ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

ТИХООКЕАНСКАЯ ЗВЕЗДА

ОРГАН ДАЛЬКРАЙКОМА ВКП(б), ДАЛЬКРАЙИСПОЛКОМА И ДАЛЬКРАЙПРОФСОВЕТА

ХАБАРОВСК || 21 мая 1935 года, вторник. || № 116 (2989). Цена 10 коп.

Сегодня в номере:

★ Соболезнования по случаю гибели самолета «Максим Горький» (1 стр.).
★ БОЛЬШАЯ ПОТЕРЯ — Передовая «Правды», по телеграфу (1 стр.).
★ Вся страна склоняет голову перед прахом погибших (1 стр.).
★ Тов. Литвинов — председатель очередной сессии совета Лиги наций (1 стр.).
★ Речь тов. Орджоникидзе на совете при Наркомтяжпроме 12 мая 1935 года (2 и 3 стр.).
★ Партийная жизнь (3 стр.).
★ Орденоносцы Сахалина (4 стр.).

Выражаем глубокую скорбь по случаю гибели товарищей при катастрофе самолета „Максим Горький" и искреннее соболезнование их семьям и друзьям

От Центрального комитета ВКП(б) - И. СТАЛИН
От ЦИК СССР - М. КАЛИНИН
От СНК Союза ССР - В. МОЛОТОВ

Рабоче-Крестьянская Красная армия скорбит по поводу гибели летчиков, инженеров и рабочих при катастрофе самолета «Максим Горький» и выражает глубокое соболезнование ЦАГИ, Гражданскому воздушному флоту и родным погибших.

Народный комиссариат обороны Союза ССР:
К. ВОРОШИЛОВ, Я. ГАМАРНИК, М. ТУХАЧЕВСКИЙ, Я. АЛКСНИС.

★

ЦК КП(б)У выражает свою глубокую скорбь о постигшем нашу страну тяжелом несчастьи и товарищеское сочувствие семьям и друзьям погибших.

ЦК КП(б)У.

★

МК и МГК ВКП(б) глубоко скорбят о трагической гибели бойцов славного экипажа и группы ударников ЦАГИ, строителей самолета «Максим Горький» и выражают свое соболезнование родным и близким погибших товарищей.

МК и МГК ВКП(б).

★

Народный комиссариат тяжелой промышленности выражает глубокое соболезнование семьям погибших при катастрофе с самолетом «Максим Горький» и всем работникам ЦАГИ.

Память о безвременно погибших ударниках авиации пусть послужит призывом к подлинно большевистской дисциплине работников воздушного флота и еще более пламенной борьбе за первое место в мире в области техники воздушного дела.

ОРДЖОНИКИДЗЕ, ПЯТАКОВ, М. КАГАНОВИЧ, РУХИМОВИЧ, ПАВЛУНОВСКИЙ, КОРОЛЕВ, МАРГОЛИН, МАРТИНОВИЧ, КРУГЛИКОВ, ЗАГВИЛЬ, ЭРМАН, СЕМУШКИН, ЕРМОЛАЕВ, СОЛОВЬЕВ, МАРЬЯМОВ, АБРАМОВ, ПОБЕРЕЖСКИЙ, АЛЕКСАНДРОВ, МИРОШНИКОВ, ПИТКЕВИЧ, БЕЛЕНКОВИЧ, ХАРЛАМОВ, БЕЛЯЕВСКИЙ, ЮДИН, ПЕТРОВ, АЛМАЗОВ, МЕЛЬНИКОВ, ВАСИЛЬЕВ, ЧЕРНЫШЕВ.

Большая потеря

От столкновения в воздухе погиб самолет «Максим Горький». Все было прочно и надежно в этом гигантском воздушном корабле. Продолжительные испытания выявили безукоризненные качества его конструкции. Несмотря на свои исполинские размеры, он прекрасно летал и безупречно слушался рулей, обладая редкой устойчивостью. Люди, управлявшие сверхдредноутом воздуха, были отличными летчиками. Достаточно сказать, что в последнем полете руководили кораблем товарищи Журов и Михеев, одни из самых опытных и выдающихся пилотов нашей страны. Ни конструкция машины, ни качество ее постройки, ни летчики не виновны в гибели. И то и другое и третье было безупречным.

Гибель произошла из-за удара, нанесенного налетевшим на «Максима Горького» другим самолетом. Удар был разбито крыло и гигант, потеряв управление, рухнул с неба. Чудесная стальная птица превратилась в бесформенную массу обломков. Оплющатель человек экипажа и тринадцать шесть пассажиров — ударников Центрального аэрогидродинамического института, в том числе шесть человек с детьми, погибли.

Вся страна обнажит головы, узнав об этой ужасной катастрофе. Самолет «Максим Горький» пользовался громадной популярностью в народе. Стоился он на рубли и копейки, собранные нашими газетами среди сотен тысяч рабочих и служащих и колхозников. «Максим Горький» создавался в атмосфере горячей любви, которой окружена в нашей стране авиация. Общественное мнение утвердило за ним звание флагмана гражданского воздушного флота. И он вполне заслужил это звание. Это был самолет уникум, самый большой в мире сухопутный воздушный корабль. Не только у нас, но и в других странах он вызывал восхищение. Только на-днях его осматривали спутники французского министра Лаваля, наблюдали его полеты и «Максим Горький» получил самые восторженные отзывы.

В строительстве самолета «Максим Горький» сказалась высокая авиационная культура нашей промышленности. Две с половиной тысячи пулов, которыми определялся вес гиганта, были удачнейшим образом уложены в очень красивой и совершенной конструкции. Не взирая на огромный вес и гигантские размеры, самолет не только быстро летал, но и высоко летал. Еще год назад, в самом начале испытаний, летчик Громов поднялся на нем на высоту шесть тысяч метров. Наша страна имеет очень много самолетов, в том числе мощных воздушных дредноутов. Сила авиации не определяется одним самолетом, ее мощь заключается в массе воздушных кораблей. Гибель «Максима Горького», который был экспериментальной машиной, предназначенной для авиационных целей, не колеблет, понятно, сил нашей авиации, тем более, что этой катастрофой конструкция «АНТ-20» — ни на ногу не дискредитируется и, если будет признано необходимым, наша страна в состоянии в кратчайший срок построить сколько угодно таких самолетов.

Тем не менее все мы с глубокой горечью говорим о гибели «Максима Горького» и к этому чувству присоединяются все культурные люди других стран, ибо «Максим Горький» был сильнейшим вкладом в мировую культуру. Вся наша страна скорбит о тех замечательных людях, которые вчера отправились в полет, окончившийся столь роковым образом. Погиб Журов, бесстрашный испытатель тяжелых самолетов, чья рука не дрожала в самые опасные моменты. Погиб Михеев, летчик с железными нервами и храбрым сердцем, которое билось для революции и для социализма. Сколько раз, будучи командиром «АНТ-14», он поднимался в воздух с пассажирской ношей — с ударниками наших заводов и колхозов, — и каждый раз все оканчивалось самым благополучным образом. И теперь, когда разбитая страшным ударом машина стала разваливаться на части и стремительно падать, Журов и Михеев, которые уже заглянули смерти в глаза, наши в себе достаточно самообладания, чтобы выключить моторы и этим предотвратили взрыв баков с бензином. В противном случае, самолет упал бы на поселок, как пылающий метеор, — и количество жертв увеличилось бы во много раз.

Журов, Михеев и их товарищи Вранцов, Фомин, Матвеенко, Бусленков, Медведев, Лактыш, Власов, Бучин и Белгин, составляющие экипаж «Максима Горького», погибли, как герои, до конца выполнившие свой долг.

Погибшие пассажиры самолета принадлежали к числу отборных лучших людей ЦАГИ, построивших эту чудесную машину.

Потеря таких людей тяжелой болью отзовется в сердцах рабочих и крестьян нашей страны. У нас много опытных и самоотверженных летчиков, у нас не мало талантливых инженеров, у нас миллионы замечательных работников — нет такой потери, которой не могли бы они восполнить, — но нам досог каждый человек. Социалистическому государству люди важнее самой лучшей машины, — вот почему потерю погибших наша страна расценит, как самое тягостное последствие вчерашней катастрофы.

Причиной катастрофы, как установлено следствием, является нарушение летчиком Благиным, погибшим со своим самолетом, приказа о порядке сопровождения «Максима Горького». Таким образом «Максим Горький» погиб от непонятливости летчика, от того самого «рокового» фактора, которое еще раз и столь ужасным образом показало, какой непоправимый вред оно может причинить. Незаром эту преступную традицию партия и правительство каленым железом выжгли от из нашего воздушного флота. Но, видно, еще не удалось вывести этот вредоносный ил полностью.

Необходимо сделать все выводы из вчерашней катастрофы. Правило товарища Ворошилова — «воздушных хулиганов не допускать и на версту к военной авиации» — должно быть осуществлено и в гражданском флоте без всяких послаблений.

Советское правительство, умеющее, как ни одна власть в мире ценить людей, и поддержать их в горестную минуту несчастья, приняло меры к обеспечению семей погибших при катастрофе, отнустив каждой семье единовременное пособие в десять тысяч рублей и установив повышенное пенсионное обеспечение.

От имени миллионов своих читателей «Правда» выражает родным и друзьям погибших глубокое братское сочувствие в постигшем их горе, которое является горем всей страны. Вечная память погибшим товарищам, славным строителям нашей победоносной авиации.

(Передовая «Правды», по телеграфу).

О ПОСТРОЙКЕ ТРЕХ НОВЫХ БОЛЬШИХ САМОЛЕТОВ

Совнарком Союза ССР и ЦК ВКП(б) постановили: взамен погибшего самолета „Максим Горький" построить три больших самолета такого же типа и таких же размеров как „Максим Горький": первый - „Владимир Ленин", второй - „Иосиф Сталин" и третий „Максим Горький".

Траурные митинги на предприятиях Хабаровска

Помнить о ворошиловском лозунге!

Вместе со всей страной коллектив 13 отряда Гражданского воздушного флота ДВК скорбит о трагической гибели ударников ЦАГИ и экипажа самолета «Максим Горький».

Эта катастрофа, порожденная преступным ухарством в летной работе, сурово напоминала о необходимости соблюдения элементой дисциплины в воздухе и на земле.

Восемь месяцев безаварийной работы нашего отряда и всего управления говорит о полной возможности летать без человеческих жертв и материальных затрат. Для этого лишь необходимо до конца осознать ответственность за порученное дело и строго выполнять инструкции и уставы нашего воздушного флота.

С большевистской настойчивостью мы будем осуществлять лозунг тов. **Ворошилова** о незнушении и на версту ухарей в нашей авиации.

Гибель самолета «Максим Горький» — лучшего образца советских и мировых машин — не остановит дальнейшего расцвета пролетарской авиации.

Вносим на строительство нового самолета первые 500 рублей. Коллектив 13 отряда просит правительство разрешить это строительство, а ударников ЦАГИ — закончить его к 1 мая 1936 года.

По поручению собрания:
Мазурук, Иванов, Юзепасов.

Построим новые, не менее мощные, самолеты

Узнав о катастрофе красы и гордости нашей красной авиации — гиганта-самолета «Максим Горький» коллектив строителей завода имени Максима Горького бросает клич ко всем трудящимся Советского союза:

— Построить новые, еще лучшие, не менее мощные самолеты!

Никакие катастрофы не сломят воли и энергии строителей бесклассового социалистического общества.

Вносим 1500 руб. — наш первый взнос на постройку новых гигантов.

Пироверская. Айзенберг. Попов. Мазиков, Аксенов, Курбатов, Гришин, Исаев, Агеткин, Спашев, Рынков, Кабанов, Мирошниченко.

★

ВМЕСТО ВЕНКА НА МОГИЛУ ПОГИБШИХ

Вместе со всей страной выражаем глубокую скорбь по поводу катастрофы самолета «Максим Горький».

Отобрали постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) о постройке трех новых самолетов: «Владимир Ленин», «Иосиф Сталин» и «Максим Горький».

Вместо венка на могилу погибших внесли 1573 рубля на укрепление советской авиации.

Коллектив рабочих типографии издательства «Тихоокеанская звезда».

За революционную дисциплину!

С глубокой скорбью рабочие всех смен завода имени Кагановича узнали об ужасной катастрофе самолета «Максим Горький», при которой героически, до конца оставались на своем посту, погибли члены его экипажа и лучшие ударники — инженеры и мастера ЦАГИ, своими руками создавшие чудесную стальную птицу, бывшую родным детищем советской авиации, ее украшением и гордостью. Потеря безмерно тяжела.

Страшная катастрофа, явившаяся следствием разнузданного и возмутительного нарушения дисциплины пилотом Благиным, послужит грозным предостережением всем нарушителям дисциплины. Не место разнузданности, лихачеству и ухарству в среде строителей социализма! Революционная бдительность и дисциплина — вот наш единодушный ответ на происшедшее несчастье.

Мы с удовлетворением заслушали сообщение о том, что наше правительство приняло на государственный счет похороны героических погибших товарищей и обеспечивает их семьи. Нас воодушевляют слова великого **Сталина** о том, что человек — самовоспитанный строитель социализма — в нашей стране дороже любой машины.

Сообщение о решении СНК СССР и ЦК ВКП(б) построить взамен погибшего самолета три новых, таких же могучих буревестника — свидетельство величия и мощи нашей страны, богатой передовой техникой.

Мы хотим одного — принять посильное участие в строительстве новых гигантов имени Ленина, Сталина и Максима Горького. В цехах стихийно, на основе добровольности, начали от рабочих поступать средства.

Принято на сменах и особом собрании молодежи.

Вместо погибших выдвинем лучших люде цеха в летные школы

Рабочие цеха № 6-Т завода имени Молотова, узнав о катастрофе самолета «Максим Горький», выражают соболезнование семьям погибших, ЦК ВКП(б) и правительству в тяжелой утрате лучших людей завода ЦАГИ и приветствуют решение СНК и ЦК ВКП(б) о постройке трех самолетов такого же размера и типа, как «Максим Горький»: 1) «Владимир Ленин», 2) «Иосиф Сталин» и 3) «Максим Горький».

Со своей стороны рабочие цеха решили провести сбор средств.

Кроме этого, обязуемся еще сильнее бороться за крепкую трудовую дисциплину, за четкое выполнение показов.

Вместо погибших подготовим новые кадры, пополнив состав планерного кружка при заводе. Лучших людей цеха выдвинем в летные школы.

Председатель митинга БЕНЬКОВСКИЙ.

