйство, — казалось бы самую неорганизованную отрасль нашего народного хозяйства. Что являлось всегда в сельском хозяйстве решающим фактором, организующим все, подталкивающим людей рано утром и толкаящим работать до ночи, — время, погода, сезонность работы. Если сельскому хозяйству — крестьянину уже лезть на печь не может, это было при индивидуальном хозяйстве, это есть даже и сейчас, несмотря на то, что в деревне появился новый организующий фактор —

машина, трактор, МТС, колхоз, — они помогают организовать труд людей.

На заводах и фабриках рабочие работают под одной крышей, у одних приводов и трансмиссий, у одного конвейера — это организует трудящегося человека.

В чем трудность нашей работы на транспорте? Наши субъективные трудности — мы еще не сплотились, не воспитали инстинкт и средний комсостав, — осязаются объективными трудностями — растянутостью, разбросанностью нашего производства. НКПС, дорога отвечает перед страной, перед ЦК партии, правительством за маленькую, замкнутую станцию, которая находится от них за тысячу километров, где даже радио нет. НКПС отвечает за стрелку, которую во время не перевернул, и поэтому произошло крушение. НКПС отвечает за движение поездов, за сохранность вагонов в пути, длина которого свыше 80 тысяч километров. В этом трудность нашего положения. Кто решает быть железнодорожником — тот должен понять заранее, что он идет на фронт, он идет на работу, которая труднее, бескомпромисснее, чем любая другая работа. Что нам помогает преодолеть наши трудности? Это, конечно, паровоз, путь, вагон, — держать их в исправности, поднимать технику и т. п. Правильное построение системы зарплаты должно стимулировать работать хорошо и четко. Большую роль играет субъективный фактор — политическая и производственная организация людей. Однако в самой системе транспорта нужно иметь организующий рычаг всего железнодорожного движения на 80 с лишним тысяч километров протяженности.

Что является у нас этим организующим рычагом? Не произвол того или иного агента. Это тебе не деревенская проселочная дорога — сел на лошадь и поехал. Это тебе даже не поле с трактором, даже не цех. Нет, инстинкт. Транспорт — это тончайшая нервная, тончайшая система кровообращения страны. Один палец у тебя зашиблен, а весь организм лихорадит. Вот в чем суть. Значит, для дисциплины, для четкой организации движения, наше зрение, за которое мы должны бороться, — это расписание движения поездов. Оно должно спаять в единый коллектив разбросанные на десятки тысяч километров сотни тысяч отдельных людей. Расписание должно заставить стрелочника своевременно подготовить стрелку. Расписание должно заставить любого агента работать четко, организованно. Надо любить и уважать расписание, как звание, как основное условие организационного здоровья всего транспорта. Вот какое значение расписания, вот чем должно быть расписание для железнодорожников!

VI.

Руководство, кадры и подготовка к зиме

Организуемая роль нашего аппарата на ж.-д. транспорте более сложна, чем работа аппарата корпоративных железных дорог или железных дорог в капиталистических странах, где транспорт имеет дело со стихийными перевозками. Подвезти груз к ж.-д. дороге — это его перевернуть, неся при этом большие издержки подвижного состава и неиспользуемые пропускные способности. Иное дело у нас, где ж.-д. транспорт играет огромную роль в осуществлении планов социалистического строительства и где без проникновения в глубины хозяйства, без изучения грузоотправителей, без каждодневной практической и технической помощи дорогам, отделениям, станциям, депо, дистанциям пути, сигнализации и связи, вагоным участкам нельзя регулировать работу ж.-д. транспорта так, чтобы он дал максимум возможного для строительства социализма.

Между тем в аппарате НКПС и управлений дорог люди занимались сплошь и рядом канцелярской писаниной, не воздействуя на жизнь. Вместо того, чтобы изучать жизнь, подметать полезное в работе станций, депо, участка, дороги и распространять это на другие участки, или оперативным воздействием исправлять плохую работу, писали справки, бюрократически раздували переписку, работники занимались «запросами» и «ответами», чтобы оправдать свое служебное существование, перестраховывали себя десятками подписей от ответственности.

