

Вопросы железнодорожного транспорта в связи со стахановским движением

Доклад тов. А. М. КАГАНОВИЧА на заседании пленума ЦК ВКП(б) 22 декабря 1935 года

I. СТАХАНОВСКОЕ ДВИЖЕНИЕ — ТОРЖЕСТВО ДЕЛА ЛЕНИНА — СТАЛИНА

Товарищи! В своей речи на повстанном 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 ее могучего сталинского Центрального Комитета.

В 1930 году в политическом отчете Центрального Комитета XVI съезду нашей партии товарищ Сталин, говоря о мощном подъеме в рабочем классе, так характеризовал социалистическое соревнование:

«...Теперь уже не может быть сомнения, что одним из самых важных факторов, если не самым важным фактом, нашего строительства является в данный момент социалистическое соревнование фабрик и заводов, переключившее сотни тысяч рабочих к достигнутым результатам на соревновании, широкое развитие ударничества. Только слепые не видят, что в психологии масс и в их отношении к труду произошла громадный переворот, в корне изменивший облик наших заводов и фабрик. Не так давно еще раздался у нас голос о «нахулиантстве» и «неосостоятельности» соревнования и ударничества. Теперь эти «мушкетеры» люди не удивляются даже вояжам, — их считают просто отсталыми свой век «мушкетерами». Теперь дело соревнования и ударничества является делом завоевания и закрепления. Это факт, что социалистическое соревнование охватывает у нас не менее двух миллионов рабочих, а в ударные бригады включено более миллиона рабочих.

Самое замечательное в соревновании состоит в том, что оно пронизывает коренной переворот во взглядах людей на труд, ибо оно превращает труд из зазорного и тяжелого бремени, каким он считался раньше, в дело чести, в дело славы, в дело доблести и героизма.

Стахановское движение является естественным результатом всего предыдущего этапа социалистического соревнования и ударничества, широко развернувшегося еще в первой половине 1930-х годов. 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, страны техникой вооружались, стала иной, поднимаясь организационно, страна техникой вооружалась, стала иной, поднимаясь организационно, страна техникой вооружалась, стала иной, поднимаясь организационно.

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

«...Это — начало переворота, было трудного, более существенного, более коренного, более решающего, чем свержение буржуазии, ибо это — победа над собственной косностью, распухшестью, мелкобуржуазным эгоизмом, над этими привычками, которые проклятый капитализм оставил в наследство этой бою и преступности. 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 переворот», т. XXIV, стр. 329).

Да, это было действительно начало, первая ступень социалистического переворота 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 отбросили и нашу силу, вызванную Октябрьской революцией, и нашу сла-



бость — 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, в частности, стахановское движение. Социалистическое соревнование началось уже развертывание этого переворота, развертывание социалистического наступления по всему фронту. Это наступление было выиграно нами в борьбе с классовыми врагами, в борьбе с теми, кто внутри партии пытался ставить палки в колеса 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.

Особенности развития социалистического соревнования и стахановского движения на ж.-д. транспорте

«Я не буду касаться многих вопросов, обих для всего народного хозяйства, которые затронуты в сообщениях тт. Орджоникидзе, Микояна, 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 на стахановском движении 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 и в годы первой и даже в начале второй пятилетки отставало в своем развитии от промышленности. В особенности от тяжелой отставало в росте социалистического соревнования, в росте сознательности и пролетарской дисциплинированности работников железной дороги. И говоря — числится потому, что сама эта статистика не всегда соответствовала фактическому положению дела. Если бы на ж.-д. транспорте действительно было 41 процент боевых ударников, то они могли бы повести за собой остальных работников и поднять транспорт.

Сопоставление и ударничество на железнодорожном транспорте отставало не только количественно, но и качественно. Нельзя сказать, что в транспорте не было героев социалистического труда. Были герои, были люди, которые болея душой за состояние железнодорожного транспорта. Достаточно назвать такие имена, как Тимея, Бутайкин и др. Они давали образцы хорошей работы. Но эти образцы хорошей работы гасли, гонимы 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 политотделах на ж.-д. транспорте» крайне резко охарактеризовало состояние, трудящихся на железнодорожном транспорте.

Примечательны те запоздалые развития социалистического соревнования и ударничества на ж.-д. транспорте, которые достигли только в недостатках организационного характера. Своим влиянием здесь оказал и самый характер кадров на транспорте, их текущее. Неко-

торые из них, как я 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, пытались найти на транспорте «полосу отчуждения 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 постановлениях ЦК о политотделах от 10-го июля 1933 года.

Но главное и основное заключалось в том, что на ж.-д. транспорте больше, чем в какой-либо другой отрасли народного хозяйства, укоренилась и укрепилась реакция, и эта реакция вылилась, антисоциалистическая «теория» о том, что ж.-д. транспорт больше, чем он грузит, грузить не может, что транспорт «работает на пределе», что исчерпаны все его технические и хозяйственные возможности, а раз так, то государству и партии нет его предельная претензия к железнодорожникам, а надо дать им побольше всякого рода орудий производства, паровозов, вагонов и т. д., и только тогда они смогут водить погрузку.

Образцы работы стахановцев-кривососовцев

Первые успехи железнодорожного транспорта в 1933 году связаны именно с настоящим широким развертыванием социалистического соревнования и ударничества.

Стахановское движение на транспорте естественно началось в области механизированной части железных дорог — с паровозов, началось у паровозных машинистов.

Богд заводов, электростанций было еще мало, железные дороги двигались в стране, так сказать, пассивно механизации, пассивно механизации страны. Само собой разумеется, в отношении технической оснащенности наши железные дороги сейчас отстают от тяжелой промышленности.

Однако транспорт по своей природе имеет техническую и организационную базу на 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. Парваз, имеет много старых паровозов, но большинство наших паровозов модернизированы уже за годы революции. Паровоз «Э», который сейчас по сравнению с паровозами «ФД» и «О» считается у нас уже отсталым, этот паровоз «Э» реконструирован в период революции, и он является довольно мощным локомотивом.

Не случайно, что тов. Кривососов, когда всюду и везде техника еще была 22—23 км. — верный на паровозе «ЭУ» для 48 км. в час технической скорости. Если можно паровоз «ЭУ» считать несколько устаревшим по сравнению с «ФД», то в этой области старой техники галерея колоссальных резервов, были значительные технические нормы, достигшие технической оснащенности, которые такой хороший боевой машинист, как Кривососов, сумел и показал, каких результатов можно добиться на этой машине.

На мощном паровозе «ФД» машинист Екатеринаевской дороги Ольшанский достиг технической скорости 52—53 км. в час. Эта скорость регулярно держится нашими стахановцами при перевозке во все время их работы. А в отдаленной поездке скорость достигалась еще большая — до 60—65 км. в час.

