

Каганович Лазарь Моисеевич

**Год подъема и ближайшие
задачи железнодорожного
транспорта**

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 82-3
ББК 84-4
Л17

Л17 **Лазарь Моисеевич К.**
Год подъема и ближайшие задачи железнодорожного транспорта / Каганович
Лазарь Моисеевич – М.: Книга по Требованию, 2022. – 136 с.

ISBN 978-5-519-87532-5

ISBN 978-5-519-87532-5

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2022

© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2022

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первозданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.



Серия Книжный Ренессанс

www.samizday.ru/reprint

ГОД ПОДЪЕМА _____

И БЛИЖАЙШИЕ ЗАДАЧИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Товарищи! Наш Совет заседает в первый раз. Ход прений по докладам начальников дорог и центральных управлений показал, какое огромное значение имеет предложение товарища Сталина о создании советов при наркоматах. Работа нашего Совета очень плодотворна. Когда ликвидировали коллегии наркоматов, то некоторые ошибочно думали, что единоначалие означает командование одного лица без всяких советов, без всякого общения и коллективного обсуждения вопросов. Такое представление совершенно не соответствует большевистскому пониманию сталинского метода руководства.

Мы видим, что Совет наркомата особенно сейчас, в условиях великого стахановского движения, является не только большой трибуной, где люди докладывают о своей деятельности, выступают, критикуют, но он приобретает большое значение по выявлению нового как в технике, в хозяйстве, так и в методах руководства.

I.

ЭКОНОМИЧЕСКОЕ И ПОЛИТИЧЕСКОЕ ЗНАЧЕНИЕ ПОБЕДЫ СОВЕТСКОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Ровно год тому назад, в апреле 1935 года, заседало аналогичное по своему составу совещание работников железнодорожного транспорта. Оно носило особый, так сказать, чрезвычайный характер. Мы слушали тогда доклады начальников дорог о борьбе с крушениями, обсуждали вопрос об обороте вагонов, о подъеме железнодорожного транспорта. Но какая огромная разница тогда и теперь в положении транспорта, в самочувствии людей, в характере самих докладов и выступлений!

Не для упрёка кому бы то ни было из присутствующих здесь, а для напоминания должен сказать, что в апреле прошлого года, когда ставился вопрос о том, что мы должны к концу года покрыть недогруз I квартала и выполнить весь годовой план погрузки, а для этого придется грузить уже не 63 тысячи, а 67 тысяч вагонов в сутки, — у большинства участников совещания было такое настроение: «Хорошо, если выполним среднесуточную погрузку 63 000 вагонов, где уж нам возмещать потерянное в I квартале». Верно ведь это, товарищи? (Голоса с мест: «Вер-

но».) 1 апреля 1935 года мы грузили 54 600 вагонов. А теперь нам правительство утвердило план погрузки на май — 85 тысяч вагонов в сутки. И если бы теперь железные дороги погрузили 84 тысячи, а не 54 тысячи вагонов, как 1 апреля 1935 года, мы все считали бы этот день провальным днем погрузки. (Голо а с мест: «Правильно».) Видите, до чего изменилась обстановка.

Я напомним еще один факт: на апрельском совещании прошлого года рассказали, что на станции Ховрино простой транзитного вагона был 14 часов, снизили его до 11 часов; хронометраж показал, что можно еще снизить на 3 часа, т. е. до 8 часов. За это начальника станции Ховрино восхваляли во-всю. А в апреле 1936 года на станции Ховрино простой транзитного вагона — 4,9 часа: в 3 раза меньше, чем было в 1935 году, и почти в 2 раза меньше, чем предполагалось достигнуть по хронометражу. Вот наглядная иллюстрация того, какой путь мы прошли и какая разница в обстановке.

На совете докладывали о своей работе начальники 7 дорог: гг. Левченко, Синев, Шахгильдян, Трестер, Ковылкин, Князев и Емшанов. Из докладов и из прений по ним выяснилось, что четыре дороги: Донецкая, Сталинская, Октябрьская и им. Л. М. Кагановича — работают хорошо, лучше ряда других дорог, а 3 дороги: им. Куйбышева, Южно-Уральская и Московско-Донбасская — отстают в перестройке, работают значительно хуже.

Но крайне интересно, что эти 3 дороги, которые справедливо критиковались на Совете как дороги отстающие — они, оказывается, по большинству своих показателей в I квартале 1936 года работают лучше, чем самые передовые дороги в I квартале 1935 года.