Большинство работников в производственных управлениях работали не в производственных секторах, а в обслуживающих и подсобных. Так, например, в управлении пути существовал сектор пути, в котором было сосредоточено 80 проц. всей производственной работы управления, но работало всего 29 человек из 142 чел. штата управления пути. В управлении паровозного хозяйства существовал локомотивный сектор, охватывавший работу паровозов по всей сети, т. е. по существу всю производственную работу управления, а в нем также работало всего 31 чел. из

327 чел. штата паровозного управления.

В заочные были технические вопросы, хотя в таком деле как железнодорожный транспорт, хозяйственно-технические вопросы должны преобладать. Из всей нашей переписки едва 2—3 проц. падают на практические разрешения технических, производственных вопросов. Бюрократические извращения аппарата ярко проявились в изданиях разных технических инструкций. Издавались также инструкции, которые являлись извещением над низшими работниками, а не помощью им. В инструкциях работникам жилищной дистанции, представленных управлением пути НКПС к изданию в 1935 г., на 120 страницах указывалось, что надо делать трубочку, баннику, возчику, конюху. Издательство преподнесла такая мудрость, что «район деятельности» трубочника — это дымовые трубы, что банник должен давать указания о способе пользования горелкой и холодной водой, что «лошадь должна запрягаться быстро и спойкой» (смех) и т. п.

Мы хотим создать на железнодорожном транспорте образцовый аппарат, который работал бы действительно творчески. Мы не ограничивались тем, что сократили бумажную переписку, а перестроили аппарат по существу. Мы создали в основных управлениях НКПС территориальную производственную систему по дорогам, чем приблизили аппарат к работе дорог. С другой стороны, мы создали в управлениях НКПС крепкие технические отделы, куда послали инженерные кадры, освоившие их для разработки технических вопросов от писания бумажек. По тому же типу мы намерены сейчас провести и реорганизацию аппарата дорог.

Для железнодорожного транспорта вопрос о кадрах, которые сейчас, как говорится тов. Сталин, решают все, стоит особенно остро. Железнодорожный транспорт отстал по части выдвигания и подготовки кадров от других отраслей нашего социалистического хозяйства. Насыщенность квалифицированными кадрами техников, инженеров на транспорте гораздо ниже, чем в промышленности. На транспорте имеется не более 22—25 тысяч техников и инженеров, что совершенно недостаточно.

Рост числа техников и инженеров на транспорте отстал от роста количества выпускаемых из железнодорожных техникумов и вузов. Много людей, прошедших выучку в железнодорожных учебных заведениях и на дорогах, уходило с транспорта на промышленные предприятия и в аппараты учреждений промышленности. Этому способствовало и неправильное отношение к использованию вновь подготовленных кадров.

Подготовка кадров железнодорожников страдает еще очень большими недостатками и в особенности подготовка техников. Между тем нужна в квалифицированных переработках техниках, имеющих за спиной богатый опыт и охотно принимающих новые знания — огромная. Надо как следует поработать, чтобы в ближайшие годы эту нужду удовлетворить.

Железнодорожный транспорт имеет, в отличие от других отраслей народного хозяйства, ряд особенностей. В нем сильна взаимозависимость частей. Работник вагонного хозяйства должен хоть отчасти знать путь и паровозное хозяйство и наоборот. А у нас ухитряются готовить крайне узких специалистов, не знающих всего даже в своей отрасли — путь, вагон или паровозное хозяйство. Во-вторых, экономика транспорта гораздо более сложна, чем на промышленных предприятиях. Командир на транспорте должен знать не только экономику и финансы ж.-д. хозяйства, но и экономику предприятий, обслуживаемых им, знать грузооборот. Вместо изучения грузооборота наши эксплуатационные кадры в значительной части обучались маневрировать с математическими формулами.

