МОСКВА
19, ул. Маркса и Энгельса, д. 17,
ленинская библиотека.
1/II — 1936 г.
Т03 — 1 экз.

ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

ТИХООКЕАНСКАЯ ЗВЕЗДА

ОРГАН ДАЛЬКРАЙКОМА ВКП(б), ДАЛЬКРАЙИСПОЛКОМА и ДАЛЬКРАЙПРОФСОВЕТА

ХАБАРОВСК. || 26 АПРЕЛЯ 1935 г., пятница || № 96 (2969). Цена 10 коп.

В последнюю минуту

Крайком ВКП(б) — тов. Лаврентьеву

СРЕДНЕ-БЕЛАЯ, 23 (по телеграфу). 23 апреля МТС выполнила план сева 4150 га пшеницы. Сев рядовой. Сев пшеницы продолжается, переходим к севу подсолнуха, сои, овса. Развернулась пахота под овес. Включаемся в краевой конкурс.

Дирекция — Никишин, парторг — Матвеев, рабочком — Свитюха.

По-большевистски бороться за перевыполнение плана железнодорожным транспортом

Речь тов. Л. М. КАГАНОВИЧА на совещании работников железнодорожного транспорта)*



I. Значение совещания

Товарищи! По поручению ЦК ВКП(б) и правительства НКПС собрал настоящее совещание в составе начальников дорог, начальников дорожных политотделов, ряда начальников эксплоатационных отделений и их политотделов, начальников и парторгов крупнейших станций, вагонных участков, паровозных депо, железнодорожных начальников служб некоторых дорог. Здесь присутствуют также работники промышленности, непосредственно соприкасающиеся с транспортом.

На нашем совещании участвуют руководители партии и правительства. На нашем совещании участвует тот, кто является вдохновителем всей страны на великие дела, тот, кто сейчас является непосредственным вдохновителем и руководителем для нас, железнодорожников, в борьбе за улучшение транспорта — наш товарищ Сталин (Бурные аплодисменты).

Значение нашего совещания необычное. Слишком уж остро поставлен вопрос о транспорте, чтобы сводить задачи нашего совещания и выступления только текущих вопросов. Такою опущение, такою сознание — не ошибусь если скажу, — не только нашей партии, но и большинства трудящихся масс Советского союза.

Голосом партии, голосом всех трудящихся нашей великой родины товарищ Сталин сказал на семнадцатом с'езде партии, что «транспорт является тем узким местом, о которое может споткнуться да, пожалуй, уже и начинает спотыкаться вся наша экономика, и прежде всего, наш товарооборот».

Это такая острая постановка вопроса, которая должна была заставить всех железнодорожников всколыхнуться по-настоящему. К сожалению, после семнадцатого с'езда партии мы настоящего перелома в работе железных дорог не получили. Работники железных дорог не осознали еще серьезности положения и серьезности тех предостережений, которые были сделаны семнадцатым с'ездом партии.

Надо сказать прямо, — большинство железнодорожников не усвоило еще тех методов работы, какими возрождалась, развивалась, крепла и вы росла в великую силу наша социалистическая индустрия. Методы тяжелой промышленности, которые были применены при перестройке угольной промышленности Донбасса, а затем с успехом во всех отраслях нашей промышленности, эти методы, которые потом ЦК партии и правительство в своих постановлениях распространили на железнодорожный транспорт, они не были усвоены работниками железнодорожного транспорта.

Речь идет не о поисках новых установок; установки даны в выступлениях товарища Сталина и постановлениях ЦК и Совнаркома, в речах руководителей партии и правительства на с'езде партии и с'езде советов. Речь идет только об улучшении практической работы, о мобилизации сил, сознании и способностей всех железнодорожников, в первую очередь, лучшей их части, для практического осуществления этих установок.

Настоящим совещанием мы должны подвести черту пройденному, черту не на бумаге, а в практической нашей работе. Мы должны сказать, что дальше так работать, как сейчас работают на железных дорогах, нельзя. Мы должны наметить практические меры, как лучше работать, устранить те крупнейшие недостатки, которые имеются на железнодорожном транспорте.

На совещании не поставлен вопрос вообще о работе железнодорожного транспорта во всех его отраслях, а взяты три узловых вопроса — о борьбе с крушениями, ускорении оборота вагонов и капитальном строительстве. Эти вопросы, являясь решающими, дают нам сочетание текущей борьбы с перспективами дальнейшей реконструкции железнодорожного транспорта.

II. О борьбе с крушениями

В приказе от 19 марта задачи борьбы с крушениями и авариями были изложены настолько ясно, что я не буду подробно повторять их на данном совещании. Остановлюсь только на нескольких вопросах практического проведения приказа в жизнь.

Необходимо, прежде всего, предостеречь данное совещание и железнодорожников от преувеличений в части перелома настроений в борьбе с крушениями и авариями. **Подлинного перелома в борьбе с крушениями и авариями еще нет.**

Нужно быть самокритичным к себе и окружающим и каждый день проверять себя, что можно было сделать для того, чтобы предотвратить крушения и чего не сделано. Нужно разбирать тех людей, которые мы ком говорят, а дела не делают. Большая опасность заключается сейчас в том, чтобы в об'ятиях, приветствиях, сентиментах, одобрениях и восторге от приказа о борьбе с крушениями не испортить практической работы, которая у нас должна развернуться по приказу.

Приказы о борьбе с крушениями были и раньше. Многие из них были весьма хорошие. Но вся беда заключается в том, что не было проверки исполнения приказа. Считали, что борьба с крушениями и авариями есть одна стая часть в общей работе и мероприятиях, которые проводятся железными дорогами. Совершенно не поняли того, что не только крушения и аварии — основной показатель качества работы дорог, но и борьба с ними — **важнейший рычаг перестройки работы железнодорожного транспорта.**

Настоящая перестройка проходит в борьбе с сопротивлением этой перестройке. Элементы этого сопротивления, будем говорить откровенно, имеются даже у таких людей, как вы сами — у командиров транспорта.

Большинство работников транспорта считает, что крушения явление совершенно неизбежное. Вот против таких настроений и направлено острие приказа о борьбе с крушениями. Чтобы успешно провести миллионы железнодорожников на борьбу с крушениями, нужно, чтобы основные кадры — командиры были уверены в победе! Приказ вызвигает, как одно из первоочередных организационных мероприятий — обязательный выезд начальника дороги на расследование каждого важного случая крушения. Здесь многие выступали по вопросу о выездах на место крушений. Некоторые выступавшие сомневались, хватит ли у них времени выезжать на расследование и ликвидацию последствий крушений? Начинают подсчитывать: в сутках 24 часа, за это время нужно выполнить уйму работы, подписать столько бумаг, написать доклад НКПС, а тут от нас еще требуют выезжать на линию. Надо понять, что это и есть канцелярско - бюрократический подход к работе. Почему? Потому, что если уделите на месяц из управления дороги на линию, конечно, не бюрократически, с соблюдением всяких условностей и внешней формы, а выезда в самую гущу, в самую глубь вопроса, проверяя людей на работе, то и без вас бумаг будут писаться, может быть, немного хуже, но зато дорога будет работать лучше. В этом сомнений нет! **(Аплодисменты).**

Если начальник дороги сам не может выехать, пусть пошлет своего заместителя. Мы слушали здесь отчеты о крушениях. Какие только практические вопросы железнодорожного транспорта не затрагивались в связи с отчетами о крушениях: и о паровозах, и о машинах, и о вагонах, и о пути, и о сигнализации, и об эксплоатации, одним словом вопросы всех служб и всей работы дорог.

На чем легче самому научиться и других научить оперативно управлять? На том ли, что на чистом листе бумаги написать замечательную инструкцию и сказать на собрании замечательную речь или же самому научиться оперативной команде и других научить на примере крушений, на поражении, там, где вы вынуждены будете логикой вещей исправлять и командовать оперативно? Каждый начальник дороги, например, должен научиться сам руководить вспомогательным поездом по ликвидации крушения. Начальник дороги или его заместитель должен сам разбирать каждый важный случай крушения не с точки зрения «великих» выводов и составления впоследствии «тезисов о природе крушений», но, главным образом, для того, чтобы определить, как можно действительно оперативно предупреждать эти крушения.

Так как сейчас работа дорог будет оцениваться по результатам борьбы с крушениями и авариями, то есть опасность, что на местах попытаются скрывать действительное положение вещей и не будут сообщать о всех происшедших авариях или крушениях. Мы предупреждаем товарищей, что будем привлекать, не взирая на лица и прошлые заслуги, к строжайшей ответственности за малейшие попытки очковтирательства, обмана руководства НКПС, обмана партии и страны в этом вопросе.

Отчеты начальников дорог и пригия вскрыли и поставили целый ряд ценных практических вопросов, хотя не все отразили ту напряженность и ту остроту, с которой поставлен вопрос о крушениях.

Управления и отделы НКПС должны детально подработать все мероприятия и добиться проведения в жизнь практических вопросов, поставленных здесь на совещании.

По путевому хозяйству правильно предлагалось в ближайший месяц провести сплошной осмотр рельсов, лежащих на пути и заменить все рельсы, опасные для движения, имеющие трещины, отколы головки, поломны и тому подобное. Необходимо в дальнейшем такие сплошные осмотры производить дважды в год: весною и в начале зимы до наступления больших морозов, то-есть в период оттаивания и замерзания балласта. Следует установить точный график систематической проверки пути путеизмерителями.

Машинисты должны быть в кратчайший срок снабжены проверенными продольными профилями пути и специально проинструктированы об обрывных местах и как по ним вести поезд. При этом, необходимо срочно восстановить все путевые знаки (начало и длина подъема, уклона и тому подобное), а также установить особые знаки на всех обрывных местах.

Вместе с тем, нужно обязать машинистов обязательно сообщать на первой же станции дежурному по своему депо о всех замеченных местах неспокойного хода поезда (тактики и так далее), чтобы путевые работы могли их быстро исправить.

В приказе было указано, что до сих пор железные дороги почти не имели дефектоскопов, то-есть приборов, позволяющих быстро и точно определить все недостатки рельсов. Между тем, опыт метростроя показал, что имеющийся дефектоскоп товарища Карпова позволяет обнаруживать дефекты, невидимые простым глазом. Наша промышленность вполне может выполнить заказы на такие дефектоскопы, как для рельсов, так и для вагонных и паровозных осей. Нужно только больше инициативы и настойчивости со стороны работников железнодорожного транспорта.

Наш подвижной состав — вагоны и паровозы, — калечится не только на путях НКПС, но и на под'ездных путях промышленности. Эти под'ездные пути находятся в еще более запущенном состоянии, чем путевое хозяйство НКПС. Товарищ Орджоникидзе обещал по своей линии крепко нажать, чтобы уже в ближайшие месяцы подтянуть транспортные цеха предприятий и улучшить состояние под'ездных путей. Со своей стороны мы должны будем выделить специальных инспекторов НКПС для наблюдения за состоянием под'ездных путей, чтобы не пускать вагоны из те запущенные пути, состояние которых грозит повреждениями нашему подвижному составу.

По вагонному и паровозному хозяйству. В прежних правильно отмечалось безобразное качество обточки шеек оси на ремонтных пунктах, депо и заводах. То ли по незнанию, то ли по халатности ремонтные рабочие зачастую подрезают галтели и выкружки в предступичной части шейки оси, что влечет к изломам шеек оси в пути и к значительным крушениям. Необходимо в ближайшие же дни проинструктировать слесарей, осмотрщиков и мастеров о значении галтелей и добиться того, чтобы не было случаев подреза галтелей по незнанию. В ремонте колесных пар до сих пор господствует обезличка. Нужно на каждой колесной паре записывать имя мастера, отвечающего за ее ремонт.

Следует пересмотреть ряд «рационализаторских» упрощений, которые снижают качество ремонта. Правильно здесь предлагали запретить электросварку сношенных частей крюка и ремонт рессор производить на заводах и участках, оборудованных термическими печами и соответствующими прессами.

Ряд мероприятий нужно провести по упорядочению автотормозного хозяйства, в первую очередь, по обучению смазчиков обращению с автотормозами. Это, а также соответствующее инструктирование машинистов, поможет резко сократить частые сейчас остановки поездов.

Большое зло — частые обрывы поездов в пути. Кроме инструктирования машинистов и прикрепления к наиболее неисправным по обрывам специальных машинистов - наставников, расстановки предупредительных знаков в обрывных местах, нужно тщательно следить за качеством упряжных приборов и обязать машинистов и главных кондукторов перед отправкой поездов лично проверить насколько добросовестно сделана скрепка проезда. **Исключительно большое значение имеют вспомогательные поезда.** Некоторые засчитывают в убытки от крушений только стоимость повреждений вагонов и паровозов в пути. А, между тем, наибольшие убытки причиняет закрытие движения на перегонах в течение нескольких часов. Нужно оборудовать вспомогательные поезда кранами, а сейчас, до получения кранов надо организовать ряд простейших вещей.

Вспомогательный поезд должен быть в каждом основном и оборотном депо. Если начальники дорог как следует, по-боевому возьмутся за организацию вспомогательных поездов, то уже в ближайшие 2-3 месяца они будут иметь на важнейших участках прилично оборудованные вспомогательные поезда и тем значительно сократят время ликвидации последствий крушений и перерыва движения.