Но буду приводить здесь подробных цифровых данных о количестве стахановцев на железнодорожном транспорте. Не в порядке первоначальной подсчета, а по моей личной просьбе начальники дорог и политотделы персонально учли 69 тыс. стахановцев. По данным декабря 1934 года: Днепропетровской, Северской, М.Базисной, Запальной, Москва-Донбасс, Юго-Восточной, Северо-Кавказской и Южно-Уральской — 16 тысяч машинистов вместе 2.262 стахановца — 14 проц. Стахановцев-машинистов мы считаем того, что значительно превышает техническую скорость и работает безаварийно. У нас среди стахановцев-кривососовцев

(Продолжи доклад тов. КАГАНОВИЧА на 2-й стр.)

27 декабря в 6 часов вечера в Большом зале Кремлевского дворца открылось совещание передовиков урожайности по зерну, трактористов и машинистов молотилок с руководителями партии и правительства. На совещание прибыли свыше 1.200 делегатов со всех концов Советского Союза, добились наибольших показателей в работе на колхозных и совхозных полях. Бурными овациями, горячими, долгие несомненно аплодисментами, приветственными возгласами острелили участники совещания товарищи СТАЛИН, МОЛТОВА, КАГАНОВИЧА, ВОРОШИЛОВА, ОРДЖОНИКИДЗЕ, ЧУБАРЯ, МИКОЯНА, ЖДАНОВА, АНДРЕЕВА, КОСИОРА, ПОСТЫШЕВА, ЗЯХЕ ПЕТРОВСКОГО, РУДЗУКА, ЯКОВЛЕВА, ЧЕРНОВА, КАЛМАНОВИЧА. Совещание открыл краткий аступительный речь народный комиссар земледелия Союза ССР тов. ЧЕРНОВ. На вечернем заседании выступили ВОЛОШИН Аи-

дрей Ефимович — бригадир тракторной бригады Ленинградского МТС А.А. Чернышевский — бригадир МТС Степан Пруденко — бригадир молотильной бригады «Труненин» Сараятлинского района Оренбургской области, ЯКОВЕНКО Михаил Александрович — бригадир полевых бригад колхоза «Заваты Ленинца» Прикамского района Набардино-Балкарской автономной области Северного Кавказа, АНГЕЛИНА Прасковья Никитовна — бригадир тракторной бригады Старопорубенской МТС Донецкой области, ГУСЕВ Петр Павлович — бригадир тракторной бригады Столбищенской МТС Татарской АССР, ДОБРΟΣОН Лука Константинович — бригадир полевых бригад Фунгулейского совхоза Куйбышевской области, ТИХИЙ Петр Филиппович — тракторист Ново-Григорьевской МТС Днепропетровской области и БОРДИЗОВ Петр Александрович — бригадир полевых бригад колхоза «Красный партизан» Верхне-Уральского района Челябинской области.

ЛЕГКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ ВЫПОЛНИЛА ГОДОВОЙ ПЛАН

ЦК ВКП(б) товарищу И. В. СТАЛИНУ Совнарком СССР — товарищу В. М. МОЛОТОВУ

Сообщаем, что легкая промышленность Союза ССР выполнила свой годовой план 26 декабря. План по валовой продукции за 1935 г., утвержденный правительством, составляет в ценах 1926-27 г. 5.705,9 м. р. Выработано продукции по 26 декабря с. г. вчетверо больше, чем в 1934 г. 5.708,8 м. р., или 100,1 проц. от годового плана. Прирост продукции в 1934 г. составил 10 проц. По данным за 9 месяцев себестоимость продукции легкой промышленности на 1,8 проц. ниже установленной по плану.

Народный комиссар легкой промышленности Союза ССР И. ЛЮБИМОВ.

Замечательные рекорды стахановцев полей

МОСКВА, 27. Производственные показатели каждого из 545 трактористов и тракторных бригадиров, собравшихся в Москве, — лучшее свидетельство роста кадров механизированного сельского хозяйства.

О замечательных рекордах стахановцев поля, об их зареке могут дать представление следующие факты: Бригада Паши Ангелиной в среднем по 1.223 га на трактор СТЗ. Николай Плыгунов, бригадир Советской МТС Сев. Кавказа, выработавший в среднем на трактор ФТЗ 3 тысячи га, получает 204 пуда зерна и 3.674 руб. деньгами. Петр Гусев — лучший бригадир Старикинской (Столбищенская МТС), дал средним по 1.223 га на трактор СТЗ. Он заработал 20.100 руб. Самая молодая трактористка бригады, 16-летняя Надежда, заработала 80 пудов зерна и 2.000 руб. деньгами. Василий Истомин — бригадир Бав-

Крупносортный прокатный стан

ВЛАТОВУСТ, 27. На металлургическом заводе в Влатовусти пущен после двухдневного горячего опробования крупносортный прокатный стан «750». Его производительность — 110 тысяч тонн проката в год. Стан изготовлен советскими заводами.

Успех мукомольной промышленности

МОСКВА, 27 (ТА). Рабочие, инженерно-технические кадры и хозяйственные работники мукомольно-крупяной промышленности Куйбышевской области в работе на имя товарищей Сталина и Молотова добились досрочного выполнения, впервые за последние годы, своего годового плана. На 25 декабря выработано 2.508 тыс. тонн муки и крупы — 100,3 проц. плана; на 29,1 проц. больше прошлого года. До конца года будет дано сверх плана не менее 200 тысяч тонн крупы и муки.

Вылавка чугуна и стали

МОСКВА, 28. 25 декабря по СССР вылавлено 38.883 тонны чугуна — 101 проц. и 40.396 тонн стали — 101 проц. суточного задания. Пролито вывано 33.100 тонн — 101,3 проц. плана.

Решения пленума ЦК ВКП(б) — знамя борьбы за новые победы социализма

ТИ ФЛИО

Несколько тысяч рабочих, инженерно-технических работников и служащих ТЯГОВО-РЕМОНТНОГО ЗАВОДА ИМ. СТАЛИНА приняли участие в собраниях, состоявшихся в 13 цехах. Стахановец — кузнец тов. ЧИЧИНАДЗЕ, установивший всеосознанный рекорд по ковки дьявол, вызвал от имени своей бригады на соревнование бригаду по подготовке паровозных бригад тов. МАМУЛШВИЛИ взял обязательство — научиться стахановскими методами работы всех формирований своего цеха.

Ряд конкретных обязательств взяли стахановцы — арматурщик РУХАДЗЕ, кузнец ЛЕЗЕН, слесарь ДАШОЯН и другие. В резолюциях собраний рабочие заявляют: — Добиться широкого развертывания стахановского движения, переводя на стахановские методы работы бригаду за бригадой, цех за цехом, завод беретесь перевыполнить программу первого квартала наступающего года, обучить в кружках по овладению техникой 500 человек, продвигать лучших стахановцев на командные должности.