Самое ценное-люди

Рабочие завода имени Орджоникидзе с глубокой скорбью выслушали весть о гибели самолета - гиганта всего его экипажа и пассажиров - лучших людей ЦАГИ.

Выступившие на митинге товарищи Рейх, Пыгачков, Кожевников, Албановский и другие вспоминали с каким большим энтузиазмом встретили рабочие решение правительства о постройке гиганта - самолета «Максим Горький» и теперь, говоря о его гибели, особенно подчеркивали то большое внимание к семьям погибших, которое оказало правительство, выдав им по 10 тысяч рублей единовременного пособия и обеспечив повышенной пенсией. Это еще раз подтверждает, — говорили рабочие, — что из всех капиталов самым ценным для нашего правительства являются люди.

— Вместо погибшего самолета правительство решило построить три новых самолета, таких же размеров и конструкции — говорится в резолюции митинга. — Мы все, как один, примем самое активное участие в их постройке. Самолет «Максим Горький» погиб от нелепого случая, вызванного непослушанием пилотом летчика Благина, невыполнением им приказа командования. Этот случай лишний раз призывает нас к дисциплине и бдительности, особенно сейчас, перед пуском нашего завода.

Тут же на митинге стихийно нашлся сбор средств на постройку новых самолетов. Первые 25 рублей внес столяр Цыганков, за ним 30 рублей внес профорг Албановский, бухгалтер Кожевников внес 200 рублей.

Узденский.

РАБОЧИЕ И КОЛХОЗНИКИ ВСЕЙ СТРАНЫ СКЛОНЯЮТ ГОЛОВЫ ПЕРЕД ПРАХОМ ПОГИБШИХ

МОСКВА, 20 (ТАСС). Пролетарии и колхозники великой страны склоняют обнаженные головы над могилами товарищей, трагически погибших при страшной катастрофе самолета «Максим Горький».

По всему Союзу на фабриках, заводах, колхозах, в шахтах и рудниках проходят траурные митинги. Повсюду рабочие выносят в Москву соболезнования на имя правительства и семей погибших.

— Созданный на средства советской общественности самолет - гигант «Максим Горький», — пишут в своем соболезновании члены президиума Центрального совета Осоавиахима СССР и РСФСР, — был прекрасным выражением огромной любви трудящихся масс к своей социалистической родине и ее славной авиации. От них и нападали материнские растущей мощи и силы советской индустрии, любе, одержанных советской страной в борьбе за социализм.

— Мы не сомневаемся, — пишут дальше осоавиахимовцы, — что на смену погибшему гиганту - самолету будут созданы новые образцы изумительной и высокоценной работы советских конструкторов, инженеров и рабочих. Многомиллионный коллектив Осоавиахима примет активное участие в этой работе.

— Глубокая скорбь охватила нас, — заявляют в резолюции рабочие ленинградского Кировского завода. Но мы будем и дальше строить нашу славную всекаралью, будем бороться за большевистскую казры нашей необходимой авиации, будем бороться за большевистскую стальную дисциплину. Наша авиация должна быть лучшей и сильнейшей в мире.

— Тот факт, что катастрофа явилась результатом разгильдяйства и грубого нарушения летной дисциплины, обязывает каждого из нас, — заявляет летно-подъемный состав Ленинградского аэропорта — всюду, на любой работе соблюдать строжайшую дисциплину.

Зарубежные отклики на катастрофу самолета „Максим Горький"

Во Франции

ПАРИЖ, 19 (по телефону). Коллектив работников «Юманите» выражает свою глубокую скорбь по поводу трагической катастрофы, происшедшей с самолетом «Максим Горький». Выражаем свое братское соболезнование семьям погибших и глубоко переживаем вместе с трудящимися Советского союза тяжелую утрату.

Коллектив редакции «Юманите».

★

Газета «Пари Миди» пишет:

«Авиаторы всего мира сегодня почтительно склоняют головы перед молодой и смелой советской авиацией».

В Чехословакии

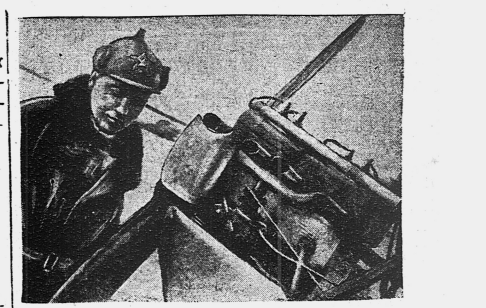
ПРАГА, 19 (ТАСС). Все газеты сопровождают сообщение о гибели «Максима Горького» выражениями соболезнования и сочувствия от имени всей чехословацкой общественности. Общество культурной и экономической связи с Советским союзом послало тов. Литвинову телеграмму соболезнования, в которой выражает правительству и печати СССР «единодушное участие чехословацкой общественности в трауре наших советских друзей».

ПОПРАВКА ТАСС

В сообщении ТАСС в списке погибших при катастрофе самолета «Максим Горький» нижеследующие фамилии читать так:

«КАЗАРНОВИЧ СЕМЕН АБРАМОВИЧ (с сыном Володей), рабочий, секретарь парткома завода ЦАГИ;

ПРОХОРОВА СОФЬЯ ЯКОВЛЕВНА (с дочерью Нелей), слесарь, парторг».



Мастер советского планеризма тов. А. И. ПЛЕСКОВ совместно с техником Саратовского аэроклуба тов. СЕВАСТЬЯНОВЫМ и планеристами-парителями тт. Коваленко и Мазаловым построил двухместный маломощный самолет, на котором установлен автомобильный мотор Горьковского автозавода. При этом были сделаны лишь некоторые конструктивные изменения в моторе для уменьшения его веса. Мотор работает на обычном бензине. Средняя расчетная скорость нового самолета — 100—115 километров в час. НА СНИМКЕ: мастер планеризма тов. А. И. ПЛЕСКОВ у открытого мотора своего самолета.

Тов. Ткачев о гибели „Максима Горького"

МОСКВА, 19 (ТАСС). В беседе с сотрудником ТАСС начальник Главного управления Гражданского воздушного флота тов. Ткачев заявил:

— Погиб «Максим Горький» — краса и гордость советской авиации. Этот самолет-гигант, не имевший в мире себе равных, поражал всех, кто его видел в деталях, не только размерами, но и высочайшим уровнем авиационной техники, достигнутым советской страной.

Гибель ничем не опорочила эту великолепную машину. Погибла она после того, когда все уже было проверено и испытано, когда все полученные данные подтверждали высокий ее класс и безупречную работу. Героические ее строители — работники ЦАГИ, полностью закончили оборудование и через несколько дней должны были стать ее для широкой эксплоатационной работы в исключительно имени Максима Горького. И в этот трагический день лучшие ударники ЦАГИ, строители самолета, отправлялись в полет, все были уверены в своем летном и радостно шли в воздух.

В своем последнем полете «Максим Горький», как всегда, в руках великолепного летчика Журова прекрасно и быстро отрвался от земли, сделал красивый разворот над аэродромом и пошел по кругу в район Москвы, сопровождаемый двухместным самолетом с инвоператором и одновременно самолетом, пилотируемым летчиком Благиным.

Все шло благополучно. Вот «Максим Горький» возвращается к аэродрому. Внезапно в плавный и стройный полет «Максима Горького» вмешивается летчик Благин, произвольно, с хулиганским ухарством начавший делать различные фигуры высшего пилотажа вблизи самолета-гиганта.

Несколько запрещенных фигур и самолет Благина врезается в «Максима Горького».

Тяжело раненый гигант с выключенными моторами еще держится в воздухе в руках крепких людей — Журова и Михеева, планируя к аэродрому.

Но удар оказался губительным и наш славный, любимый экипаж, красавец «Максим Горький» погиб вместе с лучшими ударниками, его строителями.

Поплатился жизнью за свой поступок и летчик Благин.

Каков вывод и что делать?

Вывод ясен: самолет и люди погибли по вине непослушанного летчика. Сам самолет «Максим Горький» вошел в историю развития советской авиации, как величайшее ее достижение и эта оценка остается, несмотря на гибель.

Этот трагический случай показывает, что в нашей летной среде есть еще люди, которые не хотят подчиняться твердой железной пролетарской дисциплине и этим наносят колоссальный вред славной советской авиации.

Правда, в этой области уже много сделано, особенно, в авиации РККА, где твердое и решительное руководство наркома обороны Климентия Ефремовича Ворошилова и его беспощадная борьба с недисциплинированностью и воздушным хулиганством почти искоренили эти явления.

Безусловно, среди летного состава гражданской авиации летчики типа Благина — не массовое явление, а только одиночки. Но они есть еще и с ними, наряду с широкой воспитательной работой, надо вести самую решительную борьбу.

Мы решительно стоим за смелость и храбрость в системе воспитания летных кадров советской авиации, отчетливо и сознательно применяемые при выполнении полученных заданий. Но с такой же решительностью мы боремся и должны будем бороться за полное искоренение с самовольными и анархическими проявлениями бесцельного и бессмысленного воздушного трюкачества, которое чаще всего приводит к тяжелым последствиям.

Замечательные люди славной советской авиации, переживающие сейчас тяжелую утрату — гибель лучших ударников и лучшего своего самолета, — с полным пониманием значения незаменимо сказанных слов тов. **Сталина** о людях и кадрах, могут сказать только одно: мы будем работать над людьми, над каждым человеком с большим вниманием, с большой требовательностью и, безусловно, искоренили в своей среде недопустимое явление, погубившее людей и самолет «Максим Горький».

ПОСЛЕДНИЕ ИЗВЕСТИЯ

ПРОЩАНИЕ С ОСТАНКАМИ ПОГИБШИХ ПРИ КАТАСТРОФЕ

МОСКВА, 20 (ТАСС). 19 мая гробы с останками погибших при воздушной катастрофе самолета «Максим Горький» были установлены в 17 часов в зале крематория.

Гробы утопают в зелени венков и живых цветов, возложенных родными и друзьями, пришедшими проститься со своими близкими.

Лучшие ударники ЦАГИ и Гражданского воздушного флота, представители общественных организаций в строгом молчании отдают последний долг погибшим.

ТЕЛЕГРАММА ЭДУАРДА ЭРРИО

МОСКВА, 20 (ТАСС). Председатель Совета народных комиссаров Союза ССР тов. Молотов получил следующую телеграмму от Эдуарда Эррио:

«Только что узнал о несчастном случае, постигшем вас, случае повергшем вас в трауг. Я вилел, как строился «Максим Горький». Это особое обстоятельство, а также моя дружба с вами обязывает вам то волнение, с которым я шлю вам свои соболезнования, будучи уверен в то же время, что советский народ, в самой стойкости своей почерпнет достаточно силы, чтобы преодолеть свою боль. **Эдуард Эррио».**

Соболезнование Пьера Лаваля

На имя народного комиссара по иностранным делам тов. Литвинова поступила от министра иностранных дел Франции г. Лаваля следующая телеграмма:

«Глубоко взволнованный несчастьем, постигшим советскую авиацию, — трагической гибелью самолета «Максим Горький», — выражаю вам и прошу вас передать г. Ворошилову выражение моего соболезнования и скорби. **Пьер Лаваль».**

Тов. Литвинов — председатель очередной сессии совета Лиги наций

ЖЕНЕВА, 20 (ТАСС). Согласно председательством народного комиссара по иностранным делам СССР Литвинова открывается 86 очередная сессия совета Лиги наций.

Тяжелая промышленность перед новыми задачами

Речь товарища Орджоникидзе на совете при наркоме тяжелой промышленности 12 мая 1935 года

Товарищи! Разрешите кратко остановиться на некоторых вопросах, поднятых в докладах и прениях на совете. Мы все можем быть довольны его первым заседанием. И доклады и прения, развернувшиеся вокруг докладов, в высшей степени интересны. Я полагаю, что и решения, которые нам надо принять в результате обсуждения этих докладов, тоже должны быть чрезвычайно серьезно продуманы.

Бухгалтер — ближайший помощник директора завода

На обсуждение первого заседания совета мы поставили вопрос о балансе. Я думаю, что мы не ошиблись. Мы поступили вполне правильно. Обсуждение баланса развернулось во всю ширь. Это совершенно естественно. Было бы смешно, если бы мы обсуждение баланса с таком совете, где представлены лучшие наши директора, инженеры и руководящие хозяйственники, ограничились только бухгалтерским отчетом. И тем не менее мы должны со всей силой подчеркнуть большое значение бухгалтера в руководстве промышленным предприятием. Тов Шефер справедливо жаловался здесь на положение бухгалтера. Это жалоба не должна повториться в следующем совете. Бухгалтер должен стать одной из самых крупных фигур нашей промышленности. Бухгалтер должен стать самым близким помощником директора завода, чтобы ежедневно и своевременно сигнализировать директору, как идет у него хозяйство.

Настоящий, хорошо составленный баланс, как в зеркале, отражает все тонкие предприятия. Он должен охватить и качество, и технические коэффициенты, и брак, и выполнение программы, и прибыль, и убытки— все входит сюда. Мы еще такого баланса не имеем, но он у нас, что есть — безусловно ценно. Мы должны предоставить бухгалтеру подобающее место, которого он до сих пор в нашей промышленности не имеет.

Одни из серьезнейших недостатков наших главков то, что у них нет бухгалтеров. Только в конце года главки узнают, каковы результаты работы их предприятий. Нужно организовать бухгалтерский учет и в главках. Каждый главк должен иметь бухгалтера, назначаемого и сменяемого только наркомом.

Одновременно надо положить конец тому безобразию, о котором говорил тов. Шефер, когда директор завода выпивает бухгалтера только потому, что бухгалтер добросовестно выполняет свои обязанности. Бухгалтер должен назначаться начальником главка и помимо начальника главка, никто не смеет его сменять. Это ни в какой мере не ущемляет прав директора завода.

О рентабельности

На нашем совете со всей остротой был поставлен вопрос о рентабельности. Это хорошо. Мы будем драться за то, чтобы наши предприятия были рентабельны. Но нельзя пройти мимо выступления тов. Осипова. Он хороший работник, он поставил производство синтетического каучука и обещает перевыполнить в этом году план. Это — громадная заслуга. Но вот что прослушаешь в его выступлении: у него в производстве получается много отходов. Он может плевать, он считает, что это дело для него перентабельно, ибо цена не окупает расходов. Он предпочитает пустить его у себя же вместо спирта. Такая постановка вопроса неправильна.

