

Магнитогорский Металл

ОГАН ПАРТРОМА, ЗК МЕТАЛЛУРГИИ И ЭКСПЛУАТАЦИИ
МАГНИТОГОРСКОГО МЕТАЛЛУРГИЧЕСКОГО КОМБИНАТА ИМ. тов. СТАЛИНА

№ 198
30
декабря
1935 года

РАБОТА ЗАВОДА ЗА 28 ДЕКАБРЯ

ЧУГУН	ПРОКАТ	Мелкосортный цех
За сутки: 4080 — 85 %	Обжимный цех	За сутки: 1158 — 167,3 %
С начала месяца: 109460 — 81,9	За сутки: 3251 — 101,3 %	С начала месяца: 14917 — 86,3
СТАЛЬ	63452 — 78,4	Проволочный цех
За сутки: 2657 — 80,4	Заготовочный цех	За сутки: 115 — 50
С начала месяца: 67156 — 78,8	За сутки: 6136 — 218,2	С начала месяца: 4026 — 72,9
К Б К С	Среднесортный цех	Готового проката
За сутки: 3712 — 80,7	За сутки: 664 — 58,3	За сутки: 5937 — 224,5
С начала месяца: 114047 — 88,5	С начала месяца: 21913 — 71,3	С начала месяца: 61215 — 82,7

СТАХАНОВСКИЕ СУТКИ

ПЕРВЫЕ рекорды отдельных стахановцев были на прокате. Первые стахановские смены были организованы на стане „300“. И первые стахановские сутки цеха — опять же на молодом стане „300“.

28 декабря в ответ на решение пленума ЦК на стане „300“ проводились впервые стахановские сутки. Прокатано всеми тремя сменами 1158 тонн, при задании в 750.

Это большое и важнейшее событие для всего завода, ибо стахановские смены, сутки, пятидневки — новая ступень в развитии стахановского движения.

Почему мы имеем именно здесь, в мелкосортном цехе, начало борьбы за переход на высшую ступень в развитии стахановского движения — стахановские сутки?

Если коротко ответить: потому, что на стане „300“ возглавили это движение командиры производства и всемерно помогают стахановцам.

Федор Иванович Голубицкий — начальник цеха — подлинный организатор стахановской работы. Из шеренги молодых кадров, воспитанных в наших советских условиях, он выделился своим умением быстро осваивать сложнейшую технику, поддерживать все передовое, которое идет снизу, из масс, знанием всех своих мастеров и рабочих и умением находить у каждого его таланты и вовремя поощрять, приободрять, выдвигать.

Михаил Николаевич Зуев, наш славный обер-мастер, орденоседец, представитель старого поколения пролетариев,

стал во главе стахановцев, помогая молодежи стать мастерами высокой производительности.

Мастера Федор Зуев, Сви-стунув, Василий Зуев — замечательные начальники смен, задорный, энергичный Макаев, Митрофанов, Кудрявцев были застрельщиками передового движения.

Эти руководители и инженерно-технические работники обеспечивали производственные условия для стахановской работы смен и сейчас они создают условия для суточного стахановской работы.

Всем начальникам цехов, всем инженерно-техническим работникам завода следует пойти посмотреть и поучиться, как организуется работа в мелкосортном.

Инженерно-технические работники завода в массе своей еще не возглавили движения стахановцев. И если раньше отдельный рабочий мог стать рекордсменом и без активной помощи инженера или мастера, то сейчас, при переходе к стахановским суткам и сменам, без этой активной помощи не обойтись.

„Задача, — как писала „Правда“ — встала по-новому: мало организовать условия работы для рекорда отдельного стахановца, надо создать условия для максимально производительной работы целой смены, а затем и всех смен завода, шахты, фабрики“.

Большая честь выполнить эту новую задачу и начать новый год стахановскими сутками, стахановскими пятидневками по всем цехам, по всему заводу.

НАША ЗАДАЧА — 500 ТОНН В СМЕНУ

Начальник стана „300“ — ГОЛУБИЦКИЙ

У нас развивается широкое движение за стахановскую работу каждые сутки.

Мы уже провели первые стахановские сутки, которые дали блестящие результаты. 28 декабря при задании на смену в 250 тонн смена Кудрявцева (мастер Федор Зуев) прокатала за смену 437 тонн, смена Макаева (мастер Сви-стунув Николай) дала 362 тонны и смена Митрофанова (мастер Василий Зуев) прокатала 359 тонн.

Суточное задание в 750 тонн выполнено на 408,2 тонны.

Но и такая работа нас не

особенно удовлетворяет. Мы стремимся к тому, чтобы каждую смену давать 500 тонн. Наши расчеты подтверждают, что 500 тонн мы сможем давать без особого напряжения.

Решения пленума ЦК ВКП(б) воодушевили рабочих, рабочих и инженерно-технических работников на новые победы. Развернутая партийно-массовая работа дает замечательные плоды.

Уверены, что мы будем иметь еще лучшие результаты стахановской работы.

Вопросы железнодорожного транспорта в связи со стахановским движением

Доклад тов. Л. М. КАГАНОВИЧА

на заседании пленума ЦК ВКП(б) 22 декабря 1935 года

I. Стахановское движение — торжество дела Ленина — Сталина

Товарищи! В своей речи на всеобщем совещании стахановцев товарищ Сталин вскрыл глубочайший исторический смысл и значение стахановского движения. Совершенно ясно, что дело идет не о текущей краткой временной кампании. Дело идет о гигантском историческом движении, выражающем победу социализма над системой капитализма.

Стахановское движение есть прежде всего победа гегеральной линии ленинской партии и ее могучего сталинского Центрального комитета. (Аплодисменты).

В 1930 году в политическом отчете Центрального комитета 16-му съезду нашей партии товарищ Сталин говорил о мощном подъеме в рабочем классе, так охарактеризовал социалистическое соревнование:

„Теперь уже не может быть сомнения, что одним из самых важных фактов, если не самым важным фактом, нашего строительства является в данный момент социалистическое соревнование фабрик и заводов, парек и чика сотен тысяч рабочих о достигнутых результатах по соревнованию, широкое развитие ударничества. Только слепые не видят, что в психологии масс и в их отношении к труду произошел громадный перелом, в корне изменивший облик наших заводов и фабрик. Не так давно еще раздавались у нас голоса „неудачности“ и „несостоятельности“ соревнования и ударничества. Теперь эти „мудрые“ люди не устаиваются даже касмешки, их считают просто отжившими свой век „мудрецами“. Теперь дело соревнования и ударничества является делом завоеванным и закрепленным. Это факт, что социалистическим соревнованием охвачено у нас не менее двух миллионов рабочих, в ударные бригады вовлечено более миллиона рабочих.“

Самое замечательное в соревновании состоит в том, что оно производит коренной переворот во взглядах людей на труд, ибо он превращает труд из-зазорного и тяже-

лого бремени, каким он считался раньше, в дело чести, дело славы, дело доблести и героизма“.

Стахановское движение является естественным результатом всего предыдущего этапа социалистического соревнования и ударничества, широко развернувшегося еще в период первой пятилетки. Именно поэтому товарищ Сталин, давая оценку стахановскому движению, подчеркнул, что стахановское движение является новым, высшим этапом социалистического соревнования. Стахановское движение продолжает дело социалистического соревнования на новой технической и организационной основе. Выросли заводы, фабрики, страна технически вооружилась, стала иной, поднялись новые пласты людей, перевоспитанных социалистическим соревнованием, ударничеством. Новая страна, новые люди — вот что родило мощную волну замечательного стахановского движения. (Аплодисменты).

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

„Это — начало переворота более трудного, более существенного, более коренного, более решающего, чем свержение буржуазии, ибо это — победа над собственной косностью, распушченностью и мелкобуржуазным эгоизмом, над этими привычками, которые проклятый капитализм оставил в наследство рабочему и крестьянину. Когда эта победа будет закреплена, тогда, и только тогда, новая общественная дисциплина, социалистиче-

ская дисциплина будет создана, тогда, и только тогда, возврат назад к капитализму станет невозможным, коммунизм сделается действительно непобедимым“.

(ЛЕНИН „Великий почин“, том XXIV, стр. 329).

Да, это было действительно начало, первая ступень социалистического перевоспитания людей в процессе производства и труда. За ним пошли другие ступени.

Коммунистические субботники зародились в годы голода и холода, в годы войны, в годы бедности.

Коммунистические субботники отражали и нашу силу, вызванную Октябрьской революцией, и нашу слабость — бедность и хозяйственно-техническую отсталость. Они еще не могли принять характера широкого массового переворота в отношении к труду, но Ленин увидел в них начало этого великого переворота.

Следующие этапы этого переворота — это социалистическое соревнование и ударничество и наконец стахановское движение.

Социалистическое соревнование означало уже разрывание этого переворота, развертывание социалистического наступления по всему фронту. Это наступление было выиграно нами в борьбе с классовыми врагами, в борьбе с теми, кто внутри партии пытался ставить палки в колеса и мешать развертыванию творческих сил и инициативы народа в деле социалистической перестройки своей страны, в деле превращения ее из страны отсталой в передовую, культурную, социалистическую страну.

Стахановское движение, развернувшееся во второй пятилетке, на основе социалистического соревнования, когда колхозы окрепли, когда индустрия стала на ноги, когда даже транспорт, отставший, начал подниматься уверенно в гору, — стахановское движение выражает уже новое в нашей стране, выражает зажиточную социалистическую жизнь, выражает торжество идей, целей, забот и трудов великих создателей нашей партии и советской страны Ленина и Сталина. (Бурные аплодисменты).

Особенности развития социалистического соревнования и стахановского движения на железнодорожном транспорте

Я не буду касаться многих вопросов, общих для всего народного хозяй-

(Продолжение на 2-й стр.)

Продолжение речи тов. Л. М. КАГАНОВИЧА

Орджоникидзе, Микоян, Бимова, Лобо а. Я останавливаюсь преимущественно на тех особенностях, которые имеются не только в хозяйственной области, но и в истории развития социалистического соревнования и стачановского движения на железнодорожном транспорте. Рассмотрев эти особенности весьма существенно для правильного понимания задач, которые сейчас стоят перед железнодорожниками в деле развития стачановского движения.

Социалистическое соревнование и ударничество на железнодорожном транспорте в годы первой и даже начале второй пятилетки отставало в своем развитии от промышленности, в особенности от тяжелой. Это отставание в росте социалистического соревнования, в сознательности и пролетарской дисциплинированности работников нельзя отделить от отставания в деле железнодорожного транспорта.

В 1932 году в промышленности до 65 проц. рабочих-ударников, в 1934 году, то-есть на два года позже, на железнодорожном транспорте числилось всего 41 проц. ударников. Я говорю числилось потому, что сама эта статистика не всегда соответствовала фактическому положению дел. Если бы на железнодорожном транспорте действительно был проц. боевых ударников, то они могли бы повести за собой остальных работников и поднять транспорт.

Соревнование, ударничество в железнодорожном транспорте отстали не только количественно, но и качественно. Нельзя сказать, что в транспорте не было героев социалистического труда. Были герои, люди, которые болея душой стояли за состояние железнодорожного транспорта,—достаточно назвать такие имена, как Томке, Кутафин и другие. Они давали образцы хорошей работы. Но эти образцы хорошей работы, к сожалению, в общем плохом состоянии дисциплины, в отсутствии организованности, в общей расхлябанности и плохой работе железнодорожного транспорта. Недаром еще в 1933 году постановление Центрального ко-

митета партии «О политотделах на железнодорожном транспорте» крайне резко охарактеризовало состояние дисциплины в железнодорожном транспорте.

Чтобы вывести железнодорожный транспорт и покончить с его недостатками, надо поднять в нем дух сознательной дисциплины и трудового соревнования, надо покончить с разгильдяйством и развить в каждом работнике чувство величайшей ответственности перед страной, надо добиться того, чтобы железнодорожный транспорт работал четко и без перебоев, как часовой механизм.

А что мы имеем на деле? На деле разгильдяйство и расхлябанность, слабая дисциплина и перебои в работе транспорта все еще остаются у нас не ликвидированными. Более того, коммунисты и беспартийные активисты нередко не только не противодействуют прогульщикам и прочим нарушителям трудовой дисциплины, а наоборот—сами оказываются лодырями и прогульщиками.

Такова была суровая оценка, данная Центральным комитетом партии состоянию дисциплины, работоспособности и слаженности железнодорожного организма. Товарищи Сталин и Ворошилов на 17-м съезде партии в 1934 году, а товарищи Молотов и Орджоникидзе на 7-м всесоюзном съезде советов уже в начале 1935 года дали не менее резкую оценку работе железнодорожного транспорта.