Сейчас с вспомогательным поездом едят случайные люди и поезда напоминают собою плохую сельскую пожарную команду, а не организованную и снабженную всем необходимым оборудованием ударную аварийную бригаду. Кадры, обслуживающие вспомогательные поезда, должны быть постоянно закреплены за ними и тщательно подобраны и обучены. Надо предусмотреть возможность быстрого вызова этих рабочих на поезд в случае крушения. Во главе поезда должен быть крепкий и энергичный начальник. Начальникам дорог нечего ждать дальнейших указов из НКПС, они должны сами развернуть работу на месте.

По ходу и организации работы вспомогательных поездов, мы будем судить о желании и умении руководящих кадров дорог по-боевому ставить ликвидацию последствий крушений.

По сигнализации и связи. После опубликования приказа, дороги начали приводить сигналы в порядок. На некоторых дорогах—Пермской, Томской и отчасти Северной есть уже небольшие улучшение. Но все же, как это подтвердилось здесь в отчетах начальников дорог, на большинстве дорог сигнальное хозяйство находится в запущенном безнадзорном состоянии. Одна служба сваливает на другую ответственность за безобразное состояние сигналов. Это надо прекратить и всем дружно взяться за приведение сигнализации в порядок.

Правильно предлагали здесь перевести на важнейших участках сигналы с керосинового освещения на электрическое. Нужно паровозы, в первую очередь маневренные, толкачи и маневровые, перевести на электрическое освещение.

Здесь жаловались на недостаток сигнального стекла. Теперь НКПС получил стекольный завод от Наркомтяжпрома и от нас самих зависит увеличить производство сигнального стекла. Вместе с тем, каждая дорога могла бы в вопросах получения медных сигнальных принадлежностей проявить гораздо больше изворотливости, установив деловую связь с местной промышленностью. Такой хозяйской изворотливости на дорогах еще мало. Предпочитают телеграфировать свои запросы НКПС, а потом ссылаться, что НКПС не дал. Верно, что аппарат НКПС неповоротлив. Но ни в коей мере нельзя допустить, чтобы железная дорога, представляющая собой крупнейшую хозяйственную организацию, о каждой мелочи посылала телеграмму в НКПС и не принимала необходимых мер на месте. Нельзя довольно централизацию до абсурда. Дороги должны проявлять больше своей инициативы.

К сигналам у многих работников железных дорог отношение наплевательское, сигналов не знают и с ними не считаются. Важнейшая задача начальников дорог и политотделов— укрепить уважение к сигналам и добиться четкого знания правил сигнализации каждым железнодорожником.

Сигнал—это святое дело. Нарушить его никто не имеет права

Ежедневно в НКПС получаются сообщения о десятках случаев проезда закрытых семафоров. Это показывает разболтанность дисциплины паровозных бригад. Некоторые машинисты пробуют оправдываться: мы, думали, что семафор закрыт зря. Действительно, бывали случаи, когда дежурные по станции, чтобы работать поспокойнее, закрывали семафоры, хотя станция была свободна и могла принять поезд. Таким своим поведением станционные работники причуяли машинистов не считаться с сигналами. Мы будем решительно бороться с халатным отношением станционных работников к своим обязанностям. **Но мы не можем допустить, чтобы машинист дискуссировал и самолично решал проезжать закрытый семафор или не проезжать.** Дисциплина на транспорте должна быть железная и это, в первую очередь, относится к строгому соблюдению сигналов.

На железных дорогах еще не понимают большевистского значения дисциплины, не понимают, что дисциплина помогла большевикам организовать победу рабочего класса в громадной стране, не понимают, что дисциплина помогла нам, разутым, раздетым и голодным победить врагов советской власти и стать великой страной.

Дисциплина — пугало старого строя, дисциплина, насаждаемая силой, кнутом и нагайкой, такая дисциплина была при царизме.

У нас же в стране — сознательная трудовая дисциплина двигает социалистическое дело вперед и делает чудеса.

Дисциплина для себя, для социалистического отечества, для советской страны, для миллионов трудящихся, на транспорте еще не понята. Вот почему попирают ногами эту дисциплину сверху донизу. Не умеют организовать так машинистов, стрелочников, диспетчеров, кондукторов и других работников, чтобы они работали, соревнуясь «от душш». Это свое неумение некоторые руководители возмещают тем, что кричат направо и налево. Конечно, есть враги классовые, сознательно вредящие. Если человек действительно неисправимый и чужой человек, тогда его надо отстранять и карать. Но не так надо поступать со случайно провинившимися трудящимся человеком.

Нельзя превращать суд и дисциплинарные взыскания в массовое мероприятие, применяемое в отдельных депо или участках почти что к большинству персонала. Тогда они теряют свое значение. Дисциплинарное взыскание должно подтягивать остальную массу к лучшей работе. Но для этого надо применять его к неисправимым. Ко всем остальным людям нужно применять учебу технической и учебу в борьбе. Понять нужно, что если вы обучаете человека по-школьному, это одно, а если вы обучаете человека в борьбе, критикуя со всем возмущением революционера и большевика, это дает совсем другой результат. Если ты дашь виновному **«надрание»**, как революционер, как человек возмущенный безобразиями, как человек, который болеет душой за дело, это обязательно дает свои результаты. Все этой революционной борьбы, этого настоящего большевистского подхода к учебе людей и борьбе с недостатками — еще нет на железных дорогах.

Реальных успехов в борьбе с крушениями мы достигнем лишь в результате борьбы, в результате того, что на транспорте сложится известный костяк людей, которые по-сталински, по-революционному, по-настоящему поймут, что это дело борьбы с крушениями и авариями есть дело оздоровления транспорта, есть дело чести не только железнодорожников, но дело чести нашей страны. **(Аплодисменты).**

Мы намерены бороться до конца за осуществление приказа по борьбе с крушениями. Писать следующие резолюции мы не будем. И каждый железнодорожник, в первую очередь, каждый командир, в ком есть чувство чести за себя, за железнодорожников, за нашу партию и за нашу советскую страну, должны взяться за дело и добиться того, чтобы этот приказ был осуществлен. Число и размеры крушений должны быть сокращены во чтобы то ни стало. **(Продолжительные аплодисменты).**

III. Об ускорении оборота вагонов

Бороться за выполнение плана перевозок — значит бороться за ускорение оборота вагонов.

Вопрос об ускорении оборота вагонов есть вопрос выполнения плана перевозок железными дорогами.

А между тем, в речах ряда выступавших товарищей слышалась музыка прошлого, обычная «грызня» дорог с эксплоатационным управлением НКПС об нормативах. Нам нужно сегодня не это. Нам надо подняться на определенный уровень технической, практической и организационной постановки наших задач для того, чтобы ответить на один вопрос, который задает нам партия и правительство и вся страна: **почему вы, железнодорожники, не выполняете плана перевозок и намерены ли вы когда-нибудь выполнять план?**

Среднесуточная погрузка должна подняться с 55717 вагонов в 1934 году до 63 тысяч вагонов в 1935 году. Но так как в первом квартале среднесуточная погрузка составляла всего 55282 вагона, на второй квартал установлена погрузка лишь в 62 тысячи вагонов в сутки, чтобы дать возможность железным дорогам как следует подготовиться к осенне - зимним перевозкам. Но в третьем и четвертом кварталах для выполнения годового плана погрузки мы должны будем грузить не менее шестидесяти семи тысяч вагонов в сутки.

По предложению товарища Сталина социалистическая индустрия дает план в этом году огромную подмогу в перевозке тысяч новых товарных вагонов (в двухосном исчислении). **Но основным резервом для выполнения годового плана перевозок** является улучшение работы железных дорог, **ускорение оборота вагонов** и правильная организация ремонта существующего подвижного состава.

Задачи ускорения оборота вагонов непосредственно связаны с задачей выполнения государственного плана перевозок. Если мы не ускорим оборота, то не хватит вагонов для того, чтобы во втором полугодии грузить шестьдесят семь тысяч вагонов в сутки.

Липецкий тот, который клянется в выполнимости плана перевозок, но от повременно осаждающих реальность данных им заданий об ускорении оборота вагонов. Необходимо прямо сказать, что у ряда железнодорожников, в том числе командиров, нет уверенности в возможности выполнения планов перевозок. Отсюда такая нелепая, безответственная, я «горизонтальная» постановка вопроса. Отсюда неумение политься на высоту анализа всего поля боя, где нам надо драться и побеждать.

Для успехов боя, прежде всего, требуется абсолютная уверенность армии и в первую очередь ее командиров, в победе. Задачи сложные и трудные, но вполне осуществимые. Все об'ективные предпосылки налицо. Останов ка за качеством нашей работы. **Резервы на железных дорогах огромные и, если мы хотя немного улучшим свою работу, то не только выполним, но и перевыполним план.**

Из чего складывается время оборота вагонов? Эти цифры очень показательны и их должен твердо усвоить каждый железнодорожник. В 1934 году в среднем один из вагонов пробегал от одной погрузки до другой 1029 километров, из них 30 километров в порожнем состоянии, за 211 часов, то есть в 8,78 суток.

В «поездках», как пишут в отчетах, вагон был 72,5 часа. Но и эти 72,5 часа надо расшифровать, так как сюда включаются и простои на промежуточных станциях. Если мы их расшифруем, то получится, что в движении вагон находится только 45 часов, то есть 21,6 процента, а стоит на промежуточных станциях из-за набора воды паровозом, чистки топки, осмотра смазки букс — 26,8 часа, то есть 12,8 процента и так далее.

Вагон стоял на станциях погрузки и выгрузки и на путях предприятий в среднем 47 часов — 22 процента. Стоял на сортировочных участковых станциях 91 час — 43 процента. Участковая коммерческая скорость 14,2 километра в час, техническая скорость 22-23 километра в час. В течение суток вагон двигался только 5,2 часа и проходил за это время 117 километров.

Нужно подойти к каждой из этих цифр, из которых складывается оборот вагонов, и жестко сократить их. В первую очередь надо сократить безобразные простои, так как сейчас товарный вагон четыре пятых своего времени простаивает и только одну пятую времени движется.

Далеко не все железнодорожники согласны с такой оценкой оборота вагонов. Многие из них, особенно работники службы эксплоатации, не только свыклись с позорными цифрами простоя вагонов, но и пытаются их «теоретически» обосновать. Они пытаются доказать, что по обороту вагонов мы даже опередили Европу и Америку. Нет ничего более вульгарного, чем подобного рода утверждения. Эти горе-теоретики выставляют нам в качестве образца отвратительную сторону капиталистического хозяйства, что де и в Америке вагон используется меньше, чем у нас и поэтому следует признать удовлетворительным существующий у нас оборот вагонов, рекомендуя при этом узаконить те простои вагонов, которые у нас имеются. Нечего и доказывать, что это чисто буржуазная теория, игнорирующая преимущества планового советского хозяйства, которое позволяет избежать

(Продолжение см. на 2 стр.).

По-большевистски бороться за перевыполнение плана железнодорожным транспортом

Речь тов. Л. М. КАГАНОВИЧА на совещании работников железнодорожного транспорта

(ПРОДОЛЖЕНИЕ)

химически непроизводительных затрат времени и материальных ресурсов, подлежащих бухгалтерскому списанию в конкурентной борьбе за клиента вынуждены итти на то, чтобы вагоны простаивали в ожидании погрузки, к тому же, вследствие кризиса, у них больше вагонов, чем грузов для перевозки. В то же время эти буржуазные горе-теоретики из института эксплоатации скрывают сильные стороны железнодорожного транспорта Америки и Германии, которые могут служить нам образцом.

Известно, что по основным магистралям в Америке товарные поезда ходят со скоростью более 600 километров в сутки. В Германии, вообще, в целях, не имеющих прямого отношения к хозяйству, товарные поезда тренируются в продвижении со скоростью до 75-90 километров в час.

И вот, вместо честного рассказа нашим железнодорожникам - практикам, чему надо учиться и чему не надо учиться у заграничного транспорта, эти люди подчасовывают факты для того, чтобы льстивыми и лживыми рассуждениями, что, де, сейчас наш транспорт работает лучше американского, оправать нам дело мобилизации лучших людей на перестройку транспорта и саботировать боевую задачу ускорения оборота вагонов и борьбы с простоями.

Надо, к сожалению, признать, что подобные гнилые теории были весьма распространены среди эксплоатационных работников.

«Творцы» этих теорий были в почете в научно - исследовательских институтах и в вузах, в печати (журнал «Эксплоатация железных дорог» и другие), да и среди некоторых практических работников НКПС.

Сейчас коммунисты - эксплоатационники признают, что они «проглядели», «проморгали» позорного рода антигосударственные теории. Но давайте внесем полную ясность. Ведь коммунистов - эксплоатационников заключается не только в том, что они «проглядели», но в том, что часть из них сами находились под влиянием этой буржуазной теории. Они, зарывшись в текущие оперативные вопросы, не умея продумывать вопросы до конца, другие потому, что сами были настроены против ускорения оборота вагонов.

Задачи технической реконструкции транспорта уже поставлены партией и правительством на практические рельсы. Партия и правительство принимают ряд конкретных мер к тому, чтобы лучше технически вооружить транспорт. Но горе - теоретикам и плетущимся в хвосте оппортунистам не это нужно, им нужно скрыть от общественности и от страны, что наличные технические средства железных дорог плохо используются и этим срывается успешное развитие народного хозяйства.

Консервативные элементы, в том числе и некоторые коммунисты, пытаются доказать, что из вагона, или как они ласкательно говорят, из «коробочки», дальше «ни что не выжмешь». Мы утверждаем и с вами, безусловно, согласится каждый честный железнодорожник и каждый гражданин советской страны, что сокращение безобразных простоев на станциях и ускорение продвижения вагонов дело вполне осуществимое и зависящее от суб'ективных факторов — желания, умения работать самих железнодорожников.