Если бы мы знались только за рентабельностью предприятий, то у нас не было бы ни Магнитки, ни Кузнецка, не было бы массы предприятий, которые сегодня перентабельны, а завтра будут рентабельны. Когда мы строим новые большие предприятия и вкладываем в это дело огромные средства, то, понятно, что на первых порах мы еще не вышли рентабельности. С этой точки зрения и должен защитить и тт. Бутенко и Завенягина, которых критиковали тут, доказывая, что Бутенко и Завенягин могут производить металл так же рентабельно, как Гвахария, Маланеков, Макров и все старые заводы.

Почему сейчас не может рентабельно работать Завенягин? Очень просто. Завод далеко пока еще не окончен и не освоен. У Маланенкова, Макарова, Степанова и Бирмана — прекрасные кадры. А какие кадры у Бутенко и Завенягина? Дюжи человека, и обчелся. Понятно, что мы у Маланенкова берем кадры для Бутенко, и у Макарова тоже берем людей для Бутенко, да и самого Бутенко взяли у Пучкова. Нам приняется в ближайшее время сильно помогать Бутенко и Завенягину. У них в этом году входит в строй новые мартены и прокатные станы, где им взять для них кадры? Конечно, со старых наших заводов. Это ясно.

Надо иметь в виду, что домны, мартены и прокатные станы на Магнитке и Сталинске, — последнее слово техники. Сложность работы этих новых агрегатов и сложность их освоения требует неизбежных накладных расходов. Все это не значит, конечно, что Бутенко и Завенягин могут бесхозяйственно тратить деньги. Ни одной лишней копейки они не должны расходовать, чего пока еще нет. Но мы должны сказать прямо, что ни Магнитка, ни Кузнецк не могут пока еще давать прибыли. Верно, они больше, чем рентабельны, тем, что созданы, существуют и работают.

То же самое относится к Осипову. Он жалуется: «Когда же я буду рентабелен?». «Поищите на спирт», — требует он. Не смущайся, тов. Осипов, ты дай нам побольше каучука и используй все отходы. Ты дай нам 33 процента выхода каучука, — это и будет самое рентабельное дело.

А производство качественных сталей, — рентабельно оно, или нет? По - моему, оно было рентабельным и рентабельным останется. Если покупать за границей 1,5 миллиона тонн качественных сталей, которые идут на машины, то это стоило бы около трехсот пятидесяти миллионов золотых рублей. А теперь мы их имеем у себя.

Что я хочу этим сказать? То, что мы не можем ставить вопрос так: нерентабельно, — значит, закрывай. Но значит ли это, что не должна быть открыта бешеная борьба за рентабельность? Конечно, не значит. И в этом отношении выступление тов. Гвахария, директора Макеевского завода, имеет огромнейшее значение. Он, так же, как и года полтора назад тов. Макаров, опрокинул всех разговоры о невозможности достигнуть в ближайшее время лучших коэффициентов использования заводов черной металлургии без агломерации.

Два года тому назад утверждали, что можно дать максимум коэффициента использования полезного об'ема доменных печей 1,40 — 1,35. Говорили, что нужна агломерация, нужен хороший кокс... Все это нужно, правильно: если бы было больше агломерации, работа шла бы еще лучше. Но посмотрите сами: Бирмана, на заводе имени Петровского, нет никакой агломерации, а куда он ускакал? Вот вам цифры использования полезного об'ема домен на заводе имени Петровского: в марте — 1,02, в апреле — 1,04.

Бирман: В мае — 0,99.

Орджоникидзе: Это за первые десять дней месяца?

Бирман: Да.

Орджоникидзе: — Теперь тов. Макарова уже немного обгоняют. Оно и понятно, — завод у него старый, сам и трудно дать то, что дает Макеевка. Но, по всякой случай, Макаров первый показал, как много можно сделать по части улучшения коэффициентов.

А теперь о рентабельности: Если бы кто-либо два года тому назад сказал, что на наших заводах мы будем получать чугун по 48-49 рублей за тонну, все завопили бы, что это просто болтун. Гуревич правильно отметил, что недавнее выступление Гвахария было встречено с таким же скептицизмом. как в свое время выступление Макарова.

Теперь все видят, что Гвахария удалось осуществить то, что он обещал. Значит — можно. А если можно, — надо драться за это. Директор завода имени Дзержинского Маланенков, Директор завода имени Коминтерна Варшавский, директор Ленинского завода Майстренко и другие директора прекрасно делают, отказываясь от гостинца. Он ниже, несомненно, поспеет и Бирман, — тут уже ему деваться некуда (смех).

Таким образом, уже доказано, что старые металлургические заводы могут быть рентабельны. А если эта крепость будет взята, то, ведь, это, товарищи, будет большая победа. Это один миллиард рублей чистоганом. Миллиард рублей можно будет дополнительно пустить в строительство новых заводов.

Шесть условий тов. Сталина — это наша путеводная звезда, приведшая нас к огромнейшим победам. Что говорил товарищ Сталин в своем шестом условии?

«Выходит, наконец, что нельзя за-по - старому обороваться на старых источниках накопления, именуемых бесхозяйственностью, внедрить хозрасчет, снизить себестоимость и поднять внутрипромышленное накопление».

Вот она, наша задача: «Ликвидировать бесхозяйственность, внедрить хозрасчет, снизить себестоимость и поднять внутрипромышленное накопление». В этом внутрипромышленном накоплении мы, тяжелая промышленность, должны составлять львиную долю.

Дело это в наших руках и, я уверен, с этим мы справимся.

Никакого успокоения

Прошлый год мы окончили неплохо — производственную программу перевыполнили, по производительности труда почти выполнили, по снижению себестоимости дали 4,5 процента и это, несмотря на то, что в течение года было значительное повышение цен, которое удорожало себестоимость в нашей промышленности.

Работа нашей тяжелой промышленности в течение первых четырех месяцев текущего года идет выше уровня, намеченного планом.

Сельмой с'езд советов признал нашу работу вполне удовлетворительной. Партия и правительство значительное количество работников нашей промышленности отметили высшей наградой. Наши достижения бесспорны. Мы в короткий период времени сумели построить мощную первоклассную индустрию. Мы победили.



И вот, товарищи, когда все это я вижу, я начинаю немного побаиваться, как бы эти достижения не вскружили голову нашим работникам, как бы они не решили, что мы достигли пределов достижимого и дальше можем быть спокойными.

Болонкевич: Мы не мещане, товарищ Серго.

Орджоникидзе: Знаю, товарищи, что вы не мещане, мещан в нашем совете нет и не должно быть (смех). Но разрешите, все-таки, быть откровенным. Бывают случаи, когда люди кланутся и божатся, что они не мещане, и в то же время потихоньку, постепенно они обрастают мохом мещанства.

Огромная работа проделана за какие нибудь пять лет. Взрослели кадры. Слушая вас здесь, в течение этих двух дней, я часто думал: как хорошо, если бы Сталин слушал вас. Он знает многих из вас лично, со многими разговаривал, но вот в такой бы компании послушать ему вас. И, несмотря на этот рост, я опасаюсь того, как бы достигнутое не успокоило вас. И вот почему: лет десять тому назад наша страна в техническом и культурном отношении была самая отсталая. За эти годы выросла гигантеи. И вот я боюсь, что каждый из вас, вспоминая вчерашнее свое прошлое и сравнивая его с сегодняшним днем и видя громадную разницу между тем, что было вчера, и тем, что есть сегодня, не решил бы, что достигнуто столько, сколько нужно и дальше некуда.

Вель ни Магнитки, ни Кузнецка, ни Днепрогреса, ни автотракторной промышленности, ни гиганта Уралмаша, ни Краматорки, ни десятков, сотен и тысяч других предприятий у нас пять - десять лет тому назад не было, а сейчас имеются. Прибавьте к этому то, что мы с вами пока еще недостаточно культурны, другозор у нее - каких наших работников еще ограничен деревенщиной, а, ведь, нам работа предстоит огромная. Несмотря на все наши успехи, нам еще предстоит пройти огромнейший путь, чтобы выполнить до конца нашего великого вождя Ленина. Догнать, а потом и перегнать технически передовые страны Европы и Америки.

Вы видите, что товарищ Ленин требовал, чтобы мы догнали технически передовые страны Европы и Америки. А это значит, что наши техники, догоняя Европу и Америку и перегнав их, должны своими силами решать мировые технические проблемы, укрепляя государство.

(Пропуск телеграфа).

Из месяца в месяц, из года в год мы должны поднимать свою технику и свою производительность на все большую и большую высоту. Если не иметь все время перед собой этой перспективы, то можно остановиться на одном хорошем моторе или одном хорошем форде, или одном хорошем блюминге, или одной хорошей плавке, и застрять на них. А техника, товарищи, все время движется, и движется вперед, и тот, кто сколько-нибудь замешкался на дороге движения вперед, тот отстает.

Может быть, вам покажется странным, но я должен сказать, что одним из показателей успокоения некоторых товарищей является так называемая «технически обоснованная норма», которую вчера здесь защищали Фигатнер и Королев.

Что это за «технически обоснованная норма»? Это, товарищи, значит определение предельной мощности данного агрегата, это значит, что мы технически до конца освоили данный агрегат. Это значит, выражаясь словами Сталина, сказанными им в замечательной речи на выпуске академиков, что мы «уже умеем выжать из техники максимум того, что можно из нее выжать».

Вот я вас и спрашиваю, товарищи, имеем ли мы сейчас такую тех нически обоснованную норму?

Фигатнер здесь приводил германские и американские нормы и так далее. Конечно, у германцев и американцев есть нормы — их можно найти и у нас, но разница между германскими и американскими нормами и нашими заключается в том, что германские и американские техники нашей нормой сегодня тех нически и им не трудно составить норму.

Что же происходит у нас? Мы только осваиваем. В некоторых случаях по линии освоения мы прошли порядочный путь, в некоторых случаях мы находимся на первых шагах освоения.

Если это верно, а это, безусловно, так, то что из себя представляет так называемая технически обоснованная норма?

Может быть, это та «технически обоснованная норма», о которой Царевский говорил, что ее перевыполнили на 150 процентов. Нет, качает головой Царевский. А, ведь, какие нормы были разработаны нормировщиком, если ее можно было в такой степени перевыполнить! Значит это не совсем то, что говорит о предельной мощности данного агрегата.

Привожу другой пример. Когда мы пускали Сталинградский тракторный завод, один из очень неплохих инженеров и неплохих большевиков (бывший участник гражданской войны), ну да и начальник механосборочного цеха Симонов мне доказывал, что механосборочная Сталинградского завода больше семидесяти машин выпустить в день не может.

А что мы имеем на сегодняшний день? Сталинградский завод уже больше 3 лет выпускает в день сто сорок - сто пятьдесят и больше тракторов. А он тогда доказывал, что больше семидесяти тракторов не выпустит. Мы не согласились тогда с товарищем, давшим эту норму, которую некоторые здесь присутствующие должны назвать «технически обоснованной нормой», ибо эту норму давал инженер и грамотный инженер, побывавший в Америке.

А сколько теперь, Фокин, можете дать?

Фокин: Даем сто сорок четыре в две смены. 162—предельно (смех).

Орджоникидзе: — Вот, видите, товарищи, что шестьдесят два трактора. Но и это только сегодняшний предел. Это во всяком случае не семьдесят, которые нам предлагали.

Так вот, товарищи, если бы мы тогда предложили разработать им технические нормы, они преподнесли бы нам семьдесят тракторов в день.

Величайшая глупость думать, что они нормировщик, как бы грамотен он ни был, может определить все нормы данного завода. Это чепуха.

Сколько у вас норм, Фокин, на заводе?

Фокин: — По всему заводу около тридцати пяти тысяч.

Орджоникидзе: — Ну, вот, разве может знать все это один человек или два человека, или десять человек? Мастер, который непосредственно находится на месте работы, начальник цеха, сменный инженер — вот они должны заниматься этим.

С места: — У него двести человек работают над этим.

Орджоникидзе: — Не двести человек, а весь заводской коллектив должен работать. Только тогда он может это делать.

Фигатнер уговаривал меня: не показывайте слишком на нормировщиков, а то озаберутся (смех). Ведь дело не в этом. Я не нормировщиков ругаю, а вас с тобой, Фигатнер, ругаю за то, как мы это неправильно организуем.

Возьмем металл. Лучшие наши металлурги два года назад доказывали, что для нас коэффициент 1,25—1,35 — это предел. Помните, какой спор шел на страницах газеты «За индустриализацию» между Весником и Колесниковым относительно коэффициента использования доменных печей? Предложение Весника заключалось в том, что, проектируя доменные печи, надо принимать коэффициент использования об'ема ниже единицы. Как тогда его ругали! Ну, а теперь выходит совсем по другому. Это значит, что и Колесников и Весник освоили технику выплавки чугуна — и технически обоснованная норма стала теперь совсем другая.

Королев, который вчера защищал технически обоснованную норму, при слал мне сегодня такую записку: «Разбирая проект нового завода, я пришел к выводу, что разработанный проект обеспечивает выпуск на 2,5 тысячи метров больше, чем запроектировано. Поэтому предлагаю снять для другого завода соответствующее количество моторов и этим сэкономить 70 миллионов рублей».

Вот вам пример. А несколько дней тому назад тот же Королев предлагал утвердить представленный им первоначальный проект.

Побережный, директор девятнадцатого завода, записал мне в начале года, что в течение первого квартала можно выпустить только пять новых моторов. Мы с ним не согласились и дали ему заказ — 50 моторов. Они план выполнили.

Вежников, также исходя из «технически обоснованных норм», прислал к нам за станками. Не, когда ему не дали станков, то у него тем не менее все оказалось выполненным.

В этом году бакинцам дали норму по эксплоатационному бурению — 360 метров в месяц. Они были про тив и говорили, что никак нельзя выполнить. Вчера начальник Азнефти Петерсон заявил, что план первого квартала по скорости бурения перевыполнен. У меня нет никаких сомнений, что они еще больше перевыполнят свой план. Раньше они бурили сто пятьдесят - двести метров на станок в месяц, а теперь час то на отдельных скважинах — пятьсот - девятьсот метров и больше. О чем это говорит? О том, что освоение пошло лучше и «технически обоснованные нормы» стали совсем другими.

Как видите, мы можем похвастаться: первую — «технически обоснованную норму» — дает нормировщик, а вторую — «необоснованную» — даем мы. **(бурные аплодисменты).**

Каганович — народный комиссар путей сообщения (я надеюсь, что в следующем заседании совета представители наркомата так же будут жаловаться на транспорт, как мне жалуются сегодня представители ига), потребовал от нас поставки еще в этом году двух десятков 45-75 - тонных кранов. Каганович вполне справедливо поставил вопрос таким образом: или дайте эти краны вы — наша тяжелая промышленность — или дайте мне их импортировать.