Транспорт — это конвейер, задача которого быстро перевести грузы, максимально снижая простои, не допуская превращения станций в пункты, пропускающих вагоны с максимальной быстротой, в пункты для отстоя вагонов. А между тем наша эксплуатационная наука сосредоточивалась не на борьбе с простоями, а на изучении того, какими должны быть простои, на стандартизации их. Это вовсе, конечно, не значит, что мы против установления норм простоя, но мы за такие нормы, которые ведут к снижению простоя, а не к их закреплению и росту. Надо воспитать в железнодорожниках понимание того, что они работают на конвейере, который должен непрерывно двигаться, увеличивая свою скорость.

Наконец, мы должны обучить наши кадры внедрять и осваивать новую технику на железнодорожном транспорте. Наши кадры, и не только обучающиеся в учебных заведениях, но и работающие по сети, надо во многом еще учиться и перестраиваться.

Товарищ Сталин не раз подчеркивал великую честь работать на железнодорожном транспорте, связывающем громадные области нашей страны в одно государственное целое.

Каждый железнодорожник, который осознал эту честь и хорошо работает, смело борется с недостатками и способствует продвижению транспорта вперед, будет

оценен по заслугам. Кроме уважения того, кто из командного состава будет лучше работать и перевыполнять задания, получит и соответствующую прогрессивную оплату к основному окладу.

Некоторые из руководящих работников ж.-д. транспорта думают, что надо только учить других и что самому зазорно учиться житейской мудрости у любого работника — начиная от стрелочника, котелара, кондуктора и машиниста и кончая телеграфистом. Это не большевистский подход. Товарищ Сталин учит нас на своем собственном примере внимательно прислушиваться к голосу любого низового работника, житейский опыт которого может подсказать очень многое для улучшения дела. Плох будет тот командир ж.-д. транспорта, который не сумеет по-сталински покоить в своих низовых кадрах, в их выдвигании, воспитании и сплочении.

На ж.-д. транспорте мы несколько отстали по части выковки, обучения и сплочения кадров. Это нельзя объяснить тем, что якобы нет людей. Люди у нас есть, и замечательные люди. Они есть на дорогах, на отделениях, на станциях, на вагонных участках, в дистанциях пути и связи, в депо, среди партийных и беспартийных, среди комсомольцев. Надо только уметь их выдвигать и обучать.

Необходимо усилить влияние со стороны руководителей дорог к среднему и низовому комсоставу, к его воспитанию и сплочению. Успехи и недостатки в работе среднего и низового комсостава не должны прикрываться спиной начальника дороги. Если начальники депо, эксплуатационного отделения, вагонного участка или дистанции пути хорошо работают, его надо отметить, поощрить, если он плохо работает — надо ему указать его недостатки, не замазывать, не скрывать их, помогая ему тем самым выполнять плановые задания.

Подбор и воспитание кадров — первейшая обязанность командиров транспорта, политотделов и профкомов. Воспитывать кадры — не значит сыграть их личными, мешанина-слезливыми отношениями, из-за ложной доброты прикрывать недостатки, во-время не указывать, а потом доводить человека до слезы выходя из помещения или даже ареста. Такая септицидальная «доброта» потом боком выходит. Нет, ты уж поработай над человеком, помоги, вскрой оружием большевистской самкритики недостатки и болезни для того, чтобы поднять его на уровень великих задач, тем самым подымай и транспорт на уровень задач, выдвигаемых всем социалистическим хозяйством нашей страны. Надо шире раздвинуть самкритику на ж.-д. транспорте, не успокаиваясь на достигнутых успехах.

Железнодорожники последние 4 месяца работали хорошо, подымали погрузку, улучшили дело. Однако даже в погрузке, план которой перевыполняется, у значительной части дорог имеется качка. В отдельные дни они не выполняли плана. Нормы оборота вагонов и снижения простоя по плану не выполнялись.

