

Цена 8
ЕЖЕДНЕВНАЯ РАБОЧАЯ ГАЗЕТА
 Выходит с 1 МАЯ 1919 г.
 № 332 (4978)
 31 декабря 1935 г.
 Вторник

С ПЛЕНУМА ГОРКОМА ВКП(б)
 Вчера вечером в Доме партии открылся VIII пленум городского комитета ВКП(б). С докладом об итогах проверки парткомитетов и о задачах организационной и политико-воспитательной работы парторганизации выступил секретарь горкома тов. Зяблицев.
 На пленуме кроме членов и кандидатов горкома и членов евркомиссии участвуют секретари парткомов и парторганизации.

КРАСНЫЙ СЕВЕР

ОРГАН ВОЛГОДСКОГО ГОРКОМА ВКП(б), ГОРСОВЕТА и ГОСП

ВОПРОСЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В СВЯЗИ СО СТАХАНОВСКИМ ДВИЖЕНИЕМ

Доклад тов. Л. М. Кагановича на Пленуме ЦК ВКП(б) 22 декабря 1935 г.

I. Стахановское движение — торжество дела Ленина — Сталина

Товарищи! В своей речи на Всесоюзном совещании стахановцев товарищ Сталин вскрыл глубочайший исторический смысл и значение Стахановского движения. Совершенно ясно, что дело идет не о текущей кратковременной кампании. Дело идет о гигантском историческом движении, выражающем победу социализма над системой капитализма.

Стахановское движение есть, прежде всего, победа генеральной линии ленинской партии и его могучего сталинского Центрального Комитета. (Аплодисменты).

В 1930 году в политической отчете Центрального Комитета XVI съезду нашей партии товарищ Сталин, говоря о мощном походе в рабочем классе, так охарактеризовал социалистическое соревнование:

«Теперь уже не может быть сомнения, что одним из самых важных фактов, если не самым важным фактом, нашего строительства, является в данный момент социалистическое соревнование фабрик и заводов, переладка сотен тысяч рабочих о достигнутых результатах по соревнованию, широкое развитие ударничества. Только слепые не видят, что в психологии масс и в их отношении к труду произошел громадный перелом, в корне изменивший облик наших заводов и фабрик. Не так давно еще раздавались у нас голоса о «надуманности» и «несостоятельности» соревнования и ударничества. Теперь эти «мудрые» люди не удаются даже насмешки, — их считают просто отжившими свой век «мудрецами». Теперь дело соревнования и ударничества является делом завершенным и закрепленным. Это факт, что социалистическим соревнованием охвачено у нас не менее двух миллионов рабочих, а в ударные бригады вовлечено более миллиона рабочих.

Самое замечательное в соревновании состоит в том, что оно превратило коренной перелом во взгляд людей на труд, ибо оно превращает труд из заторного и тяжелого бременя, какин он считался раньше, в дело чести, в дело славы, в дело доблести и геройства».

Стахановское движение является естественным результатом всего предыдущего этапа социалистического соревнования и ударничества, широко развернувшегося еще в период первой пятилетки. Именно поэтому товарищ Сталин, давая оценку стахановскому движению, подчеркнул, что стахановское движение является новым высшим этапом социалистического соревнования. Стахановское движение продолжает дело социалистического соревнования на новой технической и организационной основе. Выросли заводы, фабрики, страна технически вооружилась, стала иной, поднялись новые пласты людей, пересопитанных социалистическим соревнованием, ударничеством. Новая страна, новые люди — вот что родило мощную волну

замечательного стахановского движения. (Аплодисменты).

Стахановское движение — это великое движение, имеющее еще своим началом коммунистические субботники. Ленин, говоря о коммунистических субботниках, рассматривал их как начало переворота в отношении к труду, как крупнейшую победу «над собственной косностью, распуцатностью, мелкобуржуазным эгоизмом».

«Это — начало переворота, более трудного, более существенного, более коренного, более решающего, чем свержение буржуазии, ибо это — победа над собственной косностью, распуцатностью, мелкобуржуазным эгоизмом, над этими привычками, которые проклятый капитализм оставил в наследство рабочему и крестьянину. Когда эта победа будет закреплена, тогда и только тогда новая общественная дисциплина, социалистическая дисциплина будет создана, тогда и только тогда возврат назад, к капитализму, станет невозможным, коммунизм сделается действительно неизбежным».

(Ленин. «Великий почин», том XXIV, стр. 329).

Да, это было действительно началом, первая ступень социалистического перевоспитания людей в процессе производства и труда. За ним пошли другие ступени.

Коммунистические субботники зародились в годы голода и холода, в годы войны, в годы бедности. Коммунистические субботники отражали и нашу силу, вызванную Октябрьской революцией, и нашу слабость — бедность и хозяйственно-техническую отсталость. Они еще не могли принять характера широкого, массового переворота в отношении к труду, но Ленин увидел в них начало этого великого переворота.

Следующие этапы этого переворота — это социалистическое соревнование и ударничество и, наконец, стахановское движение.

Социалистическое соревнование означало уже развертывание этого переворота, развертывание социалистического наступления по всему фронту. Это наступление было вынуждено нами в борьбе с классовыми врагами, в борьбе с теми, кто внутри партии пытался ставить налки в колесо и мешать развертыванию творческих сил и инициативы народа в деле социалистической перестройки своей страны, в деле превращения ее из страны отсталой в передовую, культурную, социалистическую страну.

Стахановское движение, развернувшееся во второй пятилетке на основе социалистического соревнования, когда колхозы окрепли, когда индустрия стала на ноги, когда даже транспорт, отстававший, начал подниматься уверенно в гору, — стахановское движение выражает уже новое в нашей стране, выражает зажиточную социалистическую жизнь, выражает торжество идеи



идей, забот и трудов великих создателей нашей партии и Советской страны — Ленина и Сталина. (Бурные аплодисменты).

Особенности развития социалистического соревнования и стахановского движения на жел.-дор. транспорте

Я не буду касаться многих вопросов, общих для всего народного хозяйства, которые затронуты в докладах тт. Орджоникидзе, Мильмана, Любимова и Лобова. Я остановлюсь по преимуществу на тех особенностях, которые имеются не только в хозяйственной области, но и в самой истории развития социалистического соревнования и стахановского движения на железнодорожном транспорте. Рассмотрение этих особенностей весьма существенно для правильного понимания задач, которые сейчас стоят перед железнодорожниками в деле развития стахановского движения.

Социалистическое соревнование и ударничество на ж.-д. транспорте в годы первой и даже в начале второй пятилетки отставало в своем развитии от промышленности, в особенности от тяжелой. Это отставание в росте социалистического соревнования, в росте сознательности и протектарной дисциплинированности работников нельзя отделить от отставания в работе ж.-д. транспорта.

В 1932 году в промышленности было 65 проц. рабочих-ударников, а в 1934 году, т. е. на два года позже, на железнодорожном транспорте числилось всего 41 проц. ударников. Я говорю — числилось потому, что сам этот статистик не всегда соответствовал фактически-

му положению дел. Если бы на ж.-д. транспорте действительно было 41 проц. боевых ударников, то они могли бы повести за собой остальных работников и поднять транспорт.

Соревнование и ударничество на железнодорожном транспорте отставало не только количественно, но и качественно. Нельзя сказать, что на транспорте не было героев социалистического труда. Были герои, были люди, которые болеи душой за состояние железнодорожного транспорта, достаточно назвать такие имена, как Тоисе, Нутабин и др. Они давали образцы хорошей работы. Но эти образцы хорошей работы таски, тонили в общем плохом состоянии дисциплины, в отсутствии организованности, в общей расхлябанности и плохой работе ж.-д. транспорта. Недаром еще в 1933 г. постановление Центрального Комитета партии «О полнотделках на железнодорожном транспорте» крайне резко охарактеризовало состояние дисциплины на железнодорожном транспорте.

«Чтобы вывести железнодорожный транспорт на широкую дорогу и покончить с его недостатками, надо поднять в нем дух сознательной дисциплины и трудового соревнования, надо покончить с разгильдяиством и развить в каждом работнике чувства величайшей ответственности перед страной, надо добиться того, чтобы железнодорный транспорт работал четко и без перебоев, как часовой механизм. А что мы имеем на деле? На деле разгильдяйство и расхлябанность, слабость трудовой дисциплины и перебои в работе транспорта — все еще остается у нас не ликвидирован-

ными. Более того, коммунисты и беспартийные активисты нередко не только не противодействуют прогульщикам и прочим нарушителям трудовой дисциплины, а, наоборот, — сами оказываются лодырями и прогульщиками». Такова была суровая оценка, данная Центральным Комитетом партии состоянию дисциплины, работоспособности и слаженности железнодорожного организма. Товарищи Сталин и Ворошилов на XVII съезде партии в 1934 году, а товарищи Молотов и Орджоникидзе на VII Всесоюзном Съезде Советов уже в начале 1935 г. дали не менее резкую оценку работе железнодорожного транспорта.

Социалистическое соревнование и ударничество на ж.-д. транспорте начало серьезно развиваться в конце 1934 г. с объявлением Сталинского призыва ударников и широко, по-настоящему развернулось в 1935 году, когда ж.-д. транспорт начал подыматься в гору.

Промышленность до возникновения стахановского движения прошла длительную стадию нескольких лет ударничества и бурного подъема пафоса строительства, а после известного исторического лозунга товарища Сталина — пафоса освоения. В отличие от промышленности социалистическое соревнование и ударничество на ж.-д. транспорте сразу же значительные интервалы перешло на более высокую ступень стахановского движения.

Причины столь запоздалого развития социалистического соревнования и ударничества на жел.-дор. транспорте лежат не только в недостатках организационного характера. Свое влияние здесь оказал и самый характер кадров на транспорте, их численность. Некоторые из них, как уже отмечал это на совещании строителей по отношению к железнодорожному строительству и что можно распространить и на весь железнодорожный транспорт, в особенности на путевое и некоторые части эксплуатационного хозяйства, натылись найти на транспорте «плюсы отлучдения от коллективизации».

На запоздании развития социалистического соревнования на ж.-д. транспорте сказались и косность части командных кадров, не отказавшихся от старых казенных традиций, и неудовлетворительная работа ж.-д. партийных организаций и коммунистов, заслуживших резкую оценку в постановлении ЦК о полнотделках от 10 июля 1933 года.

Но главное и основное заключалось в том, что на ж.-д. транспорте больше, чем в какой-либо другой отрасли народного хозяйства, укоренились и укреплялись реакционные, и как потом выяснилось, антисоветская «теория» о том, что ж.-д. транспорт больше, чем он грузит, грузить не может, что транспорт «срабатывает на пределье», что истощены все его технические и хозяйственные мощности, а раз так, то государство и партия нечего предвзывать претензий к железнодорожникам, а надо дать им побольше всякого рода орудий производства, паровозов, вагонов и т. д., и только тогда они смогут поднять погрузку.

Продолжение доклада т. Л. М. Кагановича на Пленуме ЦК ВКП(б)

Перенос с 1 стр.

Образцы работы стахановцев-красносовцев

Первые успехи железнодорожного транспорта в 1935 году связаны именно с настоящим широким разветвлением социалистического соревнования и ударничества.

Стахановское движение на транспорте, естественно, началось с наиболее механизированной части железных дорог — их двигательной силы — паровозов, началось у паровозных машинистов.

Когда заводов, электростанций было еще мало, железные дороги являлись в стране, так сказать, пионерами механизации, пионерами машинизации страны. Само собой разумеется, в отношении технической вооруженности наши железные дороги сейчас отстают от тяжелой промышленности.

Однако транспорт по своей природе имеет техническую и организационную базу, не меньшую, чем другие отрасли народного хозяйства (за исключением тяжелой промышленности), для развития стахановского движения.

Из всех отраслей ж.-д. транспорта наше паровозное хозяйство наиболее технически передовое. Правда, имеется много старых паровозов, но большинство наших паровозов модернизировано уже за годы революции. Паровоз «Э», который сейчас по сравнению с паровозами «ФД» и «С» считается у нас уже отставшим, этот паровоз «Э» реконструировался в период революции, и он является довольно мощным локомотивом.

Не случайно, что тов. Кривонос, когда вступил в везде техническая скорость была 22—23 км., первый на паровозе «Э» дал 48 км. в час технической скорости. Если можно паровоз «Э» считать несколько устаревшим по сравнению с «ФД», то в этой условно старой технике таилась колоссальная резервы, были запасы технические нормы, занижены технические показатели, которые такой хороший боевой машинист, как Кривонос, смог и показал, каких результатов можно добиться на этой машине.

На мощном паровозе «ФД» машинист Екатеринбургской дороги Омелянов достиг технической скорости 52—53 км. в час. Эта скорость регулярно держится нашими стахановцами-красносовцами во все время их работы. А в отдельные поездки скорость достигает еще больше — до 60—65 км. в час.

Не буду приводить здесь подробных цифровых данных о количестве стахановцев на железнодорожном транспорте. Не в порядке обычного статистического учета, а по моей личной просьбе, начальники дорт и подотделов персонально учли 69 т. стахановцев. По данным 9 дорог — Донецкой, Екатеринбургской, Северной, М.-Вазанской, Западной, Москва—Донецкая, Юго-Восточной, Северо-Кавказской и Южно-Уральской — из 16 тысяч машинистов имеется 2.262 стахановца—14 паров. Стахановцем-машинистом мы считаем того, кто значительно превышает техническую скорость и работает безаварийно. У нас среди стахановцев-красносовцев нет ни одного аварийщика. (Аплодисменты). Среди рабочих по ремонту паровозов, по данным этих же дорог, имеется 12 паров. стахановцев, среди составителей—24 проц., среди стрелочников—5 проц., среди кондукторов—6 проц., среди инспекторов—8 проц., среди вагонников—3,5 проц. среди путейцев—4 проц.

Таким образом, даже эти цифры говорят об отставании стахановского движения среди других категорий железнодорожников, в частности у вагонников, путейцев и эксплуатационников, за исключением составителей. Мы должны развивать среди них стахановское движение, но ни

в коем случае не впадать в искусство цифры—оцифровки труда и функций нам не нужно.

Характерно отметить, что ввиду по развитию стахановского движения идут те категории работников, которые связаны с более новой и отчасти новой техникой—паровозные машинисты, среди вагонников — автоматчики, среди путейцев — те, которые обслуживают путевые механизмы.