Социалистическое соревнование и ударничество на железнодорожном транспорте начали серьезно развиваться в конце 1934 года с объявлением сталинского призыва ударников и широко по-настоящему развернулись в 1935 году, когда железнодорожный транспорт начал подниматься в гору.

Промышленность до возникновения стачановского движения про-

шла длительную стадию нескольких лет ударничества и бурного подъема пафоса строительства, а после известного исторического дозвуга товарища Сталина—и пафоса освоения. В отличие от промышленности социалистическое соревнование и ударничество в железнодорожном транспорте сразу, без значительных интервалов перешли на более высокую ступень стачановского движения.

Причины столь запоздалого развития социалистического соревнования и ударничества на железнодорожном транспорте лежат не только в недостатках организационного характера. Свое влияние здесь оказал и самый характер кадров на транспорте, их текучесть. Некоторые из них, как я уже отмечал это на совещании строителей по отношению к железнодорожному строительству и что можно распространить и на весь железнодорожный транспорт, в особенности на путевое и некоторые части эксплуатационного хозяйства, — пытались найти на транспорте „полосу отчуждения от коллективизации“.

На запоздании развития социалистического соревнования в железнодорожном транспорте сказались и косность части командных кадров, не отказавшихся от старых, казенных традиций, и неудовлетворительная работа железнодорожных партийных организаций и коммунистов, заслуживших резкую оценку в постановлении ЦК о политотделах от 10 июля 1933 года.

Но главное, основное заключалось в том, что на железнодорожном транспорте больше, чем в какой-либо другой отрасли народного хозяйства укоренилась и укрепилась реакционная и, как потом выяснилось, антисоветская теория о том, что железнодорожный транспорт больше, чем он грузит, грузить не может, что транспорт „работает на пределе“, что исчерпаны все его технические и хозяйственные мощности, а раз так, то государству и партии нечего предъявлять претензии железнодорожникам, а надо дать им побольше всякого рода орудий производства: паровозов, вагонов и так далее, и только тогда они смогут поднять погрузку.

ского движения среди других категорий железнодорожников, в частности у вагонников, путейцев и эксплуатационников, за исключением составителей. Мы должны развивать среди них стачановское движение, но ни в коем случае не вдувать искусственно цифры — откровенная ложь и ф.к.ция нам не нужны.

Характерно отметить, что вопреки по развитию стачановского движения идут те категории работников, которые связаны с более мощной и отчасти новой техникой,—паровозные машинисты, среди вагонников—автоматчики, среди путейцев—те, которые обслуживают путевые механизмы.

Вперед выки по развитию стачановского движения, так и по своей работе идут Донецкая и Екатеринбургская дороги. К числу лучших дорог можно присоединить Октябрьскую, Юго-западную, М-Кавказскую, Северную, Закавказскую, Кировскую, МББ; из восточных дорог—Пермскую, бывшую Северокавказскую, ныне разделенную на две дороги—Азово-черноморскую и Северокавказскую дороги.

Донецкая дорога имеет образцовых стачановцев как среди машинистов, так и среди других категорий железнодорожников. Такие главные машинисты, как Кривонос, Шулина, Отрошенко, Бучко, Водогавский, Двин, Карасев и другие, вместо заданной технической скорости 20,6 километра в час дали и дают 40—45—48 километров в час. Имеются образцы и среди работников других служб. Составитель Краснов показал, как можно формировать поезда вместо 50 за 7—10 минут непосредственно с горки; кондуктор Ворона удвоил коммерческую скорость сборных поездов; диспетчер Исаенко вчетверо увеличил процент проследования поездов по расписанию, доведя его с 20 до 80 процентов; составитель Дрвань удвоил технические возможности маневровых средств в парке формирования.

Полнимаются лучшие диспетчера. По предложению молодого диспетчера Веретенникова сокращена излишняя маневровая работа благодаря пересмотру давно устаревшей специализации путей.

Станция Попасная добилась серьезных успехов в сокращении простоя транзитного парка, сократив с 8,4 часа в ноябре до 5—6 часов в декабре, то-есть на 3 часа, а грузовой простой—с 19 часов до 11 часов—на два часа ниже нормы. Отправление поездов по расписанию составляет 90—95 процентов.

Всем известно, что на железных дорогах нехватит до машинистов и других квалифицированных работников; из-за этого было много св.р.урочных.

Сейчас поднятие производительности труда и в первую очередь увеличение технических и ком.р.ческих скоростей дало возможность проводить большую работу с меньшим количеством паровозных, кондукторских бригад и бригад смазчиков. Если на 1 января 1935 года на Донецкой дороге требовалось 2.830 паровозных бригад, то в ноябре требовалось лишь 2.490 бригад. То же самое с кондукторами. На 1 июля 1935 года было 3.200 кондукторских бригад. В ноябре же при увеличении коммерческой скорости имеется всего 2.500 бригад. Раньше имели 2.500 смазчиков, а сейчас—1.900. Это даст возможность полной ликвидации св.р.урочных. На Екатеринбургской дороге вы-

двигается в особенности паровозное дело Нижнеднепровск-Узел. Там вместо 22 стачановцев, которые были два месяца тому назад, сегодня в результате упорной борьбы за обучение, за овладение техникой—потому что быть стачановцем на паровозе—это не просто пожелать, нужно овладеть техникой, нужно уметь ездить хорошо,—имеется сегодня уже 99 стачановцев. Из этого уже вышла стачановская машинистка, как Омелянов, который выступал на совещании стачановцев и который является действительно образцом не только хорошего машиниста, но и организатора стачановско-кривонососовского движения.

Наиболее яркий пример улучшения работы среди эксплуатационников в результате развития стачановских методов имеется на станции Нижнеднепровск-Узел. На этой станции стачановец начальник станции Гагаган для улучшения работы станции и уменьшения простоев ввел ряд организационно-технических мер. На горке станции был установлен например походный радиотелефон. Установка этого телефона, по которому конторщик дает сведения о вагонах дежурному на горке непосредственно от состава, дала возможность сократить время на распуск одного состава с 18 минут до 12 минут. Благодаря этому нововведению на горке станции 6 декабря в смену комсомолки Бровкиной было распущено 27 составов в количестве 1.567 вагонов, то-есть на 50 процентов больше проектной мощности горки.

Среди паровозных машинистов развивается замечательное движение не только за повышение технической скорости, но и за повышение среднесуточного пробега паровозов и увеличение веса водимых ими поездов.

В тульском деле развивается движение «15-тысячников», то-есть машинистов, которые берут на себя обязательство дать месячный пробег паровоза не менее пятнадцати тысяч километров или не менее 500 километров в сутки при норме для «ФД» в 448 километров. Машинисты-орденоносцы Марков и Оганев взяли на своих паровозах вместе со своими парничками дать не менее восемнадцати тысяч километров в месяц. И эти обязательства они успешно выполнили. А старший машинист Никонов дал на своем паровозе 650 километров суточного пробега.

На восточных дорогах за последние дни лучшие машинисты ломают старые традиции, когда зимой уменьшали вес поездов, то-есть сокращали количество вагонов, которые везет паровоз. В сильные морозы стачановцы-машинисты Томской, Омской, Южноуральской ведут безаварийно и без олозаний, а в ряде случаев со значительным нагоном, тяжеловесные составы. Например, на плече Усыты—Кузнец при норме 1600 тонн машинист Пашанцев на паровозе «ЭМ» провел поезд в 3600 тонн с вагоном в 10 минут. На Омской дороге за 20 дней декабря 76 машинистов депо Омск провели без аварий тяжеловесные составы в 2500—3000 тонн. Я специально интересовался, как машинисты, которые ведут состав поезда, увеличивая вес почти вдвое, справляются с работой. Оказывается, у них никаких аварий нет. Машинисты стачановцы-кривонососовцы за-

Образцы работы стачановцев-кривонососовцев

Первые успехи железнодорожного транспорта в 1935 году связаны именно с настоящим широким разрыванием социалистического соревнования и ударничества.

Стахановское движение на транспорте естественно началось с наиболее механизированной части железных дорог—их двигательной силы, началось у паровозных машинистов.

Когда заводов и электростанций было еще мало, железные дороги мялись в стране, так сказать, пионерами механизации, пионерами механизации страны. Само собой разумеется, в отношении технической вооруженности наши железные дороги сейчас отстают от тяжелой промышленности.

Однако транспорт по самой своей природе имеет техническую и организационную базу не меньшую, чем другие отрасли народного хозяйства (исключением тяжелой промышленности), для развития стачановского движения.

Из всех отраслей железнодорожного транспорта наше паровозное хозяйство наиболее технически передовое. Правда, имеется много старых паровозов, большинство наших паровозов

модернизировано уже за годы революции. Паровоз «Э», который сейчас по сравнению с паровозами «ФД» и «СО» считается у нас уже отставшим, этот паровоз «Э» реконструировался в период революции, он является довольно мощным локомотивом.

Неслучайно, что Кривонос, когда всюду и везде техническая скорость была 22—23 километра, первый на паровозе «Эу» дал 48 километров в час технической скорости. Если можно паровоз «Эу» считать несколько устаревшим по сравнению с «ФД», то в этой условно старой технике таились колоссальные резервы, были занижены технические нормы, занижены технические показатели, которые такой хороший боевой машинист, как Кривонос, сломал и показал, каких результатов можно добиться на этой машине.

На мощном паровозе «ФД» машинист Екатеринбургской дороги Омелянов достиг технической скорости 52—53 километра в час. Эта скорость регулярно держится нашими стачановцами-кривонососовцами во все время их работы. В отдельные мо-

менты скорости достигается еще больше—до 60-65 километров в час.

Не буду приводить здесь подробных цифровых данных о количестве стачановцев на железнодорожном транспорте. Не в порядке обычного статистического учета, а по моей личной просьбе начальники дорог и политотделов персонально учли 69 тысяч стачановцев. По данным девяти дорог—Екатерининской, Северной, М.-Кавказской, Западной, Московской—Донбасс, Юго-восточной, Северокавказской и Южноуральской—из 16 тысяч машинистов имеется 1.262 стачановца—14 процентов. Стахановец-машинистом мы считаем того, кто значительно перевыполняет техническую скорость и работает безаварийно. У нас среди стачановцев-кривонососовцев нет ни одного аварийщика. (Аплодисменты). Среди рабочих по ремонту паровозов, по данным этих же дорог, имеется 12 процентов стачановцев, среди составителей—24 процента, среди диспетчеров—8 процентов, среди вагонников—3,5 проц., среди путейцев—4 процента.

Таким образом даже эти цифры говорят об отставании стачанов-

(Продолжение на 3-й стр.)

Продолжение речи тов. Л. М. КАГАНОВИЧА

вероятно, что можно возить и еще более тяжелые поезда: в 4 тысячи — 4,5 тысяч тонн этими же паровозами, возить без опозданий и без аварий. (Аплодисменты).

Машинисты-стахановцы на практике опровергают заниженные весовые нормы, которые определялись в давнее время опытным путем худшими машинистами и с тех пор не пересматривались.

Вы видите отсюда, товарищи, какие еще огромные, неисчерпанные резервы железнодорожного транспорта открывает замечательное стахановское движение.

«Пределы» сознательно занижали техническую скорость по тем мотивам, что увеличение форсировки котла, которая измеряется килограммами с'емки пара на квадратный метр нагрева котла в час, приведет к излишним расходам топлива, что выг днее ездить медленно и возить более тяжелые составы.

Наша практика за последние месяцы полностью разоблачила несостоятельность этих реакционных взглядов. Наши поезда ходят значительно скорее, техническая скорость увеличилась по сравнению с прошлым годом на 21 процент, а топлива в октябре 1935 года паровозы израсходовали на 3 процента меньше, чем в октябре 1934 года. Несостоятельным оказался и противопоставление скорости движения поездов. Стахановцы-кривошановцы показали, что можно водить и тяжеловесные поезда быстро, а главное — без аварий.

Мы должны добиваться повышения технической скорости в большинстве депо сети до уровня, достигнутого передовым депо, должны добиваться увеличения среднесуточного пробега паровозов и экономии топлива.

От достигнутого повышения ско-

рости и среднесуточного пробега паровозов мы уже получили известный эффект.

Конечно, много еще недостатков — велики простои оборотных депо под экипировкой, при осмотре паровоза, при ремонте, при промывке. Но вы знаете, товарищи, как в прошлые зимы все дружно кричали: «нет паровозов, давай паровозы!» Зимой всегда начиналась переброска паровозов с одной дороги на другую. На сегодня я могу доложить Центральному комитету партии, что мы не только избежали перебросок паровозов, но мы имеем сейчас на сети почти на полторы тысячи паровозов в запасе больше, чем в прошлом году. (Аплодисменты). Эти паровозы нам пригодятся и для дальнейшего расширения грузооборота, и на любой другой случай, если этого потребуют интересы родины. (Бурные аплодисменты).