Товарищи! Железнодорожный транспорт перестает быть отсталой отраслью нашего хозяйства. Но этого недостаточно. Он

Большинство руководящих работников ж.-д. транспорта делают правильные выводы из первых успехов поезда железнодорожного транспорта — еще напряженнее работать, не ослабляя ни на секунду борьбы за дальнейший подъем транспорта. Они прекрасно понимают, что развернуть железнодорожный транспорт так, чтобы он полностью обеспечил растущие запросы Советской страны, — дело сложное и трудное.

Но среди командного и даже отчасти политического состава железнодорожников есть небольшая часть людей, которые, равнявшись до известного признания — отравиться не могут. Эти люди похожи на ребенка, который держался за конфетку и отворачивал от нее не может. Им не хочется переходить на хлеб — в буднях, они не хотят больше самкритики, не понимают ее. Они считают, что раз план погрузки выполняется, то можно успокоиться, а что касается качества работы, ускорения оборота вагонов, снижения простоя, уменьшения количества нарушений, то это дело второстепенное. Призыв к развороту самкритики такие люди понимают как поворот назад — опять, мол, хотеть бить, за что, ведь план перевыполняется. И начинается детский плач. Почему отбросите конфетку! (Смех, аплодисменты). Но заблужденные родители не дадут отбросить конфетку, ибо знают, что от злоупотребления ими может жить заболеть. (Смех).

Есть среди работников ж.-д. транспорта и такая группа людей, у которых, выражаясь медицинским языком, есть психическая травма, их столько раз били, столько у них выговоров и предупреждений, что они всегда ждут удара (смех), во всем видят похвалу, работают неуверенно, «оглядываясь».

Таким работникам мы можем сказать: одно: карать бросать не будем, мы готовы терпеливо лечить их. Этому нас учили и учат Ленин и Сталин.

Если человек в чем-либо слаб, будем его терпеливо переучивать. Если человек на одном месте не приспособился, мы готовы воспитывать его на другой работе. Но при всем этом важно одно, чтобы люди хотели работать, чтобы люди горели на работе и вкладывали всю душу, всего себя в дело под'ема транспорта, чтобы не было трудностей, не гнушались учиться у «маленьких» работников, чутко прислушивались к их голосу. Таких людей партии, правительство, НКПС будет ценить и поощрять.

Совсем другое отношение должен к себе вызывать срывщик приказов, расписаний, хулиган, обманщик и жулик, мы будем и впредь наказывать подобных людей за обман, за очковтирательство, за срыв планов и невыполнение приказов. Не эра глупого либерализма на ж.-д. транспорте, а эра самого настоящего ленинского-сталинского большевизма! (Бурные и продолжительные аплодисменты).

Товарищи! Железнодорожный транспорт перестает быть отсталой отраслью нашего хозяйства. Но этого недостаточно. Он

должен быть передовым участком социалистического строительства.

Опыт прошлых лет показывает, что зимние затруднения в перевозках происходили из того, что дороги начинали готовиться к зимним условиям в момент, когда наступила зима. Штаты расставляли во время сильного снегопада. Снегоочистители оказывались не там, где они нужны были. Календариков к очистке путей начинали привлекать тогда, когда пути уже были засыпаны снегом, что задерживало поезда. В результате всего этого на многих дорогах, в особенности на востоке, первые же снегопады дезорганизовывали движение поездов.

То же самое можно сказать и о подготовке паровозов и депо. Казалось бы — что промче отеплить паровозную будку или гидравлическую колонку, но и это делается уже при морозе.

Мы должны обеспечить этой зимой бесперебойное движение поездов. И это не трудно. Мы наметили для этого ряд мероприятий, большая часть которых подсказана житейским опытом низовых работников — путейцев, машинистов и др. в своих письмах и корреспонденциях в «Гудок». Это немного «обидно» слышать в высших аппаратах, но давно доказано, что и им очень полезно учиться у низовых работников и рабочих.

В особенности мы должны к зиме подтянуться в борьбе с нарушениями.