Некоторые эксплоатационные работники пробуют смягчить свою вину за теоретические заблуждения ссылкой на то, что практической работе они давали правильные измерители по обороту вагонов, но даже и в этом случае ясно, что сам измеритель рук и ног не имеет, и его написали, он и лежит себе спокойно. Чтобы осуществить измеритель работы, нужны люди, которые были бы убеждены в правильности измерителей, крепко бы за них. Местные работники чутко воспринимают фальшь в руководстве. Если руководители дают измерители, а сами в их реальности сомневаются, сами считают, что ускорить оборот вагонов нельзя, что мы и так уже «перегнали Америку», то на местах это сразу чувствуют и не борются за измерители. Измерители остаются на бумаге, а вагоны четыре пятых своего времени простаивают и лишь одну пятую времени движутся.

Большевистская борьба за проведение заданных норм поменялась игрой в дипломатию, торговлей дорог с НКПС. К этому надо добавить, что горе - теоретики эксплоатации осложнили без нужды вопрос об обороте вагонов многочисленными, надуманными и искусственными формулами и выходостями из многих измерителей их жизненное содержание.

Совершенно понятно, что для того, чтобы практически осуществить ускорение оборота вагонов, нужно рассеять теоретический туман и внести полную ясность в умы работников. Для этого надо до конца разоблачить антигосударственные буржуазные теории, сильно распространенные среди эксплоатационных работников НКПС и на местах.

Перейдем к рассмотрению реальных резервов и возможностей, имеющихся на железных дорогах для ускорения оборота вагонов.

Сократить простои на станциях, ускорить продвижение поездов

На сортировочных станциях транзитные вагоны под переработкой стоят по 12-14 часов в сутки. Это простой легко можно сократить, как это показывает практика передовых станций, минимум на 25-30 процентов. Такое сокращение позволит значительно ускорить оборот вагонов.

Прежде всего, надо обратить внимание на крупные сортировочные станции, которые являются сейчас, как правило, «сто'стойными» вагонов.

По сети имеется всего 31 станция с работающими горками. Возьмем еще столько же крупных сортировочных станций без горок. Будет всего 70-80 станций, которые решают суть бу'плана. Разве эти станции выделены в каком-либо отношении, политическом, организационном и материальном? На этих станциях грязь, беспорядок и начальник станции не имеет ни копейки денег, чтобы очистить и привести в порядок территорию своей станции. Разве нельзя эти 70-80 станций поставить образцово во всех отношениях?

Стоит только руки приложить к этому делу по-революционному и по-большевистски, а не по-чиновничьи, и простои вагонов резко сократятся и на этих станциях.

В том то и беда, что на железных дорогах слишком много измерителей, слишком много учета и слишком мало настоящей борьбы.

Сейчас напряжения в работе сортировочных станций не чувствуется. Работают урывками, впрохолку первую половину суток и полиняе к 18 часам.

Был я на-днях на станции Люблино, ходил с половины девятого утра до половины второго дня. Люблино не худшая станция, она более или менее справляется со своей работой и вместе с тем настоящего темпа работы у ней нет. Если люблинцы возьмутся за работу по-боевому, они смогут резко снизить простои вагонов.

Станции должны работать по плану и графику. Простои вагонов на станции надо разбить по отдельным операциям и внимательно разобрать, нельзя ли сокращать время на ту или иную операцию, нельзя ли несколько операций вести одновременно? Тогда каждый станционный работник будет знать, что от него требуется, выполняет ли он задание или срывает.

Такая предварительная работа была проделана на некоторых станциях Донецкой железной дороги после указания о мобилизации дорогой не менее тысячи вагонов для погрузки из внутренних ресурсов. Начальник станции «Красный лиман» произвел сокращение простоев по каждой операции. Например, он сократил время простоя в парке прибытия после переработкой и учетом и технического осмотра с одного часа 52 минуты до 25 минут, путем внедрения предварительной разметки при подходах, приема поездов на соответствующие пути и уменьшения времени на техническую обработку поездов и составов. Простой составов под обработкой в парке отправления он сократил с 4 часов 6 минут до 2 часов 45 минут и тому подобное. Простои на станции и после сокращения еще очень велики. Но уже проделанная работа позволила освободить для погрузки 263 вагона из внутренних ресурсов.

Расписания товарных поездов на железных дорогах — «не в почете»? Товарные поезда обычно ходят без расписания.

Составляются расписания по участкам, но нет согласования этих расписаний с планом работы участковых и сортировочных станций. Часто график составляется без учета пропускной способности станций и в результате срывы расписаний.

Я поручил проверить хождение поездов по расписаниям на выборку за несколько дней. Вот, например, за 29 марта из Александрова на Ярославскую на Северной дороге было отправлено восемнадцать товарных поездов, из них только семь по расписанию. Прибыло на Лосиноостровскую по расписанию девять поездов (два вагнали опоздание в пути), девять поездов прибыли с опозданием все вместе на 19 часов. Причины опозданий: пропуск опасных пассажирских поездов — 8 часов 15 минут, поздний выпуск паровозов — 2 часа 9 минут, ремонт паровоза под поездом — 42 минуты, неготовность состава — 1 час 40 минут и тому подобное. Это под Москвой на сравнительно благополучном участке. На других участках дело обстоит значительно хуже.

Остановок на промежуточных станциях слишком много. Товарищ Серега, главный кондуктор на станции Люблино, говорил мне: «Если я говорюсь с машинистом и он перед отправкой наберет воду, то мы доезжаем до Серпухова без остановки и в Подольске воды брать не надо». Но такая договоренность бывает не часто и поезда стоят на промежуточных станциях без толку и без нужды.

Графики движения пассажирских поездов составлены большей частью неудачно. Они тормозят товарное движение. На ряде напряженных грузовых направлений пассажирское движение занимает более половины всей пропускной способности.

«Товарные поезда пускаются кружным, более дальним путем. Долгие часы товарные поезда простаивают в ожидании обгона пассажирскими. На участке Тула — Москва 20 товарных поездов перепростаивают из-за этого 58 часов в сутки. К этому надо добавить, что пассажирские поезда ходят в значительной степени незаполненными и больше половины едущих в них это — едущие за счет своих учреждений частично по линии и или даже фактическими командировками. Каждый работник и каждый гражданин Советского союза понимает, что такое положение непорядочно, что мы не можем жертвовать для этого вагонно - хозяйственными интересами. Вот почему правительство решило упорядочить пассажирское движение и сократить где необходимо, излишние поезда.

Судьбу выполнения плана решают люди. Это особенно касается борьбы за точное соблюдение расписания движения поездов. Большим недостатком существующей сейчас системы на железных дорогах является то, что работники, которые должны бороться непосредственно в движущемся поезде за выполнение расписания — кондукторы — являются в ряде случаев недостаточно квалифицированными и совсем не авторитетными.

Мне говорили главные кондукторы, что сейчас, когда главный кондуктор попробует позвонить по селектору диспетчеру и сказать: «меня неправильно задерживают на перегоне», так диспетчер часто слушать не хочет. Если иметь авторитетного главного кондуктора, разумного и толкового, если его хорошо проинструктировать, приличио обеспечить, сесть его в форму, он будет главным помощником диспетчеров в пути следования поезда. Главного кондуктора надо поднять и в правах и в самочувствии, чтобы он чувствовал себя хозяином поезда, ведь ему доверяется целый состав.

Повышение роли главных кондукторов подкрепляет метод работы Кутафина. В чем смысл предложений Кутафина? Он не претендует на открытие Америки. Но он, как человек с практическим опытом, ясным житейским умом, хорошо знает, какая слабое место работы железнодорожника: движущийся поезд находится без надзора. Командиры, как правило, руководят по селектору, а на самом производстве, которым у нас является движущийся поезд, находится недостаточно опытная команда. Его предложение диспетчерского сопровождения поездов направлено к тому, чтобы на практике учить кондукторов правильно вести поезда. На своем примере сопровождения поездов Кутафин учит главных кондукторов простым, но тяжелым как по своей важным вещам: как на практике бороться с глупостью — если составленть поезд, то не ставь в середине тех вагонов, которые должен будешь отцепить на соседней станции, а ставь их или в конце или впереди и проинструктируй станцию заранее, что вас ничут также по вагонам, чтобы станция своевременно могла подготовиться к работе с этими вагонами.

Сейчас мы должны обеспечить действительное осуществление метода Кутафина и дополнить его, прежде всего, повышением роли и ответственности главных кондукторов, как основных помощников диспетчеров в деле правильного вождения поезда, затем подкрепить диспетчерское сопровождение поездов, основанное сейчас на добровольных началах социалистического соревнования постоянными ревизорами и инспекторами НКПС. Эти ревизоры и диспетчеры должны тем и отличаться от существующих сейчас ревизоров движения, что всю свою проверку будут осуществлять не в кабинетах, не на бумагах, а путем сопровождения поездов.

Нужно подобрать крепких работников, бойцов, людей которые знают жизнь, которые умеют бороться на практике за продвижение поездов. Эти люди будут каждый персонально отвечать перед НКПС и по время своей работы на дороге подчинены начальникам дорог. Но в то же время они будут вменено в обязанность непосредственно информировать НКПС о всех серьезных ненормальностях при движении поездов. Если ревизор - диспетчер приезжает на станцию и видит, что дежурный по станции неправильно относится к делу, не отправляет во-время поезда, срывает график, то ревизор - диспетчер принимает меры на месте. Чтобы не было двоеначалия, ревизор диспетчер не будет непосредственно давать приказы начальникам станций и другим работникам. Но его советов не исполняют, то он сообщит об этом начальнику дороги и наркому. Большим минусом в работе аппарата НКПС является то, что вся команда диспетчеров основана только на цифрах, получаемых с мест, и нет того, чтобы знать фактическое положение на местах. Например, когда я был в Люблино 31 марта, там из-за срыва графика ограничения поезда изменили весь график. У нас нет того, чтобы по одному такому конкретному случаю дать соответствующее указание и извлечь урок. Сильной информации об оперативном состоянии дороги мы не имеем. Говорят, что и дороги не имеют таких сведений от отделений и станций.

Голоса с мест: Нет, не имеют.

Каганович: По одним, хотя бы и правильным цифрам, давать команду недостаточно. Для того, чтобы организовать хозяйство — а транспорт есть гигантское хозяйство, — нужно иметь живую информацию, живое воздействие о выполнении того или иного дня, как проходит поезд, в каком состоянии паровоз, как работают машинисты, сколько времени зря задерживают паровоз под паром и тому подобное.

Ревизоры - диспетчеры помогут нам организовать такую живую информацию НКПС о работе мест. Они помогут прорвать плотину канцелярщины и плотину бумажного руководства. Само собой разумеется, ревизоры - диспетчеры не должны противопоставляться существующему аппарату. Основа — начальник дороги, начальник службы, политотделы и так далее, они главная сила и главные командиры и помимо их не может быть команды на дороге, но это не значит, что положение на той или иной дороге НКПС будет узнавать только от начальника дороги. У НКПС для того, чтобы правильно и оперативно руководить дорогами, должны быть разнообразные источники информации и связи с местами. Одной из таких связей будут ревизоры - диспетчеры НКПС.

О погрузке, выгрузке и маршрутизации

Простои на станциях погрузки и выгрузки и на под'емных путях предприятий достигли в 1934 году 47 часов за один оборот вагона. Такие огромные простои совершенно нетерпимы.

70-75 процентов всей погрузки производится на под'емных путях НКПС. К сожалению, НКПС не показывает промышленным наркоматам образцы ускорения погрузочно - разгрузочных работ на своих путях. Погрузка производится на станциях железных дорог на железнодорожных путях и идет крайне медленно и скверно. Вагоны с хозяйственными грузами НКПС и так называемых хозяйственных поездах продвигаются еще медленнее, чем обычные товарные. Нельзя больше терпеть подобного безобразия.

Плохо работают транспортные цехи предприятий наших клиентов, в том числе и нашего основного клиента — Наркомтяжпрома. Грузы предприятий Наркомтяжпрома составляют 33,6 тысячи вагонов из 61,5 тысячи общей погрузки. Из этих 33,6 тысячи вагонов 20,4 тысячи вагонов падает только на пять дорог — Екатерининскую, Донецкую, Пермскую, Томскую и Южно - Уральскую. Одни из наших основных клиентов

Наркомтяжпром — обещает принять все меры к тому, чтобы поставить на заводах транспортное дело образцово. Мы должны ему в этом отношении всемерно помочь, должны разоблачить плохую работу предприятий, должны бороться против того нализательства, когда к вагону подходит хуже, чем к любой повозке, когда вагон не считают за государственное имущество. Стоит вагон без надобности, а работникам транспортных цехов хоть бы что, они относятся к простоям вагонов слишком хладнокровно.

Донецкая дорога и донецкий обком нам показали кусочек того, чего можно добиться, взявшись как следует за борьбу с простоями и за сокращение времени под грузовыми операциями.

А что сделано на остальных дорогах? В марте только немногие приложили руки к этому делу и уже некоторые результаты налицо. Днепропетровский обком сообщил, что на их предприятиях простои могут быть сокращены на 10-15 процентов. Челябинский обком сообщил, что Южно - Уральская дорога заключила с предприятиями такие безобразные договоры, которые поощряют большие простои. Например, на Челябинском тракторном заводе простои были установлены в 7,5 часа, а теперь снизили простои до 4 часов 45 минут и считают вполне возможным в апреле — мае довести простои до 3 часов. Челябинская мельница по логовору имеет право держать вагоны под погрузкой 3 часа, а на деле она укладывается в 1,5 часа.