работников транспорта, беспартийные активисты, сами того не желая, вместо того, чтобы критически подойти к своей собственной работе, с удовольствием принимали подсовываемое им оправдание невозможности выполнения плана с тем, что, мол, нет паровозов, нет вагонов, нет необходимой технической базы.

В то время как в промышленности и в сельском хозяйстве даже люди, не выполнявшие государственного плана, признавали этот план законом, реальной возможностью, на транспорте, это надо прямо сказать, не только среди пропагандировавшей свои теории группы лжеученых, но и среди практиков, среди большин-

ства железнодорожников господствовало твердое убеждение, что заданный государством железнодорожному транспорту план не по силам транспорту и не выполним. И не потому, что не мобилированы все ресурсы, что работа плоха, что дисциплина никуда не годна, а потому, видите ли, что все технические ресурсы транспорта, все его возможности, пропуская способность станций и участков, мощность паровозного и вагонного парка, якобы, исчерпаны.

(Продолжение доклада т. Кагановича будет напечатано в следующем номере).

СОВЕЩАНИЕ ПЕРЕДОВИКОВ УРОЖАЙНОСТИ ПО ЗЕРНУ, ТРАКТОРИСТОВ И МАШИНИСТОВ МОЛОТИЛОК С РУКОВОДИТЕЛЯМИ ПАРТИИ И ПРАВИТЕЛЬСТВА

27 декабря в 6 часов вечера в Большом зале Кремлевского дворца открылось совещание передовиков урожайности по зерну, трактористов и машинистов молотилок с руководителями партии и правительства.

На совещание прибыли свыше 1200 делегатов со всех концов Советского союза, добившихся наивысших показателей в работе на колхозных и совхозных полях.

Бурными овациями, горячими, долго несмолкающими аплодисментами, приветственными возгласами участники совещания товарищ Сталин, Молотов, Каганович, Ворошилов, Орджоникидзе, Чубарь, Мухомов, Жданов, Андреев, Косигов, Постышев, Эйх, Петровский, Рудзутак, Яковлев, Чернов и Калмановича.

Совещание открыл краткой вступительной речью народный комиссар земледелия Союза ССР тов. Чернов.

На вечернем заседании выступили Волошин А. Е. — бригадир тракторной бригады Ленинградской МТС, Азово-Черноморского края, Маликов С. П. — председатель колхоза «Труженик», Саратовского района, Оренбургской области, и другие, в том числе Берлизов П. А. — бригадир полеводческой бригады колхоза «Красный партизан», Верхне-Уральского района, Магнитогорского округа, Челябинской области. (ТАСС).

II. Железнодорожный транспорт на под'еме в гору

Бурный разворот социалистического соревнования, с которым железнодо рожники запоздали на несколько лет по сравнению с другими отраслями народного хозяйства, быстрее развертывание стахановского движения, мобилизация и лучшая организация передовых людей транспорта и всего хозяйственного организма, разгром реакционных элементов обеспечили успешный под'ем железнодорожного транспорта в гору. Тов. Сталин в своей речи о стахановском движении привел в качестве примера окончившуюся в НКПС консервативную группу, обсновывавшую заниженную норму коммерческой скорости.

Эта группа реакционных профессоров все свои технические премудрости облекала в такие жреческие формулы, что многие «робкие» коммунисты не решались подступиться к ним. Этим людям были предоставлены

все возможности для пропаганды своих «теорий». Они руководили журналами НКПС. Они писали и издавали учебники. Они выработали и разрабатывали планы движения, графики, которые являются практиче ким документом в действии, но которые были грамотой за семью печатями для многих руководящих коммунистов железнодорожного транспорта.

Эти профессора исходили из той позиции, что наш транспорт работает на пределе, что резервов нет и что погрузка 63 тысяч вагонов в сутки невозможна.

Им вторили в «благородных» тонах ответственные коммунисты, работники транспорта.

Насколько тесно «предела» тесно смыкалась с враждебной оценкой положени и темпов развития страны, показывая, что некоторые из этих бывших «героев» говорили, что «среди части эксплуатационников существовало убеждение в том, что

если бы мы начали грузить 70 тысяч вагонов, не было бы грузов в стране».

Можно спросить — неужели группа профессоров могла завоевать и одурманить умы такого громадного количества командиров и политработников? Нет, товарищи, никакой архиученый профессор не сможет околпачить коммуниста, если этот коммунист не ищет лазейки для того, чтобы оправдать свою собственную плохую работу.

(Голоса с мест: Правильно! Аплодисменты).

В том-то все и дело, что между этой группой лжеученых, мозги которых были начивены чисто буржуазными представлениями о возможностях транспорта, и коммунистами-практиками сложился как бы неписанный союз для защиты и перестраховки от критики партии и государства. Даже значительная часть коммунистов и ответственных

Ем. Ярославский

Первый вооруженный штурм

(Окончание. Начало см. в № 196)

Борьба в районах в значительной степени носила характер обороны районов от наступавшего врага — царских войск. Выступление пролетариата в Петербурге было настолько слабо, что даже железнодорожное движение между Петербургом и Москвой не было остановлено.

Московские власти, перепуганные в первые дни, не надеясь на запертые в казармах московские войска, умоляли царя и министров — прислать на помощь подкрепление.

И вот 28 (15) декабря прибыли из Петербурга Семеновский лейб-гвардии полк, из Твери — сумские дружины, из Варшавы — Ложминский и Капорский полки.

Царские власти еще в самом начале восстания арестовали его руководителей и тем ослабили руководство восстанием. Револьюция была оторвана от районов к центру, чтобы сжать силы правительства и раздавить их, совершенно не были осуществлены. А правительство ам-

поднило свой план, используя ошибки восставших. Особенно большое значение имело то обстоятельство, что восставшие не использовали революционно-на троевную часть московского гарнизона: упустили время, предоставив возможность царскому правительству подавить движение в воинских частях.

Подвигаясь шаг за шагом, разрушая баррикады, очищая один район за другим от дружинников, царские войска осадили последнюю, самую сильную крепость восставших — Пресню. Артиллерия громилла Пресню. Подожженные снарядами горели десятки домов. Палачи расстреливали всякого переходящего улицу. Огонь был сосредоточен на Трехгорке, где находился штаб Красной гвардии, во главе с товарищем Седым. 31 (18) декабря Пресня пала и 2 января 1906 года царь записал в своем дневнике: «После долгих дней тревоги в Москве настало, слава богу, затишье, митинг и давление силой оружия».

Меньшевики хоронили революцию. Плеханов писал, что «не надо было браться за оружие». Эсеры устами ренегата Саванкова клеветали на революцию, описывая то «чего не было» и восхваляя едиполический террор. Либеральная буржуазия «меняла веки», обливая грязью «мессе с меньшевиками вооруженное восстание, когда еще не застыла кровь на улицах Москвы и

других городов. Декабрь 1905 г. был высшей точкой этого движения. Это движение оказалось недостаточно сильным, чтобы свалить царскую власть, опрокинуть власть помещиков и капиталистов. Но это движение имело огромное значение для всего дальнейшего хода революции и для победы великой пролетарской революции в октябре 1917 года.

В то время, когда началось восстание, еще не закончила свою работу конференция большевиков, собравшаяся в декабре 1905 года в Таммерфорсе (Финляндия). На этой конференции произошла первая встреча Ленина и Сталина, о которой так тепло рассказывал впоследствии товарищ Сталин. На малейших колебаний по вопросу о том, начать ли восстание, не было в рядах большевиков. Большевики приняли самое активное участие в подготовке этого восстания, в его организации и проведении. Но в то время революционное движение еще не достигло такого развития, чтобы можно было слить в одно целое три основных его потока: восстание рабочих, восстание крестьян и военное восстание. Критикуя шибки декабряского вооруженного восстания в Москве, говоря об уроках этого восстания, Ленин звал к изучению опыта декабрьского восстания, предвидя неизбежность нового восстания,

к которому мы должны были готовиться, учитывая уроки 1905 года.

992 мужчины и 137 женщин, убитых царскими войсками и полицией — таковы официальные итоги декабрьского вооруженного восстания в Москве. А после этого карательные экспедиции, кровавая расправа озверевших палачей — завершили дело подавления революции. Но следственным материалам видно, что расстреливали «за белую папаху», «за смуглый цвет кожи», «за то, что шел не по самой короткой дороге к месту назначения», «за подозрительно длинные волосы», «за красный платок в кармане» и т. п.

Но ни расстрелы, ни бесчисленные катожные приговоры не могли погасить революционное пламя, загравшееся в революцию 1905 года. Загнанное в период реакции 1907—1910 гг. в глубокое подполье, оно тлело и накапливало силы, чтобы вспыхнуть вновь накануне империалистической войны 1914 года. Притупленное удлинением в лной шинивизма первых годов войны, оно разгорелось с новой силой, когда большевики, учтя уроки 1905 года, под руководством Ленина и Сталина повели массы в бой против помещиков и капиталистов в 1917 году. Революция 1905 года помогла рабочему и крестьянскому продолжать от февраля, марта до октября 1917

года путь к социалистической пролетарской революции. «Без такой «генеральной репетиции», как в 1905 году революции в 1917 году как буржуазная февральская, так и пролетарская октябрьская, были бы невозможны» (Ленин).*)

Мы чтим память людей, которые в труднейшей обстановке в декабре 1905 года подняли знамя восстания. Огромны победы социализма в нашей стране. На протяжении 18 лет в ней строится первое в мире бесклассовое социалистическое общество. Под руководством великого вождя пролетариата и колхозного крестьянства в нашей стране — товарища Сталина пролетарская революция обрела несокрушимую опору.

Развертывая новое, еще более мощное наступление социализма, опирающегося на стахановское движение, на великую мощь нашего социалистического хозяйства, на великую силу пролетарской диктатуры, мы знаем и помним, что в этих успехах есть заслуга тех, кто в 1905 году на баррикадах Москвы и других городов отдал свою жизнь за великое дело освобождения рабочего класса; тех, кто 30 лет тому назад пробивал путь миллионным массам, победе великой пролетарской социалистической революции в 1917 году, открывшей новую эру — эру социализма

*) Ленин. Сочинения, том XLV стр. 338.

Продолжение речи тов. Л. М. КАГАНОВИЧА

Улучшение эксплуатационной работы и пересмотр технических норм

Естественно, что на железнодорожном транспорте мы взяли в 1935 году после разоблачения «пределщиков» за пересмотр созданных ими заниженных общесетевых норм. Эти общесетевые технические нормы в значительной степени уже пересмотрены и пересмотрены основательно. Мы должны продолжать пересмотр этих общесетевых технических норм на основе дальнейшего разоблачения «пределщиков», развертывания стачановского движения и выявляемых стачановцами возможностей. Но центр тяжести на шей работы должен быть в пересмотре конкретных местных норм по каждой станции, депо, тяговому плечу, по каждой дистанции пути и связи, по каждому вагонному участку. Ведь общесетевые нормы могут быть выполнены лишь при конкретном их применении каждой станцией, дистанцией, депо, участком. С этой точки зрения недостатком в нашей работе за последние месяцы является именно то, что, пересмотрев общесетевые нормы, надо прямо сказать, что ни центральные управления НКПС, ни управления железных дорог до этого еще как следует не добрались.

А особенности железных дорог, отличающие их от заводов, именно в различных условиях работы каждой дистанции, каждого депо. Единой крышей железных дорог в отличие от заводов является небо. (Смех). Тут действуют климатические условия и разный профиль пути и не только по дорогам и отделениям в целом, но и по большим участкам.

На работу железных дорог влияет разный характер грузов и изменения грузопотоков. В отличие, пожалуй, от работы промышленности, которая сама заранее может определить или во всяком случае знать ассортимент своей продукции и ее распределение по потребителям, грузопотоки определяются не железными дорогами, а грузоотправителями. НКПС, конечно, не стоит в стороне от определения грузопотоков. В этом году мы добились некоторых успехов в планировании перевозок таких грузов, как свекла, хлеб, хлопок и картофель. Подрабатываем вопрос о планировании перевозок соли, угля и нефти.

Каждое отделение службы эксплуатации, каждая станция, каждое депо имеют свои обязанности. Вот почему сложность установления технических норм на железнодорожном транспорте состоит в том, что необходимо по крайней мере разбить все станции, депо и участки на дистанции, на ряд типов, а в пределах этих типов применительно к каждой станции и депо давать отдельные технические нормы их работы.