Впереди как по развитию стахановского движения, так и по своей работе идут Донецкая и Екатеринбургская дороги. К числу лучших дорог можно присоединить Октябрьскую, Юго-Западную, М.-Вазанскую, Северную, Забайкальскую, Кировскую, МБВ, на восточных дорогах Пермскую, бывшую Северо-Кавказскую, ныне разделенную на 2 дороги — Азово-Черноморскую и Северо-Кавказскую дороги.

Донецкая дорога имеет образцы стахановцев как среди машинистов, так и среди других категорий железнодорожников. Такие славные машинисты, как Кривонос, Шулина, Отрошенко, Бучко, Володарский, Динин, Карасев и другие, вместо запыленной технической скорости 20,6 км. в час дали и дают 40—45—48 км. в час. Имеются образцы и среди работников других служб. Составитель Краснов показал, как можно формировать поезд весом 50 за 7—10 мин. непосредственно с горки; кондуктор Ворона уволок коммерческую скорость сборных поездов; диспетчер Исаенко четверть увеличил процент проследования поездов по расписанию, довел его с 20 до 80 проц.; составитель Древалев увеличил технические возможности маневровых средств в парке формирования.

В Попаянском отделеии пополнились лучшие диспетчера. По предложению молодого диспетчера Веретенникова сокращена длительная маневровая работа благодаря перемуту дутье устаревшей специализации путей.

Станция Попаянская добилась серьезных успехов в сокращении простоев транзитного парка, сократив с 8,4 часа в ноябре до 5—6 часов в декабре, т. е. на 3 часа, а грузовой простой—с 19 часа до 11 часа.—на 2 часа ниже нормы. Отправление поездов по расписанию составляет 90—95 проц.

Всем известно, что на железных дорогах нехватало машинистов и других квалифицированных работников, из-за этого было много сверхурочных.

Сейчас подполит производственного труда, в первую очередь увеличение технических и коммерческих скоростей, дано возможность проводить большую работу с меньшим количеством паровозных, кондукторских бригад и бригад смазчиков. Если на 1 января 1935 года Донецкой дороге требовалось 2.830 паровозных бригад, то в ноябре требовалось лишь 2.490 бригад. То же самое с кондукторами. На 1 июля 1935 г. было 3.200 кондукторских бригад. В ноябре же, при увеличении коммерческой скорости, имеется всего 2.500 бригад. Раньше имели 2.500 смазчиков, а сейчас—1.900. Это дает возможность полной ликвидации сверхурочных.

По Екатеринбургской дороге выделены в особенности паровозное дело Нижнеднепровск-Узл. Там вместо 22 стахановцев, которые были 2 месяца тому назад, сегодня в результате упорной борьбы за обучение, за овладение техникой,—потому что быть стахановцем на паровозе—это не просто пожелать, нужно овладеть техникой, нужно уметь ездить хорошо,—имеется сегодня уже 99 стахановцев. Из этого дела вышли такие передовые машинисты, как Омелянов, который выступал на совещании стахановцев и который является действительно образ-

цом не только хорошего машиниста, но организатора стахановско-красносовского движения.

Наиболее яркий пример улучшения работы среди эксплуатационников в результате развития стахановских методов имеется на станции Нижнеднепровск-Узл. На этой станции стахановцев—начальник станций тов. Галаган для улучшения всей работы станции и уменьшения простоев ввел ряд организационно-технических мероприятий. На горке станции был установлен, например, ходный радиотелефон. Установка этого телефона, по которому кондуктор дает сведения о вагонах дежурного состава, дает непосредственно от состава, дана возможность сократить время на распуск одного состава с 18 мин. до 12 мин. Благодаря этому нововведению на горке станции 6 декабря в смене комсомольки Бровкиной было распущено 27 составов в количестве 1.567 вагонов, т. е. на 50 проц. больше проектной мощности горки.

Среди паровозных машинистов развивается замечательное движение не только за повышение технической скорости, но и за повышение среднегодового пробега паровозов и увеличение весов воздушных или поездов.

В Тульском депо развивается движение «пятнадцатитысячников», т. е. машинистов, которые берут на себя обязательство за месячный пробег паровоза не менее 15 тыс. км., или не менее 500 км., в сутки при норме для «ФД»—448 км. Машинисты-орденоносцы Марков и Отнев вылезли на своих паровозах вместе со своими напарниками дать не менее 18 тыс. километров в месяц. И эти обязательства они успешно выполняют. А старший машинист Нионов дал на своем паровозе 650 километров суточного пробега.

На восточных дорогах за последние дни лучшие машинисты ломают старые традиции, когда зимой уменьшали веса поездов, т. е. сокращали количество вагонов, которые везет паровоз. В сильные морозы стахановцы-машинисты Томской, Омской, Южно-Уральской везут безаварийно и без опозданий, а в ряде случаев со значительным вагоном, тяжеловесные составы. Например, на плече Устьи—Кузнецк при норме в 1.600 тонн машинист Машинцев на паровозе «ЭМ» провез поезд в 3.600 тонн с вагоном 10 ми. На Омской дороге за 20 дней декабря 76 машинистов депо Омск провели без аварий тяжеловесные составы в 2.500—3.000 тонн. Я специально интересовался, как машинисты, которые везут состав поездов, увеличивая вес почти вдвое, как они справляются с работой. Оказывается, у них никаких аварий нет. Машини-

II. Железнодорожный транспорт на подеме в гору

Бурный разворот социалистического соревнования, с которым железнодорожники запоздали на несколько лет по сравнению с другими отраслями народного хозяйства, быстрее развертывание стахановского движения, мобилизация и лучшая организация передовых людей транспорта и всего хозяйственного организма, разгром реакционных элементов обеспечили успешный подъем железнодорожного транспорта в гору. Товарищ Сталин в своей речи о стахановском движении призывал в качестве примера использовать в НКПС консервативную группу, обосновывавшую заниженную норму коммерческой скорости.

Эта группа реакционных профессоров все свои технические формулы, так или иначе, формулы, так или иначе, коммунисты не решались подпустить к ним. Эти люди были предоставлены

стахановцам-красносовцам запереть, что можно взять и еще более тяжелые поезда—в 4.000—4.500 тонн этими же паровозами, вплоть без опозданий и без аварий. (Аплодисменты).

Машинисты-стахановцы на практике опровергают заниженные весовые нормы, которые определялись в давние времена опытным путем с худшими машинистами и с тех пор не пересматривались.

Вы видите отсюда, товарищи, какие еще огромные неисчерпанные резервы железнодорожного транспорта открывает замечательное стахановское движение.

«Предельности» сознательно занижали техническую скорость по тем мотивам, что увеличение формулы котла (которая измеряется килограммами с/ема пара на квадратный метр нагрева котла в час) приведет к значительным расходам топлива, что выгоднее ехать медленно и возить более тяжелые составы. Наша практика за последние месяцы полностью разоблачила несостоятельность этих реакционных взглядов. Наши поезда ходят значительно скорее, техническая скорость увеличилась по сравнению с прошлым годом на 21 проц., а топлива в октябре 1935 года паровозы израсходовали на 3 проц. меньше, чем в октябре 1934 года. Несостоятельность оказалось и противопоставления скорости движения весу поезда. Стахановцы-красносовцы показали, что можно водить и тяжеловесные поезда быстро, а главное—без аварий.

Мы должны добиваться повышения технической скорости в большинстве депо сети до уровня, достигнутого передовыми депо, должны добиваться увеличения средне-суточного пробега паровозов и экономии топлива.

От достигнутого повышения скорости и среднегодового пробега паровозов мы уже получили известный эффект.

Конечно, много еще недостатков, велики простои в оборотных депо, под экипировкой, при осмотре паровоза, при ремонте, при промывке. Но вы знаете, товарищи, как прошлые зимы все дороги кричали: «Нет паровозов, давай паровозы!». Зимой всегда начиналась переборка паровозов с одной дороги на другую. На сегодня я могу доложить Центральному Комитету партии, что мы не только избежали переборки паровозов, но имеем сейчас на сети почти на полторы тысячи паровозов в запасе больше, чем в прошлом году. (Аплодисменты). Эти паровозы нам пригодятся и для дальнейшего расширения грузооборота, и на любой другой случай, если этого потребуют интересы родины. (Бурные аплодисменты).

Все возможности для пропаганды своих «теорий». Они руководили журналами НКПС. Они писали и издавали учебники. Они выработали и разработали планы движения, графики, которые являются практическим документом в действии, по которые были грамотой за семью печатями для многих руководящих коммунистов ж.-д. транспорта.

Эти профессора исходили из той позиции, что наш транспорт работает на пределе, что резервов не и что нагрузка 63 тыс. вагонов в сутки невозможна.

Им вторили в «благородных» то-наше ответственные коммунисты, работники транспорта.

Насколько теория «предела» тесно смыкалась с враждебной оценкой положения и темпов развития страны, показывает то, что некоторые из этих бывших «героев» говорили что среди части эксплуатацион-

нов существовало убеждение в том, что если бы мы начали грузить 70 тыс. вагонов, не было бы грузов в стране.

Можно сослаться—неужели группа профессоров могла позволить и удручить умы такого громадного количества командиров и подработников? Нет, товарищи, никакой архурчелый профессор не сможет оклеветать коммуниста, если этот коммунист не ищет лазейки для того, чтобы оправдать свою собственную плохую работу.

Голоса с мест: Правильно. (Аплодисменты).

В том-то все и дело, что между этой группой инженеров, могли которых были начлены чисто буржуазными представлениями о возможности транспорта, и коммунистами-практиками сложился как бы неспасательный союз для защиты и перестраховки от критики партии государства. Даже значительная часть коммунистов и ответственных работников транспорта, беспартийные активисты, сами того не желая, вместо того, чтобы критически подойти к своей собственной работе, с удовольствием принимали подсылаемое им оправдание невозможности выполнения плана тех, кто, мол, нет паровозов, нет вагонов, нет необходимой технической базы.

В то время как в промышленности и в сельском хозяйстве даже люди, не выполнявшие государственного плана, признавали этот план законом, реальной возможностью,—на транспорте, это надо прямо сказать, не только среди пропагандированной свои теории небольшой группы инженеров, но и среди практиков, среди большинства железнодорожников господствовало твердое убеждение, что заданный государством железнодорожному транспорту план не по силам и транспортом невыполним. И не потому, что не мобилизованы все ресурсы, что работа плоха, что дисциплина нигде не годна, а потому, вы видите, что все технические ресурсы транспорта, все его возможности, пропускная способность станций и участков, мощность паровозного и вагонного парка якобы исчерпаны.

Нам, коммунистам, большевикам, сталинцам, нужно было в первую очередь встать за субстантивный фактор, нужно было критически вскрыть то, что зависит от нас самих и что мы можем и должны мобилизовать. И когда со всей остротой поставлен был вопрос о подеме транспорта, о мобилизации ресурсов, прежде всего по линии ускорения оборота вагонов, наиболее наглядно из окованных врагов из банда инженеров во главе с неким профессором Кудреватским, бывшим руководителем дорог при Деникине, лучше работавшим у белых, чем у нас, אותו, несмотря на это, был в аппарате НКПС почетным человеком, выступили с документом, далеко выходящим за технические рамки, с документом, по сути направленным против линии партии и советского государства.

В ответ на статью в «Правде» инженера Исаева, который пытался цифрами обосновать возможность улучшения оборота вагонов и погрузки в 63 тыс. вагонов, т. е. того плана, который задан был государством, эти люди написали статью, в которой они технически «обосновывали» невозможность погрузки 63 тысяч вагонов, т. е. государственного плана. Они насильно науку, технические расчеты, прибегали к демагогическому оправданию самых отсталых элементов и отсталых методов работы, лишь бы сорвать начинавшийся подъем ж.-д. транспорта.

Понятно, что они дискутировали вовсе не с Исаевым. Это было в апреле 1935 года, как раз в те дни, когда мы разрабатывали при

Продолжение доклада т. Л. М. Кагановича на Пленуме ЦК ВКП(б)

Перенос со 2 стр.

каз об обороте вагонов, после издания приказа об авариях и крушениях.

Как видите, дело идет об антисоветской группе, которая сумела подлезать под советский тон, которая сумела даже подчинить своему влиянию и часть коммунистов. Что бы коммунисты поймали на удочку, они доказывали, что мы работаем лучше, чем в Америке, что оборот вагонов у нас лучше, чем в Америке и в других капиталистических странах.

Будучи проникнуты буржуазным предвзвешением о нашем транспорте, они не могли видеть, что анархическая система беспланового капиталистического хозяйства приводит к тому, что в капиталистических странах нельзя полностью производительно использовать оборудование, заводы, фабрики и в особенности лаговое хозяйство. Как раз вопрос об использовании вагонов—это такой вопрос, к которому нельзя подходить чисто технически. Мы имеем здесь проблему экономики, проблему организации хозяйства, т. е. того, что у нас коренным образом противоположно капитализму.

И вот коммунисты, которые должны были быть марксистами, ленинцами, сталинцами, понимать природу, экономику, организационную систему капитализма и отличия от них нашей системы, легко попадались на эту «удочку» сравнения с западницей, когда им говорили: мы имеем достижения, мы обогнали Америку, мы обогнали Европу. А на деле в углях, в руде, и соль, в магнезиуме и даже собственные НКПСовские рельсы лежали на складах, на заводах и фабриках и не вывозились.

Пуская группа профессоров не смеялась бы в 1935 г. выступить с такой наглой саботажной платформой, если бы она не имела за собой некоторого резерва, если бы она не считала, что ей соответствует, с ней согласна часть командиров, ставших, как и всегда, незаконно их критикуют.

Вот почему, товарищи, после того как мы подробно изучили это дело в НКПС, в ЦК партии, мы решили ударить по этой группе и не только дезавуировать и разгромить ее, но и развернуть работу среди коммунистов, командиров и политработников, чтобы они опомнились и поняли, что они попали в лапы к жукам, что они пошли не по пути большевистской самокритики и мобилизации всех сил, которые имеются на транспорте, а по пути замазывания своих недостатков.

В апреле на совещании в Центральном Комитете нашей партии, когда мы говорили о том, что надо выполнять годовой план погрузки во что бы то ни стало и для того чтобы покрыть неогурз пертых двух месяцев, надо грузить в оставшиеся кварталы не менее 67 тысяч вагонов в сутки, то надо сказать, что многие из командиров железнодорожников считали еще это невыполнимым, не верили в свои силы.