Важнейшая задача начальников дорог и политотделов получить помощь обкомов и облисполкомов в борьбе за сокращение простоев вагонов.

Огромным источником оборота вагонов и сокращения простоев из-за переформирования составов на сортировочных станциях является маршрутизация. Плановость советского хозяйства дает колоссальные возможности для наиточайшего применения маршрутизации, но маршрутизации, как органического явления, на железнодорожном транспорте сейчас нет. Нет разверзнутого, продуманного плана маршрутизации. Нет систематической борьбы за выполнение намеченных планов маршрутизации.

Нельзя же считать планом маршрутизации несколько поездов, намеченных к отправлению из Донбасса в Москву и Ленинград, да и к тому же и они большей частью не доходят целиком до места назначения и подвергаются переделке в пути.

Какие имеются у нас возможности? Нам нужно перевезти в 1935 году 358 миллионов тонн грузов вместо 317 миллионов тонн, перевезенных в 1934 году. Какие это основные грузы? Уголь 99 миллионов тонн или 27 процентов, почти одна треть всех перевозок, нефти 24,5 миллиона тонн — 6,8 процента, черных металлов 17,5 миллиона тонн — 4,8 процента, руды 24 миллиона тонн — 6,7 процента всей погрузки, леса 36 миллионов тонн — 10 процентов погрузки, яров 16 миллионов тонн — 4,4 процента всей погрузки, хлеба 29,5 миллиона тонн — 8,2 процента, строительных материалов 23 миллиона тонн — 6,3 процента всех погрузок. Восемь основных грузов дают 75 процентов погрузки — 268 миллионов тонн.

Если по-настоящему, вдохновенно грамотно поставить планирование перевозок, какие огромные возможности для маршрутизации содержатся в том факте, что три четверти всех перевозок составляют 8 основных грузов, перевозки которых планируются из года в год.

Такого положения нет в других странах. Многие теоретизируют и сравнивают работу эксплоатации Америки и Англии с нашим и забывают, что одно дело эксплоатация дороги, рассчитанная на грузы, идущие сами-потоком и рассчитанная на рынок, и совсем другое дело поток грузов, рассчитанный по плану. Если 75 процентов всего количества перевозки составляют 8 основных грузов, по крайней мере, 35-40 процентов погрузки, 20-25 тысяч вагонов в сутки могут формироваться в отправительские маршруты.

При маршрутизации мы можем экономить на одну треть, а то и на половину сократить время простоя поезда от Донбасса до Москвы за счет ликвидации переформирования на каждой попутной и сортировочной станции. Доказано, что если взяться, то маршруты можно продвигать со скоростью минимум 300-400 километров в сутки.

Вот вам колоссальный резерв ускорения оборота вагонов, вот вам реальная плановая борьба за плановость хозяйства.

Попробуйте все перевести на языке цифр и вы увидите, что буквально можете загребать руками резервы, которые дадут вам возможность значительно ускорить оборот вагонов, выполнить и перевыполнить государственный план перевозок (**бурные аплодисменты**).

Я не касаюсь сейчас вопросов паровозного и вагонного хозяйства. Задача ускорения оборота вагонов прежде всего **ставит** и паровозному и вагонному хозяйствам повышенные требования. Некоторые пытаются противопоставить борьбу с крушениями задаче оборота вагонов. Наша задача в том, чтобы наладить четкую работу железнодорожного транспорта, чтобы и крушений было меньше и оборот вагонов ускорить. Ясно, что уменьшение числа крушений способствует ускорению оборота вагонов, так как устраняет перерывы движения из-за аварий.

Но, чтобы ускорить оборот вагонов, не увеличивая вагонов и не увеличивая аварийности, мы должны, конечно, форсировать процесс перехода на автосцепку и автотормоза. Сейчас качество работы ремонтных пунктов, депо, вагоно- и паровозоремонтных заводов очень низкое. Паровозы и вагоны выпускаются нами с большим количеством недоделок. Отсюда — вынужденные остановки в пути, отцепки вагонов, аварии, растранвывание движения на долгие часы. Ремонтные базы железнодорожного транспорта в корне должны перестроить свою работу и выпускать из ремонта паровозы и вагоны в безукоризненном состоянии.

Чтобы график движения поездов строго соблюдался, не должно быть ни одного случая недодачи паровозов. Надо изжить вынужденные остановки паровозов в пути и улучшить работу паровозных бригад. Мы повышаем техническую скорость поездов на перегонах, а это требует большей квалификации, большей внимательности и аккуратности в работе машинистов.

В конце следует перестроить работу обменных пунктов.

Нельзя на них спанливать ремонт вагонов, к тому же производимый на спех, кое-как, лишь бы сплавить больной вагон с соседней дороги. При таком положении обменные станции превращаются в «пробки» для товарных вагонов и задерживают все движение. Ремонт должен производиться заранее на станциях погрузки, выгрузки и формирования. Необходимо прекратить вредное сутяжничество на обменных пунктах, когда представители дорог «соревнуются» в том, кто больше и на кого начислит штрафов дефектов, обнаруженных в перехаживаемых вагонах, а действительным ремонтом дороги не занимаются.

IV. Вопросы капитального строительства

На данном совещании мы обсуждаем наряду с вопросами лучшей эксплоатации существующих технических средств железнодорожного транспорта, наряду с вопросами борьбы с крушениями, ускорения оборота вагонов, также вопросы технической реконструкции и перспективные вопросы, и задачи транспорта в капитальном строительстве.

Практический вопрос состоит в том, чтобы так использовать средства, отпущенные нам партией и правительством в этом году на капитальное строительство, чтобы повысить пропускную способность направленных направлений и прийти подготовленными к осенне - зимним перевозкам.

Печальные уроки капитального строительства 1934 года показывают, что из-за распыленности средств и неудовлетворительного руководства строительством, несмотря на значительные капитальные вложения (в 1934 году НКПС финансировал строительство на три тысячи четыреста восемь миллионов рублей) на решающих магистралях, не было получено заметного прироста пропускных способностей. Этих ошибок мы должны избежать в 1935 году.

Партия и правительство выделили на капитальные вложения по железнодорожному транспорту в 1935 году около четырех миллиардов рублей — 18,1 процента больше, чем было финансировано НКПС'ом в прошлом году.

Как они распределяются?

На приобретение подвижного состава — 730 миллионов рублей, на новое железнодорожное строительство и вторые пути — 884 миллиона рублей, на жилищно - коммунальное строительство — 380 миллионов рублей, из капитальный ремонт свыше миллиона рублей и на техническую реконструкцию существующей сети и прочие работы 1252 миллиона рублей, в том числе на расширение производственных способностей (электрификацию, дизелировку станций и узлов, депо, водоснабжение и так далее) 291 миллион рублей и на развитие производственных предприятий (заводы по ремонту подвижного состава, угольное и лесное хозяйство) — 338 рублей.

В результате капитальных вложений 1935 года материально - техническая база железнодорожного транспорта должна увеличиться на 4625 километров новых линий и вторых путей, 560 реконструированных локомотивных стойл, 28 вагонных депо, 1680 километров эксплоатационной длины автоблокировки, 1485 поворотов, 80000 товарных вагонов (в двухосном исчислении), пять крупных паровозоагрегатноремонтных заводов (первая очередь по Улан-Удэнскому, Лиановозскому, Канашскому, Дарницкому и Ворошиловскому заводам), свыше одного миллиона квадратных метров жилищной площади и ряд других об'ектов строительства.

Как видите, работы предстоят огромные.

План капитального строительства в первом квартале 1935 года фактически сорван. В оставшуюся часть 1935 года нужно возместить прорыв первого квартала, направить основные капитальные вложения на участки, которые дадут наибольшее увеличение пропускной способности в осенне - зимним перевозкам в решающих направлениях.

О графиках строительных работ

Сейчас со стороны НКПС нет еще настоящего оперативного контроля и руководства за новостройками и строительством на эксплоатируемой сети.

Для убыстрения темпов и повышения качества важнейшее значение **имеет под'ем дисциплины на строительствах**, разработка и точное выполнение действенных графиков работ, в которых устанавливаются сроки работ по отдельным участкам стройки, материалы и механизмы, необходимые для окончания работ в срок, сколько рабочих и какой квалификации нужно поставить на эти работы.

Какой огромный положительный результат дает точный действенный

но судить по опыту строительства московского метро, где график работы сыграл решающую роль в дисциплинировании стройки и окончании ее в срок.

При наличии таких графиков можно каждодневно контролировать ход стройки и знать, когда выполнена та или иная работа, уложилась ли она в установленный срок и по этим материалам выправлять положение на ходу.

График дает возможность поставить точную и оперативную отчетность о ходе строительных работ. Вовсе нет надобности охватывать все без исключения показатели стройки и следать отчетность, как говорят в НКПС, «тяжелой». Достаточно будет несколько основных показателей и по ним НКПС сможет оперативно вмешаться в дела той или иной стройки и на ходу исправлять положение.

Об организации труда

Организацией труда, от которой зависит очень многое, на транспортных стройках почти'не занимаются. На наших стройках, разбросанных зачастую на расстоянии десятков и сотен километров, не подымешь трудиспилины и качества работы, если не будет правильной системы заработной платы, твердых норм выработки и жесткого контроля их выполнения.

Имеющиеся сейчас нормы выработки в ряде случаев занижены.

Надо исправить это на ходу, не по кампанейски, и сделать их действительным орудием повышения производительности труда в капитальном строительстве на транспорте.

Огромную роль в повышении производительности труда и качества работы может сыграть аккордная система работ, при которой оплата устанавливается в целом за работу бригады на определенном участке. Такая система заинтересует всю бригаду в целом в быстрейшем окончании работ и лучшем их качестве.

Экономно расходовать материалы

Что касается материального снабжения строительства, как и всего железнодорожного транспорта, то только, что кончилась работа по этому вопросу специальная комиссия, выделенная ЦК партии и Совнаркомом. Партия и правительство поняли навстречу запросам НКПС. Фонды материального снабжения железных дорог значительно увеличены как по сравнению с первоначальным планом снабжения на 1935 год, так и особенно по сравнению с прошлым годом. Конечно, и этих увеличенных фондов не хватит, чтобы удовлетворить все «аппараты». Но если расходовать отпущенные материалы экономно, то их хватит для удовлетворения первейших потребностей железных дорог.

Начальники строек должны со всей большевистской решительностью искоренить имеющееся на стройках жульничество и воровство. На наших стройках зарплата «кормится» тысячи жуликов в районах, прилегающих к строительствам железных дорог.

Нельзя ни одного дня терпеть такого отношения к государственной социалистической собственности. Под'инный большевик-хозяйственник не будет обращаться в центр с требованием новых материалов, не будет плакаться на отсутствие олифы, гвоздей, фуража и тому подобное, пока он не обеспечит сохранности и экономного использования материалов, имеющихся у него на складах.

Наша тяжелая промышленность в этом году значительно увеличивает снабжение транспорта. Она должна дать в 1935 году НКПС восемьдесят тысяч грузовых вагонов, семьсот тысяч тонн новых рельсов, тридцать сорок тысяч тонн проката, пятьсот тысяч тонн цемента и т. п. Увеличена поставка НКПСт лесных и строительных материалов.

Но вместе с тем можно и нужно по ряду материалов непосредственно снабжение транспортных строек и добиться того, чтобы часть местных материалов строительства доставали сами на месте. (Голоса: правильно).

Люди привыкли надеяться только на отдел снабжения НКПС, ожидая

(Окончание см. на 3 стр.)

По-большевистски бороться за перевыполнение плана железнодорожным транспортом

Речь тов. Л. М. КАГАНОВИЧА на совещании работников железнодорожного транспорта

(ОКОНЧАНИЕ)

от него все ко мелочей мелочи. Между тем, при такой централизации снабжения неизбежно рождаются бюрократические навыки и безответственность.

Наши строители должны показать себя настоящими хозяйственниками-организаторами, умеющими обеспечить своей хозяйственной изворотливостью бесперебойное снабжение строек всеми теми материалами, которые можно раздобыть на месте.

Сталинский призыв ударников надо поднять на новую ступень

Механизмы на строительствах используются скверно. Экскаваторы вовсе не используются, а там, где используются, они загружаются менее, чем наполовину, если не на четверть своей мощности. Какую цену имеют при этом жалобы начальников строительства и зорко на нехватку экскаваторов? При полной загрузке экскаваторов, имеющихся на транспортном строительстве, можно охватить вдвое не менее половины всех земляных работ.

Одновременно необходимо укрепить финансовую дисциплину на строительствах.

Крайне неблагополучное положение и со сметной дисциплиной на стройках НКПС. Первоначальные сметы превышаются на ряде строек в несколько раз. Израсходуют деньги зря, поставят стройку под угрозу, потом попрошайничают. Начальники дорог и строек должны понастоящему, по-хозяйски считать каждую государственную копейку, не допуская перерасхода против смет. А для тех строек, которые еще не имеют смет, эти сметы надо составить и утвердить в срочном порядке.