Приведу цифры: в I квартале 1935 года лучшие дороги выполнили план погрузки: Донецкая — 87,9%,

Сталинская — 94,5%, Октябрьская — 99,5%, им. Л. М. Кагановича — 80,5%. В I квартале 1936 года нынешние худшие дороги выполнили план погрузки: им. Куйбышева — 103,5%, Москва—Донбасс—106,2%, Южно-Уральская — 98,8%.

Коммерческая скорость в I квартале 1935 года была на Донецкой дороге — 13,1 километра в час, на Сталинской дороге — 12,8 километра, на Октябрьской — 17,4 километра, на дороге им. Л. М. Кагановича — 12,3 километра. Дороги, считающиеся у нас сейчас худшими, имеют в I квартале 1936 года: им. Куйбышева — 14,5 километра, Московско-Донбасская — 16,4 километра, Южно-Уральская — 15,5 километра. Как видите, дороги, которые мы на сегодня называем худшими, шли по погрузке и коммерческой скорости в I квартале 1936 года лучше, чем передовые дороги в I квартале 1935 года.

Среднесуточный пробег грузового паровоза в километрах за I квартал 1935 года на Донецкой дороге был 162,5 километра, на Сталинской — 150,1 километра, на Октябрьской — 161 километр, на железной дороге имени Л. М. Кагановича — 151 километр. В I квартале 1936 года на дороге им. Куйбышева — 180,4 километра, на Московско-Донбасской — 201,7 километра, на Южно-Уральской — 205,4 километра, т. е. значительно выше того, что имели передовые дороги в I квартале 1935 года. Эти сравнения можно умножить во много раз, но достаточно и приведенного, чтобы увидеть разницу в оценке дорог раньше и теперь, чтобы понять, насколько повысились сейчас требования к железным дорогам.

Некоторые недоумевают: как же это так — на Совете критикуют, и резко критикуют, работу дорог Южно-Уральской, Московско-Донбасской, им. Куйбышева; за что же тогда руководителей этих дорог наградили высшей наградой — орденами Советского союза? Ответ ясен: за то и наградили, что даже эти от-

стающие дороги работают сейчас лучше, чем передовые дороги в прошлом году. Это и есть самая лучшая победа, которую мы одержали за последний год, победа не только материальная, но победа, заключающаяся в изменении психики людей, в изменении подхода к оценке работы. Это доказывает, что мы, советские железнодорожники, за год поднялись на более высокую ступень, выполнили одно из важнейших указаний товарища Сталина: передовые должны подтягивать отстающих.

Важно отметить еще одно обстоятельство. Так как некоторые дороги законно считались передовыми в прошлом году, то у работников этих дорог до сих пор осталось подсознательное чувство, что, дескать, «мы хорошо работали и раньше, мы показывали образцы и раньше». Приведенные цифры разоблачают эти настроения и показывают, насколько самые лучшие работники железных дорог в условиях застоя железнодорожного транспорта работали хуже, чем работники отстающих дорог работают теперь, в условиях общего бурного подъема железнодорожного транспорта.

То, что руководители большинства дорог награждены орденами, отнюдь не означает, что нужно свертывать самокритику работы дорог. На новой, более высокой ступени работы железнодорожного транспорта предъявляются и новые, более строгие требования ко всем работникам, и к орденоносцам в первую очередь.

Мы критикуем на Совете, и критикуем справедливо, работу железных дорог Южно-Уральской, Московско-Донбасской, им. Куйбышева за то, что, несмотря на значительные достижения в своей работе за последний год, они отстают от общего подъема железнодорожного транспорта. Передовые дороги не стоят на месте: они за этот год еще более продвинулись вперед, и,

пожалуй, разница в качестве их работы по сравнению с отстающими дорогами не уменьшилась, а увеличилась. Отсюда и те практические выводы о работе каждой дороги с указанием недостатков, которые вносятся на Совет.

Позвольте теперь остановиться на общих итогах работы железнодорожного транспорта за 1935 год и I квартал 1936 года. Приведу таблицу выполнения плана погрузки и основных измерителей.

Рост погрузки и улучшение использования технических средств ж.-д. транспорта в 1935 и 1936 гг.