От нас, от высшего, в особенности от среднего и низшего командного и политического состава, а также от помощи местных партийных и советских организаций, зависит успех зимы и тем самым окончательное закрепление побед транспорта. Политотделы, улучшившие свою работу за последний период, должны поднять партийную, политическую работу и еще теснее сплотить всю железнодорожную армию вокруг партии, ее ЦК и товарища Сталина для новых наших побед. (Аплодисменты).

Сегодня мы грузим 73 тыс. вагонов в сутки. Этого недостаточно для удовлетворения запросов народного хозяйства страны, которое растет изо дня в день и будет пред'являть нам все увеличивающиеся требования. Мы должны обязательно грузить больше — это века на пути под'ема работы железных дорог, которая должна быть значительно превзойдена уже к концу этого года.

Опыт нашей борьбы говорит о том, что это вполне достижимая задача, и мы можем заверить Центральный комитет партии и нашего великого вождя тов. Сталина, каждающему помогающему нам и руководящему борьбой за подъем транспорта, — что мы к зиме подготовились, погрузку повысим, сплотим железнодорожников в единую воодушевленную армию и превратим железнодорожный транспорт в передовую отрасль народного хозяйства, обеспечивающую обороноспособность страны и новые победы социализма!

(Бурные овации, все встает, крики «Ура», «Да здравствует товарищ Сталин!», «Да здравствует товарищ Каганович!»).

НА ПОЛЯХ ОБЛАСТИ

Плохо убирают в Уразовском зерносовхозе

Уразовский зерносовхоз уборку озимых и ранних яровых на площади в 3330 гектаров начал оканчивать 20 дней, к 10 августа.

Но план не выполняется, убрано всего лишь 1000 гектаров. Еще не скошена пшеница и рожь.

Глубокий прорыв в совхозе — вследствие безобразного руководства дирекции. На полях работают 16 комбайнов, они должны ежедневно убирать 165 гектаров. Но за все время работы не было ни одного случая, когда бы комбайны выполняли норму. 5 августа, например, комбайн, управляемый Гайдаровским, простоял 5 часов: на технику скопилось 150 тонн зерна, разгружать зерно из бункера было некуда.

В тот же день в бригаде Севастьянова комбайнер Шумин допустил большие потери зерна: не был исправлен молотильный барабан. Присутствовавший в это время зам. начальникова Мухомов не обратил внимания на это безобразие.

На полях совхоза сейчас скопилось

1000 тонн зерна, лежит оно под открытым небом. Крытые токи есть, но у них худые крыши.

Автомашин на вывозе хлеба используются безобразно. Работает только прицепленная в помощь автоколонна, свои машины стоят.

Сильно тормозит работу несогласованность между директором совхоза и политотделом. Директор Беседин «плачет» по-своему, агроном — по-своему, начальник политотдела Германенко — на свой манер.

Рабочий день не урегулирован. Полевы питания комбайнерам и рабочим в поле не организован. Обедать и ужинавать рабочие ходят в столовую совхоза за полтора-два километра от места работ.

Соперничество в совхозе не организовано, договоры заключены между бригадами формально. Рабочим (преображенка Иванова) массовой работы не ведется, чистка газет на полях не проводится, стентазеты не выдают.

ФИЛОМАТИЧНИЙ.

ПО СТАРИНКЕ—ВРУЧНУЮ...

ЛЮБЫ. (По телефону от наш. спец. нар.) Району необходимо 6200 пентер семян сортовой пшеницы, а се нет. Только 15 августа ожидалось получение 3000 пентеров. По наряду об'язу Любы должны вывести из Донгруппинского района 2000 пентеров гуми, но район отказался от такой перевозки.

5 августа, в первый день сева, об'язу поступил план внутрихозяйственного обмена сортовой ржи, увеличенный в шесть раз, против своего предыдущего плана. Район этот новый план обмена сортовой ржи посылал на места только через 6 дней после начала сева. Надо было обменять 1317 пентеров ржи, имеется же только 7478. Обмен не начал.