Мы должны упорядочить проектирование. Эта работа находится сейчас в НКПС в наиболее запущенном состоянии. В большинстве случаев строительству приступают без разработанных технических проектов и смет. Проекты ведутся многочленными конторами, притом часть важнейших проектов дается для разработки на сторону частным инженерам. Проекты отдельных частей совершенно друг с другом не согласованы. Строители это называют по-ученому «невмешательским проектированием», а по-простому это означает, что в одном месте строят путь, а забывают во время проводить водопровод, расширяют станцию, а не расширяют депо, строят депо для паровозов «Фд», но «забывают» реконструировать путь и тому подобное.

Планы строительства меняются несколько раз. В результате такого «порыва» взаимозависимость между отдельными элементами планов (количество станций, депо, водоснабжение, раз'езды и прочее) нарушается и дорога, затратив крупные средства, получает незначительные увеличения своих пропускных способностей.

Много безобразий допущено при проектировании трех крупных путей. Сейчас необходимо будет объединить все проектное дело по всем управлениям НКПС в единое бюро.

Для лучшего руководства и контроля за всем капитальным строительством на транспорте мы на-днях создали полномочное центральное управление железнодорожным строительством—Цужелдорстрой. Он об'единил в себе и управление новым железнодорожным строительством и отдел капитального строительства центрального управления путей.

Нужно подработать еще вопросы об организации строительных трестов и контор при управлении дорог и их взаимоотношениях с Цужелдорстроем. Нужно надеяться, что новое управление при поддержке начальников дорог и строек и при поддержке всех транспортников и строителей сможет навести порядок в этой наиболее запущенной отрасли железнодорожного хозяйства.

Надеемся, что мы не повторим ошибок строительства прошлого года и выполним полностью план, намеченный на 1935 год, чем наши маневренный транспорт мощное техническое подкрепление и увеличение пропускных способностей на наиболее напряженных и важных магистралях. Мы должны провести большие подготовительные работы к еще большему развороту железнодорожного строительства в 1936 году, чтобы быстрее навестись в области технической реконструкции отставание транспорта от других отраслей народного хозяйства.

V. О массовой политической работе и о задачах коммунистов и беспартийных активистов

Все разобранные нами вопросы зависят в конечном счете от живых людей. Чтобы бороться за проведение в жизнь закона, преследующего перед нами партией и правительством, нужны люди — бойцы, убежденные в правоте своего дела, настойчивые и инициативные.

На железнодорожном транспорте работает два миллиона двести тридцать шесть тысяч, а вместе со строительством 2516 тысяч рабочих и служащих. Эта масса состоится от рабочих и служащих промышленности тем, что в кадрах железнодорожных рабочих текучесть гораздо большая, чем на предприятиях промышленности, не в то же время в кадрах железнодорожных служащих гораздо больше стабильности, гораздо больше людей, сохранившихся от дореволюционного периода, чем в какой либо другой отрасли хозяйства. Наиболее технически грамотный слой работников транспорта сохранил не только свои положительные черты, но и отрицательные стороны старых железнодорожных нравов.

Говоря это, я имею в виду не классовых врагов, а работников честных и людей советских. Готовых и значительных людей не бывает, людей нужно организовывать, сплачивать, поднимать и передвигать.

Мы должны сохранить цельные кадры работников. Они поднялся на большие дела, если только с ними, как следует, поработать. Они честно хотят работать на социалистический транспорт, но все беда в том, что перед ними в большинстве случаев не ставят вопрос прямо, по-большевистски, что надо перестраиваться, что одной старой культурой не обойдешься, что транспорт перестраивается на работу по-новому и реконструируется. Надо и вам, несмотря на ваш долголетний опыт, перестраиваться.

Одновременно должен итти процесс более быстрого под'ема и выращивания боевых технических кадров. На транспорте еще слишком медло выживаются молодых командиров. Наш воспитанием этих молодых кадров также должны поработать политотделы. **Старые и молодые железнодорожники должны брать пример со своих товарищей по промышленности, многие из которых не только заняли командные посты на предприятиях и в трестах, но завоевали себе всеобщее уважение и признание всей страны, получая сотнями высшие награды от партии и правительства.**

Мы имеем на транспорте слой старых революционных пролетариев, но на транспорте мы имеем больше, чем в других отраслях, людей, мало связанных с рабочей средой и не усвоивших по-настоящему сущность пролетарской дисциплины.

Мы должны по-революционному воспитать эти сотни тысяч и сделать их настоящими социалистически-культурными железнодорожниками. А сделать это надо, где и в какой бы то ни было другой отрасли хозяйства. В промышленности завод отчасти самой организацией производства «под одной крышей» сплачивает и дисциплинирует рабочих. Каждый рабочий имеет свой станок, имеет свое место работы. И парторгу, и профсоюзному легче с ним ознакомиться и политически его воспитывать. А на транспорте громадное большинство работающих — это люди, находящиеся все время в разъездах или рассыпанные по одному, по два на линии. В этих условиях от нас требуется еще большая политическая и массовая работа, чем в любой другой отрасли народного хозяйства. Ведут ли ее с необходимым размахом партийные и профсоюзные организации и политотделы? Нет.

Политотделы МТС и совхозов, чтобы создать перелом в отношении к труду колхозников, развернули поистине огромную и неутомимую массовую и политическую работу. На транспорте многие партийные работники — и в этом их несчастье — быстро примирились с непорядками на железных дорогах: сыпом графиков движения, отсутствием социалистического соревнования, разгильдяйством, невыполнением приказов и тому подобное. Многие из политотдельцев, вместо того, чтобы в графики внести революционный дух, перевели партийную работу на «графики», которые ими, между прочим, также не выполняются, как и графики движения (смех). Вместо того, чтобы окунуться в гущу масс и ставить самим острые вопросы и давать на них ответ, воспитывать людей, они зачастую ограничивают массовую работу.

Если по-боевому, с большевистским словом, сильным в смысле идейного убеждения и внутренней уверенности, пойдти к отсталому железнодорожнику и дать ему умение видеть перспективу на год—на два, он будет рваться к этой перспективе и станет настоящим борцом за под'ем транспорта. Но такой боевой массовой большевистской работы на транспорте почти не было.

Дело вовсе не в том, чтобы хорошо организационно и технически поставить массовую работу. Расписать по графику, сколько сделать докладов и сколько собраний, — это и хороший делопроизводитель сделает. Но какая польза будет из этих докладов, если они пройдут без души. В графике будет записано, что доклады сделан, присутствовало две тысячи человек, резолюции приняли, а там остались люди, которые не получили разъяснения больных вопросов, которые будут и после собрания работать по-старому.

Вот почему, когда мы говорим о массовой работе, пора перестать лукавить, что дело идет об организационно - технических мероприятиях. Нет, дело идет о боевом духе в массовой политической работе, дело идет об идейно-политическом наступлении на все отсталое и негодное, на все то, что не только не поднимает нас, но и сопротивляется нам.

Вовсе не нужно в каждом сопровождающемся видеть классового врага. Классовые враги есть и с ними нужно беспощадно бороться, но в то же время надо уметь и малосознательного, по нашего, советского человека убедить, что работать надо хорошо, а для этого надо каждому политотделец уметь политически поставить вопрос и правильно его разъяснить. И не только политотделец, но и начальник дороги и его заместители надо проявить себя политическими большевиками и бойцами, умеющими вести людей в бой.

Есть ряд элементарных вопросов массовой работы, как например, чтение газет, с которых и надо начинать. Вель, факт, что многие железнодорожники газет не читают. Когда я был в Люблино, и выучился был красноть, как бывший секретарь Московского обкома ВКП(б), за то, что на территории Московской области многие главные конторы не читают ни «Правды», ни «Гудка» ни железнодорожной газеты, ни районной политической газеты. Необходимо сейчас предупредить, что отсутствие такой элементарной массовой работы, как чтение газет, будет означать, что политотдела там по сути дела нет и мы этот политотдел оскандалим на весь Советский союз.

Нашу массовую партийную работу зачастую портит фальшивая массовость. Собегут митинг на две тысячи человек, формально проведут его и считают, что провели массовую работу. Или захолит парторг в комнату отдыха кондукторских бригад, где сидит человек сорок, скажет два слова и думает, что провел массовую работу. Это — фальшивая массовость. Подлинная массовость означает выговать и воспитать в каждой точке, каком кондукторском резерве, каждом депо, на каждом участке каждых предланных делу партии беспартийных активистов, действительных передовиков, людей, полнпно ведущих за собой массу.

В организации пол'ема на транспорте огромную роль должны сыграть профсоюзы. Время, когда политотделы заслоняют собой профсоюзы. Если профсоюз плохо работает то это означает не что иное, как то что политотдел не умеет работать и привести в движение все приводные ремни к массам. А профсоюзы — это гигантский приводной ремень от партии к массам. Надо изменить отношение к работникам профсоюзов. К сожалению, с большей частью профсоюзов имеет дело какой-либо из исполнителей аппарата дороги. Надо поднять авторитет и удельный вес профсоюзов, улучшать их работу, помогать им большевистской критикой, бережно относиться к их кадрам.

По существу, приходится констатировать, что профорганизации железнодорожников работают невежно. Возьмем к примеру технические экзамены машинистов. Это очень хорошее мероприятие, повышающее квалификацию ведущих работников транспорта, на местах испортили и забюрократизировали. Вместо того, чтобы поэйти по-хозяйственному, поехали по-канцелярски. Берут хорошего машиниста, работающего без аварий, устраивают ему теоретический переэкзаменовку и проваливают. Лучших машинистов браку-ют, а тех, у кого хорошо язык подвешен, пропускают. Конечно, некоторые опытные машинисты на практике не сильны в теории и им надо обязательно подучиться и почитать. Но для этого им надо дать время и отсрочить экзамен на месяц, другой. Этого не делают и важнейшие мероприятия проводят формально и лишают железные дороги квалифицированных работников. Спрашивается, где были профорганизации, почему они не защитили от бюрократических извращений опытнейших машинистов, старейших членов профсоюза? Кому, как не профсоюзникам ,можно бы помочь нам улучшить систему зарплаты, однако, конкретности в этом деле еще мало. Нам придется в ближайшее время построить зарплату так, чтобы рабочий, при лучшей работе больше зарабатал, а при худшей — меньше, и профсоюзники должны будут нам помочь в этом.

Важнейшее массовое мероприятие — сталинский призыв ударников-железнодорожников — наши политотделы и профсоюзы проводят неправильно, «по агитаторски». Много трескотни и показной шумихи, мало углубленной массовой работы, подкрепленной организационно - массовыми и хозяйственными мероприятиями, нет проверки взятых обязательств.

Призыв мы назвали именем того, кто сам показывает лучшие образцы сочетания углубленной марксистско-ленинской теории и гениальнейшего организаторства с разнасом массово-политической работы. а проводили цифры немедленно и выходили из него основное содержание. Сталинский призыв ударников надо поднять на новую ступень.

На данных совещаниях с постановкой вопросов о борьбе с крушениями, за ускорение оборота вагонов и в капитальном строительстве мы злем основное направление и содержание в дальнейшем проведении сталинского призыва ударников. Сталинский призыв ударников должен проходить под знаменем борьбы за конкретные показатели борьбы с крушениями, ускорение оборота вагонов, сокращение простоев и улучшение капитального строительства.

Лучшие железнодорожники нашей страны должны показать образцы борьбы за перестройку транспорта по-сталински (аплодисменты).

Борьбу за под'ем транспорта и перевыполнение плана перевозок должны возглавить коммунисты. Беспартийный организатор никакого дела, тем более такого важного и сложного, провести нельзя.

Что обеспечивает успех борьбы? Глубокая принципиальная убежденность коммунистов в правоте своего дела. Активность в борьбе со всеми сопротивляющимися перестройке и мешающими под'ему транспорта. Организованность, чтобы коммунисты действовали не разрозненно, каждый сам по себе, а единым сплоченным коллективом.

Каково сейчас положение в разе партийных организаций транспорта, в том числе и самого аппарата НКПС? Есть коммунисты, которые кипят на работе, активно борются с недостатками, не хотят мириться с позорной работой транспорта. Таких, к сожалению, еще меньшинство. Есть и другие, тоже небольшая группа коммунистов в оппортунистов, которые считают, что работали они до сих пор хорошо и лучше работать не желают. Когда их критикуешь, они озлобляются и думают про себя «чего пристаете, лучше работать не можем». Таких оппортунистов надо разоблачать до конца.

И, наконец, большинство, которые искренне хотят лучше работать но плохо знают, как приложить силы коммунистического соревнования, бюрократизму и тем самым позволяют бюрократам и оппортунистам безнаказанно срывать выполнение заданий партии.

Задача лучших активистов и политотдельщиков — организовать и возглавить всю партийную организацию, всех рабочих и служащих на борьбу с бюрократическим и оппортунистическим разгильдяйством.

Нам не нужно ложного показа перезовутся всех до единого членов парторгзанизации, когда под ним крытием тресткчих приветствий и клятв оппортунисты продолжают без наказанно творить свою вредную работу. Боевую партийной организации выковывается в борьбе с антипартийными элементами. в борьбе с примиренчеством и хвостизмом К сожалению, настоящей роли в борьбе, внутренней убежденности в борьбе, зажали еще не хватает значительной части коммунистов железнодорожников.

Чтобы работать с огоньком, отдавая работе всего себя, коммунист должен иметь идейную зарядку. Этого не понимают некоторые политотделы, которые свертывают разъяснительную работу среди коммунистов, сводят на нет роль партийных собраний, полменяют собрания распорядительными партсоч, уклоняют роль первичных парторгзаний.