В первую очередь мы должны сосредоточиться на важнейших участках железнодорожного транспорта. Из 7200 станций и развязок половина погрузки и выгрузки производится на 334 крупнейших грузовых станциях и половина всего транзита охватывается 127 крупнейшими участковыми станциями. Протяженность наших главных железнодорожных путей—83 тыс. ки-

лометров. Но из них 10 тыс. километров дают 36 проц. грузопотока, а 30861 километр дают 70 проц. всего грузопотока. На этих важнейших станциях и направлениях, определяющих в основном всю работу железнодорожного транспорта, мы и должны сосредоточить основное внимание. Рассмотрим отдельные технические нормы как общесетевые, так и местные.

Начнем с технической скорости, о которой я уже говорил в своем докладе. Техническая скорость—это скорость продвижения на перегоне, не считая остановок на промежуточных станциях. Несмотря на введение мощных паровозов, технические скорости за последние 7 лет были почти на одном уровне: 21—22 километра в час. Аппарат НКПС не знал о фактических технических скоростях по отдельным депо и тяговым плечам (то-есть по тем участкам, по которым обращаются паровозы от основного до оборотного депо).

Например, при разработке приказа об улучшении использования паровозов пришлось затребовать эти данные от дорог, да и многие управления дорог сами не имели этих сведений.

Техническая скорость была нами в 1935 году повышена до 27 километров в час против 22,5 километра бывшей фактически в 1934 году. Фактически в октябре 1935 года по сети в среднем техническая скорость была 27,4 километра, а в ноябре—26,7 километра в час.

Отдельные машинисты-стахановцы дают 60—67 километров в час по технической скорости, превышая даже конструктивную скорость паровоза (конструктивная скорость для «Э» была определена в 55 километров в час, для «ФД», «С0» и «Ш»—65 километров в час). Эта конструктивная скорость, которая, как теперь выясняется, также была занижена и нами теперь пересматривается. На 1936 год в связи с пересмотром графика движения поездов мы предполагаем повысить техническую скорость в среднем по сети минимум до 30 километров в час.

Несколько хуже обстоит с коммерческой (участковой) скоростью, то-есть со скоростью продвижения поезда от одной участковой станции до другой, считая и остановки на промежуточных станциях. За последние десять лет коммерческая скорость оставалась все на одном уровне: 13—14 километров в час. За 1934 год средняя коммерческая скорость по сети составила в среднем 14,2 километра в час.

Мы повысили первого октября 1935 года норму коммерческой скорости до 19,4 километра в час. Фактическое выполнение—18,6 километра в октябре и 17,6 километра в ноябре 1935 года. Некоторые отделения дают коммерческую скорость до 26—30 километров в час. Увеличения коммерческой скорости мы добились как за счет роста технической скорости, так и за счет сокращения ненужных простоев поездов на промежуточных станциях, путем совмещения на одной и той же станции нескольких техниче-

ских операций (забора воды, чистки топки, осмотра буек и проч.), а также путем ликвидации излишних развязок и блокпостов. Нами за это время закрыто 282 блокпоста и 104 развязки.

Коммерческая скорость, особенно сборных поездов, увеличилась также благодаря повышению роли главных кондукторов, усиление их активности, борьбы за скорейшее приведение поезда к своему участку. На 1936 год мы предполагаем повысить коммерческую скорость в среднем по сети до 23 километров в час.

Однако, самое главное состоит в том, что, несмотря на повышение технической и коммерческой скорости, среднесуточный пробег вагонов увеличился гораздо меньше, оборот вагонов улучшился совершенно недостаточно из-за больших простоев на участковых и грузовых станциях.

Оборот товарного вагона, то-есть время от одной до другой погрузки, в 1934 году составил в среднем 8,7 суток. Правительством на 1935 год оборот был установлен в 7,67 суток. В эту норму железнодорожный транспорт в 1935 году уложился, то-есть сократил время оборота на один сутки, что дало возможность увеличить погрузку в среднем на 9 тыс. вагонов в сутки в течение года, а за последние месяцы—на 15 тыс. вагонов в сутки.

Однако мы считаем теперешний оборот вагонов весьма плохим и очень медленным. При теперешних скоростях движения поездов и установленных нормах простоя оборот вагонов должен быть максимум 5,8—6 суток. На деле же мы имели в октябре 6,96 суток и в ноябре—7,18 суток. Таким образом из-за невыполнения оборота вагонов мы теряли ежедневно минимум 12—16 тыс. вагонов погрузки.

Из этих цифр наглядно видно, как эксплуатационники «проедают» успехи машинистов и результаты стачановской работы паровозников. Именно эксплуатационники, так как причина невыполнения оборота вагонов прежде всего в безобразных простоях на участковых, сортировочных и погрузо-разгрузочных станциях.

Из общего времени оборота товарного вагона в ноябре 1935 года 7,18 суток, или 172,3 часа, простои на участковых и технических станциях составляют 81,9 часа—47,5 процента; простои на станциях погрузки и выгрузки—39,8 часа—23,1 процента; простои на промежуточных станциях—17 часов—9 процентов; в движении вагон находится всего 33,6 часа—19,5 процента. В среднем в сутки товарный вагон находился в ноябре 1935 года в движении всего 4,69 часа, проходя за это время 125 километров, а остальное время стоит на станциях.

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

У нас есть хорошие сортировочные станции, как например передпортовая Ховрино, Октябрьской железной дороги, Москва-сортировочная, М.-Казанской железной дороги, Званка, Кировской железной дороги, которые уложились в заданные им нормы простоя. Но большинство станций их превышает.

Возьмем одну из плохо работаю-

щих станций—Люблино, М.-Курской железной дороги. НКПС задал типовые нормы простоя транзитного вагона с переработкой, то-есть переформированием поезда на сортировочных станциях—4 часа 50 минут. Учитывая местные условия станции Люблино, управление М.-Курской дороги установило ей норму простоя 8 часов. Станция же фактически имела в первый декада декабря простоя транзитного вагона с переработкой 17 часов 43 минуты. Из чего складывается этот безобразный простой для операции в парке прибытия? Списывание и разметка вагонов, сдача документов кондуктором и прочее. Норма установлена в 30 минут, а вагон фактически простаивал 4 часа 36 минут, то-есть вагон ожидал расформирования состава лишь 4 часа. Но в наиболее сложной технической операции—расформировании вагонов через горку—станция почти выложила в установленное время: задано 30 минут фактически расформирование занимало 32 минуты. Зато под накоплением, то-есть в ожидании подхода вагонов того же направления, чтобы из них сформировать поезд, норма установлена до 4 часов, а фактически вагон простаивал 8 часов 42 минуты.

Чтобы сократить время простоя вагонов под накоплением, следует шире применять групповую специализацию, то-есть не дожидаться, пока накопится целый состав вагонов на ту или иную станцию, а отправлять их группами до ближайшей полупутной станции, а там уже из них формировать целые маршруты.

Сокращение времени под накоплением во многом зависит и от клиентуры и от выполнения ею плана отправительской маршрутизации. Ни где, как в Советском союзе, нет таких огромных возможностей отправления грузов целыми маршрутами. Так как массовые грузы распределяются по потребителям у нас заранее, легко договориться, положить, с Углесбытом, чтобы уголь той или иной шахты шел не по десятому адресу, а одному—двум потребителям. Наше плановое хозяйство имеет огромные возможности для максимального развертывания отправительской маршрутизации, что на много сократит простои вагонов под накоплением.

Кстати сказать, раньше разрешили держать вагон под накоплением более суток. Теперь, в связи с введением отправительской маршрутизации, а также групповой специализации, имеем возможность значительно сократить время простоя вагонов под накоплением.

На формировании составов—тоже более сложной операции—норма установлена до одного часа, а фактически на эту операцию затрачивалось на станции Люблино 38 минут.

Наконец в парке отправления, то-есть когда состав уже готов и следует лишь его технически осмотреть и принять кондукторской бригадой и смазчиками, положенное время до одного часа, а фактически затрачивалось 5 часов 58 минут. Это объясняется главным образом большой вышедшей вагонов по их технической неисправности и несогласованностью работы по формированию поездов с графиком их отправления со станции.

Таким образом мы видим, что операции, требующие значитель-

ной технической работы, проводятся станцией Люблино удовлетворительно, но образцовая работа составителей, башмачников и других работников «проедаются», «гробятся» никудышной организацией работы станции в целом, простоям зря, без всякой работы.

Из этого вытекает, что стоит только организатору приложить руки, ввести простейшую рационализацию в технологический процесс и сместить во времени отдельные операции, что вполне возможно, как это показывает опыт стачановцев-составителей, диспетчеров, дежурных по станции, и мы резко сократим простои. Стахановское движение на службе эксплуатации нужно направить на то, чтобы не было боя вагонов на горках, чтобы вагон не простаивал зря, чтобы все быстрее двигалось. А эксплуатационники при этом могут зарабатывать значительно больше, чем теперь. С этой точки зрения и придется нам пересмотреть всю систему норм выработки и заработной платы станционных работников.

Несколько слов о нашей погрузочно-разгрузочной работе. Время на погрузку и разгрузку уменьшалось с 46 часов в 1934 году до 37,6 часа в октябре и 39,8 часа в ноябре 1935 года. Норма, установленная НКПС в июне 1935 года,—32,8 часа—далеко не выполняется. Вина не только одних железных дорог, но и клиентуры, так как 70—80 проц. всей погрузки производится на под'ездных путях клиентуры. В связи с увеличением грузооборота фронты погрузки и выгрузки сейчас много недостаточны и их надо срочно расширять, а также всемерно механизировать погрузочно-разгрузочные работы, чтобы не тормозить работу железных дорог.

Здесь я хочу сказать несколько слов о нашем младшем брате—заводском транспорте—и обратиться за содействием к папам этого брата—руководителям промышленности. Как старший брат, прошу помочь нашему младшему брату—заводскому транспорту. (Веселое оживление в зале). Иначе заводской транспорт может ударить нас с другой стороны.

У нас есть образцовые клиенты, честно выполняющие свои договоры и даже сокращающие время простоя под погрузкой или выгрузкой. Могу перечислить отдельных из них: завод имени Петровского, завод имени Кирова—по Екатеринбургской дороге, Харьковский тракторный завод—по Южной дороге, вольские цементные заводы—по Рязано-Уральской дороге, «Северолес»—по Северной дороге, Ростсельмаш—по Азово-Черноморской дороге. Но наряду с ними имеется еще большое количество неисправной клиентуры, по долгу задерживающей наши вагоны.

Основной, так сказать, обобщающей технической нормой, определяющей всю работу железных дорог, является график и расписание движения поездов. График определяет, сколько поездов можно пропустить через данный участок, чтобы один поезд не наскочил на другой, чтобы движение шло четко, без задержек.

Между прочим до революции товарному движению не было твердых расписаний. Мы поставили перед собой задачу обеспечить расписанием товарное движение, в первую очередь основное ядро постепенно обрабатываемых поездов—диспетчеры их называют «синими»

(Продолжение на 4-й стр.)

Продолжение речи тов. Л. М. КАГАНОВИЧА

поездами, потому что в графике они обозначены синей краской. Остальные поезда также предусмотрены нашим твердым графиком. Мы пересмотрели график. График определяется технической скоростью. Техническая скорость была занижена и поэтому график был неправильный. График предусматривал большое количество ненужных остановок. Мы сократили часть остановок на разъездах и станциях. Я убежден, товарищи, что при новом пересмотре графика к лету 1936 года мы сможем сократить еще большее количество остановок пассажирских и товарных поездов. К чему поезду из Москвы на Тифлис иметь несколько остановок до Тулы? Для обслуживания этих пассажиров есть местные поезда. То же самое и в отношении товарных поездов, которые не должны иметь лишних остановок. Мы можем сократить остановки и тем самым выиграть время и ускорить движение поездов.

Мы должны, товарищи, превратить расписание и график движения поездов в железный закон работы транспорта. Наш конвейер раскинулся на 100 тыс. километров. Следить за каждой частью очень трудно. Должна быть какая-то единая дисциплинирующая сила. Эта сила — график и расписание движения поездов. График и расписание должны быть самым святым для железнодорожников. Пока мы этого не добьемся, у нас не будет той слаженности частей механизма, о которой говорил тов. Сталин.

Вероятно вы все слышали о так называемых выходах, которые лимитировали и ограничивали пропускную работу железных дорог по самым

важным направлениям. Например, считалось, что из Довбага через Львов на север нельзя пропустить более 950 вагонов в сутки, через Ворожбу — больше 770 вагонов, через Курск — больше 1350 вагонов. После пересмотра графика мы теперь можем пропускать через Львов 1100 вагонов, а предполагаем довести и до 1500 вагонов, через Ворожбу — 1120 вагонов и предполагаем довести до 1200 вагонов, через Курск — 2275 вагонов — и эта возможность пропуска на много превышает потребность. То же самое имеет и по другим выходам: из Урала — центра — через Янаул — Белезину — Ботельнич, выход из Сибири — через Семипалатинск в Среднюю Азию, выход из Сибири — через Вагай на Урал и т. п.