Вчера на предприятии Тифлиса проводились чтения и беседы с рабочими о решениях декабрьского пленума ЦК ВКП(б), рабочие ПА-

БАКУ

БАКУ (по телефону от тов. Кривососова). На всех промыслах, нефтеперерабатывающих и механических заводах и других предприятиях Баку остались неизменно собранные рабочие и инженерно-технические работники, последовательное обсуждение решений декабрьского пленума ЦК ВКП(б).

Рабочие и специалисты с энтузиазмом приветствуют решения пленума ЦК, в которых дана программа дальнейшего развертывания стахановского движения и преодоления всех трудностей и преград, стоящих на пути стахановцев.

Рабочие и специалисты в группах эксплуатации Ленинского промысла, досрочно выполнившие 27 декабря годовую программу нефтедобычи, взяли на себя обязательство — перевыполнить эту программу в образцовый стахановский участок промысла.

Курьешки в эксплуатационный отдел Ленинского промысла, в своих резолюциях отмечают, что решения пленума ЦК ВКП(б) являются лучшим оружием в борьбе за дальнейший подъем нефтедобычи и бурения.

«Мы обязуемся, — говорится в резолюции, принятой на встрече рабочих и инженерно-технических работников второй группы эксплуатации Сталинского промысла, — полностью осуществлять директивы пленума ЦК, обеспечить досрочное выполнение задания нефтедобычи в новом хозяйственном году».

Массовые митинги прошли на всех группах эксплуатации и бурения промыслов в Магановича, Бутыи Имица, и Орджоникидзе, на заводской фабрике им. Володарского, текстильном комбинате им. Ленина и ряде других предприятий Баку.

Всему на собраниях рабочих и специалистов берут на себя всевозможные обязательства.

РАБОЧИЙ ПОЕЗД ПРИБЫЛ В КЕЛАСУРИ

СУХУМ (От нашего специального корреспондента). Путь от Очамчире до Келасурского моста готов полностью. Заключено устройство участка Келасурского моста и участка пути. 27 декабря через мост на станцию Келасури с грузом материалов для строительства путей, стрелок и путиков прошел первый рабочий поезд. 29 декабря все работы на станции Келасури будут закончены.

Начата генеральная уборка территории станционных путей, погребов, площадок и здания станции Келасури. Установлен семафор Вадутса работы освещенно вокзала и территории станции.

30 декабря участок Очамчире-Сукум и станция будут досрочно готовы к приему поездов.

ПРОДОЛЖЕНИЕ ДОКЛАДА ВОПРОСЫ ПИЩЕВОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ ТОВА. А. М. КАГАНОВИЧА В СВЯЗИ СО СТАХАНОВСКИМ ДВИЖЕНИЕМ

Доклад тов. А. И. МИКОЯНА на пленуме ЦК ВКП (б) 22 декабря 1935 года

VI. Нормы производственной мощности и нормы выработки

Улучшить организацию работы — технологической процесс; пересмотреть технические нормы как общесоюзные, так и местные; улучшить систему оплаты и нормирования труда (пересмотр норм выработки, установление прогрессивных и т. д.); развернуть работу по подготовке кадров по их технической учебе.

Если упрека эксплуатационников, путейцев с этой трибуны сделать ЦК, что они отстают, то это не значит, что я считаю, что они работают меньше по времени, чем паровозники, или что они делают меньше, чем другие. Может быть кое-где, может быть среди эксплуатационников есть еще люди, которые не верят в стахановское движение, не хотят мобилизоваться, но в целом эксплуатационники — люди много и добросовестно. Но главное в том, чтобы грамотно работать, не формально, а перестроить весь технологический процесс работы. Здесь именно кроются колоссальные резервы. Вот возмем техническую станцию, где простоял безобразный характер. Там много путаницы в самом процессе сортировки вагонов, часто производится лишняя ненужная работа.

Система работы в целом плохо продумана и поэтому не случайно, что многие составители работают очень плохо. Отдельный диспетчер работает очень хорошо, а в целом графика срывается. (Тяжелые пехи работают замечательно, а в целом завод работает плохо. Это относится и к депо, и к вагонным участкам и т. д.)

Надо искать новые резервы в самом улучшении системы и техникой 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, лесу, станку. Однако, отягчительная особенность железнодорожного транспорта состоит в том, что на нем общие сетевые нормы, или как их называют, индикаторы, играют более определяющую роль, потому что транспорт, как говорится, единый конвейер, и 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 сотен тысяч километров.

только в ноябре 1935 года в железнодорожке 4,68 часа, проезд за это время 125 километров, а остальное время стоит на станциях.

Из чего же складывается простоя на участках и сортировочных станциях, которые составляют почти половину времени оборота вагонов?

У нас есть хорошие сортировочные станции, как например, Пролетарская, Хорько-Октябрьской ж. д., Южно-Московская, Октябрьская М.-Казанской железной дороги, Заванка Кировской ж. дор., которые уложились в заданные им нормы простоя. Но большинство станций значительно их превышают.

Возьмем одну из плохо работающих станций — Люблино М.-Бурской ж. д. НКПС задает типовые нормы простоя транзитного вагона с переработкой, т. е. с переформированием поезда на сортировочных станциях — 4 часа 50 м. Улучшения местные условия станции Люблино, управление М.-Бурской дороги установило ей норму простоя 9 часов. Станция же фактически выехала в первый декабрь простоя простоя транзитного вагона с переработкой 17 часов 43 минуты. Из чего складывается этот безобразный простоя? Для операции в парке прибытия — списания и разметка вагонов, сюда докладывают конкурентом и пр. — норма установлена 30 минут, а вагон фактически простоял 4 часа 36 минут, т. е. вагон ожидал реформирования состава лишние 4 часа. По наиболее сложной технической операции — реформированию вагонов через горку — станция почти выключалась в установленное время (задание 30 минут, фактически реформирование занимало 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 мин.

Улучшение эксплуатационной работы и пересмотр технических норм

Вспомогательно, что на железнодорожном транспорте мы ввели в 1935 году, после разоблачения «предельщиков», за пересмотр сознательно или из-за жадности общесоюзные нормы. Эти общесоюзные технические нормы в значительной степени уже пересмотрены и пересмотрены основательно. Мы должны продолжать пересмотр этих общесоюзных технических норм на основе дальнейшей разоблачения «предельщиков», развёртывания стахановского движения в выделенных стахановских возможностях. Но повторю, что пересмотр конкретных местных норм по каждой станции, депо, тягловому поезду, по каждой дистанции пути и связи, по каждому вагонному участку. Ведь общесоюзные нормы могут быть выполнены лишь при конкретном их применении каждой станцией, дистанцией, депо, участком. С этой точки зрения недостатком в нашей работе за последние месяцы является именно то, что пересмотр общесоюзных норм, мы крайне недостаточно уточняли местные конкретные нормы. Надо прямо сказать, что ни центральные управления НКПС, ни управленцы дорог до этого еще как следует не добирались.