Мы заявили Сталину, что нет надобности эти краны импортировать. Мы берем на себя обязательство в те же сроки, какие дают иностранные фирмы, поставить нашему транспорту необходимые нам краны.

Мы взялись за это дело, но встретили целый ряд затруднений: институт «Гипстальмост», который занимается проектированием кранов и имеет достаточное количество инженеров, заявил нам, что чертежи с кранов могут быть сняты не ранее, как через четыре месяца. А раньше требовали еще больше времени. Нам пришлось долго разговаривать с группой инженеров и директором этого института Шуталтером, но слишком их со срока в четыре месяца для снятия чертежей с существующих кранов нам не удалось. Тогда мной было вызвано конструктор вагоностроительного управления инженер Травин, до прихода которого группа инженеров Гипстальмоста (где же товарищи искать технически обоснованной нормой, если не в институте?) заявила, что они сроки Травинь принимает полностью (инженеры Гипстальмоста Травина хорошо знают, многие из них считают его своим учителем). Каково же было их удивление, когда Травин на мой вопрос, сколько времени надо для снятия чертежей с кранов ответил при них: «Три - четыре недели». (смех).

Травин взялся за это дело и при этом отказался от работников Гипстальмоста, которых мы хотели привлечь в его распоряжение. А сегодня Островский сообщил, что чертежи кранов будут даны раньше обусловленного срока, то - есть раньше месяца.

Наши заводы — Кировский, ХТЗ, «Январское восстание» и «Ворошиловский» дерутся за то, чтобы в течение этого же года дать сорок кранов. А я не убежден, что в текущем году нельзя дать ни одного крана.

Вот вам, товарищи, «технически обоснованные нормы»!

Еще пример: есть у нас такое строительство — Верхнесалинский завод мостостроения и краностроения.

Огромная махина. В прошлом году, когда я был на Верхней Салде, я застал завод в безобразном состоянии: крыши не везде имелись, внутри были лужи, часть прекрасных станков валялась под открытым небом. А тогдашние руководители завода считали завод в эксплоатации. Мы немедленно тут же прекратили всякую игру в эксплоатацию, приостановили весь завод и велели взяться за достройку и приведение завода в порядок. Мы предложили инженерам и техникам возглавить строительные бригады. И вот какой результат получился — о нем рассказано в письме верхнесалинских рабочих, недавно напечатанном в газете «За индустриализацию».

«Теперь мы можем подвести итог работы по выполнению приказа Рабочий Каверзнев работал сборщиком. Его поставили на кровлю крыши тесом. С бригадой в одиннадцать человек он выполнил норму на 328 процентов. Рабочий Маслов, сборщик конструкции, был поставлен на кровлю крыши тесом и земляные работы с бригадой в 30 человек. Он выполнил норму на 236 процентов, а на земляных работах — на 141 процента. Металлист Горячнов работал бригадиром на кровле железом и его бригада из одиннадцати человек выполнила норму на 262 процента. Вотяков, сборщик конструкции, стал бригадиром по кладке фундамента и его бригада выполнила норму на 188 процентов.

Рабочий Крупин, резчик железа, с бригадой в шесть человек на остеклении, выполнил норму на 159 процентов. Широков, электросварщик, работая бригадиром землекопов, выполнил норму на 167 процентов. Аксенов, сортировщик, работал на бетонировочном полов — норму выполнил на 133 процента. Крюков, сборщик конструкций, работал бригадиром на кровле крыши тесом. Его бригада дала 210 процентов и на остеклении — 120 процентов нормы. Бортнов работал бригадиром на обрешетке крыши и бригада норму выполнила на 185 процентов. Толстов на кровле крыши рубероидом норму выполнил на 178 процентов.»

Какая это была, товарищи, норма? Это была, товарищи, «технически обоснованная норма». Эта норма была также обоснована, как и все остальные.

Вы слушая меня, можете сказать: а ты, значит, против норм вообще, так что же ты предлагаешь? Отвечаю: дорогие товарищи: Я не против норм, но считаю, что технически обоснованных норм у нас нет и то, что вы называете «технически обоснованной нормой», это не движение вперед, а это есть в лучшем случае отражение того, насколько мы сегодня освоили данный агрегат, а в худшем случае это нежелающий день.

То, что вы называете «технически обоснованной нормой» — это не двигает нас вперед и наше сознание, а напротив сбивает людей с толку и под видом технически обоснованных норм закрепляет сегодняшнюю норму на отсталость.

Надо, чтобы наши заводы, богатые о технически обоснованных нормах, думают, что они двигают вперед-производительность труда, то они жестоко ошибаются. Они проповедывают застой и консерватизм и сами этого не понимают.

Наши технические нормы вырабатываются на работе, выявляются в процессе освоения. Там лаше вы будете итти здесь вперед, тем лучше вы будете осваивать технику, тем больше и больше будете приближаться к действительно технически обоснованным нормам.

Возьмем мартеновское дело — его все славят, славят его директора Гвахарии. В действительности, есть за что хвалить. Он освоил неплохо именные печи. Он дает сейчас коэффициент использования об'ема доменной печи 0,98. Но можно ли считать, что домна полностью освоена? Нет. Гвахария дает 0,98, а немцы на некоторых своих домнах дают 0,7 и даже 0,6. Спрашивается, может ли мы достигнуть этого коэффициента? Конечно, можем и должны.

Начальник мономартеновского цеха завода имени Дзержинского Гранберг дает с одного квадратного метра площади пода семь тонн стали. Это — хорошая работа, но предел ли это? Нет. Немцы дают и больше.

У нас есть огромные резервы. Надо только умело двинуть их в ход. Социалистическое соревнование, борьба отличников за качество, борьба, которая сейчас развивается и которую нужно всемерно приветствовать пропаганда, агитации и организации — все это надо двинуть на борьбу за освоение оборудования. Но, в первую очередь, должна быть правильная организация системы зарплаты на основе прогрессивной сдельщины.

Не отвечающими действительности являются также и наши, так называемые, проектные мощности. Что представляет собою наша проектная мощность? Кто проектировал наши заводы? Первые наши заводы проектировали американцы и немцы. Как проектировали американцы? Они исходили из следующего: русскому рабочему не слезшть того, что может сделать американский рабочий. Поэтому использование оборудования советских заводов пределяет будет процентов на двадцать ниже, чем на американских заводах. Этот же принцип, что наши рабочие будут работать на двадцать процентов хуже, открыто вошел в проекты и в Харьковского тракторного завода, Сталинградского тракторного и Горьковского автомобильного. Очевидно, же самое и у Лихачева на автозаводе имени Сталина. Повторяю, проектировщики делали это открыто, не скрывая. Они исходили из того, что наши инженеры не могут так организовать и вести производство, как могут это делать американцы и немцы.

К этому прибавляю и «некоторую небескорыстность» иностранных фирм: чем ниже будет коэффициент использования оборудования, тем больше оборудования мы должны будем покупать у них.

Пожалуй, я то время, когда они проектировали, оно так и было.

Но разве мы присягнули в нашей отсталости? Разве мы — рабы этих проектов, выдающих нам аттестат на вечную нашу отсталость?

Нет, мы решительно отметаем все это и считаем достижимым для себя не только то, что имеется у них, но и гораздо большее **(бурные аплодисменты).**

Вот вчера приехали в цехи завод «Шарикоподшипник». Сказите на милость, не у нас ли итальянцы на одном и том же станке могут дать двадцать семь штук подшипников, а мы только семнадцать? В чем дело? Почему мы должны этому подчиняться? Рабочие и технический персонал шарикоподшипникового завода имени Кагановича должны считать это позором для себя. Они должны по-большевистски драться за то, чтобы как можно скорее не только догнать, но и перегнать итальянцев. К тому же, оборудование у нас куда лучше, чем на итальянском заводе: оборудование у нас новое, недавно приобретенное, а у итальянцев старое. А завод, вель, проектировался с таким расчетом, что мы должны работать хуже итальянцев.

Недаром директоры Харьковского и Сталинградского тракторных заводов требуют увеличения программы своих заводов. Они заявляют, что вместо проектной мощности 40 тысяч тракторов в год, они могут дать, по крайней мере, 54 тысячи, то-есть больше на четырнадцать тысяч.

Такое положение у нас не только на тракторных заводах. Но для того, чтобы не застрять на этих проектных мощностях, надо всемерно двигаться вперед и, выражаясь словами Гладстно, поработать хорошо над «сырым веществом».

Металлургия

Здесь немало расхвалили наши металлургов. Все считают их именинниками. Несомненно, что у металлургов есть большие успехи. Но именинны, товарищи, бывают в год раз. А вы хотите быть именинниками каждый день. А, ведь, несмотря на все успехи нашей металлургии, мы до сих пор не выполнили указания Сталина, данного им в беседе с металлургами в прошлом году. Он поставил вопрос так: во всех развитых странах выплавка стали опережает выплавку чугуна. Есть страны — где выплавка стали превышает выплавку чугуна на 25—30 процентов, а у нас, наоборот — выплавка стали отстает от выплавки чугуна. Докле же это будет продолжаться? Теперь, вель, нельзя считать, что мы страна «деревянная», что у нас нет в стране железного лома и тому подобное. Теперь мы страна металлическая. Не пора ли покончить с этой диспропорцией между чугуном и сталью?

Тут заявляют, что у нас нет достаточного количества лома. Когда мы говорили два года тому назад, это было правильно, а сейчас это уже неправильно. Сейчас у нас на заводах свыше миллиона тонн чугуна.

Голос с места: — Стружку никто не берет.

Орджоникидзе: — Тем более, значит, дело не в ломе. В чем же дело, товарищи? Опять же дело не в том, что мы уже достигли «технически обоснованных норм» и дальше итти нельзя, а в том, что освоение мартеновских печей идет плохо.

Что получается? Новый мартен Дзержинки в марте дал с квадратного метра пода семь тонн стали, в апреле — меньше.

Голос: — Авария была.

Орджоникидзе: — Авария — вель не обязательная. Воронцовский завод дает 3,5 тонны, Чусовской — 3,9 тонны, «Серп и молот» — 6,15 тонны, Макеевский завод в марте дал 5,83 тонны и в апреле — 5,5 тонн, «Красный Октябрь» — 5 тонн, Дзержинка — в марте 7,02 тонны, Мариупольский имени Ильича за апрель — 5,49 тонны, Константиновский завод имени Фрунзе — 4,96 тонны, имени Ленина — 4,92 тонны.

Как видите, цехов, дающих около пяти тонн и выше с квадратного метра площади пода, не так уж мало. Значит, можно

Тогда и вас спрашиваю, товарищи металлурги, имеем ли мы право требовать от огромного большинства заводов, чтобы они дали пять тонн стали с квадратного метра площади пода? Но моему, имеем полное право. Подсчитаем же, какая в таком случае получится выплавка. Это составит около 40-42 тысяч тонн в сутки вместо нынешних 33-34 тысяч тонн.

Никакой непреодолимой задачи тут нет.

Просто не на всех заводах работают, как следует, не во всех заводах люди научились работать. Надо помогать отстальным заводам.

Надо, чтобы работники передовых заводов не обижались и не сопротивлялись, когда мы берем у них людей и посылаем на отстающие заводы. Хорошего директора завода — допустим, Маланенкова — мы отпра-

(Окончание на 3-й стр.).

Тяжелая промышленность перед новыми задачами

(Окончание речи т. Орджоникидзе)

ким на худший завод. Пусть он поспит там месяца три и научит их, как надо работать.

Было время, когда мы должны были привязывать к учителя «варягов». Нечего нам задирать нос — в ней-час мы должны учиться у «варягов» еще многому: и у немцев, и у американцев, и у других. Надо брать все хорошее, что у них есть. Но у нас уже есть целый ряд своих хороших заводов, хороших директоров и хороших начальников цехов. Они и сейчас обучать наших людей. Почему мы должны приглашать немцев, а нельзя пригласить Макарова? Это, кстати, заденет самолюбие тех товарищей, у которых плохо идет дело и они постараются подтянуться.

Так вот, товарищи металлурги, перед вами задача — вытянуть сталь во что бы то ни стало. Мощность для этого у нас имеется, металл имеется, нужно лишь как следует организовать производство, так, как это организовано во многих доменных цехах.

Впрочем, еще далеко не все доменные печи работают хорошо. Хорошие коэффициенты дают Сталинский, Кокиой Рог, Макеевка, Петровка, Запорожсталь, Ворошиловский, Мариупольский, Дзержинка, Магнитка, а дальше совестно читать — коэффициенты: 1,21-1,24-1,30. Это уже отсталые печи. Между тем, товарищи, которые дают такие коэффициенты, тоже кричат: «Мы плохи». Они, попросту говоря, выезжают на достижениях передовых заводов. Нет, товарищи, если вы хотите быть передовыми, извольте стать в один ряд с ними по своим производственным показателям.

Не может быть никаких разговоров о том, что, мол, на одном заводе можно добиться хороших показателей, а на другом нельзя. Все эти «технические обоснованные вовмы», «особенности» лучшими знатоками, опрокинуты жизнью. Чего же мы будем за них хвататься?

Я думаю, что если наши металлурги хотят сохранить за собой первое место, они должны сделать новый взлет. Иначе — отнимут! Железящих заняли первое место в нашей промышленности очень много.

Голоса: Будем драться!

Орджоникидзе: Тогда вы должны повести ко конца года выплавку стали до сорока тысяч тонн, прокат металла до тридцати тысяч тонн в сутки и выполнить план по чугуну.

План по чугуну вы можете выполнить безусловно.

Что же касается проката и стали, то за них надо звеоски драться. ГУМП должен разработать программу этой большущей борьбы, чтобы к концу года резко поднять выпуск стали и проката. А на будущий год мы должны планировать так, чтобы выплавка стали обгнала выплавку чугуна.

Этим самым, товарищи, мы выполним наказ Сталина, наказ партии и ее Центрального комитета.

Нам нужно добиться того, чтобы Советский союз не импортировал ни одной тонны металла. Это, в первую очередь, относится к трубам. Иванченко, обещание нужно выполнить! Мы до сих пор выписываем трубы из-за границы. Вот вы говорите, что топлива нехватает, а топливо — нефть — нужно добывать с громадной глубины. Для этого нехватает у вас труб. Трубы мы даем недостаточно хорошего качества. Нужно добиться, чтобы в будущем году не импортировать ни одной трубы. Это дело необходимо серьезно двинуть вперед.