Большим злом являлась частая ломка веса поездов. По одному участку, например, можно было вести поезд весом до 1800 тонн, а по другому участку — только 1600 тонн. Приходилось отцеплять часть вагонов, ожидать следующих поездов и из отцепленных хвостов формировать новые поезда. По новому графику мы сократили количество переломов веса поездов. Так, по 22 главнейшим направлениям протяжением 38 тысяч километров вместо 71 весовой нормы установлена 61 норма, а в 1936 году благодаря замечательному движению машинистов-стахановцев за увеличение весовых норм мы сможем это количество сократить еще наполовину, что повысит пропускную способность поездов почти вдвое в грузовом направлении и тем самым позволят значительно сократить простой вагонов.

В связи с увеличением пропу-

ской способности линии отпала необходимость строительства ряда вторых путей и дополнительных раз'ездов. Наоборот, сотни раз'ездов и блок-постов, как я уже говорил, закрыты за ненадобностью. Отпала необходимость в открытии блок-постов и строительства вторых путей на участке Львов — Комаричи, Западной дороги, необходимость смягчения профиля на участке Вязьма, МББ, и т. д.

Дальнейший пересмотр графика, который НКПС подготавливает к весне 1936 года, может дать огромную экономию по части строительства. Ведь была специальная теория — надо расширить станционные пути, иметь их в большом количестве для того, чтобы там отставались вагоны. Станция вместо пропускного пункта вагонов превратилась в отстойник вагонов. Правильный пересмотр графика, к которому должны мы, работники НКПС, а также начальники дорог и эксплуатационных отделений, подойти более серьезно, чем подходили до сих пор, может нам дать огромную экономию в части сокращения излишних капитальных работ и перебросить эти средства на более производительные цели.

Что касается соблюдения расписания движения поездов, то мы сейчас с большими боями добиваемся того, что, примерно, 40 проц. товарных поездов идут строго по расписанию. Вы можете сказать, что пассажирские поезда и то опаздывают. Это верно, должен сказать, что по пассажирскому движению у нас также не хватает дисциплины, а она должна быть по соблюдению расписания поездов еще более сильной, более серьезной, чем по товарному движению.

точка бандажей паровозных колес. Бандажи в ведущем скате снашиваются в два раза быстрее, чем в остальных скатах. Если сделать их из более крепкого металла с тем, чтобы бандажи всех скатов изнашивались более равномерно, то можно значительно увеличить пробег между под'емочными ремонтами и одновременно сократить расход бандажей примерно на 25 проц.

Также должно быть сокращено время промывки и ремонта паровозов. Введение теплой промывки позволяет на много сократить время, необходимое для промывки паровозов. Экономная рационализация, правильная организация ремонта паровозов, позволит значительно сократить время нахождения паровоза в ремонте и тем самым позволит использовать паровоз более продуктивно. Основное, на что мы должны обратить внимание в работе паровозных и вагонных депо, ремонтных заводов и вагоно-ремонтных пунктов, — это качество ремонта. Контроль за качеством при ремонте более труден, чем при выпуске новой продукции. Когда я был, например, в Ленинграде на вагонно-ремонтном заводе, то обратил внимание на то, что многие рабочие работают бесконтрольно. Есть расценка за болт, а пров'инглили они этот болт или недовинтили — проверить очень трудно. Нужно установить при ремонте качественную проверку работы по каждой основной операции в отдельности, а не только в конце ремонта.

К заводам НКПС относятся все то, что говорил товарищ Орджоникидзе о заводах тяжелой промышленности. Добавлю только, что хотя наши заводы технически вооружены слабее наркомтяжпромовских (в частности не хватает хорошего инструмента), но и существующее оборудование используется на них неудовлетворительно. Как правило, наши заводы слабо загружены, продукция их может быть значительно подья-

та и при существующем оборудовании.

Образцы стахановской работы дают многие рабочие заводов НКПС, в частности токаря по обточке колесных пар (толускатов). Токари завода Можерез Иншаков, Елисеев, Жихарев при норме 6 колесных пар на станке типа «Гегенштайт» достигли обточки 23 — 8 штук в смену. Токарь Отрожского вагоно-ремонтного завода Аверьянов на станке «Кронен» (таких станков завезено в СССР всего два в этом году) дал за 7 часов обточку 41 толуската. Ни один завод Англии, Германии не имеет такой выработки.

Благодаря стахановскому движению, значительно смягчена острота с колесными парами. Заводы вагонного управления, выку к выше в июне 82,78 колесных пар, в октябре уже выпустили 15414 колесных пар. Заводы паровозного управления в сентябре выпустили 1047 пар, а в октябре — 1522 пары.

Многие рабочие наших заводов и депо уже и теперь перерабатывают нормы выработки на 300 — 400 и больше процентов. Так, например, кузнец Мичуринского паровозоремонтного завода Назеров производит конку дышек под двумя паровыми молотами одновременно точно по графику Онповы ил производительность труда в 11 раз. Раньше его заработок не превышал 300 рублей в месяц в октябре он заработал 800 рублей, в ноябре — свыше одной тысячи рублей.

Автоматчик сверд'янского вагонного участка Комсомолец Шакурский при норме ремонта 3 воздухораспределителя ремонтирует в смену 41 воздухораспределитель. С 22 ноября ежедневный заработок Шакурского составляет 130 — 165 рублей. Шакурский — квалифицированный рабочий. 14 декабря в Доломском клубе г. Свердловска он прочел содержательную лекцию о советских автомагорах, весьма поучительную для присутствовавших инженеров и техников.

Организация ремонта пути и подвижного состава

Особое внимание должны мы обратить на приведение в порядок путевого хозяйства, которое находится в плохом состоянии. Без хорошего пути, без прочных мостов мы не избавимся от крушений, не избавимся от затруднений в движении поездов, так как поезда в конце концов движутся по пути и от его качества прежде всего зависит и скорость движения, и бесперебойность работы железных дорог.

Мы пересмотрели в 1935 году нормы содержания пути по уровню и шпалу, которые были установлены в 1931 году и являлись выражением упрощения и расхлябанности, царивших в путевом хозяйстве. Например нормальная ширина колеи по этим нормам колеблется в пределах 13 миллиметров (10 миллиметров уширения и 3 миллиметра сужения). НКПС установил в 1935 году более жесткие нормы колебания ширины колеи — 8 миллиметров (6 миллиметров уширения и 2 миллиметра сужения). Установлены более строгие нормы оценки пути. Произведенны были работы по сокращению числа длительных предупреждений об ограничении скорости движения поездов. По сети количество длительных предупреждений было в результате этого сокращено с 1,98 на первое июля до 84% на первое декабря.

Мы произвели также пересмотр допускаемых скоростей движения поездов в зависимости от конструкции и состояния пути. Расчет этих скоростей производился по дорогам на основании «Наставления по расчету железнодорожных путей», изданного в 1931 году и содержащего туманные, искусственно усложненные расчеты,

предоставляющие возможность любому местному путейцу узаконить явно заниженную скорость. В результате произведенного пересмотра НКПС значительно повысила допускаемую скорость в ряде участков. Например, на участках Курск — Синельниково, Нижне-Днепровск — Чаплино для паровозов «ФД» существовала скорость 50 километров в час, сейчас разрешена 65 километров в час, на участке Котлы — Луга, Октябрьской дороги, существовала скорость 30 километров в час, сейчас разрешена 50 километров в час и тому подобное.

Все это, конечно, только начало работы. Мы должны ее как следует развить в 1936 году. По путевому хозяйству, как указано в проекте постановления пленума ЦК, — стахановское движение должно быть прежде всего направлено на высококачественное содержание пути и ликвидацию неисправностей пути. Путевые ремонтные рабочие, обходчики, переездные сторожа, — все эти работники, разбросанные по будочкам на протяжении 80 с лишним тысяч километров, живут и не в городе, и не в деревне. Теперь у нас в деревне, в колхозе — клубы, культура, организация людей в коллектив, воздействие одного на другого. А на железнодорожном транспорте дело усложняется тем, что многие работники работают индивидуально — стрелочник на стрелке стоит один, путевой обходчик или переездной сторож живет один в будке, часто за несколько километров от какого бы то ни было жилья. Их надо обслужить, организовать, поднять политически и культурно-технически. И мало этого. Надо

выработать такие технические нормы, такую систему организации и оплаты труда, которые заинтересовали бы их в высококачественном содержании пути. Это наша основная задача на 1936 год.

Что касается пересмотра технических норм по паровозному хозяйству, то я уже говорил о повышении форсировки котлов, технической скорости поездов и о пересмотре заниженной конструктивной скорости различных серий паровозов, снижении нормы расхода топлива. Эту работу будем продолжать в 1936 году.

Среднесуточный пробег паровозов по сети в 1934 году был 168,5 километра, а с 1 октября 1935 года мы установили норму в 253 километра. Фактическое исполнение: в октябре — 230,3 километра и в ноябре — 29,4 километра. На 1936 год НКПС предполагает по новому графику установить среднесуточный пробег паровоза минимум 300 километров.

Сейчас паровозное управление пересматривает нормы пробега паровозов между ремнями, которые тоже могут быть повышены.

Раньше, когда паровоз много стоял без движения, но под парами в депо и на станциях, он не делал километров, а накипь в трубах котла все равно образовывалась. Теперь, когда резко вырос среднесуточный пробег паровозов, нормы пробега между промывками могут быть повышены. Ряд депо это уже делает, надо пересмотреть нормы и по остальным депо.

Могут быть также повышены нормы пробега между под'емочными ремонтами, когда происходит об-

Организация труда и нормы выработки

Нет надобности доказывать, что на транспорте именно вследствие его единства и теснейшего взаимодействия всех его частей нормы выработки особенно зависят от выполнения технических норм всем предприятием в целом. Изменение технологического процесса, улучшение организации работы дают значительное повышение производительности труда отдельных работников. Дальнейший пересмотр технических норм, ускорение оборота паровозов и вагонов, сокращение простоев дадут возможность пересмотра норм выработки при одновременном повышении заработной платы на основе еще большего роста производительности труда.

Паровозные машинисты сейчас зарабатывают значительно больше, чем раньше. Мы пересмотрели систему их работы, ликвидировали изнурительные сверхурочные работы, ввели вместо спаренной езды ст'ояную, проводим разукрупнение тяговых плечей, сократили время простоев паровозов в депо и на станциях — и тем самым машинисты имеют возможность дать значительно большую выработку и получить более высокую заработную плату.

По всем дорогам покислое ровы заработок машинистов поднялся в среднем с 487 рублей за июль до

560 рублей за октябрь, причем в июле машинисты работали в среднем 22,5 часа, а в октябре — только 18,5 часов, то-есть при ликвидации сверхурочных мы повысили часовую заработок машинистов на 37,9 проц. при повышении часового пробега на 19,7 проц.

Еще более разительных результатов добилась Донецкая дорога. В июле товарные машинисты работали 22,5 часа и дали 19,6 километров пробега и заработали 565 рублей в месяц. В октябре машинисты работали всего 17,4 часа (то-есть не только ликвидировали сверхурочные, но даже не добились положенного количества часов работы в месяц из-за задержки поездов), дали пробег 2388 километров и заработали 665 рублей. Месячный пробег вырос на 23 проц., а часовой — на 57 проц., месячный заработок увеличился на 17 проц., а часовой — на 50 проц.

По учетной, примерно, половине машинистов сети в октябре заработок свыше 1000 рублей имело 2,5 проц. машинистов, заработок от 800 до 1000 рублей имело 7,5 проц., заработок от 700 до 800 руб. — 10 проц., заработок от 600 до 700 руб. — 15 проц., заработок от 500 до 600 руб. — 23 проц. и остальные

(Продолжение на 5-й стр.)

Продолжение речи тов. Л. М. КАГАНОВИЧА

41 проц. имели заработок до 500 рублей.

Мы упорядочили систему оплаты паровозных машинистов. Вместо большого количества дробных норм, доходивших до 10—15 на тягловое плечо, по каждому тяговому плечу установлены две нормы — тризатные и сборные поезда. Однако не все еще благополучно с нормированием труда машинистов. Дежурные по депо и нарядчики в погоне за уравниловкой часто не дают нарядов на поездки лучшим машинистам, которые уже в первую половину месяца выработали свою норму и дают предпочтение отстающим машинистам. От этого иногда получается, что стахановец, перевыполнивший технические скорости, зарабатывает меньше, чем машинист, ездивший на «малом клапане», плетущийся со своим поездом, как черепаха. Из-за такого, с позволения сказать, «регулярания» заработка и поездов машинистов часто срываются стрелочной езды и получается обезличка в обслуживании паровозов.