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 величины — стахановцы дают 60—65 километров в час технической скорости, превышая даже контрольную скорость паровоза. (Полнотехническая скорость для «Э» была определена 55 км в час, для «ФД», «С» и «Ш» — 65 км в час). Эта контрольная скорость, которая, как теперь выясняется, также была занижена, нами теперь пересматривается. На 1936 год, в связи с пересмотром графиков движения поездов, мы предлагаем повысить техническую скорость в среднем по сети минимум до 30 км в час.

А особенности железных дорог, отличающие их от заводов, именно в различных условиях работы каждой дистанции, каждого депо. Влияние климата, железных дорог, в отличие от заводов, является небо (смак). Тут действуют и климатические условия, в разных профилях пути, и не только по дорогам и отделениям в целом, но и по большим участкам.

Несколько хуже обстоит с коммерческой (участковой) скоростью, т. е. со скоростью прохождения поезда от одной участковой станции до другой, считая в основном на промежуточных станциях. За последние десять лет коммерческая скорость оставалась все на одном уровне 13—14 километров в час. За 1934 год средняя коммерческая скорость по сети составила в среднем 14,2 км в час.

Мы повисали с 1 октября 1935 года норму коммерческой скорости до 19,4 километра в час, фактическое же выполнение — 18,6 километра в октябре и 17,7 километра в ноябре 1935 года. Некоторые отделения дают коммерческую скорость до 26—30 километров в час. Увеличения коммерческой скорости мы добивались как за счет роста технической скорости, так и за счет сокращения ненужных простоев поездов на промежуточных станциях, путем сокращения на одной из той же станции нескольких технических операций (лабора воды, чистки точки, осмотра буке и пр.), а также путем ликвидации лишних 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 прохождение поездов по своему участку. На 1936 год мы предлагаем 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 увеличился совершенно незначительно — за последние годы в среднем по участкам в вагонных станциях.

Оборот товарного вагона, т. е. 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 сутку, 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 теперешний оборот вагонов весьма плохим, очень медленным. При теперешних скоростях движения поездов и установленных нормах простоя оборот вагонов должен быть максимум 5,8—6,0 суток. Но деле же мы имеем в октябре 6,96 суток и в ноябре 7,18 суток. Таким образом из-за незначительности оборота вагонов мы теряем ежегодно минимум 12—16 тысяч вагонов погрузки.

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

Вспомогательно, что на железнодорожном транспорте мы ввели в 1935 году, после разоблачения «предельщиков», за пересмотр сознательно или из-за жадности общесоюзные нормы. Эти общесоюзные технические нормы в значительной степени уже пересмотрены и пересмотрены основательно. Мы должны продолжать пересмотр этих общесоюзных технических норм на основе дальнейшей разоблачения «предельщиков», развёртывания стахановского движения в выделенных стахановских возможностях. Но повторю, что пересмотр конкретных местных норм по каждой станции, депо, тягловому поезду, по каждой дистанции пути и связи, по каждому вагонному участку. Ведь общесоюзные нормы могут быть выполнены лишь при конкретном их применении каждой станцией, дистанцией, депо, участком. С этой точки зрения недостатком в нашей работе за последние месяцы является именно то, что пересмотр общесоюзных норм, мы крайне недостаточно уточняли местные конкретные нормы. Надо прямо сказать, что ни центральные управления НКПС, ни управленцы дорог до этого еще как следует не добирались.

Вспомогательно, что на железнодорожном транспорте мы ввели в 1935 году, после разоблачения «предельщиков», за пересмотр сознательно или из-за жадности общесоюзные нормы. Эти общесоюзные технические нормы в значительной степени уже пересмотрены и пересмотрены основательно. Мы должны продолжать пересмотр этих общесоюзных технических норм на основе дальнейшей разоблачения «предельщиков», развёртывания стахановского движения в выделенных стахановских возможностях. Но повторю, что пересмотр конкретных местных норм по каждой станции, депо, тягловому поезду, по каждой дистанции пути и связи, по каждому вагонному участку. Ведь общесоюзные нормы могут быть выполнены лишь при конкретном их применении каждой станцией, дистанцией, депо, участком. С этой точки зрения недостатком в нашей работе за последние месяцы является именно то, что пересмотр общесоюзных норм, мы крайне недостаточно уточняли местные конкретные нормы. Надо прямо сказать, что ни центральные управления НКПС, ни управленцы дорог до этого еще как следует не добирались.

Вспомогательно, что на железнодорожном транспорте мы ввели в 1935 году, после разоблачения «предельщиков», за пересмотр сознательно или из-за жадности общесоюзные нормы. Эти общесоюзные технические нормы в значительной степени уже пересмотрены и пересмотрены основательно. Мы должны продолжать пересмотр этих общесоюзных технических норм на основе дальнейшей разоблачения «предельщиков», развёртывания стахановского движения в выделенных стахановских возможностях. Но повторю, что пересмотр конкретных местных норм по каждой станции, депо, тягловому поезду, по каждой дистанции пути и связи, по каждому вагонному участку. Ведь общесоюзные нормы могут быть выполнены лишь при конкретном их применении каждой станцией, дистанцией, депо, участком. С этой точки зрения недостатком в нашей работе за последние месяцы является именно то, что пересмотр общесоюзных норм, мы крайне недостаточно уточняли местные конкретные нормы. Надо прямо сказать, что ни центральные управления НКПС, ни управленцы дорог до этого еще как следует не добирались.

Вспомогательно, что на железнодорожном транспорте мы ввели в 1935 году, после разоблачения «предельщиков», за пересмотр сознательно или из-за жадности общесоюзные нормы. Эти общесоюзные технические нормы в значительной степени уже пересмотрены и пересмотрены основательно. Мы должны продолжать пересмотр этих общесоюзных технических норм на основе дальнейшей разоблачения «предельщиков», развёртывания стахановского движения в выделенных стахановских возможностях. Но повторю, что пересмотр конкретных местных норм по каждой станции, депо, тягловому поезду, по каждой дистанции пути и связи, по каждому вагонному участку. Ведь общесоюзные нормы могут быть выполнены лишь при конкретном их применении каждой станцией, дистанцией, депо, участком. С этой точки зрения недостатком в нашей работе за последние месяцы является именно то, что пересмотр общесоюзных норм, мы крайне недостаточно уточняли местные конкретные нормы. Надо прямо сказать, что ни центральные управления НКПС, ни управленцы дорог до этого еще как следует не добирались.