Только после приказа, разоблачившего предельщиков, после погрузки 1 мая—75.934 вагона, которая была «несчастием» для «предельщиков», коммунисты, и в первую очередь руководящие работники, начали приходить к себе и понимать, в каком реакционном безобразии они до того сидели. После этого вся практическая борьба шла под определенными политическим углом зрения. Здесь видно, насколько правильно старое и вечно живое большевистское направление в работе, об большевистской остроте постановки вопроса в решающей мере зависит успех дела. Если взять заветный принцип, если направление правильно, все мероприятия

проходят в атмосфере действительной большевистской борьбы.

Последние 3 месяца мы грузим не менее 75 тысяч вагонов в сутки, и когда режиссы давали погрузку сучасается до 70 тысяч вагонов, мы считаем это уже провалом. Теперь многие начальники дорог так привыкли к перевыполнению плана погрузки, что когда дают только план, то злятся в НКПС и говорят—у нас сегодня провал—дали только 100 проц. плана.

(Живление в зале).

Центральный комитет партии и под его руководством НКПС дали боевое направление делу разоблачения «предельщиков» и мобилизации масс железнодорожников, и это определило весь ход и исход борьбы за полем транспорта. Все дальнейшие практические мероприятия НКПС—и по обороту вагонов, и по борьбе с простоями, и по народному хозяйству, и по борьбе с авариями и крушениями (хотя здесь мы еще сильно отстаем)—производились в борьбе с этими реакционными «предельщиками» настроенными в теории и практике.

Не буду подробно говорить о результатах нашей работы. Погрузка железных дорог каждый день печатается в газетах.

Руды железной	—108,2%	годов, план	и 129,7%	по сравнению с 1934 г.
Черных металлов	—112,9%	»	» 140,1%	»
Стойащие металлы	—126,4%	»	» 140,4%	»
Легкие металлы; сплав	—117,1%	»	» 130,6%	»
Дерево	—114,2%	»	» 118,9%	»
Хлебных грузов	—103,4%	»	» 114,4%	»

Не выполнен план погрузки по ряду видов грузов:

Канев. уголь и кокс	—96,7%	годов. план	и 115,6%	по сравнению с 1934 г.
Нефтепродукты	—90,8%	»	» 109,4%	»

Это произошло отчасти по причине плохого вывоза угля в Кузбассе на Томскую дорогу, а отчасти потому, что план добычи нефти и угля был чуть-чуть пересмотрен, а план погрузки не был пересмотрен. Поэтому есть некоторый перебор.

Все же можно определенно заявить, что государственные планы погрузки как в целом, так и по основным грузам нами перевыполнены. (Аплодисменты).

Вся выгрузка за 1935 год, по предварительным данным, составила 390 миллионов тонн — 68,1 тыс. вагонов среднедневной погрузкой—108,2 проц. годового плана и 122—123 проц. погрузки 1934 года. Перевозки составили 259,5 миллиардов тоно-километров —113,2 проц. годового плана и 126,2 проц. перевозок 1934 года. (Аплодисменты).

Роста погрузки и перевозок мы добились как улучшением использования подвижного состава, увеличением скорости движения поездов, ускорением оборота вагонов, так и тем, что в этом году полностью, и даже с некоторым избытком, получили полагавшиеся нам по плану количество новых вагонов от нашей собственной тяжелой индустрии. (Аплодисменты).

Во все дороги одинаково улучшили свою работу. Железные дороги выполнили годовой план погрузки в вагонах (считая 3-ю декаду декабря на уровне 2-й декады декабря) так:

Московско-Кавказская	—112,4%	годов. план
Курская	—117,6%	»
Октябрьская	—118,6%	»
Северная	—114,0%	»
Октябрьская	—103,8%	»
Кировская	—114,5%	»
МБВ	—10,8%	»
Восточная	—106,3%	»
Юго-Восточная	—106,3%	»
Азово-Черноморская	—107,0%	»
С. вост. Кавказская	—106,7%	»
Еврейская	—109,1%	»
Южная	—118,9%	»
Донецкая	—105,1%	»
Юго-Саянская	—105,4%	»
Землякская	—102,4%	»
Тура-Саянская	—111,0%	»
Самаро-Златоустовская	—111,6%	»
Оренбургская	—158,9%	»
Рязань-Уральская	—113,3%	»
Пермская	—119,7%	»
Южно-Уральская	—115,4%	»
Восточно-Сибирская	—108,2%	»
Забайкальская	—129,9%	»
Уссурийская	—113,8%	»

Этого порядка, который предложил товарищ Сталин,—печатать каждый день погрузку,—он здорово подтягивает людей, и это очень хорошо. Работа на виду у всего народа. Плохо работает—весь народ тебя позорит. Хорошо работает—заслуживает похвалы и уважения. (Аплодисменты).

Погрузка железных дорог нарастала изо дня в день, и этот рост был отражением той борьбы, которая шла на транспорте.

Вот как шла погрузка по месяцам 1935 года:

В январе	—56,101	вагон в сутки
в феврале	—56,101	»
в марте	—59,137	»
в апреле	—61,477	»
в мае	—66,251	»
в июне	—72,615	»
в июле	—77,952	»
в августе	—73,666	»
в сентябре	—74,664	»
в октябре	—75,159	»
в ноябре	—75,651	»
в декабре	—75,651	»
в среднем за все 12 месяцев	—75,100	»

Этого роста погрузки мы добились под руководством ЦК, при активной помощи обкомов, крайкомов, ЦБ накомпартий. Годовой план транспорт окончил досрочно.

По грузам: в тоннах погрузено в 1935 году (по предварительным подсчетам):

Уголь	—140,1%	»	» 140,1%	»
Железные руды	—140,4%	»	» 140,4%	»
Легкие металлы	—130,6%	»	» 130,6%	»
Дерево	—118,9%	»	» 118,9%	»
Хлебные грузы	—114,4%	»	» 114,4%	»

Не выполнили заданного в начале года плана погрузки Томская и Москва-Донбасс.

Томскую дорогу мы должны в ближайшее время во что бы то ни стало погнать. Она увеличивает погрузку по сравнению с прошлым годом. В 1934 году Томская дорога грузила около 2,500 вагонов, в 1935 году грузила 3,200 вагонов. И все-таки план не выполнен, потому что Кузбасс полагает дорогу ростом добычи угля. Уголь не вывозится—значит дорога работает плохо, значит нужно как следует заняться за улучшение работы Томской дороги, иначе она нас подведет.

Должен только сказать, что процент выполнения годового плана погрузки не характеризует еще всей работы дороги.

Дорога, которая имеет большую выгрузку и поэтому располагает большим количеством порожних вагонов, она всегда в более выгодном положении, чем, например, Донецкая дорога, погрузка которой почти в два раза превышает ее выгрузку. Донецкая дорога должна грузить 8—9 тыс. вагонов, а выгрузка у нее—4—5 тысячи вагонов. Ежедневно мы ей поаем 4 тысячи вагонов порожняка для того, чтобы грузить 7—8 тысяч вагонов угля ежедневно и разгружать Донбасс. Таким образом, Донецкая железная дорога зависит от плана ее порожняка другими дорогами.

Поэтому, между прочим, некоторые дороги хотя и выполнили годовой план погрузки, но состояние этих дорог неудовлетворительно, как, например, Самаро-Златоустовская, Южно-Уральская, Омской и отчасти Юго-Восточной дорог.

Что касается Дальневосточных дорог, работающих в крайне тяжелых условиях, нужно сказать, что в этом году они поправились. Работают лучше в особенности Забайкальская дорога, которая встретила зиму подготовленной. Необходимо отметить улучшение массовой работы коммунистов ком-

сомольцев, политотделов большинства дорог, а также значительной части парторгов и профсоюзных организаций.

Должен, однако, сказать, что при успехах в товарном движении мы еще не имеем хорошо поставленного пассажирского движения.

Позвольте остановиться на пассажирском движении. В этом году мы перевезли не менее 950 миллионов пассажиров. Количество перевезенных пассажиров сократилось по сравнению с прошлым годом на 2 проц. Мы увеличили составы поездов—вместо 8—10 вагонов мы пустили поезда по 16—18 вагонов. Это неудобно особенно потому, что на дорогах не успели удлинить пассажирские платформы. Мы пошли на это незначительное сокращение потому, что на самых грузонапряженных линиях, например, от Донбасса в Москву, Ленинград, товарные поезда задерживались, мешались пассажирским. Каждый пассажирский поезд, хотя бы в нем было 6 вагонов, он едет, едет, едет с движением 2—3 товарных поезда. Нам нужно было выигрывать в пропускной способности. Кое-что мы выиграли. Это мероприятие было важно еще и потому, что на железнодорожном транспорте у некоторых работников была неправильная точка зрения о второстепенности товарного движения. Конечно, пассажирское движение должно привлекать внимание железнодорожников. Мы должны сделать все для того, чтобы в 1936 г. улучшить пассажирское движение, в особенности качество обслуживания пассажиров. Но, товарищи, нельзя допускать, чтобы не вывозились уголь, руда, соль, металлы, товары широкого потребления, что это немаловажно раздвинуло пассажирское движение. Вель факт, что пассажирские поезда возили по одной трети бесплатных пассажиров, что многие поезда ходили незаполненными, что вносили такие «несогласия», как киномоты, как будто пассажир за несколько часов нахождения в поезде не может обойтись без кино.

Товарное движение в нашей индустриальной пролетарской стране должно привлекать к себе внимание и пользоваться уважением не меньше, чем пассажирское. Этого перелома настроений у железнодорожников мы добились. Сейчас у машинистов и кондукторов создано твердое настроение, что ездить на товарных поездах так же почетно, как ездить на пассажирских поездах. (Аплодисменты).

Если в 1919 году товарищ Ленин рассказывал, как правительство вынуждено было совсем закрыть почти на месяц пассажирское движение для того, чтобы вывезти 8 миллионов пудов хлеба, то мы перевезем в 1935 году не менее 950 миллионов пассажиров и без затруднений перевезем полтора миллиарда пудов хлеба. (Продолжительные аплодисменты).

Но, товарищи железнодорожники, если бы вы видели озабоченное внимание пассажирского движения, то, предугадывая, что этого мы допустить не можем.

Парод растет, перевозки будут возрастать, пассажирское движение будет возрастать, оно должно обеспечить потребности народа. Мы сейчас, оправившись, поднявшись, завоевав уже определенные позиции на транспорте, удалив свои работы, обязаны пассажирское движение улучшить в 1936 году. Мы обязаны уже сейчас готовиться на несколько лет вперед, когда у нас пассажирское движение будет поставлено действительно по последнему слову техники, оборудовано, аккурратно, по-социалистически. (Бурные аплодисменты).

Что можно сказать о социалистическом соревновании, о стахановском движении среди, например, проводников пассажирских вагонов? Среди проводников наряду с частью хороших людей еще слышна «трубность, некультурность, невнимательность и даже взыскания. Некоторые из них увеличивают «шорную выработку» по-своему.

Решающим в тех успехах которые мы имели, конечно, являлась мобилизация субъективного фактора. Кое-что мы сделали по части хозяйства, по части строительства, по части выполнения вагонного парка.

Во все же роста погрузки мы добились в основном на базе того же хозяйства, каково было и в прошлом году и с теми же работниками. Решающим для подема транспорта здесь была линия партии, был тот боевой дух, которым воодушевлялись железнодорожники, в особенности после приема железнодорожников в Кремле, после речи товарища Сталина. Товарищ Сталин сказал, что железнодорожники заслужили настоящую большевистскую товарищескую похвалу и что велика честь для каждого работать на ж.-д. транспорте. Он сказал, что железнодорожный транспорт в нашей стране имеет решающее значение для существования и развития такого громадного по размерам своей территории государства, как наше советское государство, такое же значение, как морской транспорт для Англии. После приема в Кремле кругозор железнодорожников расширился, люди поднялись, и на задание, которое было дано товарищем Сталиным на этом приеме — грузить в 1936 году не менее 80 тысяч вагонов в сутки, железнодорожники ответили дружной работой, мобилизацией всех сил. Могут закрыть здесь Центральный Комитет нашей партии, что это задание товарища Сталина—80 тысяч вагонов погрузки в сутки — будет в 1936 году выполнено, а может быть и перевыполнено! (Аплодисменты).

Решающим в тех успехах которые мы имели, конечно, являлась мобилизация субъективного фактора. Кое-что мы сделали по части хозяйства, по части строительства, по части выполнения вагонного парка.

Во все же роста погрузки мы добились в основном на базе того же хозяйства, каково было и в прошлом году и с теми же работниками. Решающим для подема транспорта здесь была линия партии, был тот боевой дух, которым воодушевлялись железнодорожники, в особенности после приема железнодорожников в Кремле, после речи товарища Сталина.

Товарищ Сталин сказал, что железнодорожники заслужили настоящую большевистскую товарищескую похвалу и что велика честь для каждого работать на ж.-д. транспорте. Он сказал, что железнодорожный транспорт в нашей стране имеет решающее значение для существования и развития такого громадного по размерам своей территории государства, как наше советское государство, такое же значение, как морской транспорт для Англии. После приема в Кремле кругозор железнодорожников расширился, люди поднялись, и на задание, которое было дано товарищем Сталиным на этом приеме — грузить в 1936 году не менее 80 тысяч вагонов в сутки, железнодорожники ответили дружной работой, мобилизацией всех сил. Могут закрыть здесь Центральный Комитет нашей партии, что это задание товарища Сталина—80 тысяч вагонов погрузки в сутки — будет в 1936 году выполнено, а может быть и перевыполнено! (Аплодисменты).

III. Задачи дальнейшего развития стахановско-кривонсовского движения на транспорте

На дорогах есть еще наряду с хорошим делом плохое дело, в которых стахановцы не завоевали еще сознания большинства на свою сторону.

Кроме того, помимо консервативных, безынициативных хозяйственников, уменья их назидать работу и обеспечить успешную работу становления, помимо сопротивления, а иногда и прямой травли стахановцев со стороны остальных элементов на ж.-д. транспорте, были некоторые классово-враждебные вылазки против стахановско-кривонсовцев. Команды и полтоработники должны окружить вниманием и поддержкой стахановцев и доставить сокрушительный отпор всем попыткам

классово враждебных элементов помешать бурному развертыванию стахановско-кривонсовского движения на железнодорожном транспорте.