Мы ввели прогрессивно-сдельную оплату машинистов. За норму пробега в среднем 2100 километров в месяц по сети они получают 22 копейки за километр, при перевыполнении месячной нормы пробега до 10 проц. получают 44 коп. за километр и при выполнении более 10 проц. — 66 коп. за километр. К концу 1936 года, со второго квартала, когда реализуется целый ряд мероприятий, которые мы сейчас принимаем, мы сможем безусловно дать машинисту заработать больше при повышенной норме, чем он зарабатывает сейчас, и пересмотр норм может пойти по линии пересмотра внутренней шкалы прогрессивки. Сегодня машиниста держат еще плохая работа всей сети, держит еще невыполнение графика, нарушение расписания, неподача поездов своевременно и нехватка поездов. Вот почему перед нами стоит остро вопрос о том, чтобы улучшить всю работу в целом. Тем самым мы получим возможность пересмотра норм и дальнейшего повышения заработной платы машиниста и других категорий работников.

Система заработной платы на железнодорожном транспорте требует переработки. На железных дорогах всего 43 проц. работников находится на сдельной оплате, а 57 проц. — повременщики.

Ознакомление с вопросами, которые чаще всего задавались рабочими при обсуждении итогов всесоюзного совещания стахановцев, показывает, что рабочих в вопросах оплаты труда наиболее интересует перевод с повременной оплаты на сдельную, перевод с групповой и бригадной сдельщины на индивидуальную и вопросы уплотнения труда, то есть выполнения с меньшим количеством работников той же работы, которая сейчас выполняется с большим количеством работников, при повышении оплаты труда остальных работников. Стрелочники, путевые обходчики, сторожа и другие категории и повременщиков прямо указывают, что существующая система учета и оплаты их труда не даст им возможности проявить себя полностью и добиться повышения зарплаты на основе роста их выработки.

Мы намерены в ближайшее время распространить прогрессивно-сдельную оплату, которая полностью себя оправдала у машинистов, кондукторов, смазчиков, также и на другие категории работников

железнодорожного транспорта, как-то: станционных смазчиков, рабочих топливных складов, грузчиков, ряд заводских рабочих и тому подобное.

Разрабатываем сейчас вопрос о переводе на сдельщину ряда повременщиков.

На путевых и строительных работах нужно шире внедрять аккордную систему оплаты труда. Практика последних месяцев, когда мы применили эту систему на капитальном ремонте путей и в ряде строительных работ, показала, что эта система дает большой эффект в смысле повышения производительности труда и сокращения излишнего количества работников. Так, по сети количество рабочих, занятых на ремонте пути, уменьшилось со 185 тыс. в июне до 179 тыс. в третьем квартале при увеличении объема ремонтных работ на 27 проц., при росте зарплаты рабочего на 18 проц. и производительности труда рабочего на 30 проц.

Ряд стрелочников, смазчиков, проводников, уборщиков, телефонисток поднимает вопрос об уплотнении труда, то есть одному работать за двух с повышением оплаты труда, конечно при обязательном сохранении качества работы и соблюдении всех правил безопасности движения поездов. На уплотненную можно переводить только тех работников, которые показали высокое качество своей работы, работают без аварий и овладели полностью техникой своего дела. Конечно хороший стрелочник и может обслужить и больше, чем сейчас, количество стрелок, и эту возможность надо ему дать, чтобы у него была тоже перспектива повышения своей заработной платы.

Очень серьезно стоит вопрос о бригадной, коллективной, сдельщине. Такая сдельщина существует в ремонте паровозов, а также в ремонте вагонов в депо и заводах. Рабочие просят перевести их на индивидуальную сдельщину, и это надо будет сделать, так как при коллективной сдельщине, при работе в общей котел ударники-стахановцы отдадут за часть своего заработка плохим, нерадивым работникам. При переводе на индивидуальную сдельщину следует избегать чрезмерного раздробления норм выработки и расценок. Рабочий должен получать наряд («сдельный ярлык») не на каждую мелкую деталь, а на более укрупненную работу.

Сейчас по большинству депо не выполнена директива ЦК и СНК, данная еще в июле 1933 года об укрупнении расценок. Дают детальные расценки в десятых долях минуты и сотых долях копейки. Например, по ремонту товарных вагонов существует 718 типовых, так называемых «укрупненных норм». Это чересчур много. Мастеру приходится в день подписывать несколько сотен сдельных нарядов («ярлыков»). Конечно разобраться в них как следует он не в силах и попросту их штампует. Отсюда получаются такие казусы, что мастер подписывает все, что ему подсказывают. Например, мастер вагонного депо Москва-1, М.-Базанской, Арефьев подписал наряд на сдельную работу водопроводчику Сережину, в котором было написано буквально следующее (не поверив, я запросил подлинник, и вот он передо мной): «Разбить очки Арефьеву. Три минуты. Расценка четыре копейки». (Общий смех. Голос: «По дешевой!»).

Или в челябинском депо мастер

Авербах подписал такой наряд: «Расточить мозги на теру Авербаху на три миллиметра. Затрат времени — 1,5 минут. Стоимость — 7,5 копейки» (Общий смех).

Я привожу эти курьезы для того, чтобы показать, насколько бездумно ведется нормировочная работа. Мастер должен поднимать несколько сот бумаг и в то же время руководить цехом. Ему нормировщик дает, и он прямо подписывает, штампует, не разбираясь, и сам себя наказывает.

Что касается оплаты командного

Техническое обучение работников транспорта

Стахановское движение — это движение на базе высшей техники. Без овладения этой высшей техникой трудно давать высокие показатели производительности труда.

В качестве примера этого можно привести железнодорожных машинистов. Мы ввели на товарных поездах автоторможение. Это новая техника, которой у нас до последнего года не было. Раньше поезда тормозились так: машинист дает сигнал, кондуктора покрутят ручки тормозов и затормозят поезд. Автоторможение должно дать большие результаты как в увеличении скорости, так и в деле снижения аварий. Но не все машинисты изучили как следует автотормоза, не все овладели ими и, как это ни странно, получилось так, что у неопытных машинистов с переходом на полное автоторможение увеличилось количество разрывов. Необходимо ускорить овладение машинистами техникой автоторможения.

Когда разрабатывался проект постановления пленума Центрального комитета партии, товарищ Сталин особо привлекал наше внимание к делу техники кого обучения кадров, обучения техминимуму, которое мы должны развить во всю. Оно у нас поставлено пока безобразно. Для подтверждения этого приведу разговор между работниками НКПС, знакомившимися по моей просьбе с постановкой техминимума, и руководителем подготовки кадров и обучения техминимуму в первом отделении эксплуатации М.сковско-Белорусско-Балтийской дороги.

Фамилия этого руководителя Денисов. В т. запись этого разговора:

— Какое у вас образование? — Образование у меня низшее. Трехклассное училище окончил в 1913 году, а больше нигде не учился.

— Кем вы работаете?

— Должность моя называется инженер по техминимуму. (Смех).

— Как идет у вас работа?

— Работы у меня много и как какая из них идет — сказать трудно. Кроме работы по техминимуму я завел личным столом, в отделении руковожу всей подготовкой кадров, регулирую кадры состава по отделению, ведаю сопоставлением и ударничеством, а сейчас добавил еще работу организатора стахановского движения. (Общий смех).

— Как у вас учатся, кто вам помогает, кто руководит?

— Люди хотят учиться и хотят сильно, но дело поставлено у нас так, что мы сами отбиваем у них охоту. Недавно, два с половиной — три месяца тому назад, я получил от службы эксплуатации распоряжение подготовить 130 человек по отделению, в срочном порядке. Собрал диспетчеров, дежурных по паркам, коммерческих операторов и других и думаю: а чем же с ни-

состава, то мы ввели для него прогрессивную надбавку к основному окладу за перевыполнение заданного плана и измерителей. Эта оплата введена с октября и главным показателем установлено — сокращение простоев на станциях. Так как с простоями у нас еще плохо, то в октябре эту дополнительную оплату по данным девяти дорог получили всего 1430 работников, в среднем по 85 рублей на каждого, в том числе 561 эксплуатационник и 558 паровозников. Надеемся, что в следующие месяцы гораздо большее ко-

ми заниматься? Не знаю. Пошел в группу кадров, спрашиваю: — Чем заниматься? Ответают: — Программа есть? — Нет. — Раз нет программы, займись с ними телеграфом. (Смех).

— Можно, — говорю, — и телеграфом, но может быть люди знают это дело?

— Ничего, — говорят, — пусть учатся. Пришлось заказать ФЗУ 200 деревянных ключей, раздать на руки эти ключи и учить. Истратили на эту затею около тысячи рублей, но что получилось от этого, не знаю — не проверяли, и людей больше не собирали.

— Расскажите, какие методы подготовки у вас сейчас, как проверяете знание техминимума?

— Раньше у нас было плохо, но теперь мы применили индивидуальную подготовку. Прикрепляю специалиста к составителю и говорю: — Ты его обучи. По программе тебе полагается для этого 72 часа в течение 5 месяцев. И учат, не отказываются.

— А сколько вы платите такому учителю за пять месяцев?

— Составителю за все обучение мы платим 28 рублей 72 копейки за 5 месяцев. (Смех). Насчет оплаты у нас строго рассчитано.

— Проверка и сдача техминимума проходит у нас по приказу. Комиссия проверяет, составляет акт и выдает удостоверение. Только в последнее время хозяйственники стали поступать неправильно. Поступит новый человек, спрашивают его, дают инструкцию и удостоверение, что он сдал техминимум. На самом деле он не сдал. На Московско-Товарная обнаружил таких 9 человек.

Денисов, как добросовестный работник, рассказал правду. Добавлять здесь нечего. Стахановское движение требует коренного изменения в подходе к техническому обучению кадров. У нас уже есть образцы хорошего обучения стахановцев, но их еще крайне мало. Мы должны это дело развернуть во всю, обеспечив высокое качество обучения. Стахановец особенно требует серьезного обучения технике.

В 1936 году мы должны обучить техминимуму не менее 500 тыс. рабочих и развернуть работу так, чтобы в ближайшие два года обучить техминимуму всех работников железнодорожного транспорта.

Для передовых работников — стахановцев-кривососовцев — мы организуем квалифицированную учебу на специальных курсах без отрыва и с отрывом от производства и успешно прошедших эти курсы лучших стахановцев будем продвигать на командные посты. Техническая подготовка даст нам возможность выдвигать стахановцев, молодых инженеров, проявивших себя активными борцами за подъем транспорта. С кадрами на железнодорожном транспорте дело обстоит еще неудовлет-

ительно. Имеется еще засоренность чуждыми людьми. Выясняя причины крушений по железному времени, мы обнаруживаем в целом ряде случаев чуждых, враждебных людей, пробравшихся даже на командные посты и спосбствовавших крушениям. Тут нужна не кампания чистки, а органическая, длительная, упорная борьба день за днем, час за часом в очистке наших кадров от классово-враждебных людей.

Что касается руководящих командных кадров, то основная масса высшего командного состава железнодорожного транспорта работает сейчас не плохо. Настроение бодрое и уверенное. Ведь успехи 1935 года достигнуты в основном с теми же кадрами, которые работали раньше.

Есть еще небольшая группа людей притаившихся, которые ждут срыва, в особенности зимой, чтобы доказать, что все же они были правы, что транспорт работает «на пределе», но их ожидания напрасны. Начало зимы на железнодорожном транспорте дает нам право верить Центральный комитет партии, что зима на железнодорожном транспорте будет действительно настоящей большевистской зимой. (Аплодисменты).

Крупнейшим недостатком наших руководящих кадров является то, что они только сейчас пододвигаются к вопросам техники железнодорожного транспорта. Многие эксплуатационники-коммунисты, которые работают на транспорте уже годами, не сожалели только в этом году начали овладевать таким делом, как график. Когда мы вызвали в НКПС работников дорог и отделений, которые непосредственно составляют графики, многие из них удивлялись и говорили: «Десять лет у себя составлял график и мой начальник в егде подписывал график, не глядя на него, держа телефонную трубку в другой руке и разговаривая».

Главной слабостью и недостатком в работе значительной части руководящих кадров на транспорте все еще остаются канцеляризм и формализм, отсутствие инициативности, хозяйственной изобретательности: нехватка и шурпа, гвоздя — пишущего письма вплоть до НКПС, не потрудят я найти его на месте. У наших командиров отсутствует та хозяйственная гибкость, которая есть у хозяйственников-промышленников.

Вот почему, чтобы ликвидировать формализм, надо взяться за дело по-хозяйственному, воспитывать по-большевистски людей. Все работники должны овладеть техникой своего дела, тогда вырабатывается настоящий, выдержанный, крепкий, большевистский железнодорожный аппарат и тогда транспорт будет работать действительно, как часовой механизм. (Аплодисменты).