Вспомогательно, что на железнодорожном транспорте мы ввели в 1935 году, после разоблачения «предельщиков», за пересмотр сознательно или из-за жадности общесоюзные нормы. Эти общесоюзные технические нормы в значительной степени уже пересмотрены и пересмотрены основательно. Мы должны продолжать пересмотр этих общесоюзных технических норм на основе дальнейшей разоблачения «предельщиков», развёртывания стахановского движения в выделенных стахановских возможностях. Но повторю, что пересмотр конкретных местных норм по каждой станции, депо, тягловому поезду, по каждой дистанции пути и связи, по каждому вагонному участку. Ведь общесоюзные нормы могут быть выполнены лишь при конкретном их применении каждой станцией, дистанцией, депо, участком. С этой точки зрения недостатком в нашей работе за последние месяцы является именно то, что пересмотр общесоюзных норм, мы крайне недостаточно уточняли местные конкретные нормы. Надо прямо сказать, что ни центральные управления НКПС, ни управленцы дорог до этого еще как следует не добирались.

Вспомогательно, что на железнодорожном транспорте мы ввели в 1935 году, после разоблачения «предельщиков», за пересмотр сознательно или из-за жадности общесоюзные нормы. Эти общесоюзные технические нормы в значительной степени уже пересмотрены и пересмотрены основательно. Мы должны продолжать пересмотр этих общесоюзных технических норм на основе дальнейшей разоблачения «предельщиков», развёртывания стахановского движения в выделенных стахановских возможностях. Но повторю, что пересмотр конкретных местных норм по каждой станции, депо, тягловому поезду, по каждой дистанции пути и связи, по каждому вагонному участку. Ведь общесоюзные нормы могут быть выполнены лишь при конкретном их применении каждой станцией, дистанцией, депо, участком. С этой точки зрения недостатком в нашей работе за последние месяцы является именно то, что пересмотр общесоюзных норм, мы крайне недостаточно уточняли местные конкретные нормы. Надо прямо сказать, что ни центральные управления НКПС, ни управленцы дорог до этого еще как следует не добирались.

Вспомогательно, что на железнодорожном транспорте мы ввели в 1935 году, после разоблачения «предельщиков», за пересмотр сознательно или из-за жадности общесоюзные нормы. Эти общесоюзные технические нормы в значительной степени уже пересмотрены и пересмотрены основательно. Мы должны продолжать пересмотр этих общесоюзных технических норм на основе дальнейшей разоблачения «предельщиков», развёртывания стахановского движения в выделенных стахановских возможностях. Но повторю, что пересмотр конкретных местных норм по каждой станции, депо, тягловому поезду, по каждой дистанции пути и связи, по каждому вагонному участку. Ведь общесоюзные нормы могут быть выполнены лишь при конкретном их применении каждой станцией, дистанцией, депо, участком. С этой точки зрения недостатком в нашей работе за последние месяцы является именно то, что пересмотр общесоюзных норм, мы крайне недостаточно уточняли местные конкретные нормы. Надо прямо сказать, что ни центральные управления НКПС, ни управленцы дорог до этого еще как следует не добирались.

Вспомогательно, что на железнодорожном транспорте мы ввели в 1935 году, после разоблачения «предельщиков», за пересмотр сознательно или из-за жадности общесоюзные нормы. Эти общесоюзные технические нормы в значительной степени уже пересмотрены и пересмотрены основательно. Мы должны продолжать пересмотр этих общесоюзных технических норм на основе дальнейшей разоблачения «предельщиков», развёртывания стахановского движения в выделенных стахановских возможностях. Но повторю, что пересмотр конкретных местных норм по каждой станции, депо, тягловому поезду, по каждой дистанции пути и связи, по каждому вагонному участку. Ведь общесоюзные нормы могут быть выполнены лишь при конкретном их применении каждой станцией, дистанцией, депо, участком. С этой точки зрения недостатком в нашей работе за последние месяцы является именно то, что пересмотр общесоюзных норм, мы крайне недостаточно уточняли местные конкретные нормы. Надо прямо сказать, что ни центральные управления НКПС, ни управленцы дорог до этого еще как следует не добирались.

Нам придется пересмотреть технические нормы мощности оборудования и производственных мощностей сахарных заводов и нормы выработки рабочих. Это мы сделаем с начала нового сезона. То же самое мы должны сделать и по рыбной, и по спиртовой, и некоторым другим отраслям промышленности.

Для разработки этих норм союзом конференция практиков работников, директоров, инженеров, стахановцев — рабочих.

У нас много сахарных заводов, где чрезвычайно велика простоя мощности разного оборудования — у одних агрегатов мощность 9 тыс. пентнеров, у других 8 тыс., у третьих 7 тыс. и мощность завода в целом считается с 7 тысяч, т. е. не учитывается на узкие места. Таким образом, например, сверх 7 тысяч, мощность всего остального оборудования завода остается мертвой техникой. Расширя узкие места завода, мы ожидаем все то, что было до этого времени мертвым. Вспом, где устранение узких мест завода не требует больших переделок и затрат, всюду, где можно без больших капиталовложений добиться большого эффекта производственных мощностей завода, — главное внимание должно быть обращено на ликвидацию узких мест.

Необходимые результаты работы стахановцев по повышению мощностей разного оборудования в разных цехах завода может также, распыляя одну узкую часть, создавать другие, что также нужно включить в общую программу ликвидации узких мест.

Распорядитесь критически, на основе опыта стахановцев, технические мощности оборудования и производственные мощности завода в целом, необходимо утвердить новые нормы мощностей, равняющиеся по лучшим образцам стахановской работы.

Товарищ Сталин в своей речи на первом совещании стахановцев нас правильно предупреждал, что нельзя устанавливать нормы выработки для рабочих на уровне достижений стахановцев. Он говорил, что надо брать нечто среднее между нормой стахановской и нормой тех рабочих, которые отстают от стахановцев. Это совершенно правильно. Но неверно было товарищу Сталину тот, кто распространяет это указание товарища Сталина на определение технических норм производственных мощностей оборудования. Я думаю, что при установлении норм мощностей оборудования, производственных мощностей завода мы должны взять в основу высшие показатели стахановцев.

VII. Стахановское движение на рыбных промыслах, спиртовых, маслобойных и других заводах пищевой промышленности

Также же явления, о которых я говорил в сахарной промышленности, имеют место и в спиртовой промышленности. Вот, например, стахановско-конвейер тов. Терехов добился того, что вместо 3,5 цикла в смену дает 5 циклов. Он ускорил оборот машины путем правильного регулирования подачи пара и правильного регулирования температуры. Связавшись с котельной, он добился того, чтобы график подачи пара и график работы аппарата соответствовали друг другу.