Чтобы успешно руководить стахановским движением на транспорте, необходимо особенно проникнуть в технику дела и добиться слаженности частей. Без слаженности частей на транспорте достижения стахановцев будут срываться другой частью хозяйственного предприятия.

Если можно сказать, что от добычи угля в Донбассе зависит алэктростанция, то все же зависимость частей в промышленности

Продолжение доклада т. Л. М. Кагановича на Пленуме ЦК ВКП(б)

Перенос с 3 стр.

сти не такая непосредственная, как между паровозом с вагоном, как между машинистом и кондуктором, как между стрелочником и составителем, как между одной дорогой и другой дорогой, как между путевым хозяйством и службой эксплуатации. Если где-либо на Уссурийской дороге на пути случается заминка, это сказывается на Пермской дороге, находящейся от Уссурийской на расстоянии 8 тысяч километров. Если на протяжении этих 8 тысяч километров будет неисправен всего несколько метров пути, уже нельзя продвигать поезд: получается затор, пробка.

У товарища Лихачева на автозаводе имени Сталина тоже есть конвейер, но наш железнодорожный конвейер несколько линее—от Тихого океана до Черного моря. (Смех, аплодисменты).

Транспорт требует особенно тщательной и конкретной организации руководства, невозможной без слаженности частей. Развернуть стахановское движение среди одних машинистов, другие категории останутся—никакого эффекта не получится. Вот почему на транспорте имеют некоторые распространение не скажу сентимизм, а скорее непонимание, как надо поставить дело, как пойдти к организации стахановского движения. Исходя из этого, на что мы должны больше всего нацел на транспорте?

Это, во-первых, улучшение работы службы эксплуатации, начиная от грузчика, весовщика, стрелочника, списщика, составителя, кондуктора и кончая дежурным по станции, диспетчером, начальником станции.

Служба эксплуатации реализует работу всех остальных служб. От ее работы зависит коммерческая (участковая) скорость, которая включается в себя техническую скорость (т. е. скорость движения поезда в его период) плюс стоянки на промежуточных станциях. От работы эксплуатационников зависит движение поездов по расписанию, оборот и среднесуточный пробег вагонов и, в конце концов, использование паровозов и т. п. Таким образом, плохая работа службы эксплуатации приводит к увеличению простоев вагонов и паровозов, к ухудшению их оборота, к ухудшению общих показателей работы железных дорог. Вот почему мы сейчас особенно нацелены на эксплуатацию.

Во-вторых, это ремонт паровозов и вагонов, так как большая скорость езды требует повышенного качества ремонта.

И в-третьих, это добротачественный ремонт пути и исправное содержание пути.

Это—центральные задачи работы на железнодорожном транспорте, так как от разрешения их зависит закрепление и дальнейшее повышение скорости продвижения поездов и прежде всего ликвидация крупных и аварий, являющихся бичом, являющихся последним серьезным барьером, который мы, железнодорожники, еще не взяли.

Само собой разумеется, что заводы НКПС должны подтягиваться к заводам Наркомтяж.

Чтобы получить серьезный эффект от стахановского движения, необходимо, как это намечено проектом постановления Пленума ЦК, развернуть работу по следующим направлениям:

- улучшить организацию работы—технологический процесс;
- пересмотреть технические нормы, как общестовые, так и местные;
- улучшить систему оплаты и нормирования груза (пересмотр норм выработки, установление прогрессива и т. д.);
- развернуть работу по подготовке кадров, по их технической учебе.

Если я удержал эксплуатацию

ников, путейцев с этой трабуны Пленума ЦК, что они отстают, то это не значит, что я считаю, что они работают меньше по времени, чем паровозники, или что они работают меньше паровозников, или что делают меньше, чем другие. Может быть кое-где, может быть среди эксплуатационников есть еще люди, которые не верят в стахановское движение, не хотят пользоваться, они имеются и среди коммунистов, но в целом эксплуатационники работают много и добросовестно. Но главное в том, чтобы грамотнее работать, не формально, а перестроить весь технологический процесс работы. Здесь именно кроются колоссальные резервы. Вот возьмем технологическую станцию, где простои принимают безобразный характер. Там много путаницы в самом процессе сортировки вагонов, часто, производится излишняя, ненужная работа.

Система работы в целом плохо продумана, и поэтому не случаются, что одиночки-составители работают очень хорошо, а станция в целом работает плохо. Отдельный диспетчер работает очень хорошо, а в целом график срывается. Отдельные цеха работают замечательно, а в целом завод работает плохо. Это относится и к делу, к вагонным участкам и т. д.

Надо искать новые резервы в серьезном улучшении системы и техники работы. Это теснейшим образом связано с пересмотром технических норм.

Во всех отраслях народного хозяйства существуют общие технические нормы и нормы конкретные, применительно к каждому предприятию, цеху, станку. Однако отягчительная особенность железнодорожного транспорта состоит в том, что на нем общие сетевые нормы, или, как их называют, измерители, играют более определяющую роль, потому что транспорт, как говорится, единый конвейер, а следовательно, без преимуществ заводского конвейера. Транспорт—конвейер, работа которого зависит от добросовестности, расторопности, чистоты сотен тысяч и миллионов работников, разбросанных по всей стране на протяжении 100 тысяч километров.

Улучшение эксплуатационной работы и пересмотр технических норм

Естественно, что на железнодорожном транспорте мы взяли в 1935 году, после разоблачения «предельщиков», за пересмотр сознательно или заискивающих общестовых норм. Эти общестовые технические нормы в значительной степени уже пересмотрены, и пересмотрены основательно. Мы должны продолжать пересмотр этих общестовых технических норм на основе дальнейшего разоблачения «предельщиков», развертывания стахановского движения и выявляемых стахановскими возможностями. Но центр тяжести нашей работы должен быть в пересмотре конкретных местных норм по каждой станции, делу, тяговому плечу, по каждой дистанции пути и связи, по каждому вагонному участку. Ведь общестовые нормы могут быть выполнены лишь при конкретном их применении каждой станцией, дистанцией, делом, участком. С этой точки зрения недостатком в нашей работе за последние месяцы является именно то, что, пересмотр общестовых норм, мы крайне недостаточно уточнили местные конкретные нормы. Надо прямо сказать, что из центральных управления НКПС, из управления дорог до этого еще как следует не добрался.

А особенности железных дорог, отличающие их от заводов, именно в различных условиях работы каждой дистанции, каждого дела. Еди-

ной крыши железных дорог, в отличие от заводов, является небо. (Смех). Тут действуют и климатические условия, и разный профиль пути, и не только по дорогам и отделением в целом, но и по большим участкам.

На работу железных дорог влияют разный характер грузов, изменения грузопотоков. В отличие, положим, от работы промышленности, которая сама заранее может определить или во всяком случае знает ассортимент своей продукции и ее распределение по потребителям, грузопотоки определяются на железных дорогах, а грузоотправителями. НКПС, конечно, не стоит в стороне от определения грузопотоков. В этом году мы добились некоторых успехов в планировании перевозок таких грузов, как свекла, хлеб, хлопок, картофель. Подрабатываем вопрос о планировании перевозок соли, угля, нефти.

Каждое отделение службы эксплуатации, каждая станция, каждое дело имеет свои особенности. Вот почему сложность установления технических норм на железнодорожном транспорте состоит в том, что необходимо по крайней мере разбить все станции, дело, участки, дистанции на ряд типов, а в пределах этих типов, применительно к каждой станции, делу, делать отдельные технические нормы их работы.

В первую очередь мы должны сосредоточиться на важнейших участках железнодорожного транспорта. Из 7.200 станций и развязок половина погрузки и выгрузки производится на 334 крупнейших грузовых станциях и половина всего транзита охватывается 127 крупнейшими участковыми станциями. Протяженность наших главных ж.-д. путей—83 тыс. километров. Но из них 10 тыс. километров 36 проц. грузопотока, а 30.861 километру дают 70 процентов грузопотока. На этих важнейших станциях и направлениях, определяющих в основном всю работу ж.-д. транспорта, мы и должны сосредоточить основное внимание. Рассмотрим отдельные технические нормы, как общестовые, так и местные.

Начнем с технической скорости, о которой я уже говорил в своем докладе. Техническая скорость—это скорость его продвижения на перегоне, не считая остановок на промежуточных станциях. Несмотря на введение мощных паровозов, технические скорости за последние 7 лет были почти на одном уровне—21—22 километра в час. Аппарат НКПС не знал о фактических технических скоростях по отдельным делам и тяговым плечам (т. е. по тем участкам, по которым обращаются паровозы от основного до оборотного дела).

Нам при разработке приказа об улучшении использования паровозов пришлось затребовать эти данные от дорог, да многие управления дорог сами не имели этих сведений.

Техническая скорость была нами в 1935 году повышена до 27 километров в час против 22,5 километра, бывшей фактически в 1934 году. Фактически в октябре 1935 года по сети в среднем техническая скорость была 27,4 км, а в ноябре—26,7 км в час.

Отдельные машинисты-стахановцы дают 60—65 километров в час технической скорости, превышая даже конструктивную скорость паровоза (конструктивная скорость для «Б» была определена 55 км в час, для «Ф», «СО» и «П»—65 км в час). Эта конструктивная скорость, которая, как теперь выясняется, также была занижена, нами теперь пересматривается. На 1936 год в связи с пересмотром графиков движения поездов мы предлагаем повысить техниче-

скую скорость в среднем по сети минимум до 30 км в час.

Несколько хуже обстоит с коммерческой (участковой) скоростью, т. е. со скоростью продвижения поезда от одной участковой станции до другой, считая и остановками на промежуточных станциях. За последние 10 лет коммерческая скорость осталась все из одного уровня—13—14 километров в час. За 1934 год средняя коммерческая скорость по сети составила в среднем 14,2 км в час.

Мы повысили с 1 октября 1935 года норму коммерческой скорости до 19,4 километра в час, фактическое ее выполнение—18,6 километров в октябре и 17,7 километров в ноябре 1935 года. Некоторые отделения дают коммерческую скорость до 26—30 километров в час. Увеличения коммерческой скорости мы добились как за счет роста технической скорости, так и за счет сокращения ненужных простоев поездов на промежуточных станциях, путем совмещения на одной и той же станции нескольких технических операций (набора воды, чистки топки, осмотра бугс и пр.), а также путем ликвидации излишних развязок и блок-постов. Нам за это время закрыто 282 блок-поста и 104 развязки.

Коммерческая скорость, особенно сборных поездов, увеличилась также благодаря повышению роли главных кондукторов, усилению их активности в борьбе за скорейшее проведение поезда по своему участку. На 1936 год мы предполагаем повысить коммерческую скорость в среднем по сети до 23 километров в час.

Однако, самое главное состоит в том, что, несмотря на повышение технической и коммерческой скорости, среднесуточный пробег вагонов увеличился гораздо меньше, оборот вагонов улучшился совершенно недостаточно из-за больших простоев на участковых и грузовых станциях.

Оборот товарного вагона, то есть время от одной до другой погрузки, в 1934 году составил в среднем 8,7 суток. Правительством на 1935 год оборот был установлен 7,65 суток. В эту норму железнодорожный транспорт в 1935 году уложился, т. е. сократил время оборота на 1 сутки, что дало возможность увеличить погрузку в среднем на 9 тысяч вагонов в сутки в течение года, а за последние месяцы на 15 тысяч вагонов в сутки.

Однако мы считаем своевременный оборот вагонов весьма важным, очень медленным. При терпеливых скоростях движения поездов и установленных нормах простоя оборот вагонов должен быть максимум 5,8—6,0 суток. На деле же мы имели в октябре 6,96 суток и в ноябре 7,18 суток. Таким образом, из-за невыполнения оборота вагонов мы теряли ежедневно минимум 12—16 тысяч вагонов погрузкам.

Из этих цифр наглядно видно, как эксплуатационники «спрятали» успехи машинистов, результаты стахановской работы паровозников. Именно эксплуатационники, так как причина невыполнения нормы вагонов прежде всего в безобразных простоях на участковых, сортировочных погрузочных-разгрузочных станциях.

Из общего времени оборота товарного вагона в ноябре 1935 года—7,18 суток, или 172,3 часа, простои на участковых и технических станциях составляют 81,9 часа—47,5 проц., простои на станциях погрузки и выгрузки—39,8 часа—23,1 проц., простои на промежуточных станциях—17 часов—10 проц., в движении вагон находится всего 33,6 часа—19,5 проц. В среднем в сутки товарный

вагон находился в ноябре 1935 года в движении всего 4,68 часа, пролежал за это время 125 километров, а остальное время стоял на станциях.

Из чего же складываются простои на участковых и сортировочных станциях, которые составляют почти половину времени оборота вагонов?

У нас есть хорошие сортировочные станции, как, например, Предпортов, Коврино Октябрьской ж. д., Юдино, Москва-Сортировочная М.-Казанской ж. д., Завка Кировской ж. д., которые укладывают в заданные им нормы простоя. Но большинство станций значительно их превышают.

Возьмем одну из плохо работающих станций—Люблино М.-Курской ж. д. НКПС залал типые нормы простоя: норму транзитного вагона с переработкой, т. е. перепроформированного поезда из сортировочных станциях, 4 часа 50 минут. Учитывая местные условия станции Люблино, Управление М.-Курской дороги установило ей норму простоя 9 часов. Станция же фактически была в первой декаде декабря простоя транзитного вагона с переработкой 17 часов 43 минуты. Из чего складывался этот безобразный простой. Для операции в парке прибытия—спуска и разметка вагонов, сдачи документов кондуктором и пр.—норма установлена 30 минут, а вагон фактически простоял 4 часа 36 минут. Т. е. вагон ожидал расформирования состава лишних 4 часа. Но наиболее сложной технической операции—расформирование вагонов через горку—станция почти уложились в установленное время—залегло 30 минут, фактически расформирование заняло 32 минуты. Зато под накоплением, т. е. в ожидании подхода вагонов того же направления, чтобы из них сформировать поезд, норма установлена до 4 часов, а фактически вагон простоял 8 часов 42 минуты.

Чтобы сократить время простоя вагонов под накоплением, следует применить групповую специализацию, т. е. не дожидаться, пока законится teljes состав вагонов на ту или иную станцию, а отправлять их группами, до ближайшей попутной станции, а там уже из них формировать целые маршруты.