	1934 год		1935 год		I кварт. 1936 г.		Апрель 1936 г.	
	Абсолют- ные данные	В % к плану	Абсолют- ные данные	В % к плану	Абсолют- ные данные	В % к плану	Абсолют- ные данные	В % к плану
1. Погрузка в сутки в тыс. вагонов	55,7	81,9	68,1	108,1	80,3	108,5	88,9	111,2
в % к 1934 году	—	100	—	122,2	—	144,2	—	159,6
2. Время на переработку товарн. вагона на техн. станциях в час. Меньше (лучше) чем в 1934 г. на %	8,8	—	8,0	(+26,6)	6,4	(+28,9)	5,6	(+18,7)
Меньше (лучше) чем в 1934 г. на %	—	100	—	—9,1	—	—27,3	—	—36,4
3. Время на одну грузовую опер. в часах Меньше (лучше) чем в 1934 году на %	23,0	—	19,5	(+1,6)	16,2	(+1,9)	14,8	(—6,9)
Меньше (лучше) чем в 1934 году на %	—	—	—	—15,2	—	—29,6	—	—35,7
4. Техническая скорость тов. поезда км в час	22,5	93,8	24,4	—	27,8	(102,9)	29,7	(110,0)
в % к 1934 году	—	100	—	108,4	—	123,1	—	132,0
5. Коммерческая скор. тов. поезда км в час. в % к 1934 году	14,2	92,8	15,7 *	102,6	16,9	88,9	18,8	98,9
в % к 1934 году	—	100	—	110,6	—	119,0	—	132,3
6. Среднесуточный пробег тов. wag. в км в % к 1934 году	117,5	101,3	128,4	105,2	136,0	95,1	152,0	106,3
в % к 1934 году	—	100	—	109,8	—	108,7	—	129,4
7. Среднесуточ. пробег тов. паровоза в км в % к 1934 году	168,5	91,6	189,1	102,2	214,3	82,7	240,4	92,8
в % к 1934 году	—	100	—	112,2	—	127,2	—	143,3
8. Оборот товарного вагона в сутках	8,75	+16,7	7,69	+0,5	7,19	+7,0	6,46	—3,6
Меньше (лучше), чем в 1934 году на %	—	100	—	—12,1	—	—17,8	—	—26,2

Примечание. В скобках указано выполнение плана НКПС.

Процент выполнения плана по коммерческой скорости, обороту вагонов и среднесуточному пробегу вагонов и паровозов дан к годовому заданию правительства.

* В конце 1935 года достигла 18—19 км в час.

Мы отстаем еще от заграницы по скорости движения поездов. Но, между прочим, должен здесь отметить, что грубо ошибаются те, которые по-обывательски пытаются сравнивать коммерческую скорость наших товарных поездов с рекордной скоростью заграничных автомотрисс и особых скоростных поездов. **Нечего** доказывать, что такое сравнение не выдерживает никакой критики. На деле средняя скорость товарных поездов заграницей, конечно, гораздо ниже, чем автомотрисс и курьерских экспрессов. В Соединенных штатах Америки коммерческая скорость грузовых поездов в 1935 году (за 10 месяцев) составляла 25,7 километра в час. Во Франции она находится примерно на этом же уровне, а в Англии ниже. В СССР, как вы помните, коммерческая скорость товарных поездов в 1935 году была 15,7 километра, а к концу 1935 года дошла до 18 — 19 километров в час и сейчас держится на этом уровне. По новому графику, с 15 мая 1936 г. мы ставим задачу — добиться коммерческой скорости товарных поездов — 25 километров в час.

Приведенные данные, конечно, ни в коей мере не должны нас обольщать. Мы знаем, что транспорт заграницей более технически вооружен, чем наш, и транспортная культура выше, чем у нас.

Мы должны добиться еще лучшей работы, чтобы не только по отдельным показателям, но и по всей культуре работы и технической вооруженности в кратчайший срок догнать и перегнать капиталистический транспорт и создать действительно культурный, четко работающий советский железнодорожный транспорт, удовлетворяющий потребности страны в грузовых и пассажирских перевозках и готовый в любой момент удовлетворить потребности нашей родной, славной Красной армии в ее перевозках, когда это потребуются для обороны нашей любимой родины. (Бурные аплодисменты.)

Кроме общих цифр о работе железных дорог, публикуемых ежедневно в печати, интересны данные по определенным грузам: углю, металлам, сахару, соли и т. п.

За I квартал 1936 года мы перевезли грузов на 2 миллиарда 100 миллионов пудов больше, чем за I квартал 1935 года. На каждого жителя СССР, включая и детей, перевозки увеличились на 4 пуда в месяц.