В этом тов. Терехов добился до 40 проц. увеличения мощности генераторного аппарата. Билына и Абрамова — аппаратчики брагодистилляционного аппарата Ефремовского спиртового завода добились повышения мощности аппарата на 40 проц. и это на новом переделанном спиртовом заводе; не требовалось никакого нового оборудования, поменял работу аппарата на 40 проц.

Очень важно также достижение рабочего солоновикова завода тов. Антифеева, который достиг приготовления солода в течение 6 суток вместо установленных 10 суток путем повышения температуры воды, поднятия градуса соды выше и воршения солода 2—3 раза за день. Солодовник спиртового завода тов. Антифеева позволяет расширить производственную мощность этого завода без новых капиталовложений и дает громадную экономию в производстве и в капитальных затратах, экономии многозначную.

Во все это, товарищи, пока еще не является достоянием всех спиртовых заводов.

В целом программу по спирту мы перевыполнили. Но есть много заводов, которые еще плещутся в хвосте, находятся в плену у рутин. Стахановцев тов. Артемов послал Главырином на Моршевский завод Курской области, где главная программа в 218 тыс. декалитров на 10 декабря выполнена только в размере 114 тысяч декалитров. При суточной мощности завода в тысячу декалитров, завод в первом полугодии давал в сутки 300 дкл., во втором полугодии — 670 дкл. Каждый завод варил на заводе в течение 2 часа. 20 мин. Теперь, после прихода тов. Артемова, завод варит от 1 час. 10 мин. до 1 час. 30 мин., и завод стал перевыполнять суточную норму. Вот Дмитриевский завод (Моршанский) тоже варит в сутки, а должен давать 9. Наш первый в спиртовой промышленности стахановец тов. Терехов, которого Главырин послал туда посмотреть, в чем дело, сообщает, что берется на этот завод дать не 9, а 12 сотворов в сутки.

Социальная промышленность в результате развития стахановского движения, значительно подняла производительность. Индикатор стахановского движения в среднем солиликов тов. Писаренко стал бурить до 440 метров, вместо нормы в 114 метров, в 4 раза поднял производительность.

По маслوبيной промышленности на хлопковых семенах увеличение оборота пресса в час с 3 до 3 1/2 дало возможность увеличить по Средней Азии переработку хлопковых семян на 60 тысяч тонн, что чрезвычайно важно при нынешнем избытке этого вида сырья.

Полохунка еще мало. Поэтому это достижение в отношении положительных маслосеялок будет иметь большое значение в будущем с ростом урожайности подсолнуха. В отношении же хлопковых семян это ускорение оборота прессов имеет абсолютное значение, оно прямо вырывает нас в Средней Азии теперь, когда прекрасные урожаи хлопка дают так много хлопковых семян, что не будут достигнуты стахановцев, мы бы всего сырья в Средней Азии по переработке. Тов. Икрамов совершенно правильно сообщает, что оля Узбекистан дает в этом году больше 35 млн. пудов хлопковых семян. Вель на хлопке — сырья две трети в виде семян остаются Наркоминципрому для выработки масла и только одна треть в виде хлопкового жмыха перерабатывается Наркоминципрому. Проклята эта одна треть более ценна, чем первые две трети, но нам важна не только хлопчатобумажная мануфактура, но нам важно и растительное масло из хлопковых семян как для выработки мыла, так и для маргарина.

Беслановский кукурузно-малосольный комбинат, построенный по американским чертежам, имевший импортное оборудование, был рассчитан на переработку 190 тонн кукурузы в сутки, а сейчас перерабатывает 240 тонн. Недавно же мне приезжали товарищи из этого комбината — директор тов. Вурн с лучшими стахановцами. Они говорят: — Дайте нам разрешение приобрести 800 тысяч рублей для того, чтобы переставить аппаратуру, кое-что перестроить, кое-что добавить, и мы переработаем до 300 тонн кукурузы в сутки. И это можно сделать за 800 тысяч рублей, увеличив мощность комбината почти на 50 проц. по сравнению с проектной мощностью. А ведь комбинат стоит 18 миллионов рублей.

Такие достижения стахановцев имеют огромное значение. Все это мы должны поощрять и во-первых, раздать. Стахановское движение в рыбной промышленности мы должны развивать в первую очередь в области добычи рыбы.

Вспомогательно, что на железнодорожном транспорте мы ввели в 1935 году, после разоблачения «предельщиков», за пересмотр сознательно или из-за жадности общесоюзные нормы. Эти общесоюзные технические нормы в значительной степени уже пересмотрены и пересмотрены основательно. Мы должны продолжать пересмотр этих общесоюзных технических норм на основе дальнейшей разоблачения «предельщиков», развёртывания стахановского движения в выделенных стахановских возможностях. Но повторю, что пересмотр конкретных местных норм по каждой станции, депо, тягловому поезду, по каждой дистанции пути и связи, по каждому вагонному участку. Ведь общесоюзные нормы могут быть выполнены лишь при конкретном их применении каждой станцией, дистанцией, депо, участком. С этой точки зрения недостатком в нашей работе за последние месяцы является именно то, что пересмотр общесоюзных норм, мы крайне недостаточно уточняли местные конкретные нормы. Надо прямо сказать, что ни центральные управления НКПС, ни управленцы дорог до этого еще как следует не добирались.

Вспомогательно, что на железнодорожном транспорте мы ввели в 1935 году, после разоблачения «предельщиков», за пересмотр сознательно или из-за жадности общесоюзные нормы. Эти общесоюзные технические нормы в значительной степени уже пересмотрены и пересмотрены основательно. Мы должны продолжать пересмотр этих общесоюзных технических норм на основе дальнейшей разоблачения «предельщиков», развёртывания стахановского движения в выделенных стахановских возможностях. Но повторю, что пересмотр конкретных местных норм по каждой станции, депо, тягловому поезду, по каждой дистанции пути и связи, по каждому вагонному участку. Ведь общесоюзные нормы могут быть выполнены лишь при конкретном их применении каждой станцией, дистанцией, депо, участком. С этой точки зрения недостатком в нашей работе за последние месяцы является именно то, что пересмотр общесоюзных норм, мы крайне недостаточно уточняли местные конкретные нормы. Надо прямо сказать, что ни центральные управления НКПС, ни управленцы дорог до этого еще как следует не добирались.