Сокращение времени под накоплением во многом зависит и от клинкетов, от выполнения его плана отправительской маршрутизации. Нигде, как в Советском Союзе, нет таких огромных возможностей отправления грузов целыми маршрутами, так как массовые грузы распределяются по потребителям у нас заранее, и легко договориться, с кем, с Углубством, чтобы углы той или иной шпалы шел не в десятку адресов, а одному—двум потребителям. Наше плановое хозяйство имеет огромные возможности для максимального развертывания отправительской маршрутизации, что на много сократит простои вагонов под накоплением.

Кстати сказать, раньше разрешали держать вагон под накоплением более суток. Теперь в связи с введенением отправительской маршрутизации, а также групповой специализации имеет возможность значительно сократить время простоя вагонов под накоплением.

На формировании составов, тоже более сложной операции, норма установлена до 1 часа, фактически на эту операцию затрачивалось на станции Люблино 38 минут. Накоплен, в парке отправления, т. е. когда состав уже готов и следует линии его технической осмотра и принять кондукторской бригадой и смазками, положено время до 1 часа, а фактически затрачивалось 5 час. 57 минут. Это объясняется, главным

Продолжение доклада т. Л. М. Кагановича на Пленуме ЦК ВКП(б)

Перенос с 4 стр.

образом, большой выгоды вагонов до их технической исправности и несогласованности работы по формированию поездов с графиком их отправления со станции.

Таким образом, мы видим, что операции, требующие значительной технической работы, проводятся станцией Люблино удовлетворительно, по образцово работа составителей, машинчиков и других работников «проедается», «грабится» никудайной организацией работы на станции в целом, простоям эря, без всякой работы.

Из этого вытекает, что стоит только организатору приложить руку, ввести простейшую рационализацию в технологический процесс, совмещать во времени отдельные операции, что вполне возможно, как это показывает опыт станковостроителей, диспетчеров, дежурных по станции, и мы резко сократим простои. Стахановское движение по службе эксплуатации нужно направить на то, чтобы формирование поездов шло быстрее, чтобы не было бы вагонов на горках, чтобы вагон не простоял эря, чтобы все быстрее двинулось, а эксплуатационники при этом могут зарабатывать значительно больше, чем теперь. С этой точки зрения и придется нам пересмотреть всю систему норм выработки и заработной платы станционных работников.

Несколько слов о нашей порочно-разрушительной работе. Время на поручку и выгрузку уменьшилось с 46 часов в 1934 году до 37,6 часов в октябре и 39,8 часов в ноябре 1935 года. Норма, установленная НКПС в июне 1935 года — 32,3 часа, — далеко не выполнена. Здесь вина не только одних железных дорог, но и клиентуры, так как 70—80 проц. всей поручки производится на подвальных путях клиентуры. В связи с увеличением грузооборота фронта поручки и выгрузки сейчас явно недостаточны, и их надо срочно расширять, а также всемерно механизировать поручочно-разгрузочные работы, чтобы не тормозить работу железных дорог.

Здесь я хочу сказать несколько слов о нашем младшем брате — заводском транспорте и обратиться за содействием к нашим эдем брата — руководителям промышленности. Как старший брат, прошу помочь нашему младшему брату — заводскому транспорту (вселепо внимание в эде). Плече заводского транспорта может ударить нас с другой стороны.

У нас есть образные клиенты, честно выполняющие свои договоры и даже сокращающие время простоя под поручкой или выгрузкой. Могут переписать отдельные из них: завод им. Петровского, завод им. Кирова по Екатеринбургской дороге, Харьковский тракторный завод по Юрьевской дороге, Волские цементные заводы по Рязано-Уральской дороге, Севереле по Северной дороге, Ротсельман по Азово-Черноморской дороге. Но наряду с ними имеется еще большое количество несправляющей клиентуры, подолгу задерживающей наши вагоны.

Основной, как сказать, обобщающей технической нормой, определяющей всю работу железных дорог, является график и расписание движения поездов. График определяет, сколько поездов можно пропустить через данный участок, чтобы один поезд не наскочил на другой, чтобы движение шло четко, без задержек.

Между прочим до революции по товарному движению не было твердых расписаний. Мы поставили поезд себе задачу обеспечить расписанием товарное движение, в первую очередь основное ядро постепенно обрабатывали поезды, диспетчера их называют «спинными» эдами, потому что на графике

они обозначены синей краской. Остальные поезда также предусотрены нашим твердым графиком. Мы пересмотрели график. Он определяется технической скоростью. Техническая скорость была занижена, и поэтому график был несправляющий. График предусотрял большое количество ненужных остановок. Мы сократили часть остановок на разездах и на станциях. Я убежден, товарищи, что при новом пересмотре графика к лету 1936 года мы сможем сократить еще большее количество остановок и по пассажирским и по товарным поездам. К чему поезду на Москву на Тифлис иметь несколько остановок до Тулы? Для обслуживания этих пассажиров есть местные поезда. То же самое и в отношении товарных поездов, которые не должны иметь лишних остановок. Мы можем сократить остановки, тем самым выиграть время и ускорить движение поездов.

Мы должны, товарищи, превратить расписание и график движения поездов в железный закон работы транспорта. Наш конвейер раскинулся на сто тысяч километров. Следить за каждой частью очень трудно. Должна быть какая-то единая дисциплинирующая сила. Эта сила — график и расписание движения поездов. График и расписание должны быть самым святым для железнодорожников. Пока мы этого не добьемся, у нас не будет той слаженности частей механизма, о которой говорил товарищ Сталин.

Вероятно, вы все слышали о так называемых выходах, которые лимитировали, ограничивали пропускную работу железных дорог по самым важным направлениям. Например, сигнал, что из Донбасса через Лгво на север нельзя пропустить больше 950 вагонов в сутки, через Ворожево больше 770 вагонов, через Курск больше 1.350 вагонов. После пересмотра графика мы теперь можем пропускать через Лгво 1.100 вагонов, а предположительно довести и до 1.500 вагонов, через Ворожево 1.120 вагонов и предположительно до 1.200 вагонов, через Курск — 2.275 вагонов, и эта возможность пропуса намного превышает потребность. То же самое имеется и по другим выходам — Урала в петр через Янау, Валесию и Котельнич, выход из Сибири через Семипалатинск в Среднюю Азию, выход из Сибири через Вайга на Урал и т. п.

Большим злом являлась частая ломка весов поездов. По одному участку, например, можно было вести поезд весом 1.800 тонн, а по другому участку — только 1.600 тонн. Приходилось отплатить часть вагонов, ожидать следующих поездов и из отплатенных хвостов формировать новые поезда. По новому графику мы сократили количество переделов весов поездов. Так, по 23 главнейшим направлениям с протяжением 38 тыс. километров вместо 71 весовой нормы установлено 61 норма, а в 1936 году благодаря замечательному движению машинистов-стахановцев за увеличение весовых норм мы сможем это количество сократить еще на половину, что повысит пробег поезда без передела веса почти вдвое в грузовом направлении и тем самым позволит значительно сократить простои вагонов.

В связи с увеличением пропускной способности линии отпала необходимость в строительстве ряда вторых путей и дополнительных разездов. Наоборот, сотни разездов и блок-постов, как я уже говорил, открыты за ненадобностью. Отпала необходимость в открытии блок-постов и строительстве вторых путей на участке Лгво — Козаричи Западная дорога, необходимость смещения профиля на участке Ржев — Вязьма МБ и т.

Дальнейший пересмотр графика, который НКПС подготавливает в весне 1936 года, может дать огромную экономию по части строительства. Ведь была специальная теория — надо расширять станции, расширять станционные пути, иметь их в большом количестве для того, чтобы там отстоявались вагоны. Станция вместо пропускного пункта вагонов превращалась в отстойник вагонов. Правильный, пересмотр графика, к которому должны мы, работники НКПС, а также начальники дорог и эксплуатационных отделений, подойти более серьезно, если подходить до сих пор, может нам дать огромную экономию и по части сокращения излишних капитальных работ и перебросить эти средства на более производительные цели.

Что касается соблюдения расписания движения поездов, то мы сейчас с большим трудом добиваемся того, что примерно 40 проц. товарных поездов идут строго по расписанию. Вы можете сказать, что пассажирские поезда и то опаздывают. Это верно. Должен сказать, что по пассажирскому движению у нас также не хватает дисциплины, и она должна быть по соблюдению расписания поездов еще более сильной, более серьезной, чем по товарному движению.

Организация ремонта пути и подвижного состава

Особое внимание должны мы обратить на приведение в порядок путевого хозяйства, которое находится в плохом состоянии. Без хорошего пути, без прочных мостов мы не избавимся от крушений, не избавимся от задержек в движении поездов, так как поезда, в конце концов, движутся по пути, и от его качества прежде всего зависит и скорость движения, и бесперебойность работы железных дорог.

Мы пересмотрели в 1935 году нормы содержания пути по уровню и шаблону, которые были установлены в 1931 году и являлись выраженным упрощенчества и расхлябанности, паршивых в путевом хозяйстве. Например, нормальная ширина колеи по этим нормам могла колебаться в пределах 13 миллиметров (10 миллиметров уширения и 3 миллиметра сужения). НКПС установил в 1935 году более жесткие нормы колебания ширины колеи — 8 миллиметров (6 миллиметров уширения и 2 миллиметра сужения). Установлены более строгие нормы оценки пути. Проведены были работы по сокращению числа длительных предупредений об ограничении скорости движения поездов. По сети количество длительных предупредений было в результате этого сокращено с 1.798 на 1 июля до 842 на 1 декабря.

Мы произвели также пересмотр допускаемых скоростей движения поездов в зависимости от конструкции и состояния пути. Расчет этих скоростей производился дорогами на основании «Наставления по расчету э.д. пути», изданного в 1931 году и содержащего туманные, искусственно усложненные расчеты, предоставляющие возможность любому местному путевому эаказнику явно заниженную скорость. В результате произведенного пересмотра НКПС значительно повысил допускаемую скорость на ряде участков; например на участке Курск — Синельниково и Пижне-Днепровск — Чаплино для паровозов «ФД» существовала скорость 50 км в час, сейчас разрешена 65 км в час, на участке Котляны — Луга Октябрьской дороги существовала скорость 30 км в час, сейчас разрешена 50 км в час и т. п.

Все это, конечно, только начало работы. Мы должны ее как следует завершить в 1936 году. По путевому хозяйству, как указано в

проекте постановления Пленума ЦК, стахановское движение должно быть прежде всего направлено на высококачественное содержание пути, ликвидацию несправляющей пути. Путевые ремонтные работы, обходчики, передежные сторожа, — все эти работники, разбросанные по большкам на протяжении восьмидесяти или шестидесяти тысяч километров, живут и не в городе и не в деревне. Теперь у нас и в деревне, в колхозе — клубы, культура, организация людей, коллектив, воздействие одного на другого. А на железнодорожном транспорте дело усложняется тем, что многие работники работают индивидуально — стрелочник на стрелке стоит один, путевой обходчик или передежный сторож живет один в будке, часто за несколько километров от какого бы то ни было жилья. Их надо обслужить, организовать, поднять политически, культурно, технически. И мало этого. Надо выработать такие технические нормы, такую систему организации и оплаты труда, которые заинтересовали бы их в высококачественном содержании пути. Это — наша боевая задача на 1936 год.

Что касается пересмотра технических норм по паровозному хозяйству, то я уже говорил о повышении форсировки котлов, технической скорости, весов поездов, о пересмотре заниженной конструктивной скорости различных серий паровозов, о снижении норм расхода топлива. Эту работу будем продолжать и в 1936 году.

Среднепутечный пробег паровозов не достиг в 1934 году был 168,5 километров, с 1 октября 1935 года мы установили норму 253 км., фактическое исполнение в октябре 230,3 км. и в ноябре — 229,4 км. На 1936 год НКПС предлагает по новому графику установить среднепутечный пробег паровоза машинам 300 км.

Сейчас паровозное управление пересматривает нормы пробега паровозов между ремонтами, которые тоже могут быть повышены.

Раньше, когда паровоз много стоял без движения, но под парами в депо и на станциях, он не делал километров, а накупил на трубах котла все равно образовывалась. Теперь, когда резко вырос среднепутечный пробег паровозов, нормы пробега между промывками могут быть повышены. Ряд депо это уже делает, надо пересмотреть нормы и по остальным депо.

Могут быть также повышены нормы пробега между подпочинными ремонтами, когда происходит отбачка бандажей паровозных колес. Бандажи на рудном скате снашиваются в два раза быстрее, чем на остальных скатах. Если сделать их из более крепкого металла с тем, чтобы бандажи всех скатов изнашивались более равномерно, то можно значительно увеличить пробег между подпочинными ремонтами и одновременно сократить расход бандажей примерно на 25 проц.

Также должно быть сокращено время промывки и ремонта паровозов. Введение теплой промывки позволяет нам сократить время, необходимое для промывки паровозов. Элементарная рационализация, правильная организация ремонта паровозов позволит значительно сократить время нахождения паровоза в ремонте и тем самым позволит использовать паровоз более продуктивно.

Основное, на что мы должны обратить внимание в работе паровозных и вагонных депо, ремонтных заводов и вагоноремонтных пунктов, — это качество ремонта. Контроль за качеством при ремонте больше труден, чем при выпуске новой продукции. Когда я был, например, в Ленинграде на вагоноремонтном заводе, то обратил внимание, что многие работы выполняются бесконтрольно. Есть расценка за болт, а

приняв или он этот болт или нет, инстинктивно, проверить очень трудно. Нужно установить при ремонте качественную приемку работы по каждой основной операции в отдельности, а не только в конце ремонта.

К заводу НКПС относится все то, что говорил товарищ Орджоникидзе о заводах тяжелой промышленности. Добавлю только, что хотя наши заводы технически вооружены слабее паромонтажированных (в частности не хватает еще хорошего инструмента), но и существующее оборудование используется на них неудовлетворительно. Как правило, наши заводы слабо загружены, продукция их может быть значительно поднята и при существующем оборудовании.

Образцы стахановской работы дают многие рабочие заводов НКПС, в частности токаря по отточке колесных пар (подукастов). Токаря завода Можерец Ишанов, Блинов, Жихарев, при норме 6 колесных пар на станке типа Гегаешай, достигли отбочки 23—28 штук в смену. Токарь Отрожского вагоноремонтного завода Аверьянов на станке «Кривен» (таких станков залезено в СССР всего 2 в этом году) дал за 7 часов отбочку 41 подукаста. Ни один эаботчик Англии и Германии не имеет такой выработки.