Как некоторые хозяйственники предпочитают лучше отдать виновника аварии под суд, чем поговорить с ним с глазу на глаз и поругать его так, чтобы его всего пронзило, так и некоторые коммунисты проголосуют за партийные взыскания и даже исключение из партии того или иного своего товарища по работе, но избегают поспорить с ним один на один, поругать его за непартийное отношение к делу. Боятся испортить с ним дружеские отношения. А без этого, без честной борьбы каждого коммуниста, с людьми, игнорирующими интересы государства, по настоящему оздоровить транспорт нельзя.

Задача политотделов, несущих не меньшую ответственность, чем начальник и горе и отделений, за работу транспорта, состоит в том, чтобы превратить в активных борцов за под'ем транспорта группу кадровиков, желающих работать, но еще не являющихся сегодня активными борцами.

Пример Донбасса говорит о том, что это можно сделать. Разве в 1932 году мы могли утверждать, что большинство работников Донбасса хотят канцелярско - бюрократически работать? Нет. Они были за партию и за советскую власть. Однако, они примирились с невыполнением плана по углю. Разве нет у нас людей, которые и не хотят этого, но примирились с невыполнением плана перевозок? (голоса: правильно). Если есть такие люди, как же иначе их характеризовать, как не людей, болотистых, безразличных, не радующихся победам и не огорчающихся поражениями. Однако, если по-настоящему поработать, эти люди, безусловно, могут буквально в кратчайший срок, почти в ночь, стать передовиками, почти что в основном свело это — со ветские, наши люди. Им нанесло быть в позорном положении и они будут разоваться, когда к ним придут настоящие большевики и организаторы и скажут — идем в добьемся победы! (бурные аплодисменты).

В работе большинства политотделов дорог имеется отрицательная черта, что они несколько отгородились, как и железнодорожные партийные организации, от местных территориальных парторганизаций. Это — глубокая ошибка Партийная культурная территориальных организаций более высокая и оуководящая помощь территориальных организаций партии по постановке партийной работы будет очень плодотворной, точно так же, как и в вопросах улучшения работы дорог в целом.

Опыт работы Донецкого обкома и крайкома показывает, что время под погрузку и выгрузку в усленнию оборота вагонов на Донецкой дороге показывает наглядно, какую большую руководящую помощь могут оказать территориальные организации железных дорогам.

Начальник дороги и начальник политотдела должны теснее связаться с руководителями партийных и советских организаций края. области и республик. Нужно во время информировать секретарей обкомов и председателей облисполкомов по всем важнейшим вопросам работы железных дорог.

Не сомневаюсь, что край, области, районы, передовые предприятия и колхозы, безусловно, пойдут на помощь транспорту. От самих железнодорожников. от их командиров и политработников зависит, чтобы эта помощь была действенной, чтобы эта помощь была возможности в кратчайший срок мобилизовать все резервы и улучшить работу транспорта.

Мы можем и должны наладить работу железных дорог так, чтобы они работали и хорошо, и точно, если не как часы Мозера, то по крайней мере, как часы «Точмеха» (общий смех).

Сейчас железнодорожники получают от партии и правительства максимум внимания, максимум помощи, максимум той теплоты, без которой в наших условиях работать нельзя.

Центральный комитет нашей партии и наше правительство считывают слабое звено на каждый данный период и ему уделяют особое внимание. Слабым звеном нашего хозяйства сейчас является транспорт, как это было со всей силой почувствовано товарищем Сталиным на 17 с'езде партии, как это почувствовался Центральным комитетом каждый день. Поэтому транспорт сейчас уделяется особое внимание и заботливость. Это не может не вселить во всех нас уверенность в победе. что работники транспорта получат такое же одобрение, какое заслужили рабочие работники нашей промышленности.

Орджоникидзе. Но в этом зале не раз собирались и мы (смех).

Каганович. Да. верно, в этом зале и в других местах промышленность не раз получалась критика. Но работники промышленности показали образец того, как после критики, не опуская рук и не пронзая слез, надо бодро и уверенно бороться за то, чтобы эту критику претворить в жизнь, за то, чтобы слово нашего великого вождя товарища Сталина сделать делом армии социалистических строителей (аплодисменты).

Сегодня наступил для железнодорожников день, когда мы можем и должны начать итти в гору Сегодня наступил день, когда коммунисты должны показать — советские ли они люди или не советские. Речам и резолюциям здесь верить не будут, не такой наш Центральный комитет.

День, фактов увеличивающейся потрузки и убыстняющегося оборота вагонов и сокращения числа крушений жлут от нас партия и страна.

Позвольте же выразить уверенность, что все мы, начиная от высшего командира до рядового железнодорожника, окажемся достойными той, повседневной заботливости, которую проявляет к железнодорожному транспорту партия и лично Сталин (аплодисменты).

Вместо с миллионами железнодорожников, организуя их, воодушевленные Центральным комитетом нашей партии, руководимые им и правительством, руководимые товарищем Сталиным, мы смело пойдем вперед и победим. (Бурные, долго не смолкающие аплодисменты. Клики «ура», «да здравствует товарищ Сталин!»)

НАКАНУНЕ 1 МАЯ

Рабочие Лензатона встречают праздник в новых квартирах

В цехах и бригадах широко развернулось соревнование на полное окончание судоремонта

БЛАГОВЕЩЕНСК, 23 (наш корр.). Рабочие Лензатона, готовясь к майским торжествам, широко развернули соревнование бригад и цехов на полное окончание судоремонта.

В качестве первомайского подарка рабочие закончили ремонт и оборудование трех общежитий на 138 человек. Общежития побелены, покрашены полы, вместо деревянных топчанов поставлены железные кровати, полублены одинаковые одеяла, взяны простыни, наволочки, поставлены громкоговорители. Первое наи рабочие Лензатона встречают в чистых, культурных общежитиях.

Соревнуясь с судоверфью, лензатонцы ведут усиленную подготовку по художественному оформлению своей колонны на демонстрации. Организуются специальные колонны физкультурников, велосипедистов. пловцов. На демонстрацию лензатонцы выходят со своим духовым и шумовым оркестрами. Изготовляется большая модель строящегося теплохода имени Сталина.

Первого и второго мая в общежитиях проводится шахматный турнир, агитбригада, физкультурники, шумовой и духовой оркестры будут выступать днем в общежитиях, вечером — в клубе водников.

Д. Пушкарев.

● ● ●

Свободный

СВОБОДНЫЙ. Сураженская судоверфь развернула подготовку к Первомаю. Общежития, клуб, столовые и цеха приводятся в культурный вид. Начато озеленение рабочего поселка. Комсомольская бригада в подарок к Первому мая выпускает из ремонта комсомольское судно на пять дней раньше срока.

Владивосток

ВЛАДИВОСТОК, 23 (наш корр.). Город готовится к маю. Подчищаются улицы, красятся заборы, проведена на субботниках по очистке города. Обслуживать первомайскую демонстрацию будут все театры города. Театр им. Горького готовит художественную костюмированную группу. китайский театр ставит отрывки пьес «Тайпинское восстание» и «Рычи Китай», корейский театр дает отрывки пьес на темы «Б-рьба с путину». «За рыбу» Госцирк дает выступления акробатов. клоунов. Театр юного зрителя обслуживает детские колонны.

Трест ресторанов открывает 60 киосков с квасом и колой. Аэроклуб готовит ко второму мая большой массовый праздник. Будут проведены прыжки из парашютах. спуск планеров с горы. фигурные полеты, запуск моделей. На заводе «Металлист» в цехах развернулось соревнование на лучший пех. В котельном цехе бригады Другова и Пономарева взяли обязательство закончить переделку баржи № 1, бригада Молоковолова досрочно изготовляет эстакаду в 35 метров для Артема. Литейный цех взял обязательство изготовить сорок пять тонн литья при задании 35 тонн.

Жены рабочих завода готовят свою колонну для участия в демонстрации.

Лесозаводск

К 1 мая город принимает культурный вид. 12-тысячное население активно взялось за благоустройство и наведение порядка в городе. Ремонтируются мосты, очищаются каналы, исправляются и красятся заборы, проводится побелка фасадов домов. 8 тысяч деревьев будет посажено к 1 мая, на береговом участке разбивается сад, строится красный уголок, формируется культбригада для обслуживания сплавщиков.

Открылся второй с'езд советов Корякского национального округа

ПЕТРОПАВЛОВСК на КАМЧАТКЕ, 22 (наш корр.). В торжественной обстановке при многолюдном стечении делегатов кочевников из стойбищ и селений в Паллане открылся второй с'езд советов Корякского национального округа.

С'езд открыл председатель окрисполкома тов. Обухов. который на родном корякском языке осветил международное и внутреннее положение Союза и задачи с'езда.

Заслушав сообщение о смерти старейшего большевика, председателя комитета севера тов. Смирнича, с'езд решил просить, в ознаменование исключительных заслуг покойного и всей деятельности партии, перенменовать центр округа Палланы в Смирнович. С'езд послал приветственные телеграммы ЦК ВКП(б) тов. Сталину, крайкому ВКП(б), комитету севера.

С отчетным докладом выступил председатель окрисполкома тов. Обухов. Прения были исключительно активными.

Делегат Палланы, кочевник товарищ Кован говорил о необходимости сосредоточения самого пристального внимания на основной хозяйственной отрасли округа — оленеводстве.

Надо усилить зоотехническую, а также ветеринарную помощь. Нельзя допускать чтобы во время отела самцы находились около важенок. Они топчут телят и из-за этого уменьшается стадо. Тов. Кован твердо стоит вопрос об обязательном и срочном открытии ветеринарных пунктов а также скорейшей организации врачебной помощи населению округа не только оседлому, но и кочевому.

Председатель Олюторского района. Тайгтран отметил большой недостаток в организации пушнозаготовок, когда снаряжение и продовольствие не доставляются охотникам за крепты. Приходится часто отрываться от промысла и ездить из пункт за тем или другим товаром.

Товарищ Тайгтран требует от с'езда серьезного воздействия на рыбокомбинаты, которые до сих пор не выполнили программы прошлого года. Рыба портится и гинет, в комбинатах создается напряженное финансовое положение.

Делегат селения Кичиги т. Чечилин возмущается безобразиями Дальнегорскомбината, руководства которого совсем не чувствуется работниками его редко бывают в колхозах.

Всего в прениях выступило 37 человек.

Еаг. Толстов.

КУКАНОВ ПРИЛЕТЕЛ В ХАБАРОВСК

Вчера, в 7 часов вечера, в Хабаровск прилетел летчик Ф. К. Куканов, совершивший на двухмоторном самолете АНТ-7 «СССР-Н32» перелет Москва — Хабаровск — остров Врангеля, с пассажирами и почтой.

Этот перелет, начатый месяц назад, происходил в очень трудных условиях, главным образом, из-за капризной весенней погоды. Многие аэропорты были уже закрыты и отказывались принимать самолет. Несколько раз приплось менять колеса на лыжи и снова на колеса. Последнюю посадку перед Хабаровском пилот делал в Архаре вчера утром. Прилла густая облачность. С расписного аэропорта Архары самолет, по улучшении погоды, оторвался также с большим трудом.

Пилот Куканов является одним из испытанных знатоков полетов на Севере. Он не мало поработал в дальневосточном секторе Арктики. С географической экспедицией проф. Обручева он облетал почти всю Чукотку, зимовал с самолетом на мысе Шмидта (б. Северный) зимой 1933-34 гола. На своем самолете, когда понадобилось спасти больных людей с полюсов, зазимовавших во льдах у мыса Якан, он вывез около ста человек. Когда погиб «Челюскин» и челюскинцы высадились на лед, он стал готовиться к полетам в лагерь Шмидта. Однако, самолет при первой попытке потерпел аварию. Куканов тогда на собаках приехал в Уэллен, где всю знаменитую кампанию по спасению провел, будучи начальником Уэленского аэродрома, принимая и снаряжая самолеты летчиков — героев СССР.

В том же году, не покидая Чукотки, он в бухте Провидения вождался прихода «Литке» и на нем, в качестве пилота - разведчика, принял участие в знаменательном рейсе по северному морскому пути с востока на запад.

За участие в спасении челюскинцев летчик Куканов награжден орденом трудового Красного знамени, а за поход на «Литке» орденом Красной звезды.

Отдел руководящих парторганов крайкома ВКП(б) и редакция «Тихоокеанской звезды» созывают 27 апреля, в 7 час. веч., в помещении редакции совещание инструкторов крайкома, Хабаровского обкома и горкома. На совещании стоят вопросы усиления работы партотдела газеты.



РАБОЧЕЕ ДВИЖЕНИЕ В США. НА СНИМКЕ: бастующие рабочие опрокидывают в г. Толедо (штат Огайо) грузовик с молочными товарами, обслуживаемый штрейбрехерами (март, 1935 г.).

СЕВ НАЧИНАЕТСЯ В ПОЛДЕНЬ

Почему в двенадцать часов дня еще пусто на полях многих колхозов Кировского района?

ЛЕСОЗАВОДСК, 21 (наш корр.). В этом году колхозы Кировского р-на начали сев значительно раньше обычного времени. Но из-за плохой подготовки к севу и слабости руководства колхозами и единоличниками — район позорно отстал на севе.