Боевая задача машиностроителей

Наши машиностроители не без основания гордятся тем, что у них есть большие достижения. Конечно, достижения есть, но я должен предупредить, что тут нам грозит опасность и немалая.

Вы, товарищи машиностроители, привыкли работать при недостатке металла. До сих пор мы часто слышали от вас, что металлурги дают мало проката, что транспорт плохо подвозит металл. В этом году мы дали сверх нормы не меньше полумиллиона тонн проката. В будущем году прирост проката должен быть не меньше 2—2,5 миллиона тонн. Мощностей для этого у нас достаточно. Только они плохо используются, их сейчас простои. У Бутенко на Кузнецком комбинате блюминг стоял в феврале 25,9 процента, в марте — 20 процентов времени. На Магнитке блюминг стоял 35—30 процентов. На заводе имени Дзержинского — 10 процентов, затем 7,4 процента и в апреле 6,6 процента. На Златоустовском — 31 процент и в марте 20 процентов. На заводе «Красный Октябрь» в январе — 0,5 процента, в феврале — 1,2 процента, в марте — 3,7 процента. На заводе имени Петровского — 9,9 процента, затем 8,8 процента. На заводе имени Сталина — 7,3 процента и 12 процентов. На Дзержинке — 12 процентов. 15 процентов и 15,8 процента. На Енакиевском — 9,4 процента. На Керченском — 32 и 26 процентов. Такою положение и по другим станам. Вы видите, какая большая разница между отдельными заводами. Вот где резервы, с едемые простоями. Почему у одних заводов простой 0,5—3—4—7—10 процентов, а в других — 20—30 процентов? Ясно почему — плохо освоили.

Несомненно, дальнейшая борьба за освоение прокатных станов пойдет более успешно. Металла у нас будет значительно больше. Этот металл вы, машиностроители, должны переработать. Как видите, скоро нельзя будет ссылаться на то, что металла нехватает (смех). Вам надо готовиться теперь же к значительному увеличению программы машиностроения в 1936 году.

Есть ли у нас для такого увеличения мощность машиностроительных заводов? Конечно, есть! У нас есть огромные мощности по механической обработке.

Голос с места: — Пятнадцать миллионов тонн проката можно перерабо тать.

Орджоникидзе: — Но, товарищи машиностроители, дело не только в том, чтобы дать продукцию вообще, а дать продукцию, нужную нам. Дело не только в том, чтобы изготовить машины, но машины должны быть самого усовершенствованного типа. Мы ни в коем случае не должны позабыть, не должны останавливаться на том, что достигнуто! А вкус к позабыть на достигнутом уровне у некоторых есть: что-нибудь освоили — и хорошо, новое уже не хотят осваивать. Конечно, осваивать новое трудно — тут можно посочувствовать некоторым хозяйственникам. Но допустить остановки мы не можем и машиностроители должны взять инициативу в свои руки.

Для того, чтобы поднять увеличенное количество металла нашим машиностроителям надо сегодня же взяться за лучшее использование своих станков и своего оборудования. В этом деле покойный Павлуновским и Иванниковым вопрос — об определении использования станков по машинному времени — должен сыграть ту же роль, что коэффициенты использования об'ема доменных печей.

У нас, товарищи, есть такой огромный резерв в «кооперировании». Что такое кооперирование? Это значит, что огромное число заводов действует по одной команде для разрешения одной задачи, помогая друг другу. Где ее еще это, найдете? Во всем капиталистическом мире промышленность разбита на отдельные фирмы, которые ведут жесточайшую борьбу друг с другом.

У нас же промышленность сосредоточена в едином кулаке и почти ничего не делается вслепую, умеет только ее лучше использовать. Если мы в этом году выполнили большую программу по вагонам, то только потому, что мы дали единую команду всем «фирмам», своим заводам.

Наши заводы должны проникнуться большевистским желанием помочь друг другу. Кооперирование чрезвычайно мощный рычаг в наших руках. Конечно, надо кооперировать, как следует, не по-головотяпски. Если мы кооперирование по-настоящему организуем и проумаем этот вопрос, как следует, мы можем разрешить любую задачу. Делается это и сейчас, но далеко еще не так, как надо. Каждое такое кооперирование нужно всестороние продумывать.

Все наши «фирмы», и все наши заводы должны быть в величайшей степени проникнуты чувством товарищеского отношения друг к другу. А мы видим, как один помогает другого. Это никому не нужно. Эти мелкобуржуазные пережитки не имеют ничего общего с тем здоровым социалистическим соревнованием, о котором говорил Владимир Ильич.

Так вот, товарищи, если мы как следует организуем соревнование, а каждый из нас как следует поставит работу своего предприятия, если мы добьемся того, о чем говорил Пятаков на седьмом с'езде советов — что паркомтяжпромовская марка должна быть высшей маркой; если каждая наша «фирма», каждый наш завод будет давать другим заводу полуфабрикаты и фабрикаты хорошего качества, то и продукция будет у нас прекрасная.

Следует иметь в виду, что при кооперации особо нужна строжайшая производственная дисциплина. Тут каждая отдельная деталь должна быть сдана во-время, иначе ничего не выйдет, иначе может получиться хаос. Нужна железная большевистская производственная дисциплина. Эту дисциплину мы должны во что бы то ни стало внедрить. Нарушителей дисциплины мы должны выметать из рядов работников тяжелой промышленности. Чем выше технический уровень развития промышленности, тем более одно предприятие зависит от другого, она отрасль — от другой, тем более необходима жесточайшая дисциплина. Получил директор или начальник цеха или мастер рецепт, — он должен выполнить его, как честный большевистский солдат, как красноармеец, стоящий на своем посту. Тот, кто так поступает, есть действительно большевик — партийный или непартийный, как говорил товарищ Сталин. К счастью, у нас все меньше становится людей, проникнутых анархической расхлябанностью, они постепенно становятся достоянием прошлого.

Наша продукция должна радовать глаз

Несколько слов о качестве и отделке нашей продукции, о ее внешнем виде. Посмотри-ка, Лихачев (это относится и к другим нашим директорам), какую продукцию вы посылаете на экспорт и какую даете нам. Огромная разница.

Продукция завода имени Сталина хороша, Лихачев дает хорошие машины, это бесспорно, но внешняя отделка должна быть и для нас такая, какую Лихачев делает для экспортных машин. Мы приветствуем Лихачева, когда он отправляет прекрасно отделанные грузовики и автобусы в дружественную нам Турцию, но просим и нас не забывать **(бурные продолжительные аплодисменты).**

Пусть глаз нашего советского колхозника и советского рабочего радуется, глядя на нашу продукцию. Разве хорошая отделка дорого стоит? Нет! Просто мы привыкли к тому, что у себя дома можно ходить в рваной и грязной одежде. Но, ведь, это опять-таки психология отсталой деревенщины. Дома можно и грязным, а в гости пойдешь — надо одеться чистенько.

Давай, Лихачев, заключим договор, что машины, выпускаемые тобой на наш рынок, будут такими же хорошими, как и те, которые ты отправляешь на экспорт! А мы тебе поможем всем, что для того потребуется.

Лихачев: Даю слово, товарищ Серго!

Орджоникидзе: Это относится не только к Лихачеву. Я просто взял его в качестве примера, — был у него на заводе и видел те автобусы, которые он посылает в Турцию.

Со всей решительностью должна быть поставлена борьба за хорошее качество продукции в тяжелой промышленности. Надо добиться того, чтобы закон о плохом качестве и некомплектности не был применен к работникам тяжелой промышленности. Качество продукции сейчас должно быть в центре внимания.

Это относится и к ширпотребу. Производство ширпотреба мы должны развернуть во всю, по ширпотребу хорошего. Он должен быть хорошим во всех отношениях. Программу по ширпотребу мы должны непременно перевыполнить.

Когда директору завода предлагают новый заказ, обычно начинается самая безобразная торговля: «не хочет, не выйдет» и пр. и пр. Это позор, если бы кто-нибудь предложил такой заказ любой американской или германской фирме, они прыгали бы от радости, они бегали бы за заказчиком. А когда нам предлагают заказы, мы начинаем с того, что «не можем, не выйдет», а потом все-таки выходит, но уже под нажимом.

Два-три года тому назад мы обращались к партии и правительству с требованием: давайте нам побольше денег, дайте побольше строительных материалов и все остальные материальные блага, ибо мы спромсем. Теперь, когда мы построили тяжелую индустрию, наш долг дать нашему потребителю и нашей стране продукцию в таком количестве и таком качества, чтобы полностью покрыть спрос. Давайте, возьмемся за дело так, чтобы не только не нужно было приставать к нам: «дай еще», а чтобы нам сказали: «Хватит», «достаточно».

Топливо и химия

Есть в тяжелой промышленности одна отрасль, которая, если сейчас же за нее не взяться как следует, может задержать наше наступление, — это топливо, — в первую голову уголь и нефть.

В прошлые годы по топливу проделана большая работа. Азнефть в 1933 и 1934 годах программу перевыполнила, по Донбассу и Кузбассу тоже. Но в этом году мы имеем некоторое отставание в выполнении программы. Это отставание должно быть ликвидировано немедленно.

Товарищи угольщики и нефтяники! У вас огромные возможности. Главное — вам надо организовать свою работу как следует.

Сейчас ваша работа организована хуже, чем в других отраслях промышленности. Не в обиду вам будь сказано, но топливо в этом году выглядело как-то серее, чем другие отрасли. У нас есть прекрасные работники и об этих людях мы говорили на с'езде советов. Если распространить их опыт на других, то мы получим огромные результаты. В какую бы отрасль промышленности мы ни заглянули, везде есть немалые кадры людей, которые работают хорошо и обеспечивают хорошие результаты.

Безобразно отстает Грознефть. Тут нам надо нажать во-всю. Отстает и торф. Теперь же, не медля, надо взяться за дело, чтобы завтра топливо не стало нас держать. Добычу коксующихся углей находится на прелеле. Достаточно было вам не добрать первого мая, — и мы должны были брать уголь из резерва. Электростанции наши работают не плохо, но надо работу еще улучшить.

В этом году должно быть обращено самое серьезное внимание на химическую промышленность, — такое же внимание, каким в течение нескольких лет пользовалась черная металлургия. Химия должна быть двинута вперед во что бы то ни стало. В химической промышленности должно быть построено большое число предприятий. Ее надо довести до того уровня, какого требуют интересы обороны страны и всего народного хозяйства. Так же, как в свое время все работники промышленности были проникнуты сознанием необходимости помогать металлургам и помогали им на деле, так же нужно помогать сейчас и химикам.

Что сталось с нашими строителями

Мы слышали тут несколько выступлений по докладу Гинзбурга товарищей - строителей. Странное впечатление производят они. Впечатление такое, как будто мы лишь сейчас начинаем строительство. Как будто не построены ни Днепрогэс, ни Свирь, ни десятки других станций. Как будто бы нет ни Магнитки, ни Кузнецка, ни Уралмаша, ни Краматорки, ни автомобильного завода имени Сталина, ни Горьковского завода имени Молотова.

Когда слушаешь наших строителей, создается впечатление, что они только начинают готовиться к стройке.

Организация дела у вас неважная, то варианы! Царевский считается у вас одним из лучших строителей. А что он рассказывал здесь о себе? Ведь он сам себя опшецевал, — и даже не понял этого. Он рассказал, как он он об'явил день хорошей работы, — «день наивысших показателей», и в этот день перевыполнили план. Никакого фокуса тут нет, а он расценивает все это, как нечто особенное. Мы, говорит, заранее распределили работы, заранее расставили руководителей, подвезли материал, — и перевыполнили план. Разве вам, старым строителям, героям нашей строительной эпохи, подобает так говорить?

Куда вы девали свои кадры? Ведь, дело именно в кадрах. Пример Салы я привел только затем, чтобы показать, какое огромное значение имеет низовой командир, бригадир. Поставьте грамотного бригадира, и он вам прекрасные результаты. А вы растеряли свои кадры, так, что даже бригадиров не стало.

Я понимаю, чем это об'ясняется. Когда завод построен, лучшие кадры строителей с площадки переходят на работу по эксплоатации. Но сейчас уже время иметь постоянные отряды строителей - профессионалов, которые могли бы руководить стройкой.

Опыт у вас огромный. Вспомните, какие махины выстроили мы за первую пятилетку. Разве это не наши люди строили? Куда же девались они, эти герои, которые ставили замечательные рекорды бетонной и кирпичной кладки? Растеряли вы их, вот в чем дело. Сейчас надо вновь собирать.

Все эти разговоры насчет того, сколько паровозов должно быть при экскаваторах, — чепуха. Разве у вас стало меньше механизмов, меньше, чем было два-три года назад? Нет, механизмы у нас есть, и мы дали вам еще, сколько нужно. Наше машиностроение может дать сколько угодно механизмов, наша металлургия полностью обеспечит заводы металлом, — все дело в вас, товарищи - строители. Начинайте закреплять низовой костяк командиров - строителей. А то, послушаешь вас, и получается впечатление, что два-три года назад мы строили лучше, чем сейчас.

Ваша задача — подобрать низовые кадры бригадиров и начальников участков. Вам не хватает их, вы их растеряли, их надо вновь собрать, воспитать и закрепить.

В этом году перед вами, товарищи - строители, стоит большая задача поднять об'ем работ на сумму свыше восьми миллиардов рублей. Много важнейших об'ектов должны быть обязательно введены в эксплоатацию, ибо они решают программу будущего года. Это — мартены, прокатные станы, химическая промышленность, транспортное машиностроение, шахты, крекинги, трубчатки и так далее. Все они вам известны и они должны быть выстроены, смонтированы и, полностью готовые, должны быть сданы в эксплоатацию.

Кадрам — максимум внимания

Петровский говорил о кадрах, о нуждах наших втузов, об отсутствии в мастерских втузов современных станков и другого оборудования для обучения в студентов. Петровский прав. Надо взяться за это дело и снабдить их. Руководители тяжелой промышленности, следуя указаниям вождя нашей партии — Сталина, воспитали неплохие кадры. Мы и вырвали должны итти в первых рядах. Ибо только в промышленности нуждается в самых квалифицированных кадрах. Пусть к этому — проведение в жизнь речи Сталина о кадрах.

★

В прошлом году мы работали не плохо и перевыполнили план. В течение четырех месяцев этого года мы работаем лучше, чем за те же месяцы прошлого года. Наши кадры за год, безусловно, выросли и пошли вперед. Достаточно сравнить сегодняшний совет с совещанием хозяйственников в сентябре прошлого года: и уровень выступлений здесь гораздо выше, и опрос стал гораздо глубже, и перевыполнили план. Разве вам, старым строителям, героям нашей строительной эпохи, подобает так говорить?