Благодаря стахановскому движению значительно смичнена острота с колесными парами. Заводом Вагонного управления, выпускавшие в июне 8.278 колесных пар, в октябре уже выпустили 15.414 колесных пар. Заводы Паровозного управления в сентябре выпустили 1.047 пар, а в октябре 1.822 пары.

Многие рабочие наших заводов и депо уже теперь перерабатывают нормы выработки на 300—400 по больше процентов. Так, например, кузнец Мичуринского паровозоремонтного завода тов. Невзоров производит ковку дштел под лучша паровыми молотами одновременно, точно по графику и повысил производительность труда в 11 раз. Раньше его зареботок не превышал 300 рублей в месяц, в октябре заработал 800 рублей, в ноябре — свыше 1.000 рублей.

Автоматчик Свердловского вагоночного участка комсомолец Шакурский при норме ремонта 3 воздухраспредстелителя ремонтирует в смену 41 воздухраспредстелитель. С 22 ноября ежедневный зареботок Шакурского составляет 130—165 рублей. Шакурский — квалифицированный рабочий. 14 декабря в Долово клубе гор. Свердловска он прочел содержательную лекцию о советских автомоторах, весьма поучительную для присутствовавших инженеров и техников.

Организация труда и нормы выработки

Нет надобности доказывать, что на транспорте, именно вследствие его единства и теснейшего взаимодействия всех его частей, нормы выработки особенно зависят от выполнения технических норм всей предприятель в целом. Изменение технологического процесса, улучшение организации работы дают значительное повышение производительности труда отдельных работников. Дальнейший пересмотр технических норм, ускорение оборота паровозов, вагонов и сокращение простоя даст возможность пересмотра норм выработки при одновременном повышении их заработной платы на основе еще большего роста производительности их труда.

Паровозные машинисты сейчас зарабатывают значительно больше, чем раньше. Мы пересмотрели ставку их работы, индиферировали изнурительные сверхурочные работы, взяли вместо спаренной эзты строительную, проводим разрушение тяговых плеч, сократили время простоя паровозов в депо и на стан

Продолжение на 6 стр.

Продолжение доклада т. Л. М. Кагановича на Пленуме ЦК ВКП(б)

Перенос с 5 стр.

плат, и тем самым машинисты имеют возможность дать значительно большую выработку и получить более высокую заработную плату.

По всем дорогам пикетированной зароботок машинистов поднялся в среднем с 487 рублей за июль до 560 рублей за октябрь, при чем в июне машинисты работали в среднем 222 часа, а в октябре только 185 часов, т. е. при ликвидации сверхурочных мы повысили часовую зароботок машинистов на 31,9 проц. при повышении часового пробега на 19,7 проц.

Еще более разительных результатов добилась Дювская дорога. В июне товарные машинисты работали 222 часа, дали 1.936 километров пробега и заработали 565 рублей в месяц. В октябре машинисты работали всего 174 часа (т. е. не только ликвидировали сверхурочные, но даже недобрали положенного количества часов работы в месяц из-за непогоды поездов), дали пробег 2.388 километров и заработали 665 рублей. Месячный пробег вырос на 23 проц., а часовой — на 57 проц., месячный зароботок увеличился на 17 проц., а часовой — на 50 проц.

По учетной примерно половине машинистов сети в октябре зароботок свыше 1.000 рублей имело 2,5 проц. машинистов, зароботок от 800 до 1.000 рублей имело 7,5 проц., зароботок от 700 до 800 рублей — 10 проц., зароботок от 600 до 700 рублей — 15 проц., зароботок от 500 до 600 рублей — 23 проц. и остальные 41 проц. имели зароботок до 500 рублей.

Мы упорядочили систему оплаты дорожных машинистов, вместо большого количества дробных норм, ходивших до 10—15 на типовое плечо, по каждому типовому плечу установили две нормы — на транзитные и на сборные поезда. Однако не все еще благополучно с поручением дела машинистов. В дороге по делу и нарушению в поезде за уравниловкой часто не дают нарядов на поездки лучшим машинистам, которые уже в первую половину месяца выработали свою норму, и дают предпочтение отстающим машинистам. От этого иногда получается, что стахановцев, перевыполнивших технические скорости, зарабатывает меньше, чем машинист, ездящий на «малом классе», плетущийся со своим поездом, как черепаха. Из-за такого, с позволения сказать, «регулирования» зароботка и поездок машинистов работа сырыя стальной езды, получается обезличка в обслуживании паровозов.

Мы ввели прогрессивно-сдельную оплату машинистов. За норму пробега в среднем 2100 километров в месяц по сети они получают 22 коп. за километр, при перевыполнении месячной нормы пробега до 10 проц. получают 44 коп. за километр и при выполнении более 10 проц. — 66 коп. за километр. В лету 1936 года, со 1 квартала, когда реализуется план ряд мероприятий, которые мы сейчас принимаем, мы сможем безупречно дать машинисту зароботок больше при повышенной норме, чем он зарабатывает сейчас, и пересмотр норм может пойти по линии пересмотра внутренней шкалы прогрессива. Сегодня машиниста держит еще плохая работа всей сети, держит еще невыполненная графика, нарушение расписания, неполадка поездов своевременно и нехватка поездов. Вот почему перед нами стоит остро вопрос о том, чтобы улучшить всю работу в целом. Тем самым мы получим возможность пересмотра норм и дальнейшего повышения заработной платы машиниста и других категорий работников.

Система заработной платы на ж.-д. транспорте требует переробки. На железных дорогах всего 43 проц. работников находится на

сдельной оплате, а 57 проц. — повременщики.

Ознакомимся с вопросами, которые чаще всего задавались рабочими при обсуждении итогов всесоюзного совещания стахановцев, показывает, что рабочих в вопросе оплаты труда наиболее интересует переход с повременной оплаты на сдельную, переход с групповой и бригадной сдельщины на индивидуальную, вопросы уплотнения труда, т. е. выполнения меньшим количеством работников той же работы, которая сейчас выполняется большим количеством работников, при повышении оплаты труда оставшихся работников. Стрелочники, путевые обходчики, сторожа и другие категории повременщиков прямо указывают, что существующая система учета и оплаты их труда не дает им возможности проявить себя полностью и добиться повышения зарплаты на основе роста их выработки.

Мы наметаем в ближайшее время распространить прогрессивно-сдельную оплату, которая полностью себя оправдала у машинистов, кондукторов и смазчиков, также на другие категории работников ж.-д. транспорта, как: на станционных смазчиков, рабочих топливных складов, грузчиков, ряд заводских рабочих и т. п.

Разрабатываем сейчас вопрос о переводе на сдельщину ряда повременщиков.

На путевых и строительных работах нужно шире внедрять аккордную систему оплаты труда. Практика последних месяцев, когда мы применили эту систему на капитальном ремонте пути и на ряде строительных работ, показала, что эта система дает большой эффект в смысле повышения производительности труда и сокращения излишнего количества работников. Так, по сети количество рабочих, занятых на ремонте пути, уменьшилось с 185 тысяч в июне до 179 тысяч в III квартале, при увеличении объема ремонтных работ на 27 проц., росте зарплаты рабочего на 18 проц. и производительности труда рабочего на 30 проц.

Ряд стрелочников, смазчиков, проводников, уборщиц, телефонисток подымает вопрос об уплотнении труда, т. е. одному работателю за двух с повышением оплаты труда. Это вполне возможная вещь, конечно, при обязательном сохранении качества работы и соблюдении всех правил безопасности движения поездов. На уплотненную работу можно переводить только тех работников, которые показали высокое качество своей работы, работают без аварий и овладели полностью техникой своего дела. Конечно, хороший стрелочник может обслуживать и больше, чем сейчас, количество стрелок, и эту возможность надо ему дать, чтобы у него тоже была перспектива повышения своей заработной платы.

Очень серьезно стоит вопрос о бригадной, коллективной сдельщине. Такая сдельщина существует на ремонте паровозов, а также на ремонте вагонов в депо и на заводах. Рабочие просят перевести их на индивидуальную сдельщину, и это надо будет сделать, так как при коллективной сдельщине, при работе на общей котел ударничка-стахановцы отдают часть своего заработка плохим, нерадивым работникам. При переводе на индивидуальную сдельщину следует избежать чрезмерного раздробления воря выработки и расписок. Рабочий должен получать наряд («сдельный ярлык») не на каждую мелкую деталь, а на более укрупненную работу.

Сейчас по большому делу не выполнена директива ЦК и СНК, данная еще в июле 1933 года, об укрупнении расценок. Дают детали

тые расценки в десятых долях минуты и сотых долях копейки. Например, по ремонту товарных вагонов существует 718 типовых, так называемых «сукрушенных» норм. Это чересчур много, мастеру приходится в день подписывать несколько сотен сдельных нарядов («ярлыков»). Конечно, разораться в них как следует он не в силах и попросту их штамуют. Отсюда получаются такие казусы, что мастер подписывает все, что ему показывают. Например, мастер вагоного дела Москва-1 М. Каганович Арефьев подписал наряд на сдельщину работу водопроводчику Сергееву, в котором было написано буквально следующие (не поверив, я запросил подлинник, и вот он передо мной):

«Ремонт очки Арефьеву. 3 минуты. Расценка 4 коп.» (Общий смех. Голос: По дешевке).

Пли в Челябинском депо мастер Авербах подписал такой наряд: «Расточил мозги мастеру Авербаху на 3 м. Затрата времени 15 минут. Стоимость 7,5 коп.» (Общий смех).

При вычете эти курьезы для того, чтобы показать, насколько бездумно велется нормировочная работа. Мастер должен подписать в день несколько сот бумаг и в то же время руководить цехом. Ему нормировщик дает, и он прямо подписывает, штамует, не разбираясь, и сам себе наказывает.

Что касается оплаты командного состава, то мы ввели для него прогрессивную шкалку на основании окладу за перевыполнение заданного плана и измерителей. Эта оплата введена с октября, и главным показателем установлено сокращение простоев на станциях. Так как с простоями у нас еще плохо, то за октябрь эту дополнительную оплату по данным 9 депо получили всего 1.430 работников, в среднем по 85 рублей на каждого, в том числе 561 эксплуатационник и 568 паровозники. Наеемся, что в следующие месяцы гораздо большее количество командиров окажется достойным премирования.

Мы должны упорядочить все дело нормирования труда на транспорте, укрупнить чересчур разрозненные, дробные нормы, подобрать лучших и более квалифицированных нормировщиков, не допускать впредь, чтобы нормировщик был монополистом, своего рода жрецом нормирования. Надо, чтобы сами командиры и политработники занимались этим делом. И тогда у нас повысится и производительность труда и заработная плата.

Техническое обучение работников транспорта

Стахановское движение — это движение на базе высшей техники. Без овладения этой высшей техникой трудно давать высокие показатели производительности труда.

В качестве примера этого можно привести железнодорожных машинистов. Мы ввели в товарных поездах авторемонте. Это — новая техника, которой у нас до последнего года не было. Раньше поезд тормозился так: машинист давал сигнал, кондуктора покурят ручки тормозов и авторемонт. Теперь машинист сам должен уметь тормозить поезд. Авторемонте должно дать больше результатов как в увеличении скоростей, так и в деле снижения аварий. Но не все машинисты изучили как следует авторемонт, не все овладели им, и, как это ни странно, получается так, что у неопытных машинистов с переходом на полное авторемонте увеличилось количество разрывов. Необходимо ускорить овладение машинистами техникой авторемонте.

Когда разрабатывался проект по-

становления Пленума Центрального Комитета партии, товарищ Сталин особо привлекал наше внимание к делу технического обучения кадров, обучению техникума, которые мы должны развить во-все. Оно у нас поставлено пока безобразно. Для подтверждения этого приведу разговор между работником НКПС, знакомымся по моей просьбе с постановкой техникуму, и руководителем подготовкой кадров и обучением техникуму в первом отделении эксплуатации Московско-Белорусско - Балтийской дороги.

Фамилия этого руководителя — Денисов. Вот запись этого разговора:

«— Какое у вас образование? — Образование у меня выше. Трехклассное училище окончил в 1913 году, а больше нигде не учился.

— Как вы работаете? — Должность моя называется — инженер по техникумищу.

(Смех).

— Как идет у вас работа? — Работы у меня много и как какая из них идет, сказать трудно. Кроме работы по техникумищу, я заведу личный стол в отделении, руковожу всей подготовкой кадров, регулирую казны бюджета по отделению, ведаю совещанием и улаживаю работу организатора стахановского движения. (Общий смех).

— Как у вас учатся, кто вам помогает, кто руководит? — Люди хотят учиться и хотят сильно, но дело поставлено у нас так, что самим обучать в них охоту. Незнаю, 2 1/2—3 месяца тому назад, я получил от службы эксплуатации распоряжение переподготовить 130 чел. по отделению в срочном порядке. Собрал инспекторов, дежурных по паркам, коммюерских операторов и др. и думаю, а чем же с ними заниматься? Не знаю. Пошел в группу кадров, спрашиваю, чем занимаетесь. Отвечают: программа есть?

— Нет.—Раз нет программы, займись с ними телеграфом.

(Смех).

Можно, говоря, и телеграфом, но может быть люди знают это дело?—Ничего, говорят, пусть учащается. Пришлось заказать в ФВУ 200 деревянных телеграфных ключей, раздать на руки эти ключи и учить. Истратил на эту затею около тысячи рублей, но это получилось от этого, не знаю,— проверяли и людей больше не собирали.

— Расскажите, какие методы подготовки у вас сейчас, как проверяете знание техникумищу? — Раньше у нас было плохо, но теперь мы применили индивидуальную подготовку. Прикрепил списки к составителям и говорю—ты его обучи. По программе тебе полагаются для этого 72 часа в течение пяти месяцев. И учат, не отказываются.

— А сколько вы платите такому учителю за 5 месяцев? — Составитель за все обучение мы платим 28 р. 72 коп. за 5 месяцев. (Смех). Насчет оплаты у нас строго расчитано.

Проверка и сдачи техникумищу как проходит у нас по приказу. Комиссия проверяет, составляет акт и выдает удостоверение. Только в последнее время хозяйственники стали поступать неправильно. Поступил новый человек, спрашивают его, дает ли он слал техникумищу. На самом деле он не слал. На Москва-Товарная обнаружил таких 9 человек.