Колхоз «Советский пионер» (село Антоновка) начал сев еще 3 апреля, но посеял всего лишь 62 гектара пшеницы и 17 гектаров овса. И это — при трех тракторах, 63 конях, 14 волах, при большой вооруженности колхоза машинами. Пахоту в этом колхозе не начинают, ссылаясь то на сырую, то на мерзлую землю. В колхозе решили не загружать тракторы на полную их мощность из-за боязни перерасходовать горючее. Главная же причина того, что сев в этом колхозе не развернут, состоит в том, что руководители колхоза решили дожидаться 23 апреля — срок прошлогоднего начала сева. «С этого дня и начнем по-настоящему сеять», — говорят руководители колхоза.

Поэтому, основная масса сельхозинвентаря, в том числе и плуги, еще не вывезена из села в поле, а сам председатель колхоза тов. Чернятинов сидит за десять километров от поля в канцелярии.

Ссылаясь на «мокрую» почву, бригадиры тт. Сухорада и Добровсовский ведут исключительно ручной сев. Зерно, высеянное еще третьего апреля, начали заделывать, местами зерно уже разбухло, попоролось и никаких всходов, конечно, не дает. Поля засорены стерней, а солому, разбросанную по полям, никто не догадается сжечь.

Инспекторы по качеству тт. Колесниченко А. и Кончино спокойно взирают на то, как разбросанные по полю и незаделанные пшеницу и овес расклевывают птицы.

Земли колхоза не устроены, состоят они более чем из 120 клочков, отделенных друг от друга межами, которые легко можно перепахать и этим добиться наиболее производительной работы тракторов.

В этом колхозе работают не с восходом солнца и до наступления ночи. Рабочий день в колхозе обычно начинается в 12—2 часа дня. Трудовая дисциплина расхлябана. Вот почему колхоз «Советский пионер» так сильно отстает на весеннем севе.

Еще хуже идет сев в колхозе «Верный путь», село Вольховка. При плане сева в 855 гектаров посеяно лишь 98 гектаров. Здесь до сих пор продолжают увлекаться ручным севом. Из 98 гектаров вручную засеяно 95 гектаров. 3 сеялки хозяйство по полю и разбрасывают зерно, а сеялки под предлогом «мокрой» земли стоят без дела. Из трех тракторов работает на раскопании только один, остальные два не работают.

В колхозе «Верный путь» 900 гектаров пахотной земли состоит из 400 клочков, разделенных между собой межами. Тракторы стоят, а руководители колхоза обдумывают, как пустить на пахоту пару быков. Трактор же не предполагают использовать на бороньбе.

Ничего не сделано для того, чтобы обеспечить лучшую работу тракторной бригады. Полевых станов для нее нет, походная мастерская не организована.

Как в первом, так и во втором колхозе нет графика сева, бригады не имеют ежедневных производственных заданий, так же, как и каждая сеялка, и трактор. Люди работают кто сколько хочет, сев идет самотеком.

Такова же картина с холом сева и в колхозе «Красный труд», село Рубовка. И здесь, как и в первых двух колхозах, тракторный парк не включен в сев и пахоту. Колхозы зачастую направляют тракторы на худшие, имеющие массивы с тем, чтобы доказать, что время сева еще не наступило. Агрономы и бригадиры не занимаются выбором земель для вспашки тракторами и больше отсиживаются на центральной усадьбе МТС. Соревнование среди трактористов не развернуто.

Все это привело к тому, что колхозы вне МТС обогнали колхозы, обслуживаемые МТС. Знает ли о всех этих безобразиях Кировский райком партии? Знает, но безействует, не принимает никаких мер к тому, чтобы ликвидировать отставание района на севе и выполнить решения третьего пленума крайкома партии.

Ив. Черева.

СОВХОЗ ИМ. КИТАЙСКОЙ КОМПАРТИИ СЕВ КОЛОСОВЫХ ЗАКОНЧИЛ

ХОРОЛЬ, 23 (наш корр.). Совхоз имени Китайской компартии 21 апреля закончил сев колосовых. Полным ходом идет сев сои.

Совхоз же «Дальзавод» выполнил план сева колосовых к 23 апреля на 103 процента. Старший агроном тов. Малютин заявляет: «Сеять сою нельзя, надо ждать, пока травка вырастет». Дирекция совхоза, вопреки решению 3-го пленума крайкома, наметила закончить сев сои 5 мая, вместо 1 мая. Шиловский.

НОВОКИЕВКА, 24 (по телеграфу).

22 апреля все колхозы Посьетской имени тов. Лаврентьева МТС выполнили план сева ранних зерновых на 102 процента.

Секретарь райкома Афанасий КИМ
Директор МТС Алексей КИМ.

★

Совхозсоюз им. Дальзавода, Уссурийской области, первым из животноводческих совхозов края выполнил план сева пшеницы. Совхоз в 7 рабочих дней посеял 350 гектаров пшеницы, закончив сев на месяц раньше, чем в прошлом году. Сейчас в совхозе разверстан сев овса, которого на 15 апреля посеяно 450 гектаров, или 45 проц. плана.

Первые всходы пшеницы.

ХОРОЛЬ, 23 (наш корр.). В колхозе «Первое мая» им. Андреева появились первые всходы пшеницы.

Качество проверять ежедневно

ИВАНОВКА - АМУР, 22 (наш корр.). Борьба за быстрое окончание сева пшеницы в отдельных колхозах района превратилась во вредную погоню за количеством засеянных площадей в ущерб качеству сева. В колхозе «Победа», Ерковецкий МТС, черпая подготовленные пары и забы, правление колхоза решило вести сев по неперепаханным парам. Пары прокисковали в три следа и в несколько следов пробороновали. Но хорошего качества обработки земли так и не добились, создав лишь условия для выращивания пырея. На этой неподготовленной земле все же было засеяно 50 гектаров с целью «округлить» процент выполнения плана.

На такой же путь встало и правление колхоза «Экономия труда», Ивановской МТС. Здесь 28 гектаров пшеницы посеяны по неперепаханным парам. В колхозе же имени Драгашевского установили превышение нуво нормы высева семян, хотя всхожесть семян и была вполне нормальной.

Сев пшеницы и овса, конечно, надо провести в самые короткие сроки. Но вместе с этим, колхозам надо решительно бороться и за качество сева, организовать ежедневную проверку качества и сева и почвы.

Татаринов.

В поисках механика

С начала сева и по сегодняшний день никто из Благовещенской МТС не удосужился побывать в колхозе «Свет» и проверить состояние тракторов.

— Наши тракторы беспризорные, — говорит бригадир тов. Н. Сысоев. — Разъезные механики или техники нас не посещают. Два дня стоит трактор «Интернационал» и мы не можем пустить его в ход, — произнесла какая-то, неизвестная для нас поломка.

Колхоз послал в Благовещенск нарочного за механиком, но его ни где не могли найти. А трактор продолжает стоять. В результате колхоз сильно потерял время, получился прорыв. На 18 апреля колхоз выполнил план сева пшеницы лишь на 58 процентов: засеяно 145 гектаров, вместо 250 по плану.

Колхоз «Свет» до сих пор был передовым. Но теперь у него отобрали обильно политое красное знамя за плохие темпы сева.

МТС надо лучше руководить колхозами.

Парторг колхоза И. Аленгоз.

„РАБОЧИЙ ДЕНЬ" ДИРЕКТОРА т. ОРЛОВА

Рабочий день директора Лермонтовской МТС тов. Орлова начинается поздно. Он просыпается, когда солнце уже высоко. Не торопясь, он завтракает и идет в контору. Часа через два директор отправляется домой обедать и отдыхать до следующего утра, о том же, как идет сев в МТС, лучше всего говорит сама сводка на 15 апреля: МТС засеяла... 25 гектаров, выполнив план по зерновым на 0,9 проц.

В Лермонтовской МТС с октября прошлого года Орлов не сделал ни одной попытки, чтобы ознакомиться с состоянием колхозов «Пятилетка», «Красный казак», «Красный пахарь» и др. За все время он не был ни в одном из этих колхозов, хотя самый дальний из них расположен от МТС за 30 километров. Председатель колхоза «Пятилетка» тов. Лукашук не раз просил директора приехать в колхоз, так как в колхозе неблагополучно. Но на письме т. Лукашука директор наложил резолюцию: «Выяснить на месте. Орлов». И спрятал письмо с резолюцией в ящик.

Что же делается в колхозе «Пятилетка», который так близко от МТС?

В колхозе не засыпаны полностью семена пшеницы, а овес до сих пор не очищен. Не отремонтированы две сеялки, лошади в плохом состоянии. За последние дни две лошади пали от истощения. В колхозе развалилась трудовая дисциплина, участились случаи самовольного ухода с работы.

Правление колхоза уже сейчас ориентирует колхозников на невыполнение плана сева.

Не лучше положение и в колхозе «Красный пахарь», где председатель заявляет, что не будет чистить семена, потому что «после очистки их не хватит», на сев выходят только лошади, вернувшиеся с лесозаготовок, так как оставшихся дома лошадей конюхи привели в состояние истощенности.

В распоряжении МТС имеется 18 новых тракторов, но к ним нет борон и сеялок, и на всей территории МТС нет хотя бы плохонькой кузницы, где можно было бы делать сцепки, ковать болты и производить текущий ремонт. Кроме того, МТС срывала подготовку трактористов, не рассчитавшись с ними за работы в прошлом году.

В МТС, кроме директора тов. Орлова, имеются два агронома, из которых один агроном — жена тов. Орлова, ничего не делающая, однако, ухитрившаяся с санкции директора получить с октября по март два раза по 1/2 отпуска (в первый раз, как жена, и вторично, как агроном).

До каких пор будет терпеть Бикинский район безделительность руководителей Лермонтовской МТС и саботаж сева? Нужно немедленно развернуть сев в колхозах Лермонтовской МТС и провести его быстро, без брака.

М. Логинов.

Под лозунгами единого фронта на первомайские демонстрации

НЬЮ - ЙОРК, 22. (ТАСС). Для присутствия на первомайских торжествах в СССР избрана делегация в составе 12 американских рабочих и фермеров. В делегацию входят два горняка — Вильям Берси и Адам Чель, рабочий сталелитейного завода «Мак Кэрти», нью-йоркский типограф - негр Клайд Филипс, фермер штата Мичиган Райт и другие. Среди делегатов питеро члены социалистической партии.

ПАРИЖ, 22. (ТАСС). По сообщению «Юманите», согласительный комитет коммунистической и социалистической партии департамента Буш Дю Ром решил совместно провести Первое мая. В связи с этим коммунистическая и социалистическая партии выпускает совместно первомайское воззвание и организует в Марселе об'единенную демонстрацию.

Одновременно газета сообщает, что в 12 промышленных районах Франции унитарные (революционные) и реформистские профсоюзы договорились о совместном проведении первомайской демонстрации и собраний, в частности в Марселе, Дуэ, Сен - Этьене, Мепе, Тулузе и других пунктах.

НЬЮ - ЙОРК, 22. (ТАСС). Революционные рабочие организации Америки готовятся к первомайским демонстрациям на основе единого фронта. В Такома (штат Вашингтон) и ряде других городов местные организации социалистической партии присоединились к единому фронту, вопреки противодействию лидеров этой партии. С целью расширения единого фронта центральный комитет коммунистической партии США обратился к руководству американской федерации труда и центральному комитету социалистической партии с призывом к совместным действиям против фашизма и опасности новой империалистической войны.

СТОКГОЛЬМ, 22. (ТАСС). Призывы компартии Швеции принять участие в первомайских демонстрациях против войны и фашизма и в защиту СССР последовало много профсоюзов на местах. В Гетеборге два крупнейших профсоюза — металлисты и чернорабочие — вопреки лидерам высказались за совместные демонстрации с коммунистами и призвали другие рабочие организации последовать их примеру. Популярность лозунга единого фронта настолько велика, что руководители реформистских организаций зачастую не рискуют выступать против этого требования рабочих.

Подробности землетрясения на Формозе

ТОКИО. 23. (ТАСС). По последним неполным официальным данным в результате землетрясения на Формозе убито 3065 человек и ранено 9388. Разрушено полностью или частично 80145 домов. Число жертв и разрушений далеко превзошло последствия сильного землетрясения на Формозе в 1906 году.

«Симбун Ренго» сообщает, что пехотные войска, находящиеся в Тайхоку и Тайнане, «приведены в боевую готовность на случай возможных беспорядков в пострадавших районах» и «для выяснения действительной картины разрушений». К северо - западным берегам Формозы вышел миноносец.

★

Токийский корреспондент Дейли Телеграф» сообщает: землетрясение на Формозе произошло, когда население спало. Кто остался жив, бросился в города, но города оказались разрушенными. Дороги загромождены обломками зданий. Пути сообщения прерваны. Железные дороги в северо - западной части Формозы разрушены, тоннели обвалились. Загоревшиеся нефтяные колодцы вблизи одного из разрушенных городов усилили панику среди населения пострадавших районов. Беженцы в ужасном положении, без воды, пищи и крова. Большая часть жертв падает на китайское крестьянское население острова.

ТОКИО, 23. (ТАСС). По сообщению газеты «Нити Нити» посол СССР в Японии Юренев 22 апреля посетил товарища министра Сигемицу и выразил соболезнование в связи с землетрясением на Формозе.

Москву. Лаваль и Литвинов во время бесед в Женеве пришли к согласованию об основах проекта. В момент отъезда Литвинова оставались еще некоторые затруднения, касающиеся редакции этого текста. Понятно, что Литвинов считал необходимым доложить своему правительству состояние переговоров также, как это сделал Лаваль на последнем заседании Совета министров Франции».

