

Т. Г. СЕРГЕЕВА, О. П. КИЗЛЯК

*Петербургский государственный университет путей сообщения,
Российская Федерация*

ВКЛАД ПРОФЕССОРА А. Н. О'РУРКА В РАЗВИТИЕ ТЕХНОЛОГИИ РАБОТЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ ПРОМЫШЛЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

Стремительный рост производственных мощностей и объёмов производства тяжёлой промышленности в период индустриализации с 1929 года по июнь 1941 года имел огромное значение для обеспечения экономической независимости от капиталистических стран и укрепления обороноспособности СССР. По существу, в это время совершился переход от аграрной страны к индустриальной. В качестве основного звена были избраны металлургия, машиностроение, строительство [1], в результате чего выпуск промышленной продукции увеличился более чем в 4 раза. Транспорт становился «узким местом» в экономике страны. Поэтому увеличению провозных и пропускных способностей железных дорог государство уделило значительное внимание. Всего было построено более 13 тысяч километров новых и 9 тысяч километров вторых путей, выпущено 12 тыс. паровозов и более 300 тысяч вагонов, началось внедрение автотормозов, создавались условия для значительного повышения веса составов и увеличения скорости движения поездов. К концу 1940 года сеть железных дорог Советского Союза составила более 106 тысяч километров, а размеры грузового движения выросли более чем в 6 раз. На всех дорогах разрабатывались прогрессивные нормы использования подвижного состава, внедрялись новые технологические процессы работы станций и депо.

Профессор Александр Николаевич О'Рурк понимал, что в таких условиях существенно обострилась проблематика взаимодействия железнодорожного транспорта общего и необщего пользования. В фундаментальном труде [2] он подчеркнул, что для ускорения грузодвижения и снижения транспортных издержек организация перевозок на промышленном транспорте имеет огромное значение, поскольку сеть промышленного транспорта охватывала более 17000 км путей. На ней работали более 3000 паровозов, около 300 мотовозов, 250 электровозов и около 40000 вагонов различного рода. А. Н. О'Рурк установил, что труднее всего организовать взаимодействие с крупными металлургическими заводами, поскольку грузооборот таких предприятий измеряется миллионами тонн в год, а число грузовых фронтов может достигать 200–300 и более. При этом коэффициент неравномерности по прибытии мог составлять 2–3 и даже более.

После детального анализа возможных схем примыкания транспортных путей к рельсовой сети НКПС, схем генеральных планов металлургических заводов и размещения цехов крупных предприятий А. Н. О'Рурк предложил применить на путях промышленных предприятий все новейшие способы улучшения маневровой работы, апробированные и внедренные на магистральном транспорте, в том числе новейшие нормы на маневровую работу, а также ввести маршрутизацию внутривозовских составов.

В результате реализации предложений автора была существенно снижена продолжительность маневровых операций (до 20–25 %). В своей работе О'Рурк приводит данные по маневровому измерителю для некоторых крупных заводов Ленинграда до и после применения стахановских методов (таблица 1).

На больших машиностроительных заводах (Кировском и Ижорском) стахановское движение «...дало наилучшие результаты» [2]. В 1934 году время оборота вагона НКПС на Кировском заводе при норме 7 часов составляло 7,75 часа, а с мая 1935 года эта норма была снижена до 4 часов.

Таблица 1 – Сравнительная продолжительность оборота вагонов

Название предприятия	До стахановского движения, час	1 квартал, 1936 г., час
Кировский	4,5	6,8
Г. Ижорский	5,2	7,2
Им. Ленина	6,3	7,1
«Красный выборжец»	2,2	3,2
«Красный треугольник»	5,2	6,3
«Красный химик»	2,1	3,2
Им. Марти	1,2	2,5
1-я ГЭС	3,2	4,3
Им. Сталина	2,5	3,9

О'Рурк писал, что Кировский завод только в мае 1936 года довел эту норму до 3,12 часа, т. е. почти на 25 % перевыполнил заданную ему норму. В 1934 году на Ижорском заводе при норме оборота вагонов 8,34 ч, завод выдавал только 8,74 часа. Вагонооборот вагонов НКПС в то время составил около 32,5 тысяч вагонов за год. Штрафы, которые приходилось платить заводу за простой вагонов свыше нормативного времени НКПС, в 1934 году составили более 100 тысяч рублей. Следует отметить, что в 1934 году промышленность НКПС заплатила НКПС за простой вагонов свыше установленной нормы около 100 миллионов рублей. Несмотря на большое развитие стахановского движения, только в мае 1936 года Ижорский завод смог подойти к заданным цифрам времени оборота вагона 6 часов.

В отношении экипировки и организации работы экипировочных устройств также была проделана большая работа. Проведен целый ряд улучшений экипировочных устройств, позволивших привести время на экипировку к норме 2–2,25 ч, установленной на Сталиногорской конференции

промтранспорта (1936 г.). В результате проделанной работы полезная работа паровоза была доведена до 21,75–22 часов.

Какими же методами промышленный транспорт добился таких успехов?

1 Снижением времени на маневровую работу.

2 Ликвидацией всех непроизводительных простоев.

3 Правильной организацией своей работы.

4 Прогрессивно-премиальной системой оплаты труда транспортных работников.

5 Применением железнодорожных кранов не только при погрузочно-разгрузочных работах, но и при маневровой работе [2].

А. Н. О'Рурк пришел к выводу, что правильная организация перевозок будет возможна только тогда, когда по всем возможным направлениям движения перевозки будут совершаться поездным порядком (на ряде заводов в то время применялось только маневровое движение). Автор написал, что на объектах промышленного транспорта необходимо внедрить движение по графику, который он назвал контактным, согласованному с технологическим процессом предприятий, обосновав при этом необходимость осуществления равномерной доставки вагонов НКПС на пути предприятий, осуществляемой по графику. Наконец, Александр Николаевич обосновал необходимость заключения договоров между НКПС и путями промышленных предприятий, в которых должны быть конкретизированы нормы времени на маневры, пробег вагонов, установленные с учетом особенностей промпредприятий.

Следует отметить важность и актуальность труда А. Н. О'Рурка в части совершенствования технологии работы промышленного транспорта. В последние годы своей жизни Александр Николаевич работал по научно-исследовательской тематике в сфере промышленного и городского транспорта. Его исследования отличались размахом и глубиной, всесторонней обоснованностью предложений. В начале Великой Отечественной войны А. Н. О'Рурк выполнял в осажденном Ленинграде научные исследования по заданию Управления военных сообщений Ленинградского фронта, в которых использовался его опыт работы по управлению перевозками во время первой мировой войны (1914–1918 гг.).

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 *Крейнис, З. Л.* Очерки истории железных дорог. Два столетия / З. Л. Крейнис. – М. : Учебно-методический центр по образованию на ж.-д. трансп., 2007. – 333 с.

2 *О'Рурк, А. Н.* Перестройка работы на промышленном транспорте / А. Н. О'Рурк. – М. : Трансжелдориздат, 1938. – С. 210–226.