Вспомогательно, что на железнодорожном транспорте мы ввели в 1935 году, после разоблачения «предельщиков», за пересмотр сознательно или из-за жадности общесоюзные нормы. Эти общесоюзные технические нормы в значительной степени уже пересмотрены и пересмотрены основательно. Мы должны продолжать пересмотр этих общесоюзных технических норм на основе дальнейшей разоблачения «предельщиков», развёртывания стахановского движения в выделенных стахановских возможностях. Но повторю, что пересмотр конкретных местных норм по каждой станции, депо, тягловому поезду, по каждой дистанции пути и связи, по каждому вагонному участку. Ведь общесоюзные нормы могут быть выполнены лишь при конкретном их применении каждой станцией, дистанцией, депо, участком. С этой точки зрения недостатком в нашей работе за последние месяцы является именно то, что пересмотр общесоюзных норм, мы крайне недостаточно уточняли местные конкретные нормы. Надо прямо сказать, что ни центральные управления НКПС, ни управленцы дорог до этого еще как следует не добирались.

Вспомогательно, что на железнодорожном транспорте мы ввели в 1935 году, после разоблачения «предельщиков», за пересмотр сознательно или из-за жадности общесоюзные нормы. Эти общесоюзные технические нормы в значительной степени уже пересмотрены и пересмотрены основательно. Мы должны продолжать пересмотр этих общесоюзных технических норм на основе дальнейшей разоблачения «предельщиков», развёртывания стахановского движения в выделенных стахановских возможностях. Но повторю, что пересмотр конкретных местных норм по каждой станции, депо, тягловому поезду, по каждой дистанции пути и связи, по каждому вагонному участку. Ведь общесоюзные нормы могут быть выполнены лишь при конкретном их применении каждой станцией, дистанцией, депо, участком. С этой точки зрения недостатком в нашей работе за последние месяцы является именно то, что пересмотр общесоюзных норм, мы крайне недостаточно уточняли местные конкретные нормы. Надо прямо сказать, что ни центральные управления НКПС, ни управленцы дорог до этого еще как следует не добирались.

Вспомогательно, что на железнодорожном транспорте мы ввели в 1935 году, после разоблачения «предельщиков», за пересмотр сознательно или из-за жадности общесоюзные нормы. Эти общесоюзные технические нормы в значительной степени уже пересмотрены и пересмотрены основательно. Мы должны продолжать пересмотр этих общесоюзных технических норм на основе дальнейшей разоблачения «предельщиков», развёртывания стахановского движения в выделенных стахановских возможностях. Но повторю, что пересмотр конкретных местных норм по каждой станции, депо, тягловому поезду, по каждой дистанции пути и связи, по каждому вагонному участку. Ведь общесоюзные нормы могут быть выполнены лишь при конкретном их применении каждой станцией, дистанцией, депо, участком. С этой точки зрения недостатком в нашей работе за последние месяцы является именно то, что пересмотр общесоюзных норм, мы крайне недостаточно уточняли местные конкретные нормы. Надо прямо сказать, что ни центральные управления НКПС, ни управленцы дорог до этого еще как следует не добирались.

Вспомогательно, что на железнодорожном транспорте мы ввели в 1935 году, после разоблачения «предельщиков», за пересмотр сознательно или из-за жадности общесоюзные нормы. Эти общесоюзные технические нормы в значительной степени уже пересмотрены и пересмотрены основательно. Мы должны продолжать пересмотр этих общесоюзных технических норм на основе дальнейшей разоблачения «предельщиков», развёртывания стахановского движения в выделенных стахановских возможностях. Но повторю, что пересмотр конкретных местных норм по каждой станции, депо, тягловому поезду, по каждой дистанции пути и связи, по каждому вагонному участку. Ведь общесоюзные нормы могут быть выполнены лишь при конкретном их применении каждой станцией, дистанцией, депо, участком. С этой точки зрения недостатком в нашей работе за последние месяцы является именно то, что пересмотр общесоюзных норм, мы крайне недостаточно уточняли местные конкретные нормы. Надо прямо сказать, что ни центральные управления НКПС, ни управленцы дорог до этого еще как следует не добирались.

Вспомогательно, что на железнодорожном транспорте мы ввели в 1935 году, после разоблачения «предельщиков», за пересмотр сознательно или из-за жадности общесоюзные нормы. Эти общесоюзные технические нормы в значительной степени уже пересмотрены и пересмотрены основательно. Мы должны продолжать пересмотр этих общесоюзных технических норм на основе дальнейшей разоблачения «предельщиков», развёртывания стахановского движения в выделенных стахановских возможностях. Но повторю, что пересмотр конкретных местных норм по каждой станции, депо, тягловому поезду, по каждой дистанции пути и связи, по каждому вагонному участку. Ведь общесоюзные нормы могут быть выполнены лишь при конкретном их применении каждой станцией, дистанцией, депо, участком. С этой точки зрения недостатком в нашей работе за последние месяцы является именно то, что пересмотр общесоюзных норм, мы крайне недостаточно уточняли местные конкретные нормы. Надо прямо сказать, что ни центральные управления НКПС, ни управленцы дорог до этого еще как следует не добирались.

Вспомогательно, что на железнодорожном транспорте мы ввели в 1935 году, после разоблачения «предельщиков», за пересмотр сознательно или из-за жадности общесоюзные нормы. Эти общесоюзные технические нормы в значительной степени уже пересмотрены и пересмотрены основательно. Мы должны продолжать пересмотр этих общесоюзных технических норм на основе дальнейшей разоблачения «предельщиков», развёртывания стахановского движения в выделенных стахановских возможностях. Но повторю, что пересмотр конкретных местных норм по каждой станции, депо, тягловому поезду, по каждой дистанции пути и связи, по каждому вагонному участку. Ведь общесоюзные нормы могут быть выполнены лишь при конкретном их применении каждой станцией, дистанцией, депо, участком. С этой точки зрения недостатком в нашей работе за последние месяцы является именно то, что пересмотр общесоюзных норм, мы крайне недостаточно уточняли местные конкретные нормы. Надо прямо сказать, что ни центральные управления НКПС, ни управленцы дорог до этого еще как следует не добирались.

Вспомогательно, что на железнодорожном транспорте мы ввели в 1935 году, после разоблачения «предельщиков», за пересмотр сознательно или из-за жадности общесоюзные нормы. Эти общесоюзные технические нормы в значительной степени уже пересмотрены и пересмотрены основательно. Мы должны продолжать пересмотр этих общесоюзных технических норм на основе дальнейшей разоблачения «предельщиков», развёртывания стахановского движения в выделенных стахановских возможностях. Но повторю, что пересмотр конкретных местных норм по каждой станции, депо, тягловому поезду, по каждой дистанции пути и связи, по каждому вагонному участку. Ведь общесоюзные нормы могут быть выполнены лишь при конкретном их применении каждой станцией, дистанцией, депо, участком. С этой точки зрения недостатком в нашей работе за последние месяцы является именно то, что пересмотр общесоюзных норм, мы крайне недостаточно уточняли местные конкретные нормы. Надо прямо сказать, что ни центральные управления НКПС, ни управленцы дорог до этого еще как следует не добирались.