Такое планирование зимним числом отчаянно сказывается на темпах сева, внося путаницу и спешку.

Отдельные колхозы вместо сортовой ржи сеют люстру.

У сельсоветов не начинали сеять, хотя семена имеют. В большинстве колхозов Грязненского, Причестенского сельсоветов сеют ружиком. В колхозе «Красная зарница» (председатель Воробьев) есть 3 сажалки, а сев идет вручну. Отдельные колхозы сеют несортированным зерном.

Районный агроном Даниловский с начала сева не был ни в одном колхозе. Д. НЕВЕЖИН.

БОЛЬШЕ ОРГАНИЗОВАННОСТИ В ХЛЕБОСТАВКАХ

18 августа

Август — решающий месяц хлебопоставки — перевернул уже за вторую половину, однако, сев в заготовках настолько незначителен, что говорить об успехах не приходится.

Наша область значительно отстает от темпов прошлого года. Это объясняется не только более поздним началом уборки, но и в неорганизованности, в недостаточной мобилизованности на выполнение первой заповеди — сажать хлеба государству.

Неорганизованность — одна из главных причин неуклонного отставания Верхнеобластного района, где темпы севки хлеба в четыре раза медленнее, чем в соседнем Бромском. Бельский район сдает в три раза медленнее, чем в Большеобластском. Плохо выполняют план Большеобластский, Солнцевский, Дмитровский и Дмитровский, Новосильский, Малоярославский, Любимский и Лысковский районы. Самосеялся Старый Оскол.

Замечается некоторая спешность в работе в таких передовых районах, как Болотинский, Уразовский, Топовский, Валуйский, где за средними цифрами не видят отстающих колхозов.

Достигнув первых успехов за счет лучших совхозов и колхозов, районные организации зачастую не видят отстающих, не дерутся за то, чтобы вырвать фронт заготовок по передовикам.

В Суджанском, Болховском, Краснояружском и других районах передовые сельсоветы уже выполнили план хлебопоставки, но их опыт не делается достоянием всех.

Безвзвешанная — не притягивать за средними цифрами, а добиваться, чтобы каждый совхоз, колхоз, отдельное хозяйство распахивались бы с государством в сри! Надо дать отпор распространяемому со-

вершенно неверному мнению, что натуроплата и возврат семсуду можно отложить в последнюю очередь. Необходимо помнить, что хлебопоставки считаются выполненными только тогда, когда полностью сданы и натуроплата и возвращенная семсуда.

Увеличившийся поток хлеба застал ряд заготовительных пунктов неподготовленными. В них относятся дьяновский, лунинский, свободненский, обоянский, донской и другие, где создаются большие очереди. Необходимо повести решительную борьбу за ускорение приема хлеба.

Не достроена часть складов и зерносушилок (Белгород, Сажное, Воль, Скотинское, Студеное, Хомутово, Юньшевская, Охотенская, Рыльск и другие). Местные организации должны помочь достроить зернохранилища и сушилки.

Надо давать решительный отпор попыткам «сплавить» зараженное клещем зерно и с другой стороны, бороться против попыток на некоторых сыпных пунктах, возвращать подвалы с хорошим хлебом.

Мобилизация масс на борьбу с кулацко-рваческими настроениями, изгнание из практики самотека, — вот что необходимо для организации заготовок по-настоящему, по-большевистски.

ГДЕ ЖЕ ВАГОНЫ С СЕМЕНАМИ?

ТИМ. (По телеграфу). Тимскому району зааражено прохоровский контор госторфода через станцию Шигры 968 центнеров пшеничковой ржи.

14 августа семена еще не поступили. Колхозы-получатели отстали от ст. Шигры за 30—40 километров. Сев в районе начал 5 августа. Необходимы срочные меры. 18 августа.

*) Окончание речи тов. Кагановича. Начало см. в № 190.