(Окончание на 6-й стр.)

Технические реконструктивные мероприятия 1936 года

Мобилизация людей на железнодорожном транспорте дала и дает еще свои огромные результаты, но для того, чтобы развить достигнутый успех, необходимо, наряду с ней, провести целый ряд хозяйственно-технических реконструктивных мероприятий. Это задача ближайших лет.

Стахановское движение требует усиленной и ускоренной механизации ряда отраслей транспорта и повышения технического вооружения всего транспорта.

Мы вооружили и вооружаем железнодорожный транспорт новыми машинами, паровозами. Железнодорожный транспорт получил в этом году гораздо больше мощных паровозов, чем в прошлые годы. Он получил в 1935 году 520 мощных паровозов «ФД», а в 1936 году получит еще 675. В 1936 году железнодорожный транспорт почти откажется от заказа паровозов серии «Э» и резко увеличивает заказ новых пятисот более мощных паровозов «СО».

Железнодорожный транспорт получит в 1936 году 75 мощных пассажирских паровозов «ИС», которые дадут большую скорость и могут тянуть больше по весу поезда, чем нынешние пассажирские паровозы.

Впервые в 1936 году на железнодорожном транспорте получит распространение новый тип паровоза с конденсационной парой, то есть использующего отработанный пар путем его вращении в воду. Этот паровоз совершит целую революцию в паровозном хозяйстве. Он расходует в 20—25 раз меньше воды, чем обычный паровоз, и проходит до одной тысячи километров без набора воды. Для наших безводных местностей—Средней Азии, Сибири или Дальнего Востока, где с водоснабжением дело обстоит плохо, такой паровоз сыграет огромную реконструктивную роль. Железнодорожный транспорт должен получить в 1936 году 200 таких паровозов.

Мы организуем сейчас теплую промывку паровозов, которая сокращает простой паровоза по сравнению с горячей и холодной промывкой на 8—9 часов. В 1936 году будет построено 222 пункта теплой промывки паровозов.

Как это ни странно, но все паровозы, кроме пассажирских, освещены у нас керосинками. Уже в этом году мы осветили электричеством 3000 паровозов, а в будущем году думаем осветить еще пять тысяч паровозов. Освещены будут электричеством и станции semaфоры, которые до сих пор освещались керосиновыми лампами, что, вы сами согласитесь, нигде не годится.

Паровозное хозяйство обеспечивается в 1936 году большим количеством запасных частей, инструментом, новыми станками, которые заменят имеющиеся сейчас устаревшие станки.

Благодаря поддержке Центрального комитета партии и особой личной заботе, особому вниманию и особому пониманию нужд железнодорожного транспорта товарищем Сталиным, железнодорожный транспорт получает в 1936 году для работ по путевому хозяйству в два раза больше капиталовложений, чем в прошлом году. Мы вкладываем в одно путевое хозяйство около 900 миллионов рублей. (Аплодисменты).

В 1936 году предполагается отремонтировать три тысячи километров пути капитальным ремонтом. Около двух с половиной тысяч километров пути намечено реконстру-

ировать на щебеночном балласте.

Весь путь от Москвы до Харькова должен быть уложен на щебень. Кроме того будет отремонтировано 50 тысяч километров пути средним ремонтом.

Если раньше большая часть ремонта в пути производилась по отдельным участкам, без какой-либо системы, то сейчас мы концентрируем ремонт тех 30 тысяч километров путей, которые дают около 70 процентов всего грузопотока. На этих 30 тысячах километров пути будут сосредоточены не только работы по путевому хозяйству, но и по эксплуатации и другим отраслям железнодорожного хозяйства. Точно так же на тех 334 грузовых станциях из 7:30 станций, которые дают 50 процентов всей погрузки и выгрузки, и на 127 участковых станциях, которые дают 50 процентов всех транзитных работ, мы сосредоточим ремонтные работы для улучшения станционного хозяйства. Мы не разбрасываемся по широкому безбрежному фронту, не случайно вкладываем капитал в тот или иной участок, в ту или иную станцию, в зависимости от того, кто больше попросит. Мы сосредоточиваем капиталовложения в главных участках и главных станциях, решающих работу сети.

В путевом хозяйстве организуется в 1936 году 50 машинно-путевых станций, вооруженных новыми машинами для ремонта пути: балластерами для балластировки пути и саморазгружающимися составами, путевыми стругами для очистки канав и обрезки бровки подотра, шпалоподбойками, компрессорами, передвижными электростанциями, моторными домкратами и другими машинами.

Кроме того, в 1936 году будет организовано 150 дистанционных мастерских пути. Наконец в путевом хозяйстве серьезное дело—ремонт и постройка новых мостов, которому мы уделим серьезное внимание. Железнодорожный транспорт получил в 1935 году 80 тысяч вагонов и в 1936 году получит от нашей родной индустрии при помощи Орджоникидзе еще 80 тысяч вагонов, оборудованных автосцепкой и автотормозами. (Аплодисменты).

Подвляющая масса их—это большегрузные вагоны. В этом году мы построили при помощи партийных и советских организаций за 4 месяца 200 вагоноремонтных пунктов. Хочу здесь подчеркнуть, что в успехах транспорта во многом роль сыграла помощь территориальных партийных и советских организаций, которых железнодорожники раньше немного чуждались, но с которыми они сейчас сроднились.

В текущем году мы строим еще 50 вагоноремонтных пунктов. 25 тыс. вагонов из валичного вагонного парка (не считая новых) будут оборудованы автоцепкой и 15 тыс. вагонов автотормозами. Кроме того мы стремимся к уменьшению количества вагонов, заменив разрезные буссы неразрезными и оборудуем вагоны усиленной винтовой упряжкой.

По хозяйству эксплуатации раньше главными работами были земляные—укладывали новые пути, расширяли станции, копали землю. Теперь мы вкладываем средства в механизацию станционных работ. В 1936 году предполагается оборудовать электрической и механической централизацией 7 тыс. стрелок, а в ходе работ, надеюсь, сде-

лаем больше. У нас таких стрелок очень мало. Стрелки у нас большей частью ручные и у каждой стрелки стоит стрелочник. Не доглядит он—крушение. Мы должны переходить на централизацию стрелок электрической и механической, при которой управление и перевод стрелок по всей станции производится одним человеком через соответствующие механизмы. Это будет крупнейший шаг вперед, который увеличит пропускную способность станции, не говоря уже о большей безопасности движения.

На станциях сети будет построено 15 механизированных горок. Здесь надеюсь на помощь тов. Орджоникидзе, потому что сами заводы не совсем охотно пока берутся за это дело.

Сейчас на сортировочных станциях тормозят вагоны примитивным способом—при помощи тормозных башмаков. Отсюда тормозники и называются «башмачниками». Само это название чего стоит! Летит вагон с сортировочной горки, а башмачник подкладывает под колеса тормозной башмак.

В Америке есть механизированные горки, с которых механические замедлители—ретардеры, сжимая колеса вагона, тормозят его с различной силой, в зависимости от нагрузки. Наша делегация, едущая в 1930 году в США, ознакомилась с такой горкой и предложила построить и у нас такую. За 5 лет со времени приезда из Америки делегация и построена была только одна механизированная горка. Для того, чтобы такими темпами механизировать все имеющиеся у нас в сети 43 горки, понадобится бы 215 лет. (Смех). Ясно, что такими черепашьими темпами дело механизации труда на железнодорожном транспорте двигаться нельзя. Механизированная горка дает ускорение процесса сортировки вагонов и формирования поездов не менее чем в два раза.

Вот почему в этом году будем строить 15 механизированных горок. Мы думаем удешевить ее стоимость, очистить от всяких ненужных и излишних приспособлений.

Кроме того, в 1936 году будет построено 15 немеханизированных горок, что увеличит пропускную способность станций. Механизация и строительство новых горок,—это такое реконструктивное мероприятие, которое разрешает задачи текущего дня, дает эффект немедленно.

Автоблокировкой будет оборудовано 1372 километра. От Москвы до Северного Кавказа у нас будет сплошная автоблокировка. Она увеличит пропускную способность и ускорит продвижение поездов. Это далеко неполный перечень технических реконструктивных мероприятий 1936 года. Они намечены и должны быть проведены в борьбе против отсталых, антимаханизаторских настроений, ибо как раз те люди, которые доказывали, что нынешняя железнодорожная техника слаба и плоха и использована так, что нет никаких резервов, как раз эти люди тормозили новую технику на транспорте.

Стахановское движение обеспечит нам успешное проведение реконструктивных работ.

Задачи железнодорожного транспорта велики и сложны. Он отстает еще от требований грузооборота. Мы должны создать настоящий, культурный, боевой железнодорож-

ный транспорт, такой, какого требуют растущая страна, партия и товарищ Сталин.

Транспорт должен полностью удовлетворить потребности грузооборота и перевозок растущего населения страны.

Транспорт должен быть готов и к тому, чтобы обслужить потребности нашей славной Красной армии в деле обороны нашей родины. (Бурные аплодисменты).

Железнодорожники не должны ни увлекаться фантазиями будущего, ни опаздывать, как эмпирики, в текущих мелких делах. Они должны уметь сочетать текущую работу с реконструкцией транспорта и уже сегодня эту реконструкцию проводить.

Железнодорожники сами себя раньше расмаривали как отдельную, изолированную группу, занимавшую особый уч. сток, так называемую «полосу отчуждения». Теперь окончилась эта полоса отчуждения транспортников от территориальных партийных и советских организаций, полоса отчуждения от окружающего их бурного бодрости и уверенности моря героев труда—стахановцев. Среди героев транспорта—кривошеи, стахановцы со стахановцами угля, руды, стали и машиностроения. Стахановское движение говорит о том, что организм нашего советского государства, организм нашего социалистического хозяйства становится все более мощным и крепким.

Перед железнодорожниками открываются большие перспективы и в связи со строительством новых дорог. Об этом строительстве мы недавно говорили на совещании строителей. Задачи нового железнодорожного строительства огромны. Товарищ Сталин своим историческим указанием на характер нашей страны как великой железной дорожной державы поднял проблему железнодорожного транспорта на совершенно небывалую историческую высоту. До того эта проблема не стояла так широко для нашей страны. Страна, имеющая десятки тысяч километров суши, страна, богатая залежами угля, золота, серебра, меди, свинца, нефти и другими богатствами, должна иметь мощный железнодорожный транспорт для того, чтобы перевести эти богатства, для того, чтобы они стали живым капиталом и были направлены на благо строителей социализма, на благо всего народа. (Бурные аплодисменты).

Вот почему, товарищи, не собираясь конкурировать с водным транспортом, наоборот, приветствуя достигнутые им успехи, всемерно поддерживая его, равно как и другие виды транспорта, мы все же должны осознавать, что главные перевозки в нашей стране будут идти по сети железнодорожных путей. Стахановское движение открывает перед нами новые гигантские возможности в выполнении своего долга. И поэтому я могу уверенно заявить, что железнодорожники, вооружаясь вместе со всеми трудящимися знаниями техники, большевистской сознательностью, выполнят свой долг и оправдают ту высокую честь, которую возложили на них страна, партия, правительство и наш вождь товарищ Сталин. (Бурные аплодисменты).

Стахановское движение—это результат грандиознейшего переворота в стране, который в обычном историческом процессе потребовал бы сотни лет, а у нас произошел за 16 лет.

По это было 16 лет напряженнейшей борьбы партии, в которой

проявилась величайшая сила нашей партии, ее Центрального комитета и тов. Сталина, направленной на то, чтобы начало переворота, о котором тов. Ленин говорил в 1918 г., стало бы полным переворотом сегодня, благодаря стахановскому движению. (Аплодисменты).

Наше хозяйство плановое, оно не боится кризисов, оно не боится безработицы. Не живя капитализма, а удовлетворение растущих потребностей народа—вот цель нашего строя, цель нашего хозяйства, цель нашей работы.

Стахановское движение, которое обеспечивает гигантский рост производительности труда и как результат—полное удовлетворение потребностей народа в продуктах, изделиях и изделиях добротных, издешевых, дает гигантский рост материального благосостояния страны.

Как в социалистическом соревновании коммунисты и комсомольцы оказались в первых рядах ударников и достойно выполнили эту авангардную роль, которая возлагалась на них, как на членов славной большевистской партии и ленинского комсомола, так и в стахановском движении коммунисты и комсомольцы не имеют права не должны отставать. Партийные и беспартийные большевики должны показать в стахановском движении всю силу большевизма, силу великого пафоса, давшего нам не раз замечательные победы в борьбе за освобождение рабочего класса.