ГЕРМАНСКАЯ НОТА ПРОТЕСТА

Германский посол в Москве граф фон дер Шуленбург посетил 20 апреля заместителя народного комиссара по иностранным делам СССР тов. Бреслинского и вручил ему протест германского правительства против решений чрезвычайной сессии совета Лиги наций от 17 апреля. Этот протест, содержание которого уже известно, по сообщениям печати. был сделан дипломатическими представителями Германии также правительствам других стран — членов совета Лиги наций, голосовавших за названное решение. (ТАСС).

СООБЩЕНИЕ АГЕНТСТВА ГАВАС О ВРЕМЕННОМ ПРЕКРАЩЕНИИ ФРАНКО-СОВЕТСКИХ ПЕРЕГОВОРОВ

ПАРИЖ, 21 (ТАСС). Агентство Гавас распространяет следующее сообщение:

«В связи с опубликованием комюнике ТАСС о временном прекращении переговоров между Литвиновым и Лавалем, агентство Гавас уха звыает, что переговоры в действительности не могли быть продолжены во время промежутка, вызванного поездкой Литвинова из Женевы в

ЗАГОВОР ПРОТИВ ГИТЛЕРА

ПАРИЖ, 22. (ТАСС). Газета «Эвр» сообщает, что в Германии раскрыт заговор против Гитлера. Заговорщики, по сообщению газеты, намеревались убить Гитлера во время его поездки в Штеттин. Заговор был раскрыт в последний момент. Арестовано 150 человек.

ЗАГОВОР ПРОТИВ ГИТЛЕРА

ПАРИЖ, 22. (ТАСС). Газета «Эвр» сообщает, что в Германии раскрыт заговор против Гитлера. Заговорщики, по сообщению газеты, намеревались убить Гитлера во время его поездки в Штеттин. Заговор был раскрыт в последний момент. Арестовано 150 человек.

„ДОМ СПЕЦИАЛИСТОВ" В ХАБАРОВСКЕ



Проект «Дома специалистов» (архитектор А. Р. Каган). Дом будет построен в Хабаровске на углу улицы Карла Маркса и Театральной. Первая очередь состоит из 40 квартир. Каждая квартира имеет три - четыре комнаты, кухню, ванную и уборную. Квартиры обеспечиваются вентиляцией и мусоропроводом. Все жилые комнаты обращаются окнами на юго-восток — таким образом в помещении целый день будет солнце.

Хабаровск

ЗВУКОВАЯ КИНО-ПЕРЕДВИЖКА

Монтажная бригада звуковиков киноотряда за один день (24 апреля) смонтировала звуковую автокинопередвижку. Украшенная плакатами и лозунгами машина оборудована микрофонной установкой, двумя динамическими репродукторами и винтровой.

Автокинопередвижка будет обслуживать рабочие окраины города и основные предприятия Хабаровска. До 1 мая передвижка демонстрирует звуковой фильм «Чапаев» (совершенно новый экземпляр). Перед началом кинопоказа при помощи усилительной аппаратуры будет передаваться музыка по граммофонной записи. 26 апреля автокинопередвижка выезжает на завод им. Молотова. 27 — на завод им. Кирова, 28 — на завод им. Кагановича и 30 — на мельзомбинат. 29 апреля кинопередвижка будет работать на площади Свободы.

НОВОЕ РАЗМЕЩЕНИЕ УЧРЕЖДЕНИЙ СВЯЗИ

Управление связи Дальневосточного края 24 апреля переехало в новое помещение — здание автоматической телефонной станции (угол ул. К. Маркса и Волочаевской), и со вчерашнего дня приступило к работе.

В здании, прежде занимаемом управлением связи (угол Калининской и К. Маркса) начались подготовительные работы к проведению капитального ремонта. В конце июня в это здание, заново отремонтированное, переезжает Хабаровский почтамт. В теперешнем здании почтамта (на площади Свободы) останется телеграф и радио.

К СУРОВОМУ ОТВЕТУ НАСИЛЬНИКОВ И ИХ ПОКРОВИТЕЛЕЙ

26 марта директор совхоза при заводе им. Молотова, коммунист Литовченко предложил 4 трактористам (Самсонову, Кураазов, Крылов, Дронов) въехать в комнату работницы Самсоновой.

— Ваша задача выжить ее из квартиры, а там действуйте, как хотите.

Переселение в новую комнату, сопвало с получением зарплаты. Изрядно выпив, трактористы напали на Самсонову и изнасиловали ее.

На следующий день Самсонова подала жалобаяа директору Литовченко, который вместо того, чтобы принять меры к обязанию хулиганов, уволил Самсонову с работы и скрыл этот факт.

Нач. ОРСа завода Крылову, члену партхома, когда он приехал в совхоз, пришли заявление об изнасиловании Самсоновой и нецензурном увольнении ее. Крылов заявление порвал и заявил, что директор Самсонову уволил правильно.

Только 19 апреля прокуратура получила заявление об этом деле от одного работника совхоза. Сейчас начато следствие, Литовченко и насильники за исключением Дронова, арестованы. Дронов бежал.

А. С.

ОТ РЕДАКЦИИ: Редакция считает, что в это дело должен вмешаться городской партийный комитет. Возмутительным является тот факт, что вопрос о покровителях насильников коммунистах Литовченко и Крылове по партлом завода Молотова еще не разобрал. Насильники и их покровители должны предстать перед общественно-показательным судом.

ШАХМАТНЫЙ ТУРНИР

В областном шахматном турнире после трех туров без проигрыша идут тт. Сергиенко, Силаев и Шубин.

24 апреля начался женский шахматный турнир — записалось шесть шахматисток.

Следующий тур 27 апреля в 7 часов. Пашечный турнир начнется 30 апреля в 11 часов. Все состязания переведены в клуб «Динамо».

ХРОНИКА

ГИБНУЩИЙ АРХИВ

В 1932 году ДВ краевое архивное управление получило сахалинский архив, в котором есть интересные и ценные документы о каторге. Архив до сих пор не разобран из-за отсутствия помещения и хранится в непригодном складе.

ЦЕХ ПИРОЖКОВ И ПОНЧИКОВ

С 27 апреля пекарня № 3 треста хлебопечения начинает выпускать в продажу через «Гастроном» пирожки и пончики с различным фаршем (мясо, грибы, капуста, варенье, повидло).

ПРОДАЖА МУКИ

С 26 апреля начинается предпраздничная продажа муки высших сортов. Мука продается 30 процентного помола по 8 руб. 10 коп. кгр. и 75 проц. — по 6 руб. 10 к. кгр.

Состояние рек

По сообщению Дальневосточного краевого бюро погоды, по среднему Амуру (от Благовещенска до Хабаровска) и в нижнем течении Уссури наблюдается перезимка льда, с подъемом воды на 30 сантиметров.

По верхнему Амуру — замеленный превышений подъем воды до 2 сантиметров в сутки. По нижнему Амуру — до 20 см.

На реках Сунгари, Бира, Биккин — ледоход. Иман 23 апреля полностью очистился от льда.

ИЗВЕЩЕНИЕ.

26 апреля в 7 час. вечера в зале горсовета состоится совещание с руководителями первомайских колонн, выделенными предприятиями и организациями. Явка обязательна.

ПЕРВОМАЙСКАЯ КОМИССИЯ.

Зам. ответ. редактора
В. ВОЛЬХОВСКИЙ.

ТЕЛЕФОНЫ РЕДАКЦИИ И ИЗДАТЕЛЬСТВА

(Хабаровск, Калининская, 66).
Зам. ответ. редактора — 16-10.
Ответ. секретарь — 10-87.
Технический секретариат (круглые сутки) — 1-94.
Партийный отдел и отдел обзоров печати — 3-70.
Промышленно - транспортный отдел — 9-85.
Отдел массовой работы и писем рабочих и колхозников — 1-56.
Зав. издательством — 11-20.
Типография — 14-55.
С жалобами на недоставку газеты обращаться по телефону 11-20.

ДВК — УГЛЕ ТЕАТР
Горовой ж/д № 3-61
Телефоны 3-58 и 3-61

Последние спектакли перед закрытием сезона
26, 27, 28 апреля
КИ-САНЬ
Начало в 8 ч. в.

КИНО-ТЕАТР ГИГАНТ
23 апреля любовный сеанс в 11 ч. 30 м. веч.
С 22 апреля премьера. Смотрите и слушайте!!!
Новый звуковой фильм производства Ленинградской орденоносной фабрики «Ленфильм»
ТРИ ТОВАРИЩА
В главных ролях: заслуженные артисты республики Н. Баталов, М. Жаров, А. Горюнов и Т. Гурецкая. Журнал звуковой № 9 за 1935 г. В культзале театра выставка «15 лет советской кинематографии». Сеансы: 4-6-8-10 часов.

РЕСТОРАН № 3 „ВАГРЕСТ"
с 27 апреля 1935 г. по 29 апреля 1935 г. будет закрыт на профобследование. 30 апреля и 1, 2 мая будет работать.

СПЕЦГЕО принимает для исполнения от всех организаций всевозможные гидрогеологические, инженерно-геологические (изыскания источников водоснабжения, исследования площадей и участков под всевозможного рода сооружения и проч.), буровые работы и консультацию по ним. Прием заявок производится до 1 мая с. г. по адресу: ДВК, гор. Спасск, почтамт, почтовый ящик № 53, СПЕЦГЕО. 994-3.

ОБ'ЯВЛЯЕТСЯ ПРИЕМ СТУДЕНТОВ
в дневной педагогический техникум в г. Хабаровске на 1935/36 учебный год. Принимаются лица в возрасте от 15 до 25 лет с образованием в об'еме неполной средней школы на первый курс и с 8-летним образованием на второй курс. Студенты обеспечиваются стипендией в 100 руб., общежитием и столовой (завтрака, обеды и ужины). Заявления с документами принимаются с 1 июня по 30 августа. Испытания с 20 августа по 31 августа. Начало занятий 1 сентября. За справками обращаться в канцелярию педтехникума ежедневно, кроме выходных дней с 12—2 и с 5—8 час. вечера. Адрес ул. Запарина № 45, тел. 10-03. 976-2

ХАБАРОВСКИЙ ПОКАЗАТЕЛЬНЫЙ УНИВЕРМАГ
ПОСТУПИЛО В ПРОДАЖУ В БОЛЬШОМ ВЫБОРЕ:
Трикотаж,
Парфюмерия,
Галантерея,
Обувь: мужская, детская, спортивная.
Фото-товары, канцелярские товары, спортинвентарь, самовары никелированные византийского фасона.
Примусы.
Обои.
Посуда фарфоровая, фаянсовая.
Топоры плотничьи.
Пальто демисезонное.
Костюмы.
Брюки,
Полотна перовые.
Белье всякое.
Хлопчато-бумажные ткани.
Льняные ткани.
Шерстяные ткани.

Дневной рабфак при Благовещенском пединституте ПРОДОЛЖАЕТ ПРИЕМ СТУДЕНТОВ ТОЛЬКО НА 3-й КУРС.
Набор на 1 и 2 курсы ОТМЕНЯЕТСЯ. Подавшие заявления о приеме на 1 и 2 курсы рабфака могут взять документы обратно. Желающие поступить на 3 курс рабфака должны иметь образование за 7 классов и выдержать осенью испытания за 7 классов. К заявлению надо приложить заверенную анкету, документ о возрасте, о социальном происхождении и положении, об образовании. Испытания начнутся с 25 августа. Принятые в число студентов обеспечиваются стипендией в размере 80 рублей, общежитием и питанием в студенческой столовой. Здесь же, при рабфаке, открываются с сентября месяца годичные курсы по подготовке в пединститут. На курсы будут приниматься лица, имеющие образование за 7 классов. Прием заявлений и документов начат, и продолжается до 20 августа. Курсанты будут обеспечены стипендией, общежитием и столовой. Заявления и вопросы направлять по адресу: Благовещенск, Ленинская, 78, рабфаку.
962-2. Дирекция.

МАГАЗИН „ГАСТРОНОМ"
в Хабаровске: № 1 центральный — улица Карла Маркса, № 2 — район завода имени Молотова (Дальсельмаш), № 3 — район завода имени Кагановича (Авторемзавод).
В целях лучшего обслуживания покупателей с 25 апреля с. г. магазины «Гастроном» будут работать: № 1 — с 9 утра до 12 часов ночи, № 2 — с 10 утра до12 часов ночи; № 3 — с 11 утра до 12 часов ночи.
ВНОВЬ ПОСТУПИЛИ В ПРОДАЖУ сухофрукты высокого качества, экспортные, орехи грецкие, фундук, урюк экспортное, гопленое, растительное, расфасованное, рафинированное высших сортов.
СЫРЫ: Баншгейн, советско-американский, эдемний, чедер
КОНФЕТЫ, ШОКОЛАД, ПЕЧЕНЬЕ высшего качества.
ЛИМОНЫ.
ВИНА: виноградные, наливки настойки, коньяки.
ПАПИРОСЫ: высших сортов в широком ассортименте.
ТАБАК: трубочный, сфинкс трубка мира, кепстан.
С 25 апреля открывается магазин по улице Карла Маркса, в районе завода имени Кагановича (Авторемзавод) 1 мая, с 5 часов вечера, открывается дежурный магазин в бывшем магазине Тонгсина, который будет работать до 1 часа ночи. 2 мая магазины торгуют обычным порядком.
1139—2.

Типография изд-ва «Тихоокеанская звезда». А-1919 от 25 апреля 1935 г. Тираж 100 000 экз. Адрес издательства: г. Хабаровск, Калининская. № 66.