Денисов, как добросовестный работник, рассказал правду. Добавлять здесь нечего. Стахановское

движение требует коренного изменения в подходе к техническому обучению кадров. У нас уже есть образцы хорошего обучения стахановцев, но их еще крайне мало. Мы должны это дело развернуть во-все, обеспечить высокое качество обучения. Стахановцев особенно требует серьезного обучения технике.

В 1936 году мы должны обучить техникумищу не менее 500 тысяч рабочих и развернуть работу так, чтобы в ближайшие 2 года обучить техникумищу всех работников железнодорожного транспорта.

Для переобучения работников — стахановцев-кровоосеченцы мы организуем квалицированную учебу на специальных курсах без отрыва и с отрывом от производства и успешно прошедших эти курсы лучших стахановцев будем продвигать на командные посты.

Техническая подготовка дает нам возможность выдвинуть стахановцев молодых инженеров, проявивших себя активными борцами за прогресс транспорта. С кадрант на ж.-д. транспорте дело обстоит еще неудовлетворительно. Имеется еще зазорность чуждыми людьми. Выясняя причины крушений последних времеш, мы обнаруживаем в целом ряде случаев чуждых, враждебных людей, пробравшихся даже на командные посты и способствовавших крушениям. Тут нужна не кампания чистки, а органическая длительная упорная борьба день за днем, час за часом по очистке наших кадров от классово-враждебных людей.

Что касается руководителей, командных кадров, то основная масса высшего командного состава ж.-д. транспорта работает сейчас неплохо. Настроение бодрое, уверенное. Вель успехи 1935 г. достигнуты в основном тем же путем, которые работали раньше.

Есть еще небольшая группа людей, пританцовывающих, которые жутко сырыя, в особенности зимой, чтобы доказать, что все же они были правы, что транспорт работает «на пределе». Но их окладная награда. Начало зимы на ж.-д. транспорте идет нам право заверить Центральный Комитет партии, что зима на ж.-д. транспорте будет действительно настоящей большевистской зимой. (Аплодисменты).

Крупнейшим недостатком нашего руководящих кадров является то, что они только сейчас приходят к вопросу техники ж.-д. транспорта. Многие ассплоатационники-коммунисты, которые работают на транспорте уже годами, к сожалению, только в этом году начали овладевать таким делом, как графика. Когда мы вызвали в НКПС работников дорог и отделений, которые непосредственно составляют график, многие из них удивлялись и говорили: «Я десять лет у себя составлял график, и мой начальник всегда подписывал график, не глядя в него, держа телефонную трубку в другой руке и разговаривая».

Главной слабостью и недостатком в работе значительной части руководящих кадров на транспорте все еще остается канцеляризм и формализм, отсутствие маневренности, инициативности, хозяйственности изобретательности: нехватка шурлу, грозда, шпунт письма влоду до НКПС, но не подтираются найти его на месте. У наших командиров отсутствует та хозяйственная гибкость, которая есть у хозяйственников-промышленников.

Вот почему, чтобы ликвидировать формализм, надо взяться за дело по хозяйственности, воспитывая побольше овладевать техникой своего дела, тогда выработается стойкий, выдержанный, большевистский железнодорожный аппарат, и тогда транспорт работать действительно, как воль металлург. (Аплодисменты)

Окончание на 7 стр.

Внимание доклада т. Л. М. Кагановича на Пленуме ЦК ВКП(б)

Технически-реконструктивные мероприятия 1936 года

Вопросы на ж.-д. транспорте и в лесной промышленности являются не только важными, но и чрезвычайно успешными. Партия с ней проводит политику исключительно-технических реконструктивных мероприятий. Это—задача ближайших лет.

Стахановское движение требует усиленной и ускоренной механизации ряда отраслей транспорта и внедрения технического вооружения всего транспорта.

Мы вооружили и вооружаем ж.-д. транспорт новыми мощными паровозами. Ж.-д. транспорт получил в этом году гораздо больше мощных паровозов, чем в прошлые годы. Он получил в 1935 г. 520 мощных паровозов «ФД», а в 1936 году ж.-д. транспорт почти откапитализируется от заказа паровозов серии «В» и резко увеличивает заказ новых 500' более мощных паровозов «С0».

Ж.-д. транспорт получил в 1936 году 75 мощных пассажирских паровозов «ПС», которые дают большую скорость и могут тянуть больше по весу поезда, чем нынешние пассажирские паровозы.

Впервые в 1936 году на ж.-д. транспорте получат распространение новые типы паровозов—с комбинированной пара, т.е. использующие пар путем превращения его в воду. Это паровоз совершит новую революцию в паровозном хозяйстве. Он расходует в 20—25 раз меньше воды, чем обычный паровоз, и расходует до 1000 киловатт без набора воды. Для наших безводных местностей—Сибирь, Алтай, Сибирь или Дальнего Востока, где с водоснабжением дело обстоит плохо, такой паровоз сыграет огромную реконструктивную роль. Ж.-д. транспорт должен научиться в 1936 году 200 таких паровозов.

Мы организуем сейчас теплотрассы паровозов, которая сократит простой паровоза по сравнению с горячей и холодной водой на 8—9 часов. В 1936 году будет построено 202 пункта такой линии паровозов. Как это ни странно, но все паровозы, кроме пассажирских, освещены в нас керосинами. Уже в этом году мы организуем электричество в 3 тыс. паровозов, а в будущем году думаем осветить еще 1 тыс. паровозов. Освещены будут депо и станции, семафоры, которые до сих пор освещались керосиновыми лампами, что, конечно, опасно сами, никакая не водит.

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

Каждому поддерживает Центральное Комитет партии и особой личной заботе, особую выплывают в особую вынужденности нужды железнодорожного транспорта товарищ Сталин ж.-д. транспорт получил в 1936 г. для работ по путевому хозяйству в два раза больше капиталовложений, чем в прошлом году. Мы вкладываем в дело путевого хозяйства около 100 млн. рублей. (Аплодисменты)

В 1936 году предполагается реконструировать 3 тыс. километров и капитальный ремонт двух с половиной тысяч километров путей начато реконструкция на шедеврном балансе. Весь путь от Москвы до Владивостока должен быть узкоколейным. Кроме того, будет реконструировано 30 тыс. километров путей ремонта.

Если раньше большая часть ремонтных работ производилась по отдельным участкам без какой-либо системы, то сейчас мы концентрируем на тех 30 тысячах километров путей, которые дают около 70 проц. всего грузооборота. На этих 30 тыс. километрах пути будут сосредоточены не только работы по путевому хозяйству, но и по эксплуатации и другим отраслям ж.-д. хозяйства. Точно так же на тех 334 грузовых станциях из 7200 станций, которые дают 50 проц. всей грузовой и выгрузки, и 127 участковых станций, которые дают 50 проц. всех транзитных работ, мы сосредоточим ремонтные работы для улучшения станционного хозяйства. Мы не разрабатываем по широкому безбрежному фронту, не сразу вкладываем капиталы в тот или иной участок, в ту или иную станцию, в зависимости от того, что больше приносит. Мы сосредоточимся капиталовложения на главных участках и главных станциях, решающих работу пути.

В путевом хозяйстве организуется в 1936 г. 50 машино-путевых станций, вооруженных новыми машинами для ремонта пути: балластеры для балластных путей и саморазгружающиеся системы, путевыми средствами для очистки канав и обрешетки балласта, шпалоподъемники, компрессоры, передвижные электростанции, моторными комбайнами и др. машинами. Кроме того, в 1936 г. будет организовано 100 дистанционных мастерских путей.

Наконец, в путевом хозяйстве серьезное дело—ремонт и постройка новых мостов, которому мы уделяем серьезное внимание.

Ж.-д. транспорт научится в 1935 г. 80 тыс. вагонов и в 1936 г. получит от нашей родной индустрии при помощи тов. Сталина еще 80 тыс. вагонов оборудованных автосцепкой и автотормозами. (Аплодисменты).

Большая масса их—это большегрузные вагоны. В этом году мы построили при помощи партийных и советских организаций за 4 месяца 200 вагоноперегонных пунктов. Хочу здесь подчеркнуть, что в успехах транспорта по многим огромную роль сыграла помощь территориальных партийных и советских организаций, которых железнодорожники раньше не считали чуждыми, но с которыми они сейчас сроднились.

В текущем году мы строим еще 50 вагоноперегонных пунктов. 25.000 вагонов из нашего вагонного парка (не считая новых) будут оборудованы автосцепкой и 15.000 вагонов—автотормозами.

Кроме того, мы организуем большое количество вагонов, заменив старые буксы неразрезными и оборудуем вагоны усиленной вышовой упряжкой.

Но хозяйству эксплуатации раньше главными работами были земляные—укладывали новые пути, расставляли станции, копали землю. Теперь мы вкладываем средства в механизацию станционных работ. В 1936 г. предполагается оборудо-

вать особый участок так называемую «посулу отчуждения». Теперь окончатся эти полосы отчуждения транспортных и советских организаций, полосы отчуждения от окруженного их, будущего богатства и уверенности, моря героического труда—стахановцы. Силы героического транспорта—криковосы—стахановцы со стахановцами угля, руды, стали, 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 ж.-д. строительства огромны. Товарищ Сталин своим историческим указанием на характер нашей страны, как великой железнодорожной державы, поднял проблему ж.-д. транспорта на совершенно небывалую, историческую высоту. До того эта проблема не стояла так широко для нашей страны. Страна, имеющая десятки тысяч километров путей, страна, богатая залежами угля, золота, олова, серебра, меди, свинца, никеля, нефти и другими богатствами, должна иметь мощный ж.-д. транспорт для того, чтобы перевести эти богатства, для того, чтобы этот мертвый капитал стал живым капиталом и был направлен на благо строителей социализма, на благо всего народа! (Бурные аплодисменты).

В Америке есть механизированные вагоны, на которых механические зажиматели—ретартеры, сильные колеса вагонов, тормозят его с различной силой, в зависимости от нагрузки. Наша делегация, едущая в 1936 г. в США, ознакомилась с такой горкой и предложила построить и у нас такую. За 5 лет со времени приезда из Америки делегация построена была только одна механизированная горка. Для того, чтобы такими темпами механизировать все имеющиеся у нас на сети 43 горки, понадобилось бы 215 лет. (Смех). Ясно, что таким черепашьим темпами в деле механизации труда на ж.-д. транспорте двигаться нельзя. Механизированная горка дает ускорение процесса сортировки вагонов и формирования поездов не менее чем в 2 раза.

Вот почему в этом году будем строить 15 механизированных горок. Мы думаем ускорить ее стоимость, обеспечить от всяких неудач и наших приспособлений.

Кроме того, в 1936 г. будет построено 15 механизированных горок, что увеличит пропускную способность станций. Механизация и строительство новых горок—это такое реконструктивное мероприятие, которое разрешает и задачи текущего дня, дает эффект немедленно.

Автомобильный вид оборудования 1.372 км. От Москвы до Северного Кавказа у нас будет сплошная автодорожка. Она увеличит пропускную способность и ускорит продвижение поездов. Это далеко не полный перечень технических реконструктивных мероприятий 1936 г. Они намечены и должны быть проведены в борьбе против отсталых, антимеханизаторских настроений, ибо как раз те люди, которые доказывали, что нынешняя ж.-д. техника крайне слаба и плохо и использована так, что нет никаких резервов, как раз эти люди горючили новую технику на транспорте.

Стахановское движение обеспечит нам успешное проведение реконструктивных работ.

Задачи железнодорожного транспорта велики и сложны. Он остается от требований грузооборота. Им должны создать настоящие, действительной боевой железнодорожный транспорт, такой, какого требует растущая страна, партия, товарищ Сталин.

Транспорт должен полностью удовлетворить потребности грузооборота и перевозок растущего хозяйства страны. Транспорт должен быть готов и к тому, чтобы обеспечить потребности нашей слабой индустрии в деле обороны (Бурные аплодисменты).

Работники не должны ни минуты отходить от своего поста, как эмигранты, как эмигранты в делах. Они должны сочетать текущую работу с конкурентной транспортной работой. Мы должны эту реконструкцию вести сами себя, не дожидаясь помощи от других групп, за-

мощную особую задачу так называемую «посулу отчуждения». Теперь окончатся эти полосы отчуждения транспортных и советских организаций, полосы отчуждения от окруженного их, будущего богатства и уверенности, моря героического труда—стахановцы. Силы героического транспорта—криковосы—стахановцы со стахановцами угля, руды, стали, 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 ж.-д. строительства огромны. Товарищ Сталин своим историческим указанием на характер нашей страны, как великой железнодорожной державы, поднял проблему ж.-д. транспорта на совершенно небывалую, историческую высоту. До того эта проблема не стояла так широко для нашей страны. Страна, имеющая десятки тысяч километров путей, страна, богатая залежами угля, золота, олова, серебра, меди, свинца, никеля, нефти и другими богатствами, должна иметь мощный ж.-д. транспорт для того, чтобы перевести эти богатства, для того, чтобы этот мертвый капитал стал живым капиталом и был направлен на благо строителей социализма, на благо всего народа! (Бурные аплодисменты).

Вот почему, товарищи, не собираюсь конкурировать ни с водами транспорта, наоборот, приветствую достигнутые им успехи, всемерно поддерживаю собрата, равно как и другие виды транспорта, мы все же должны осознать, что главные перевосходы в нашей стране будут за счет железнодорожных путей. Стахановское движение открывает перед нами новые гигантские возможности выполнения своего долга. И поэтому я могу уверенно заявить, что железнодорожники, воюющая вместе со всеми трудящимися знаниями техники, большевистской сознательностью, выполнят свой долг и оправдают эту высокую честь, которую возложил на них Сталин, партия, правительство и наш вождь товарищ Сталин! (Бурные аплодисменты).

Стахановское движение—это результат грандиознейшего пещерного в стране, который в обычном историческом процессе потребовал бы сотни лет, а у нас потребовал за 16 лет.

Но это было 16 лет напряженной борьбы партии, в которой проявилась величайшая сила воли нашей партии, ее Центрального Комитета и товарища Сталина, направленная на то, чтобы начать пещерного, о котором Ленин говорил в 1919 г., стало полем боя между партией и буржуазией.

Наше хозяйство плавно, оно

не боится кризисов, оно не боится безработицы. Не жалва капиталов, а удовлетворение растущих потребностей народа—это цель нашего хозяйства, цель нашей работы.