Хозяйственные, партийные и профсоюзные организации должны, теперь, особенно после пленума ЦК, еще более квалифицированно взяться за дальнейшее развитие стахановского движения и закрепление его успехов, чтобы нам, хозяйственникам, партработникам и профсоюзникам, идти в ногу с ростом страны, ростом мощи народа и рабочего класса, нам надо брать пример с большевистского руководства нашей партии, дающего нам образец повседневной связи с шарчайшими трудящимися массами.

Последние несколько месяцев мы являемся свидетелями и участниками особо близкого общения представителей лучших людей народа, проникнутого глубочайшей любовью, от хлопоборов Узбекистана, Туркменистана, Таджикистана до комбайнеров и угольщиков, металлургов и железнодорожников нашей великой Советской страны с ЦК партии, правительством и величайшим человеком мира, вождем народа, товарищем Сталиным. (Бурные продолжительные аплодисменты).

Стахановское движение поднимает новые пласты передовых людей и наиболее ярко показывает любовь миллионов передовых людей страны к своим руководителям—вождям партии, Центральному комитету партии, советскому правительству. Так давайте же, товарищи, на месте, на практике, в жизни—в этом деле обсуждения здесь вопроса о стахановском движении—давайте возглавим это движение, по активной буд м развивать саморекритику, вскрывать недостатки работы, работать так, как работает товарищ Сталин, и тогда наше дело будет непобедимым.

Да здравствует стахановское движение, выплывающее наши великие Сталины!

Да здравствует товарищ Сталин! (Бурные, долго несмолкающие аплодисменты, переходящие в овации. Все встают).

ИСКЛЮЧЕНИЕ ТОРГЛЕРА ИЗ ГЕРМАНСКОЙ КОМПАРТИИ

РЕШЕНИЕ БРЮССЕЛЬСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ КПГ

В выходящем в Базеле бюллетене «Рундшау» (от 19 декабря) напечатано следующее сообщение:

«В октябре этого года в Брюсселе состоялась конференция нелегально борющейся коммунистической партии Германии — первая общегерманская конференция компартии после установления фашистской диктатуры. На этой конференции приняли участие делегаты почти всех окружных партийных организаций. Конференция обсудила поведение Торглера до и во время лейпцигского процесса и установила следующее:

1. Торглер против воли партийного руководства добровольно отдался в руки фашистов.

2. Партийное руководство сделало все, чтобы поддержать Торглера в период тюремного заключения и в период процесса. Торглер однако отказался следовать указаниям руководства партии в своем выступлении перед судом.

3. Торглер избрал себе в защитники адвоката доктора Зака, известного как фашиста. Хотя партия открыто разоблачила доктора Зака как орудие прокурора, но Торглер держался за него и защищал его от атак тов. Димитрова.

4. Торглер позорнейшим образом капитулировал перед фашистскими судами и с самого начала отказался выступать как коммунист и как классовый боец, защищать коммунистическую партию и идею коммунизма; он ограничился лишь политической защитой собственной персоны.

5. Торглер неоднократно отмежевывался на суде от образцовой большевистской борьбы тов. Димитрова за дело коммунизма, подчеркивая, что он с этой борьбой не согласен. Своим поведением на суде он нанес тов. Димитрову удар в спину и солидаризировался с мероприятиями фашистских обвинителей и кровавых судей против тов. Димитрова.

Такое поведение Торглера равносильно предательству коммунизма и германской компартии и тем более позорно рядом с героиче-

ской борьбой революционных рабочих против фашистского режима, рядом с бесстрашными выступлениями тысяч революционных рабочих против фашистских палачей и проваев судов, рядом с великими революционными героями — Августом Лютгенсом, Иозефом Энгелем, Фите, Шульце и другими пролетарскими борцами, которые защищали революцию даже в последние минуты, когда палач уже занес над ними топор.

Партийная конференция поэтому единогласно постановила исключить Торглера из рядов коммунистической партии Германии за его позорное, предостыдное коммуниста и революционного пролетария поведение перед судом».

**

Палачи Клауса, Лютгенса и тысяч других пролетарских бойцов показали себя весьма снисходительными к Торглера.

Торглер — на свободе. Французские и чешские газеты недавно сообщили, что Торглер вместе с пресловутой Марией Реезе работают в уединенном месте под Берлином над какой-то книгой. Летом прошлого года Мария Реезе помещала в прязных троцкистских газетах погромные статьи против компартии Германии и против Советского союза, а зимой во время саарского плебисцита она уже выступала в Германии по радио за фашистов. Прямая дорожка — от Троцкого к Гитлеру!

Поведение Торглера тем более позорно, что бойцы компартии Германии показали всему миру исключительные образцы глубочайшей преданности рабочему классу и большевистской выдержанности.

Компартия Германии выковала под руководством Эрнста Тельмана железные большевистские кадры. На борьбу этих замечательных людей смотрят с восхищением и надеждой не только весь германский рабочий класс. Они — гордость всего мирового рабочего движения.

Эти кадры с презрением и ненавистью упоминают имя Торглера.

С ОБЩЕГОРОДСКОГО СОБРАНИЯ ПАРТАКТИВА ПАРТИНУЮ ПРОПАГАНДУ ПОДЧИНИТЬ ОСНОВНОЙ ЗАДАЧЕ

Культпроп завкома ВКП(б) — КАЛАГАРЦЕВ

Полученная оценка о слабом развитии стахановского движения должна быть отнесена и на счет слабой пропаганды. Стан „500“ не случайно имеет лучшие результаты в стахановском движении. Там хорошо поставлена партийная пропаганда, коммунисты там почти на 100 проц. стахановцы.

Но многие школы работают формально, впустую. У нас часто преподают от одной страницы до другой, и только. Этому надо положить конец. Партийную пропаганду необходимо перевести на высшую ступень, подчинив ее основной задаче — разрыванию стахановского движения.

Есть такие пропагандисты, которые совершенно не понимают стахановского движения. Вот, например, начальник машинного зала Плотников на ЦЭС имеет в десять

раз больше людей, чем нужно. Требуется сокращение. Рабочие согласны, но Плотников говорит:

— Если я сокращу людей, то у меня будут аварии. Я за это получу 10 лет, а если не сокращу людей, то в крайнем случае меня исключат из партии.

Коммунист Плотников хочет работать тихо и спокойно во время бурного расцвета стахановского движения.

На ЦЭС некоторые подают заявления с просьбой принять их в стахановцы. Это говорит о том, что наши пропагандисты и коммунисты недостаточно широко разъяснили массам сущность стахановского движения.

Наша пропаганда должна быть тесно увязана с организацией стахановского движения.

ПОЧЕМУ ОТСТАЕТ ТРАНСПОРТ

Партура службы пути транспорта МИХАЙЛОВСКИЙ

Внутризаводской транспорт ругают, и правильно ругают. Парторганизация службы пути имеет только 63 проц. членов ВКП(б) — стахановцев. Это конечно мало.

У нас есть немало стахановцев, перевыполняющих свой план. Вот, например, бригадир Шурыгин без механизмов выполняет план на 218 проц., прекрасно работают Абдулинов, Шишов, Хилатов, кузнец Савочкин. Но в целом по пути мы обязательств не выполняем и имеем только 20 проц. рабочих — стахановцев.

У нас стахановское движение сдерживали саботажники — Ципков, Янин, Бычков, кулак Скоробогатов. Их пришлось убрать.

Кузнецы выполняют план до двухсот процентов.

Некоторые люди мешают этим передовикам перевыполнять программу — иногда на складах скрывается железо и т. д.

На транспорте прогрессивка построена безобразно. Она не дает стимула к лучшей работе. Получают артельно, скопом, в зависимости от того, как будет выполнен план всем транспортом.

Партийная проверка принесла нам большую пользу. Мы очистили организацию от беляков, кулаков и прочих чуждых элементов. У нас стали лучше готовиться к собраниям, стали аккуратно платить членские взносы.

Извещения

30 декабря в 7 часов вечера в ОК ВЛКСМ (комната № 7) состоится совещание в ех комсоров, а также пропагандистов, начальников школ и руководителей кружков по изучению истории ВКП(б) — завода, стройки и городских организаций.

Повестка дня:

О решении бюро ОК ВЛКСМ по докладу секретарей комитетов города и Нарита по вопросу политвоспитания среди комсомольцев и дальнейших задачах комсомольской политучебы.

Комсоргам обеспечить явку всех пропагандистов.

ОК ВЛКСМ.

30 декабря в 4 часа дня созывается пленум заводского совета Осоавиахим.

ма в зале заседаний парткома завода

- Повестка дня:
1. О ходе переучета членов ОСО и подготовка к обмену членских билетов. Ответы председателей первичных организаций: — тов. Мошкин — коксовый цех, Андреева — мартен, Лапшин — обжимной.
 2. О разветвлении военной учебы на заводе и подготовке к X съезду комсомола (Емельянов).
 3. Об итогах реализации 9-й лотереи и подготовке к 10-й (Ушмодин).
 4. Утверждение сметы заводского совета на 1936 г.
 5. Оргвопросы.

Явка всех председателей организаций ОСО, заместителей по работе среди молодежи и казначеев обязательна.

Приглашаются актив Осоавиахим, командный состав запаса, профорг и комсорги цехов.

Председатель заводского совета ОАХ Ушмолин.
Секретарь ЗК ВЛКСМ Троянко.

ПЕРЕВАЛКУ СДЕЛАЛИ ЗА 17 МИНУТ

На-днях смена Паршина сделала перевалку 9-й влети стана „500“ за 17 минут вместо 25 минут. Поставлен новый блестящий рекорд.

Под руководством мастера Мордова вальцовщики Никулин, Мехведев и Бабенко, во главе со старшим вальцовщиком Зарубиным, заранее приготовили «шапку» влети. На перевалке работали вальцовщики Киселев, Шойматов, Дунев и Фисенко.

На сменно-встречном решено было сделать перевалку за 20 минут. Но хорошая организация работы и правильная расстановка сил дали возможность сделать перевалку за 17 минут.

Такой метод работы должен войти в систему.

В. Чернявский.

ЛИТЕРАТУРНЫЙ ВЕЧЕР

Большой литературный вечер состоится накануне нового года в кабинете рабочего автора (5-й участок, завком металлургов) в 8 часов вечера.

Выступят со своими произведениями тт. Ударов, Татьяничова, Кирин, Пугаев, Осипов, Светозаров, Михаль, Ганус, Исакон, Пасперняк, Лрич в, Лоцкаржевский, Бьюте и другие.

Приглашаются все рабочие авторы, члены и кандидаты союза советских писателей.

Кабинет рабочего автора.

Вечер еврейской литсекции

30-го в 7 часов вечера в кабинете рабочего автора (5-й участок, завком металлургов) состоится большой литературный вечер, посвященный двухлетней работе еврейской литературной секции.

Доклад о творчестве членов магнитогорской еврейской литсекции сделает т. Маньский.

Чтения и критический разбор произведений: тт. Филка, Соловейчик, Бляхера и другие.

После официальной части товарищеская чашка чая.

Кабинет рабочего автора.

Отв. редактор Я. РЕЗНИК.

САБОТИРУЮТ РЕШЕНИЕ ПЛЕНУМА ЗАВКОМА

Выездной пленум завкома металлургов в ко совом цехе вынес решение об охвате подпиской на заводскую газету „Магнитогорский металл“ каждого члена союза.

Прошло времени много, но что же делают в этом направлении профорг?

В доменном цехе профорг тов. Березин понял решение пленума так, что его работа должна ограничиться только раздачей подписных листов.

И лишь вмешательство партийной организации домны, лично тов. Кузнецова, несколько выправило положение.

Проф орг паросилового цеха Дамиевцев успел молниеносно «проверить» бюджет рабочих и по его мнению ни один рабочий не может подписываться на газету по той причине, что денег нет...

Когда специалисты и рабочие шарового управления Дамиевцев подовсать на газету не в кредит, а за деньги, то и тогда Дам-

шевцев упорно твердит свое:

— Зачем подписываетесь, денег же у вас только на обед.

Невозмутим профорг коксового цеха тов. Самсонов. Он явно саботирует решение пленума завкома о подписке на печать.

Самсонов, например, считает и на практике это проводит, что решение пленума завкома металлургов есть директива для партийной организации, а не для профсоюзной организации цеха.

— Почему тут профсоюз? — с удивлением спрашивает Самсонов.

На «коксе» поставили дело подписки так, что из 1700 человек рабочих и инженерно-технических работников подписавшихся на газету всего 100 человек.

Проф орг Самсонов о подписке ни с кем не говорил, никому не поручал, ни с кого не спрашивал.

Под бного рода наплевательское отношение проф орг в е решению пленума завкома есть и в других цехах.