Куда вы девали свои кадры? Ведь, дело именно в кадрах. Пример Салы я привел только затем, чтобы показать, какое огромное значение имеет низовой командир, бригадир. Поставьте грамотного бригадира, и он вам прекрасные результаты. А вы растеряли свои кадры, так, что даже бригадиров не стало.

Я понимаю, чем это об'ясняется. Когда завод построен, лучшие кадры строителей с площадки переходят на работу по эксплоатации. Но сейчас уже время иметь постоянные отряды строителей - профессионалов, которые могли бы руководить стройкой.

Опыт у вас огромный. Вспомните, какие махины выстроили мы за первую пятилетку. Разве это не наши люди строили? Куда же девались они, эти герои, которые ставили замечательные рекорды бетонной и кирпичной кладки? Растеряли вы их, вот в чем дело. Сейчас надо вновь собирать.

Все эти разговоры насчет того, сколько паровозов должно быть при каждом экскаваторе (вместо установленных 120 пенгеров). Всех больше дали пунктяшты, но и у них узлов на каваскали редко достигает 50 пенгеров. 9 шаланд промысла «Песчаный» за все время поймали... 28 пенгеров.

Между тем, тут не мало прекрасных команд и шкиперов. Шкипер тов. Трусевский, с промысла Путятино, на своем каваскали к 11 мая уже выловил 131 пенгер, Цой Генчун — 110 пенгеров, Цой Хен-син, из колхоза «Сучан» — 108 пенгеров.

Шкипер тов. Трусевский нам рассказывал о своей работе:

— У нас нет ни одного нарушения дисциплины, — говорил он. — На лов мы выходим во рассвета, а возвращаемся поздно вечером. Трал выметаем 13-15 раз в день.

Но стиль работы лучшего шкипера, его опыт по технике тралирования, злейшие руководители не сумели сделать достоянием всех команд. Такой могучий рычаг работы, как социалистическое соревнование, здесь не пущен в ход, несмотря на то, что здесь собралась целая армия профсоюзных работников.

★

Нередко можно наблюдать и такую картину, когда команда судна горит желанием продолжать лов, но вынуждена возвращаться на берег за продуктами. 15 мая лучшая бригада острова Попова, во главе с тов. Мостовым, выехала в море без хлеба. В этот день хлеба нехватало многим судам.

Руководитель берегового хозяйства тов. Загвоздин не беспокоится, хотя известно все возможности организовать выпечку хлеба в достаточных размерах.

Рыбаки промысла «Старк», к тому же, не получают зарплаты третий месяц, а столовая промысла за полтора месяца на экспедиционном лове, получила, в среднем, по 30 рублей аванса на каждого.

В бухте Андреева скопилось больше полуторых тысяч ловцов и береговых рабочих, но нет ни одного врача. Когда с одним из ловцов случилось несчастье, то без операции даже первой помощи его пришлось везти в город. Это говорит о забвении руководителями самых насущных интересов рыбаков, о невнимании к кадрам.

★

С первого взгляда, кажется, что внимания со стороны рыбных организаций к экспедиционному лову предостаточно. Руководителей здесь собралось не мало. Приводим далеко не полный список их: т. Крашевский, зам. заведующего производственным отделом треста, т. Чекрыгин, начальник экспедиционного треста, тов. Генфильд, представитель треста по приемке рыбы, тов. Загвоздин, — директор приемочных баз, тов. Зимовнов — зам. директора промысла Гинский - Корсаков, тов. Матвеев, — начальник лова промысла Попова, тов. Иванов, — начальник лова промысла Находка, тов. Попов — заведующий базой в бухте «Тавайза», тов. Маренков — заведующий базой бухты Андреева, тов. Ким Дорофей — руководители колхозного лова.

Можно привести еще десятки не записанных нами имен начальников лова, промыслов, их заместителей, председателей и членов правлений 23 колхозов и т. д.

И все же положение остается без перемен!

Предупреждение тов. Лаврентьева о том, что Приморье тянет вниз весь край по рыбной путине, все еще не осознано. О нем почему-то говорят только в узком кругу.

А пора бы об этом сказать громко. И не только сказать а, главное, организовать людей, чтобы дружной и напряженной работой покончить с позорным отставанием.

Н. Мотов.

Партийная жизнь

Три хороших школы Спасского цемзавода



Тов. РУСЕЦКИЙ В. С. — бригадир и партийный организатор цеха оборудования (завод имени Кагановича).

Партийное просвещение на Спасском цементном заводе находится в центре внимания всей партийной организации. Удачный подбор пропагандистов, постоянная методическая помощь партийного кабинета, контроль со стороны парткома за работой каждой школы, пропагандиста и слушателя, — вот что обеспечило хорошую работу партийных школ. Сейчас на заводе работает четыре школы во ленинизму, три кандидатские школы, один кружок по истории партии и шесть комсомольских политшкол.

Лучшими партшколами на заводе является кружок по изучению истории партии (руководитель тов. Копоненко), кружок по изучению ленинизма (руководитель тов. Пожаров), и кандидатская школа (руководитель тов. Сороколетов).

Тов. Копоненко добросовестно готовится к занятиям, работает над произведениями Ленина — Сталина, регулярно читает газеты: «Правда», «Тихоокеанская звезда», «Красная звезда» и журнал Большевик». Из художественной литературы тов. Копоненко в последнее время прочел Шолохова — «Тихий Дон», Гладкова — «Цемент», Серафимовича — «Железный поток» и др.

Много читал сам, Копоненко приучает к этому и слушателей своего кружка. Так, например, член партии тов. Васильченко за шесть месяцев проработал такие труды Ленина, как «Что такое «Друзья народа» и как они воюют против социал - демократов?», «Пролетарская революция и ренегат Каутский», «Государство и революция», «Вопросы ленинизма», Сталина.

Другой руководитель школы тов. Пожаров, несмотря на большую производственную работу, по партийному относится к порученному делу, много работает над повышением своего идейно - политического уровня. В его личной библиотеке имеется полное собрание сочинений Маркса, Энгельса, Ленина и Сталина.

Комсомолец т. Умпелев первый год как начал руководить начальной комсомольской политшколой. Он добросовестно готовится к занятиям, регулярно читает «Тихоокеанскую звезду», «Комсомольскую правду», «Литературную газету». За последние четыре месяца изучал «Государство и революция» Ленина и «Вопросы ленинизма» Сталина.

Я. Крылов.

Транспортная сводка

РАБОТА УССУРИЙСКОЙ Ж. Д. ЗА 19 МАЯ

	Проц. выпол. плана погруз.	Проц. выпол. плана выгруз.	Проц. выпол. задания по обороту вагон.
1 отделение (нач. Гордин)	114	17,0	64,5
2 отделение (нач. Кирьянов)	72	48,0	72,7
3 отделение (нач. Нефедов)	122	70,5	81,2
4 отделение (отв. нач. Кудименко)	100	86,6	84,8
5 отделение (нач. Холопов)	98	109,1	112,0
Всего по дороге	94	73,4	83,2

Растеряли сочувствующих

Конец 1933 года. Проходит чистку старый кадровый рабочий завода имени Ворошилова тов. Доня, Иван Александрович. Он коротко сообщает о себе. На заводе имени Ворошилова работает с 1905 года. В 1907 году принимал участие в забастовках, был близок к большевикам. Член партии с 1931 года. Тов. Доня очень слабо разбирался в политических вопросах и комиссия по чистке перевела его в сочувствующие.

Раньше, когда Доня был членом партии, его немного спрашивали, от него требовали работы, но как только перевели Доню в сочувствующие, сразу забыли о нем. Теперь он даже не числится в списках сочувствующих.

В партгруппе ОРСа также не числится в списках сочувствующих переведенных из кандидатов тт. Меняйлов и Иза. В ротельном цехе мы черкнули из списка сочувствующих Дьдзюлю.

В этом виноваты и партком завода, и Владивостокский горком. Горком созывал собрания сочувствующих, но не организовал работы по подготовке к обратному переводу в кандидаты товарищей, переведенных в сочувствующие.

Н.

Райком занялся инструкторами

В Спасском районе имеется 34 первичных парторганизации, 12 кандидатских групп и 92 коммунистов-одиночки. Все эти организации разбиты на четыре кустовых об'единения, к которым и прикреплено по одному инструктору райкома.

Для того, чтобы перенести опыт работы лучших организаций на весь район, держать инструкторов в курсе всей партийной жизни, райком три раза в месяц проводит совещания инструкторов. Кроме того, три дня в месяц выделены для организации специальных занятий с инструкторами.

В течение апреля райком провел совещания с инструкторами по вопросам: подготовка парторганизации к обмену партбилетов; план работы райкома; массовая работа на посевной; программы теоретической учебы инструкторов.

Инструкторы райкома сейчас перестраивают внутрипартийную работу первичных парторганизаций в соответствии с решениями пленума Ленинградского горкома ВКП(б).

БОДНЕВ — секретарь Спасского райкома ВКП(б).

Почему тихо в Уссурийском заливе?

(От нашего специального корреспондента)

Над бухтой Тавайза в Уссурийском заливом спускаются вечерние сумерки. От огромного шара луны струится молочно - белый свет. В такое время, говорят старые лоцманы, — особенно хорошим бывает лов камбалы.

В бухте оживление, тут сконились многие десятки каваскали и парусных судов. На берегу сдают дневной улов. Но он сегодня, как и вчера, очень мал, поэтому оживление на берегу скоро сменяется тишиной. В 11 часов вечера на базе становится тихо, гаснут огни и только в помещении конторы еще мерцает «летучая мышь», — там многочисленные уполномоченные делятся «опытом» провала камбальной путины. Утренняя заря застает большинство судов на приколе.

★

Экспедиционный лов камбалы в Уссурийском заливе имеет огромное значение. План — 28 тысяч пенгеров, — нужно взять буквально в несколько дней. Каждый каваскали должен выловить 120 пенгеров, парусная шаланда — 80 пенгеров.

15 мая здесь был сосредоточен огромный флот. Дальгосрыбтрест и рыболовецкие колхозы выслали сюда 48 каваскали, 221 парусную шаланду, 16 буксиров, два зейнера. Здесь несколько тысяч ловцов и береговых рабочих. Огромная армия, вольшая техническая вооруженность, и все же — план лова камбалы позорно проваливается. Ведь шесть тысяч пенгеров пойманной камбалы нельзя принимать всерьез!

★

Почти целый день 12 мая дул морской ветр. Когда на море поднимается сильный ветер или шторм, то каваскали, — а тем более шаланды, — ищут пристанища в первой попавшейся бухте.

На этот раз более ста единиц колхозного флота сумели легко переселить весь залив и благополучно укрылись в бухте Андреева. Сламозатолью, не так уж силен был ветер, чтобы убегать от места скопления рыбы. Однако, не только 12-го, но и почти весь день 13-го мая колхозный флот стоял в бухте. А в этот день ветер стих и в заливе ощущалась только небольшая зыбь.

15 мая весь флот также стоял на приколе. На сей раз была другая причина. Крошил дождь. Не лучше положение и с флотом ДГРТ. Тут реже можно встретить в сборе весь флот в одной бухте. Но Уссурийский залив настолько велик и располагает таким количеством бухт, что многие любители увернуться от морской зыби находят для себя удобные пристанища в нескольких милях от главной базы, делая видимость, что они уехали на лов.

Камбалу ловят в море, но тут боятся моря. Чуть стоит подуть береговому ветру, как сразу находятся местные «пророки», уверяющие, что через несколько часов обязательно подует сильный ветер, который, чего доброго, — может унести все суда в открытое море. Стоит ветру перемениться и подуть с моря, и тут найдутся «предсказатели», предупреждающие, что и этот ветер опасный, что он может выбросить суда на берег. А когда нет ветра, то люди поглядывают на небо и начинают гадать, — будет дождь, или нет.

В этих гаданиях проходит все время, камбалу же ловить некогда.

Большинство же руководителей камбального лова просто отсиживаются на берегу. Начальник гослова тов. Чернигов в море выезжает редко и, как правило, только днем. Совершенно с ним, сидит из берегу руководитель колхозного лова, он же председатель межрайонного рыбаколхозсоюза, тов. Ким Дорофей.

Прибывший сюда со своим флотом зам. директора промысла Римский-Корсаков тов. Зимовнов чувствует себя, как на каче, и сидит не только ночью, но и днем. Даже после бурного совещания вечером 14 мая, в присутствии управляющего трестом тов. Карапотницкого (с которым условились, что завтра весь флот во главе с руководителями выйдет в море в три часа утра), выезд состоялись лишь в 12 часов дня.

Мы поїзжаем к парусной шаланде. На парусе черной краской выведена огромная буква «С» и черная же — знак промысла «Старк». Шкипер шаланды т. Бапев и все команда сидят без дела. Сегодня они сделали всего лишь три трала, поймали несколько килограммов камбалы. Вот уже три дня тов. Бапев находится в море, не поїзжая к берегу, и все у него ничего не получается.

Оказывается, сам тов. Бапев работает шкипером впервые, а остальная команда вообще первый раз выехала на лов камбалы, — они люди неопытные, а ими, вдобавок, никто не руководит.

Активный глубоководный лов тут превратили в самый худший вид пассивного лова. 14 мая был такой факт: накануне узнали, что основное скопление камбалы в районе Трех камней. Хотя эти сведения не были проверены разведкой, весь флот стихийно сосредоточился там. Рыбы в этом районе не оказалось. Только отдельные каваскали имели хороший улов, и то потому, что они не дошли до Трех камней.

Никто не организует разведку. парусные суда отдаются на волю ветра, а буксиры, обязанные их вести, отстаиваются на рейде.

Всем этим и об'ясняется крайне низкий улов камбалы. Срок лова камбалы уже кончается, а 8 каваскали промысла Зарубино на 15 мая поймали только 279 пенгеров, или в среднем 35 пенгеров на каждый каваскали.

Орденоносцы Сахалина

АЛЕКСАНДРОВСК НА САХАЛИНЕ, 18 (от нашего спец. корр.). На торжественном заседании, посвященном десятилетию советского Сахалина после каждого имени, произносимого тов. Дерибасом, зал устраивал орденоносцам бурные овации. Эти овации, это искреннее единодушное «ура», эти горячие рукоплескания понятны и объяснимы. Каждое имя в правительственной телеграмме — факел для тысяч других, это — образец человека



Пилот Сахалинской авиалинии Александр Игнатьевич Иванов родился в 1904 году. Комсомолец с 1922 года, в партии с 1927 года, в авиации с 1926 года. С 1929 года — на Дальнем Востоке, принимал участие в воздушных боях с белокитайцами под Лахасусу и Фуюдином, за что награжден Реввоенсоветом Особой Дальневосточной именными часами. За 9 лет налетал полмиллиона километров, из них 350 тысяч в ДВК. Награжден орденом Красной звезды.