Стахановское движение, которое обеспечивает гигантский рост производительности труда, и как результат, полное удовлетворение потребностей народа в продуктах, в изделиях—и в изделиях добротекстурных и дешевых—дает гигантский рост материального благосостояния страны.

Как в социалистическом соревновании коммунисты и комсомольцы оказались в передовых рядах ударников и достойно выполняли ту авангардную роль, которая возлагалась на них, как на членов славы большинства партии и Ленинского комитета, так и в стахановском движении коммунисты, комсомольцы не имеют права, не должны отставать. Партийные и беспартийные большевики должны показать в стахановском движении всю силу большевика, силу великого парода, дающего нам не раз замечательные победы в борьбе за освобождение рабочего класса.

Хозяйственные, партийные, профсоюзные организации должны теперь, особенно после Пленума ЦК, еще более квалифицированно взяться за дальнейшее развитие стахановского движения и закрепление его успехов.

Чтобы нам—хозяйственникам, парторганизациям, профсоюзникам—итти в ногу с ростом страны, с ростом мощи народа и рабочего класса, нам надо брать пример с большевистского руководства нашей партией, дающего нам образец повседневной связи с широчайшими трудящимися массами.

Последние несколько месяцев мы являемся свидетелями и участниками его особо большого обмена представлений лучших людей народа, приникнутого глубочайшей любовью,—от хлопководов Узбекистана, Туркменистана, Таджикистана до комбайнеров, угольщиков, металлургов, железнодорожников нашей великой советской страны—с ЦК партии, правительством, величайшим человеком мира, с вождем народа—товарищем Сталиным. (Бурные продолжительные аплодисменты).

Стахановское движение поднимает новые пласты передовых людей и наиболее ярко показывает любовь миллионов передовых людей страны в своем руководителем, в вождя партии, в Центрального Комитета партии, в Советском правительству. Так давайте же товарищи, на месте, на практике, в жизни,—в этом цель убеждения здесь вопроса о стахановском движении,—давайте воздадим это движение практически, будем развивать саморитм, открывать недостатки работы, работать так, как работает товарищ Сталин, и тогда наше дело будет непобедимым.

Да здравствует стахановское движение, выместованное нашими великими Сталиным! Да здравствует Сталин! (Бурные, долго не стихающие аплодисменты, переходящие в овацию. Все встают).

ПЕРЕВЫВОРЫ В КОМСОМОДЕ

КОМСОРГА ОСТАВИЛИ ПРЕЖНЕГО

Отчетно-перевыборное собрание комсомольской группы средней школы номер один прошло с большим оживлением. Выступившие в предных по отчету комсорга комсомольцы заявили:

— У нас отсутствует политучеба.

— Отсутствует культурная работа среди комсомольцев.

Встреча Х съез комсомола, комсомольская группа обязалась добиваться отличных оценок по учебе, провести вечер отъема комсомольцев, организовать альбом лучших ударников и др.

Отдельные комсомольцы взяли конкретные обязательства с с'езду: Кузнецов обязался иметь 8 «отлично», остальные—«хорошо», Александров Л.—6 «отлично», остальные «хорошо».

Комсорга оставили прежнего—Т. Н. Хабарову.

В собрании комсомольской группы деятельное участие принял представитель горкома комсомола, парторг и директор школы.

Д. СМУРЫЙ.

ОПРОВЕДЕНИИ ВЕЧЕРОВ УЧАЩИХСЯ, ПОСВЯЩЕННЫХ ВСТРЕЧЕ НОВОГО, 1936 ГОДА

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ЦК ВЛКСМ

Рекомендовать комсомольским и пионерским организациям провести 31 декабря с. г. в школах вечера учащихс 7, 8, 9 и 10-го классов, посвященные встрече Нового, 1936 года.

Вечера, посвященные встрече Нового года, должны пройти весело и организовано на основе самостоятельности самих учащихся: песни, декламация, музыка, физкультурные выступления и игры, самодельные спектакли и инсценировки, не допуская на эти вечера всякого рода докладов о деятельности школы, об общих задачах наступающего года и т. п. 1 января для учащихся младших классов устроить силами комсомола и пионеров вечер в школах, детских клубах и детских

домах. К организации этих мероприятий привлечь родителей, шефов школ и организовать различные подарки детям.

Секретарь ЦК ВЛКСМ А. КОСАРЕВ.



Комсомольская организация и фабком швейной фабрики для учащихся полковой начальной школы № 12 пионеров и октября 1 января устраивают елку. Детям будут выданы подарки.

Н. Грачева.



Горком ВЛКСМ, театр юного зрителя и редакция газеты «Красный Север» намерены провести 6 января общегородской праздник дошкольников—елку.

ЗВУКОВОЙ

кино-театр

„ИСКРА“

интересная **НОВОГОДНЯЯ** программа

ПРЕМЬЕРА! Смотрите и слушайте

ЗВУКОВОЙ ФИЛЬМ

„СЕМЬ БАРЬЕРОВ“

АНОНС: «Четыре визита Самуэля Вульфа».

С 1 января 1936 года и ЕЖ. ДИ. ДИ.

Извещения

Всем жителям города с одобрения сего дня, являя в часы занятий с 9 ч. утра до 4 ч. вечера для вожатых ВЛКСМ коми № 5, к тов. Зотовой, ввиду не руки старосты.

ГК ВЛКМ.

ПОРТРЕТ

31 декабря 1, 2, 3 января М. Ю. Лермонтов

Маскарад

Начало спектаклей в 8 час. вечера Билеты проданы.

1-го янв и последние билеты удерживают действительны.

ЗВУКОВОЙ

кино-театр

М. Ю. ЛЕРМОНТОВ

31 декабря

Праздник св. Коргена

с 10, 12 и 2 часов

детские утреники

СЕГОДНЯ

Звуковой боевой сезон!

ВРАЖЬИ ТРОИЦЫ

По роману Ив Шюва «Менавию»

Дети до 16 лет не допускаются перед вторым и третьим сеансами сверх программы—выступление артистов московской государственной.

Начало спектакля в 6, 8 и 10 час. веч.

В Фойе музыкальное трио

ЗВУКОВОЙ

кино-театр

М. Ю. ЛЕРМОНТОВ

31 декабря

Праздник св. Коргена

с 10, 12 и 2 часов

детские утреники

СЕГОДНЯ

Звуковой боевой сезон!

ВРАЖЬИ ТРОИЦЫ

По роману Ив Шюва «Менавию»

Дети до 16 лет не допускаются перед вторым и третьим сеансами сверх программы—выступление артистов московской государственной.

Начало спектакля в 6, 8 и 10 час. веч.

В Фойе музыкальное трио

ОТКРЫТ ПРИЕМ ПОДПИСКИ НА ГАЗЕТУ „КРАСНЫЙ СЕВЕР“ на 1936 ГОД

Подписку принимают все городские, сельские, районные почтовые агентства, уполномоченные на подписку в Союзпечати (лица Возрождения) с 9 ч.с. утра до 3 с.с. половинной ч.с. дня и вечера с 6 до 9 часов.

Подписка принимается только до 31 декабря указанного срока подписка будет приниматься на территории СОЮЗПЕЧАТИ

ОТ ВОЛОГОДСКОГО ГОРФИНОТДЕ

На основании инструкции о промысловом налоге с 26 января 1935 г. № 543 все владельцы частных промысловых предприятий, кустари, ремесленники и лица, занимающиеся промыслами, обязаны до 1 января 1936 г. зарегистрировать свои промыслы и вложить в право занятия промыслами в 14 6 с. в горфо (комната № 34) выданные регистрационные удостоверения на основании установленного образца. Регистрации подлежат все виды промыслов, как традиционные промыслы в торговле: 1. Промыслы, лиц занимающихся свободное от промыслов в с.м. 2. Мелкая торговля лиц, занимающихся с рук земли и лотков мелкими галантерейными, жеманно-оборудованными товарами, старой одеждой и обувью.

Выдача регистрационных удостоверений кустарям и ремесленникам на промыслы по выработке на связи с торговлей для продажи на рынке готового платья, белья, трикотажных изделий, уборов, кожаной обуви, галантерей, шрифта, изделий из жемчуга и изделий из цветных металлов—с 1 января прекращается.

При регистрации промыслов, каждое лицо обязан внести в горфо фотографическую карточку, одну 11 см. и одну 9 см. и 5,30 руб. и предоставить к указанной отчетности. При этом регистрационные удостоверения выносятся лицам будут владеть промыслами и 5,30 руб. и предоставляется к указанной отчетности. При этом лица, уполномоченные владельцами частных промыслов, должны иметь возможность проследить за всеми лицами, объявляющими регистрацию промысла и в случае уклонения от регистрации немедленно извещать горфотдел.

Зам. горфо Голубович

На основании областного постановления Губернатора о взыскании налогов в пользу на 1935 год с 5 декабря 33 г. опубличено, что лица, имеющие «Красному Северу» 26 декабря 35 г., все организации, имеющие оборотный счетов не позднее 1-го января 1936 г. должны численность причитающихся с них налогов и расчеты об их взыскании, представить в Горфо, комната № 34 по форме

№№ по порядку и место строения	Наименование и место вхожд.		Наименование и место вхожд.		Земельный налог		Сумма налога		Сумма налога	Сумма налога
	Баланс	Слагаемые	Слагаемые	Заст. площадь	Не заст. площадь	Сумма налога	Сумма налога			

За несоблюдение сведений выносятся будут подниматься до 100 рублей.

Зам. Зам. Горфо Голубович

ОТ ВОЛОГОДСКОГО ГОРФИНОТДЕ

На основании постановления Севрайисполкома от 22 декабря 35 г. Горфинотдел с одобрения всех выданных актов, уведомляет, что лица, имеющие в собственности частные дома не позднее 10-го января 1936 г. должны представить в Горфо, комната № 24, списки по форме № 1. В списках должны быть занесены все владельцы, проживающие в данных домах, а также лица, имеющие в собственности частные дома, но не имеющие самостоятельных доходов. В списках должны быть занесены все владельцы, проживающие в данных домах, а также лица, имеющие в собственности частные дома, но не имеющие самостоятельных доходов. В списках должны быть занесены все владельцы, проживающие в данных домах, а также лица, имеющие в собственности частные дома, но не имеющие самостоятельных доходов.

Выдача списков и прием списков производится с 9 часов с 3 часов и в течение с.с. д. 8 часов в Горфо с 26 декабря с. г. За несоблюдение сроков списков в частном порядке поднимается штраф до 100 рублей.

Зам. Зам. Горфо Голубович

ЗА РУБЕЖОМ

Опровержение лживого сообщения штаба квантунской армии

МУАН-БАТОР, 27. Здесь получены сведения о том, что штаб квантунской армии опубликовал сообщение об новых столкновениях на границе Манчжоу-Го и МНР.

В своем сообщении квантунский штаб утверждает, будто 24 декабря манчжурский отряд был в окрестностях Улаи-Хуаку атакован 50—60 монгольскими солдатами, вторгшимися на территорию Манчжоу-Го, и что в результате столкновения, в котором участвовал и японский отряд, солдаты МНР якобы отступили, понеся большие потери.

В земных осведомленных кругах категорически опровергают это сообщение, как лживое от начала до конца и свидетельствующее о жеманности квантунского штаба обмануть общественное мнение Японии и всего мира. Никакие монгольские воиска ни 24, ни когда бы то ни было раньше, границу Манчжоу-Го не переходили.

24 декабря имела место лишь новая попытка японо-манчжурского отряда, вторгшегося на двух грузовиках на территорию МНР, папаясь на монгольскую заставу в районе Булуи-Дерсу.

Доклад Торреса о ратификации советско-французского договора

ПАРИЖ, 27. Выделенный парламентской комиссией по иностранным делам докладчик по вопросу о ратификации советско-французского договора о взаимной помощи Торрес вносе в палату депутатов составленный им доклад.

Как указывает «Эвр», доклад Торреса начинается с констатации успехов, достигнутых в свое время Лигой наций в целях обеспечения действительной помощи государству, могущему подвергнуться нападению.

Говоря о советско-французском договоре, Торрес отмечает в докладе, что он представляет собой акт мировой политики. Народы СССР и французский народ, указываясь в докладе, облекаются под влиянием общей заинтересованности в безопасности в Европе.

В докладе говорится, что Советский Союз не преследует никаких империалистических целей. Как указывает в докладе, комиссия по иностранным делам предлагает палате депутатов принять законопроект, состоящий из одной статьи, гласящей: «Президент республики уполномочен ратифицировать и в случае необходимости выполнять договор и протокол, подписанный в Париже представителями Советского Союза и Франции 2 мая 1935 г.»

БЕСПРИМЕРНАЯ ЖЕСТОКОСТЬ ФАШИСТОВ

СТОКГОЛЬМ, 27. Шведская газета «Социал-демократен» сообщает из Берлина, что перед казнью коммуниста Клауса к нему в камеру привели его жену, чтобы он мог убедиться, что она арестована, а дети обречены на беспробудную смерть.

Этой беспримерной жестокостью, — указывает газета, — фашисты хотели отвлечь последнее часы Клау-

са, надеясь, наконец, сломить его мужество и компрометировать его «эту политику», — подчеркивает газета, — потерпела полную неудачу. Клаус и его жена держались в эти трагические минуты гордо и с полным самообладанием, с каким Клаус держал себя во время судебного процесса и тюремного заключения».

Отв. редактор С. ПАВЛОВ

КОНТРАЦЕПТИВЫ

ПРОТИВОЗАЧАТОЧНЫЕ ШАРИКИ НА ХИНОЗОЛЕ



Рекомендовано Центром Науч. Ком. Наркомздравом по борьбе с абортацией

НОВАЯ ПИЛЛА ВОЗРАСТАЕТ

ПРОДАЖА В МАГАЗИНАХ

Средство предохранения от беременности

Телефоны редакции

Сек. редактор—192 Огт, секретарь и редактор ком. трестов—345 в быт, сельск. тов., кон. в торговом и сектор госпл. жез. в лезв. и в контора изд.—182. Ночной тел. редакция и ком. трестов

Сек. редактор—192 Огт, секретарь и редактор ком. трестов—345 в быт, сельск. тов., кон. в торговом и сектор госпл. жез. в лезв. и в контора изд.—182. Ночной тел. редакция и ком. трестов

Сек. редактор—192 Огт, секретарь и редактор ком. трестов—345 в быт, сельск. тов., кон. в торговом и сектор госпл. жез. в лезв. и в контора изд.—182. Ночной тел. редакция и ком. трестов