Приведу таблицу роста перевозок отдельных грузов широкого потребления:

Наименование грузов	Измерители	1934 г.	1935 г.	Рост в 1935 г. в % к 1934 г.
1. Хлебные грузы	млн. пудов	1569	1831	116,7
2. Рыбные грузы	»	62	81	129,3
3. Яйца	млн. штук	352,8	475,2	134,7
4. Масло и сало	млн. пудов	21,8	23,5	107,8
5. Картофель	»	182,7	197,2	107,9
6. Растительное масло	млн. литров	370	436	120,2
7. Сахар	млн. пудов	106,1	153,4	144,4
8. Соль	»	213,5	274,5	128,4
9. Дрова	млн. куб. м	35,8	42,4	118,6

Таким образом, в 1935 году железные дороги Советского союза перевезли больше, чем в 1934 году, дров — на 6,6 миллиона кубометров, хлебных грузов — на 262 миллиона пудов, рыбных грузов — на 300 миллионов килограммов, яиц — на 122 миллиона штук, масла и сала — на 27 миллионов килограммов, картофеля — на 237 миллионов килограммов, растительного масла — на 66 миллионов литров, сахара — на 773 миллиона килограммов, соли — на 61 миллион пудов.

Еще больший рост дают железнодорожные перевозки грузов широкого потребления в I квартале 1936 года по сравнению с I кварталом 1935 года. Перевозки сахара за январь — февраль 1936 года по сравнению с этими же месяцами 1935 года выросли на 42,4%, соли — на 47%, скоропортящихся грузов (рыбы, яиц,

масла, мяса и др.) — на 34,7%, хлопка для текстильных фабрик — на 47,4%. Я уже не говорю о качестве и сроках перевозок.

Значительно улучшилось обслуживание железнодорожным транспортом нашей быстро растущей социалистической индустрии.

Приведу таблицу роста железнодорожных перевозок по отдельным промышленным грузам в 1935 и в I квартале 1936 годов:

Наименование грузов	1935 г. в % к 1934 году	1 кв. 1936 г. в % к 1 кв. 1935 г.
1. Каменный уголь и кокс	115,6	139,3
2. Нефть и нефтепродукты	110,1	125,4
3. Руда	129,8	132,0
4. Черные металлы	136,3	135,9
5. Цемент	131,7	209,7
6. Лесные материалы (вывозка деловой древесины)	130,1	150,8
7. Строительные материалы (все)	143,9	265,3

В 1935 году железнодорожные перевозки (в тоннах) возросли по сравнению с 1934 годом на 22,5%. За 1935 год железные дороги перевезли больше, чем в 1934 году, каменного угля и кокса — на 12,8 миллиона тонн; нефти — на 2,1 миллиона тонн; металлов — на 5,1 миллиона тонн; лесоматериалов — на 9,1 миллиона тонн; руды железной и марганцевой — на 6 миллионов тонн.

В I квартале 1936 года по сравнению с I кварталом 1935 года погрузка железных дорог увеличилась на 45,3%.

Теперь можно себе представить значение нашей победы для народного хозяйства. Железные дороги не только бесперебойно вывозили увеличивающуюся продукцию, продукцию промышленности в течение всего 1935 года и в течение первого квартала 1936 года, но и расчищали то, что накопилось не вывезенным в прошлые годы. Это означает, что в народнохозяйст-

венном организме приведены в движение те огромные капиталы, которые лежали мертвым грузом. Лежали уголь, лес, металлы, соль, лежали товары широкого потребления. Помимо того, что эти продукты были остро нужны потребителю, их непроизводительная залежь отягощала общее экономическое состояние хозяйства, особенно в условиях хозяйственного расчета.

Благодаря своевременному и лучшему завозу угля основные потребители донецкого угля вышли на 1 января 1936 года с гораздо лучшими запасами, чем на 1 января 1935 года; потребители Наркомтяжпрома имели запасы на 37,8% больше, в том числе коксовые печи на 94,8%, т. е. почти вдвое больше, Москва — на 28% больше, Ленинградская область — на 86% больше.

Если в 1933 году сахарные заводы простояли 18% всего времени своей работы из-за перебоев в подвозе угля и свеклы, то в 1935—1936 годах не было ни одного дня простоя сахарных заводов по вине транспорта.

Остатки непогруженных лесоматериалов у станций железных дорог сократились на 200 тысяч вагонов.

Увеличение перевозок руды позволило создать значительные запасы ее на металлургических заводах: обеспеченность криворожской рудой на южных заводах поднялась с 29 дней на 1 апреля 1935 года до 38 дней на 1 апреля 1936 года, а магнитогорской рудой на Кузнецком заводе, соответственно, с 9 дней до 32 дней. Металлургические заводы во-время получали по железным дорогам уголь, кокс, руду и флюсы.

Наша победа есть результат успешной большевистской борьбы железнодорожников под руководством ЦК нашей партии. Кроме улучшения работы людей железнодорожный транспорт получил значительную финансовую и материальную помощь государства. На капиталовложения железные дороги СССР получили в 1935 году 4 миллиарда 300 миллионов рублей и в