Вспомогательно, что на железнодорожном транспорте мы ввели в 1935 году, после разоблачения «предельщиков», за пересмотр сознательно или из-за жадности общесоюзные нормы. Эти общесоюзные технические нормы в значительной степени уже пересмотрены и пересмотрены основательно. Мы должны продолжать пересмотр этих общесоюзных технических норм на основе дальнейшей разоблачения «предельщиков», развёртывания стахановского движения в выделенных стахановских возможностях. Но повторю, что пересмотр конкретных местных норм по каждой станции, депо, тягловому поезду, по каждой дистанции пути и связи, по каждому вагонному участку. Ведь общесоюзные нормы могут быть выполнены лишь при конкретном их применении каждой станцией, дистанцией, депо, участком. С этой точки зрения недостатком в нашей работе за последние месяцы является именно то, что пересмотр общесоюзных норм, мы крайне недостаточно уточняли местные конкретные нормы. Надо прямо сказать, что ни центральные управления НКПС, ни управленцы дорог до этого еще как следует не добирались.

Вспомогательно, что на железнодорожном транспорте мы ввели в 1935 году, после разоблачения «предельщиков», за пересмотр сознательно или из-за жадности общесоюзные нормы. Эти общесоюзные технические нормы в значительной степени уже пересмотрены и пересмотрены основательно. Мы должны продолжать пересмотр этих общесоюзных технических норм на основе дальнейшей разоблачения «предельщиков», развёртывания стахановского движения в выделенных стахановских возможностях. Но повторю, что пересмотр конкретных местных норм по каждой станции, депо, тягловому поезду, по каждой дистанции пути и связи, по каждому вагонному участку. Ведь общесоюзные нормы могут быть выполнены лишь при конкретном их применении каждой станцией, дистанцией, депо, участком. С этой точки зрения недостатком в нашей работе за последние месяцы является именно то, что пересмотр общесоюзных норм, мы крайне недостаточно уточняли местные конкретные нормы. Надо прямо сказать, что ни центральные управления НКПС, ни управленцы дорог до этого еще как следует не добирались.

Вспомогательно, что на железнодорожном транспорте мы ввели в 1935 году, после разоблачения «предельщиков», за пересмотр сознательно или из-за жадности общесоюзные нормы. Эти общесоюзные технические нормы в значительной степени уже пересмотрены и пересмотрены основательно. Мы должны продолжать пересмотр этих общесоюзных технических норм на основе дальнейшей разоблачения «предельщиков», развёртывания стахановского движения в выделенных стахановских возможностях. Но повторю, что пересмотр конкретных местных норм по каждой станции, депо, тягловому поезду, по каждой дистанции пути и связи, по каждому вагонному участку. Ведь общесоюзные нормы могут быть выполнены лишь при конкретном их применении каждой станцией, дистанцией, депо, участком. С этой точки зрения недостатком в нашей работе за последние месяцы является именно то, что пересмотр общесоюзных норм, мы крайне недостаточно уточняли местные конкретные нормы. Надо прямо сказать, что ни центральные управления НКПС, ни управленцы дорог до этого еще как следует не добирались.

Вспомогательно, что на железнодорожном транспорте мы ввели в 1935 году, после разоблачения «предельщиков», за пересмотр сознательно или из-за жадности общесоюзные нормы. Эти общесоюзные технические нормы в значительной степени уже пересмотрены и пересмотрены основательно. Мы должны продолжать пересмотр этих общесоюзных технических норм на основе дальнейшей разоблачения «предельщиков», развёртывания стахановского движения в выделенных стахановских возможностях. Но повторю, что пересмотр конкретных местных норм по каждой станции, депо, тягловому поезду, по каждой дистанции пути и связи, по каждому вагонному участку. Ведь общесоюзные нормы могут быть выполнены лишь при конкретном их применении каждой станцией, дистанцией, депо, участком. С этой точки зрения недостатком в нашей работе за последние месяцы является именно то, что пересмотр общесоюзных норм, мы крайне недостаточно уточняли местные конкретные нормы. Надо прямо сказать, что ни центральные управления НКПС, ни управленцы дорог до этого еще как следует не добирались.

Вспомогательно, что на железнодорожном транспорте мы ввели в 1935 году, после разоблачения «предельщиков», за пересмотр сознательно или из-за жадности общесоюзные нормы. Эти общесоюзные технические нормы в значительной степени уже пересмотрены и пересмотрены основательно. Мы должны продолжать пересмотр этих общесоюзных технических норм на основе дальнейшей разоблачения «предельщиков», развёртывания стахановского движения в выделенных стахановских возможностях. Но повторю, что пересмотр конкретных местных норм по каждой станции, депо, тягловому поезду, по каждой дистанции пути и связи, по каждому вагонному участку. Ведь общесоюзные нормы могут быть выполнены лишь при конкретном их применении каждой станцией, дистанцией, депо, участком. С этой точки зрения недостатком в нашей работе за последние месяцы является именно то, что пересмотр общесоюзных норм, мы крайне недостаточно уточняли местные конкретные нормы. Надо прямо сказать, что ни центральные управления НКПС, ни управленцы дорог до этого еще как следует не добирались.

Вспомогательно, что на железнодорожном транспорте мы ввели в 1935 году, после разоблачения «предельщиков», за пересмотр сознательно или из-за жадности общесоюзные нормы. Эти общесоюзные технические нормы в значительной степени уже пересмотрены и пересмотрены основательно. Мы должны продолжать пересмотр этих общесоюзных технических норм на основе дальнейшей разоблачения «предельщиков», развёртывания стахановского движения в выделенных стахановских возможностях. Но повторю, что пересмотр конкретных местных норм по каждой станции, депо, тягловому поезду, по каждой дистанции пути и связи, по каждому вагонному участку. Ведь общесоюзные нормы могут быть выполнены лишь при конкретном их применении каждой станцией, дистанцией, депо, участком. С этой точки зрения недостатком в нашей работе за последние месяцы является именно то, что пересмотр общесоюзных норм, мы крайне недостаточно уточняли местные конкретные нормы. Надо прямо сказать, что ни центральные управления НКПС, ни управленцы дорог до этого еще как следует не добирались.

Вспомогательно, что на железнодорожном транспорте мы ввели в 1935 году, после разоблачения «предельщиков», за пересмотр сознательно или из-за жадности общесоюзные нормы. Эти общесоюзные технические нормы в значительной степени уже пересмотрены и пересмотрены основательно. Мы должны продолжать пересмотр этих общесоюзных технических норм на основе дальнейшей разоблачения «предельщиков», развёртывания стахановского движения в выделенных стахановских возможностях. Но повторю, что пересмотр конкретных местных норм по каждой станции, депо, тягловому поезду, по каждой дистанции пути и связи, по каждому вагонному участку. Ведь общесоюз