□ □

большевистского покроя, не знающего преград в выполнении любого приказа партии.

Высшую награду — орден Ленина — получил пограничный отряд. На торжественном заседании вспомнили его путь от первого дня советской власти на Сахалине. Пограничники пришли на берега северного моря, в непроходимую тайгу и вот, день за днем, охраняя границу, пограничники создавали свое хозяйство, они разводили скот, птицу, засевали огороды, косили сено, расчищали тайгу, ловили рыбу, строили дома, они помогали всем и всюду. Нет совхоза, рыбалки, лесной делянки, где бы пограничники не вложили свой труд. К десятилетию советизации Сахалина пограничники рапортовали: у них собственные овощи, масло, мясо, рыба, фураж.

Слово казармы не похоже в этой великолепных домах, в каких живут пограничники, они построены любовно, в чистота в них несравненна. Несмотря на то, что пограничники работали с чрезвычайной нагрузкой, они достигли больших высот боевой, политической подготовки.

Стокилометровые переходы по пустынным местам, по льду Татарского пролива, по сопкам и тайге в ложь или пургу они проходят в кратчайшие рекордные сроки, они стоят на «хорошо» и «отлично». Последняя проверка обнаружила исключительно высокую политическую грамотность пограничников. Дух героизма и преданности родине парит в отряде. Выбавок многие жены командиров — отличные стрелки и лыжницы, и все они, видом с мужьями, ведут тяжелую работу по созданию и укреплению продовольственной базы.

В отряде воспитываются люди высшей большевистской закалки. Главный организатор и командир этих людей — старый чекист, товарищ Дреков. О нем рассказывают чудеса. Он везде-сущ. Его видят в самых отдаленных заставах и в тайге, и на морском берегу. Он пробирается туда на катере, на коне, идет пешком, чтобы личным примером научить людей и помочь им быстрей и в совершенстве овладеть новой боевой техникой, какой оснащает сахалинских пограничников советская страна.

Тов. Дрекову удалось подобрать и воспитать помощников, которых, как и его самого, правительство наградило орденами Красной звезды. Ова-ция тов. Дрекову была самой яростной и продолжительной. Люди знают, что оборона советского Сахалина, дальнего форпоста социализма, в крепких большевистских руках.

★

Четыре года назад Сахалин имел 7 почтово-телеграфных отделений. Полмесяца шла почта до Дербинска. Почта не имела своего транспорта и отправлялась корреспонденцию с попутчиками. Телеграфные линии часто портились. Остров был, по существу, без связи. С материком Сахалин имел лишь случайную радиосвязь. Тогда-то впервые сюда Александр Петрович Куликов.

Попав в невыносимо трудную обстановку, как коммунист, он понял, что отсутствие хорошей связи сковывает развитие советского Сахалина. Куликову не на кого было надеяться. Он мог бы еще много и спрашивать, но долго, требовать себе людей и помощи с материка, но это затянуло бы дело. Куликов решил сам готовить себе кадры для будущего огромного строительства предприятий связи Сахалина.

В 1932 году между материком и островом была установлена проволочная связь. Куликов получил аппараты Бодо. На них, кроме него, никто не умел работать. Он много ночей просиживал у аппарата полезнейшая связь с материком и обучал молодежь. Через три месяца у него были свои болисты. Таким же путем обучил Куликов техников-радистов и мотористов. Куликов связал Александровск прямым проводом с Охой, построил там полуавтоматическую телефонную станцию, провел телеграф и телефон во все районы, совхозы, рудники и МТС, увеличил мощность радиостанции в двадцать четыре раза, количество почтово-телеграфных и телефонных отделений увеличил в шесть раз, подготовил 150 квалифицированных специалистов связи. Сейчас почта Сахалина имеет в своем распоряжении внутри



Пилот Илья Павлович Мазурук родился в 1905 году. С 1919 года в комсомоле, с 1925 года в Красной армии, с этого же года — в партии. Летает с 1928 года. Мазурука хорошо знают трудящиеся Сахалина, Алма, Охотска, Николаевска, Керби, Нагаево. Он уже налет пимото Мазурука — 480 тысяч километров. Награжден орденом Красной звезды.

□ □

острова прекрасных лошадей, автомобили, этой весной пойдут по восточному берегу аэросани. Вот за что правительство наградило Куликова орденом Трудового Красного знамени.

★

Громов приехал сюда во главе 800 комсомольцев, посланных ЦК в счет 1200. Их послали в Агнивево создавать лесной комбинат. Комсомольцы пришли в тайгу, ничего не имея, кроме топоров. Большинство их приехало на-легке.

В эти тяжелые дни Александр Громов, сначала секретарь окружкома комсомола, затем директор Агнивского комбината, показал свой незаурядный организаторский талант. Он сумел вокруг себя сплотить комсомольцев и повести их в атаку на дикую тайгу. Комсомольцы жили в снежных палатках, начав впервые в истории Сахалина настоящую разработку лесных богатств. За месяца в месяц, год за годом они перевыполняли план, ни на кого не надеясь и никому не жалуясь. Они сами создали впервые на Сахалине пригородное хозяйство, построили электростанцию и жилые дома. Не мало было таких положений, выхода из которых, казалось, нет, но Александр Громов и его комсомольская братва не знали страха и колебаний.

Это они, когда план лесопромхоза был под ударом, работали день и ночь в лесу.

Это они во главе с Сашей Громовым в течение десяти дней, в пургу, продолжая через тайгу дорогу в Александровск, чтобы доставить продовольствие в Агнивево и не закрывать леспромхоз.

Это они гоняли своим лесом 16 иностранных пароходов-тремпами, выданными в мировых портах.

Это бригадир-вочников Бурилов, теперешний орденоносец и ближайший помощник Громова, чтобы сберечь лошадей, отзывал им свой хлеб и сено из матрацев, и сотни комсомольцев следовали его примеру.

Комсомольны разошлись по острову и работают с прежней страстью во всех уголках Сахалина. Они выросли и возмужали, многие женились, имеют детей, вступили в партию или ждут приема, и попрежнему звонко гремит звание героического агнивевского комсомольца. Награждение лучших вожаков их — Громова и Бурилова — еще раз напомнило им, что они не забыты, что от них еще многого ждет советский Сахалин.

★

Беспартийный инженер Антонов — один из главных организаторов геронческого строительства Охи, коммунист-бурятщик Сульхов, освоивший станки «Стоят-вирт», плотник Листопадов, с опасностью для жизни в метели построивший нефтяные вышки, заведующий областной сберкассой Аппалатин, за десять лет своей работы на Сахалине всегда перевыполнявший все финансовые планы; начальник Александровского порта Гришенко, побеждающий штормы и Татарский пролив; забойщик Семенкин — первый организатор социалистического соревнования на острове. Это все люди, награжденные орденом Трудового знамени. О них еще много нужно рассказать, но не ими ограничивается список героических сахалинцев. На том же торжественном заседании были оглашены имена 66 человек, получивших краевые и областные премии.

Советское десятилетие острова превратилось в подлинно народный праздник.

Тов. Дерибас, приветствовавший сахалинцев от имени крайкома партии, напомнил о майской речи Сталина. Сталинская забота о людях, удвоенная и утроенная более, чем где-либо, создание собственных кадров, — вот что главное в дальнейшей борьбе за освоение богатств советского Сахалина.

Советский Сахалин выковал и закалил особый тип строителей социализма, выросших в непрерывной борьбе с дикой природой и лишениями. Больше десяти двухлетий-пятилеток надо бороть и задаче растить этих людей. Но, вместе с тем, для сахалин-



Пилот Алексей Яковлевич Иванов — бывший шофер и столяр, имеет 11 лет партийного стажа, 16 лет работы в авиации, участие в гражданской войне на пяти фронтах. А. Я. Ивановым сконструировано 9 аэросаней. На Дальнем Востоке — с 1931 года. В июне прошлого года совершил рекордный перелет Хабаровск — Сахалин — Камчатка через Охотское море. В прошлом году он справил свой юбилей — 500 тысяч километров налета. Награжден орденом Красной звезды.

□ □

цев, старых и новых, идущих будить пепечинные богатства острова, нужно сделать все, чтобы облегчить работу и устранить напрасные лишения, и тогда еще быстрее советский Сахалин пойдет навстречу своему счастливому чудесному будущему.

А. Фетисов.

С собраний читателей и рабкоров

КАКОЙ ДОЛЖНА БЫТЬ „ТИХООКЕАНСКАЯ ЗВЕЗДА"

На заводе имени Орджоникидзе состоялась конференция читателей и рабкоров «Тихоокеанской звезды». После доклада «О дне печати и задачах наших газет» читатели и рабкоры горячо обсуждали работу «Тихоокеанской звезды» и местной многотиражки «Крекинг», внесли предложения и т. д.

НУЖЕН ФЕЛЬЕТОН, КАРРИКАТУРА, БОЛЬШЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ ИНФОРМАЦИИ.

«Тихоокеанская звезда» завоевала прочное место у рабочего, — сказал тов. **Цитнин.** — Вчера был выходной день, сегодня газеты нет, и нам без нее скучно. Но есть у газеты и недочеты. Рабочий вырос, теперь он хочет знать не только о том, что происходит на нашем заводе, но и в нашем крае, во всей стране, за границей. А «Тихоокеанская звезда» еще мало пишет о Союзе и о том, что особенно интересно для дальневосточников, — о Японии, Корее, Китае.

О чем писать газете, — говорили и тт. **Рейх, Забровский, Городний, Фарбер, Самошкин.** Различные отрасли промышленности в СССР имеют неплохие достижения, есть много изобретений, новшеств, интересных рабочему - производственнику. Хотя бы в нескольких строках, но следует давать такую техническую информацию. Вот в крае вырастает целый город — Комсомольск. Строит его молодежь. Хорошо показать эту молодежь, научить нас работать на ее примере.

У краевой газеты, по примеру «Правды» и «Известий», должна быть хорошая политическая карикатура, чаще надо давать фельетон, больше писать о театре, о книге. Профсоюзную жизнь «Тихоокеанская звезда» совсем забыла. Недостаточно настойчиво борется газета с различными неполадками. Хабаровские дороги в непопустимом состоянии, а газета молчит. О том же театре надо писать не только рецензии, но и о таком безобразии, как вечная история с вешалками:

— Когда я выхожу из театра, — говорит тов. Забровский, — и ищу свое пальто! — А с помощью газеты это положение было бы легко исправить.

Бывают у «Тихоокеанской звезды» и ошибки. В конце апреля проскользнула, например, неправильная заметка о крекинге. У несведущего читателя могло создаться впечатление, что завод чуть-ли не был готов к пуску, — жалуются тт. **Бондаренко, Поповиков, Астрашапович, Магинский.**

Таких ошибок будет меньше, если газета не только соберет материал, но и организует разборов, и изучит их самих писать. Заметка будет и ценнее, и правильнее, если ее напишет рабочий или инженер. А вот этой работы с рабкорами, помощи им, помощи заводской многотиражке, — у «Тихоокеанской звезды» еще мало, — указывает тов. **Чоботов.**

ПОКАЗАТЬ ЖИВЫХ ЛЮДЕЙ — СТРОИТЕЛЕЙ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА.

— Нефтезавод не любит севера, — сказал тов. Забровский, — он привык расти на юге. И вот никто еще в газете не рассказал о том, как было трудно строить и осваивать наш завод в строгих условиях хабаровских зим. На заводе есть много замечательных людей. Все кадры из центра не завезешь, их надо выращивать на месте. Но об этих людях газета еще недостаточно часто пишет, — говорит т. **Низовский.**

— А надо показать, как из земленова тов. Хныкин вырос в помощника оператора, надо писать о тов. **Фофанова, Манукяне** и ряде других наших ударников производства и учебы.

Сейчас на заводе заканчивается монтаж установки и крекинг готовится к пуску. Наступили дни самой ответственной, ударной работы. «Тихоокеанская звезда» должна это учесть и еще внимательней отнестись к заводу, взять его под свой контроль и помочь строителям с честью выполнить взятые ими перед краем обязательства.

Т. А.

СЧЕТ МОЛОТОВЦЕВ

Конференция читателей «Тихоокеанской звезды», состоявшаяся 15 мая на заводе имени Молотова, пред'явила солидный счет редакции.

Сколько газета выписала рабкоров на заводе и как с ними ведет работу? — спрашивает рабочий **Васильев.**

— Были и у нас кружок рабкоров, да распался. В этом вина и редакции «Тихоокеанской звезды», и заводской многотиражки «Молот».

— Почему газета не помогает начинающим писателям из рабочих. Вот послал я две поэмы в газету, прошло три месяца, а ответа нет. Почему «Правда» находит место для печатания материалов начинающих писателей и поэтов, а «Тихоокеанская звезда» их не печатает.

С большой речью выступил на конференции старейший ударник завода тов. **Фищенко.** — Газета, — говорит он, — нам здорово помогала, особенно в культпоходе. Но много вопросов она упускает. Вот, мы, старики, бьемся над составлением истории строительного в кзае нашего завода. Ведь это было бы очень полезно для молодых рабочих. Газета должна нам помочь в составлении истории нашего завода, печатая на своих страницах отрывки из нее. Очень интересует рабочих жизнь отдаленного Севера — Камчатки, Колымы и Чукотки.

— Начинается лето, а как подготовлены дома отдыха, курорты, где летом будет отдыхать рабочий? — спрашивают тт. **Мотелихин и Чернасов.** — Обо всем этом газета мало пишет. Работа массового рабочего контроля, шефство предприятий над учреждениями, вообще профработа, — ведь плохо с этим в крае. А «Тихоокеанская звезда» за эти вопросы крепко не берется.

— Мало еще мы видим человека на страницах «Тихоокеанской звезды», — говорят тт. **Ермолаев и Чередник.** — Нельзя ограничиваться показом только знатных людей. Ведь тов. Сталин требует от нас заботы о «больших» и «малых» людях. Писать больше о незаметных ударниках и отличниках. Побольше в газете статей и заметок самих рабочих, руководителей предприятий, секретарей парткомов. На заводе больше тысячи ежедневных читателей «Тихоокеанской звезды» — надо сделать их активными участниками газеты.

Выступившие затем тт. **Бойко и Дроздов** и другие требовали улучшить доставку газеты индивидуальным подписчикам, оказывать действенную помощь цеховым стенгазетам.

Пишите о новых книгах

Надо бы «Тихоокеанской звезде» выпускать хоть раз в месяц литературную страничку для начинающих писателей, давать отзывы новых книг, оповещать рабочих, какие новые книги вышли в свет. Посмотрел бы газету, знал, что тебе, прежде всего нужно прочесть. Мало пишет газета о севере, а северо нашего края — рабочие очень интересуются. Взять хотя бы подвиг Водопьянова, ведь за каждым шагом его следили, с нетерпением ждали новых газетных вестей.

С. ПОПОВ — мастер завода им. Кагановича.



Большой размах приобретает в этом году развитие почтового голубеводства. Служебное голубеводство будет применяться для связи райисполкомов с сельсоветами, МТС, с производственными участками уборочной и посевной кампаний, рыбных промыслов, пионерских лагерей с городом и на лесозаготовках. НА СНИМКЕ: голуби на станции служебного голубеводства крайсовета Осоавиахима в Хабаровске

□ □ □



★ БЛАГОВЕЩЕНСК, 18 (соб корр.). На постройку звена агитсамолетов «Тихоокеанская звезда» редколлегия стенной газеты благовещенского райвоенкомата «На чеку» собрала 145 рублей. Коллектив амурского облкома партии внес на агитзвено 424 рубля. Сотрудники областного комитета союза политпросветработников собрали 250 рублей. По Благовещенску собрано пока 1.226 рублей.

Пушкарева.

★ Коллектив сотрудников облпромсоюза Еврейской автономной области собрал на постройку звена 350 рублей. Подписка продолжается.

★ Коллектив рабочих автоконторы Еврейской автономной области собрал 179 рублей.

★ Коллектив крайплана собрал на звено агитсамолетов 300 рублей. Подписка продолжается.

★ Коллектив хабаровского треста хлебопечения провел дополнительный сбор на звено «Тихоокеанская звезда». Общая сумма сбора 415 рублей.

★ В коллективе краевого совета профессиональных союзов (ДКСПС) проведен сбор средств на постройку агитзвена «Тихоокеанская звезда». Собрано 486 рублей.

★ Сотрудники крайкома союза деревообделочников собрали на звено агитсамолетов 32 рубля.

★ 88 рублей внесит на постройку агитзвена коллектив работников дорожного совета Осоавиахима Уссурийской жел. дороги.

Деньги, собранные на постройку агитзвена, следует переводить на текущий счет № 160/3873 в ДВ краевую контору госбанка с обязательной пометкой: «На звено агитсамолетов «Тихоокеанская звезда».

ШТОРМЫ МЕШАЮТ РАБОТЕ КИТОБОЕВ

ВЛАДИВОСТОК, 19 (соб корр.). Китобойщики флотилии «Алеут» — «Авангард» и «Энтузиаст» за последнюю пятидневку убито еще два кита. Начавшаяся было удачно охота на китов в первую декаду, когда было убито 13 китов, в третью пятидневку из-за штормов прекратилась.

Зверобои «Нажим» все так же успешно продолжает охоту на ластоногих в Охотском море. С 10 по 15 мая зверобоями добыто еще 257 голов, с начала же охоты всего 801 голова морзверя.

СВЕЖИЕ ОГУРЦЫ НА КАМЧАТКЕ

ПЕТРОПАВЛОВСК НА КАМЧАТКЕ, 16 (по радио). Петропавловский совхоз выпустил в майские дни первую сотню тепличных свежих огурцов.

Директор совхоза Хонин.

В СРОК ПОГРУЖЕНА ПРОШЛОГОДНЯЯ РЫБА

УСТЬ-БОЛЬШЕРЕЦК, 19 (по радио от собств. корр.). В Кичучинском рыбокомбинате закончена погрузка на пароход всей рыбной продукции уловов прошлого года для отправки во Владивосток. Бригады грузчиков работали по-ударному, грузили 600 тонн в сутки, обеспечив в срок выполнение директивы крайкома об отправке продукции 15 мая.

ГЕОЛОГИ ЕДУТ НА ЧУКОТКУ

Из Ленинграда на-днях приезжает в ДВК большая геологическая экспедиция Всесоюзного арктического института, едущая на Чукотку. В состав экспедиции входит четыре партии геологов, которые исследуют месторождения золота, олова и других полезных ископаемых полуострова. Участники экспедиции предстоит проделать в общей сложности более 15 тысяч километров. Экспедиция будет работать на Чукотке больше полуторых лет. В распоряжение экспедиции предоставляются самолеты, аэросани и моторно-парусные боты.

ХАБАРОВСК

★ Базу однодневного отдыха организует на левом берегу Амура крайком союза работников общественного питания. База будет работать 2 раза в пятидневку.

★ Промысловая артель «Красный Октябрь» открыла 5 новых киосков для торговли фруктовыми водами своего производства. Киоски установлены на вокзале, базаре, у вокзала, на углу Владивостокской ул.

★ Вагрест открывает новый продуктовый киоск на углу Комсомольской и ул. К. Маркса. В киоске будут продаваться копчености (рулет колбаса) в разрезном виде, фрукты вые воды.

★ 28 мая состоится второй краевой с'езд пчеловодов ударников колхозных пасек и инструкторов по пчеловодству ДВК.

★ 27740 пионеров края поедут в этом году в лагеря. В Благовещенске и Владивостоке организуются два лагеря для октябрят.

ИЗВЕЩЕНИЕ

26 мая в Доме советов (5-й этаж, комната № 10) на заседании партколлегии при уполномоченном КПК при ЦК ВКП(б) по ДВК будут рассматриваться апелляции на решения партorganизаций следующих товарищей: Зубков А. Т., Москаленко Д. Я., Бедняков А. А., Тен К. Н., Иршенко А. К., Марков А. А., Попов И. В. (Хабаровск), Абышин Ф. И., Кирилл Л. П., Соловьев П. П. (ст. Вяземская), Бубнов А. К. (Калининский район), Оненка Чальчуйе (Комсомольск), Магдейчук Д. С. (Николаевск на Амуре), Ременкий И. И. (г. Хабаровск), Терехов К. П., Гренков Б. П. (Тамбовский район), Мартыненко А. Т., Кулешов Б. Д. (Бурейский район), Размочаев С. А., Штапт А. С. (Александровский район), Макаренко И. М (Свободненский район), Косихин Н. Ф. (Хинг-Архаринский район), Воронов А. А. (Благовещенск), Сборщик А. И (Могочинский район), Шелепугин-Лавский М. С. (Славянка на Амуре), Аршинов Д. В. (Завитинский район).

Партколлегия.

Ответственный редактор **В. ОЛИШЕВ.**

ГАСТРОЛИ большого ДВ Драмтеатра им. М. Горького.
22, 23, 24 мая
„АРИСТОКРАТЫ"
(Погодина).
С 26 мая премьера
ДОРОГА ЦВЕТОВ (Катаева)
Касса открыта с 2 до 5-30 веч.
Начало в 8 ч. вечера.
1387—2

КИНО-ТЕАТР „ГИГАНТ"
с 21 мая звуковая кино-комедия с участием Игоря Ильинского
„Механический - предатель"
Сверх программы выступ. юз-братат. на новых музыкальных инструментах О. В. Батищевой.
Батищ-тон.
Начало в 4-6-8 и 10 час. На сеансы 8 и 10 дети до 14 лет не допускаются. В фойе играет вновь прибывший «Джаз-ансамбль» под упр. И. С. Трубашника.
Скоро! «ЮНОСТЬ МАКСИМА».
1400

22 м 23 а 24 я
ВЕЧЕР МАСТЕРОВ
ГОСЭСТРАДЫ МОСКВЫ И ЛЕНИНГРАДА:
Данина ОЛЕНИН — песни и романсы,
Владимир ГАЛИН — худож. чтение, сатира, юмор.
Анна МОЗГОВАЯ и Эдуард ТАРАХОВСКИЙ — балет, партия рояля А. ЭЛЬВОВ.
Клуб УНКВД имени Дзержинского
Начало в 9 ч. веч. Билеты прод. ежедневно в кассе клуба УНКВД с 2 ч. дня до 9 ч. веч.
1389—4

ПРЕЗИДИУМ КРАЙСОВПРОФА ИЗВЕЩАЕТ всех членов пленума, кандидатов, председателей ОСПС и уполномоченных облпрофсоветов, что 25-го мая 1935 года созывается 5-Й ПЛЕНУМ с повесткой дня: 1. Состояние профсоюзного членства — доклад крайкома союза деревообработки, крайкома союза леса и сплава Амурского баскомвода. 2. Состояние массовой политическо - воспитательной работы среди строителей — доклады постройкома № 7 (Биробиджан), крайкома союза жилищно - коммунального строительства, постройкома Мельзавода (Куйбышевский район), крайкома союза легкой и пищевой промышленности, участка Куйбышевского (НСЧЗ), Желдорстрой, постройком Дальпромстроя (Комсомольск). 3. О работе выездных пунктов — доклад завкома завода им. Ворошилова, Джалинда-Уркан-ского прииска союза золотоплатины, постройкома строит 126; с содокладом ДКСПС тов. Равич. Предлагается членам пленума - кандидатам, председателям ОСПС, райпрофсоветов и уполномоченным ОСПС прибыть без опоздания.

1398—2

Дальневосточное территориальное управление Граждвоздухофлота

ОБЪЯВЛЯЕТ всем заинтересованным государственным, советским, партийным и профессиональным организациям и отдельным гражданам об открытии летних воздушных сообщений по магистральным и местным линиям ДВК:

1. **ВЛАДИВОСТОК — ХАБАРОВСК — МОСКВА** (линия почтовая, движение ежедневное. с 15 мая 1935 г.) вылет из Владивостока 9 ч. 40 м., прилет 20 ч. 15 м.:
из Хабаровска 15 ч. 55 м. 14 ч. 10 м:

1. **ХАБАРОВСК — АЛЕКСАНДРОВСК** н/САХАЛИНЕ линия почтово-пассажирская, вылет из Хабаровска 18, 20, 22. 24, 28 мая; 2, 6, 8, 11, 14, 17, 20, 23, 26, 29 июня: из Александровска — 19; 21, 23. 25 29 мая, 3, 6, 9. 12, 15· 18. 21. 24. 27, 30 июня.
3. **ХАБАРОВСК — НИКОЛАЕВСК** н/АМУРЕ — ОХА линия почтово-пассажирская; вылет из Хабаровска—26 мая в 9 ч. 00 м. 5, 10, 16. 18. 21; 24; 27; 29 июня;
из Николаевска (Оха)—27 мая в 9 ч. 00 м. 6, 11, 17. 19, 22. 25· 28· 30 июня.
4. **ХАБАРОВСК — КОМСОМОЛЬСК**; линия почтово-пассажирская: движение ежедневное с 12 мая;
вылет из Хабаровска в 8 ч. 00 м.; прилет 18 ч. 00 м.
из Комсомольска 14 ч. 00м.; прилет 12 ч. 00 м.
5. **ХАБАРОВСК — БИРОБИДЖАН**; линия почтово-пассажирская; движение ежедневное с 20 мая.
вылет из Хабаровска в 8 ч. 00 м.; прилет 17 ч. 45 м.
6. **БИРОБИДЖАН — СТАЛИНФЕЛЬД**; линия почтово-пассажирская, движение ежедневное с 15 мая;
вылет из Биробиджана в 10 ч. 30 м.; прилет в 15 ч. 20 м.
7. **ВЛАДИВОСТОК — ВЛАДИМИРО - АЛЕКСАНДР.**; линия почтово-пассажирская: вылеты из Владивостока и Владим. Александр. 7. 8. 9· 11. 13, 14, 15, 17. 19, 21; 23, 25, 26, 28, 30 мая,
в июне месяце ежедневное.
8. **НИКОЛАЕВСК — КЕРБИ**; линия почтово-пассажирская:
вылеты из Николаевска и Керби 26 27; 28; 30; 31 мая;
1; 3; 5; 7; 9; 11, 13. 15; 17. 19· 21· 23· 25; 27; 29 июня.
9. **НИКОЛАЕВСК — ДЕ - КАСТРИ**; линия почтово-пассажирская;
вылеты из Николаевска и Де-Кастри 27, 29, 30 и 31 мая;
2, 5, 8, 11; 14· 17· 20· 23; 26; 29 июня.
10. **НИКОЛАЕВСК — КОЛЧАН**; линия почтово-пассажирская;
вылеты из Николаевска и Колчана 26, 27; 29 мая;
2; 6; 9; 13; 16; 19; 22· 25· 27· 30 июня.
11. **НИКОЛАЕВСК — ЛАНГР - КОЛЬ**; линия почтово-пассажирская;
вылеты из Николаевска и Коля 25; 28 мая;
4; 6· 10· 12; 16; 18; 22; 24; 28; 30 июня.
12. **БЛАГОВЕЩЕНСК — ПОЯРКОВО**; линия почтово-пассажирская;
вылеты из Благовещенска и Поярково 6, 8, 10. 12 14, 16; 18; 20; 22; 24; 26; 28; 30 мая; в июне месяце ежедневное.
13. **БУРЕЯ — ЧЕКУНДА**; линия почтово-пассажирская·
вылеты из Бурей и Чекунды 25, 28 27, 28, 29· 30; 31 мая;
1; 3; 5; 7; 9; 11; 12; 13; 15, 17, 19, 20, 21, 22· 23; 25; 27; 29 июня.

Производится прием к перевозке груза и продажа пассажирских билетов во всех аэропортах и остановочных пунктах. При крупных аэропортах для обслуживания пассажиров имеются: комнаты отдыха пассажиров; справочные бюро, почтовые отделения, сберкассы, буфеты кассы по продаже билетов на воздушные линии.

В аэропортах, отдаленных от городов доставка пассажиров и грузов в город и обратно производится автотранспортом аэропорта с оплатой по ставкам, утвержденным местными советами.

Подробные сведения о времени вылета и прилета. тарифах, условиях перевозки надлежит получать у начальников аэропортов.

Производится заключение договоров на перевозки груза, пассажиров и спец. заданиям на 1935 г. Переговоры по договорам: условиям и все справки можно получить в г. Хабаровске: Дальневосточном территориальном управлении Граждвоздухфлота: коммерческая служба; т. 10-41 доб. 5· на периферии у начальников аэропортов.

Типография изд-ва «Тихоокеанская звезда». А-1939 от 20 мая 1935 г. Тираж 100.000 экз. Адрес издательства: г. Хабаровск, Калининская, № 62