

Многомиллионной армии ударников и ударниц, знатным людям нашей страны, героям социалистической стройки—пламенный большевистский привет!

(Из первомайских лозунгов ЦК ВКП)

О ПЕРЕИМЕНОВАНИИ ГАЗЕТЫ „ЗАБОЙ“

Постановление бюро Прокопьевского горкома ВКП(б)

Учитывая, что существующее название газеты «Забой» не охватывает прошедшего за годы первой и второй пятилеток роста Прокопьевского рудника, бюро горкома постановляет:

1. Переименовать газету «Забой», орган горкома ВКП(б), горсовета и горпрофсовета с мая 1935 года в «УДАРНИК КУЗБАССА».

2. Просить крайком ВКП(б) утвердить настоящее решение.
Секретарь Прокопьевского горкома ВКП(б) А. КУРГАНОВ.

СОЦСОРЕВНОВАНИЮ —БОЛЬШЕВИСТСКИЙ РАЗМАХ!

Прокопьевск,
29 апреля

«Соревнование, пробуждая энергию и инициативу масс, должно стать по стоянным методом вовлечения трудящихся в социалистическое строительство. Соревнование, наряду с самокритикой внутри и между рядами, должно стать средством социалистического воспитания рабочего класса, особенно же новых рабочих—выходцев из деревни и из мелко-буржуазных городских слоев». Так писал Центральный комитет нашей партии в своем обращении ко всем рабочим и трудящимся крестьянам Советского Союза в апреле 1929 года—и оно шест. лет тому назад.

На призыв Центрального комитета нашей партии откликнулись миллионы рабочих и трудящихся крестьян, с энтузиазмом взявшихся за выполнение плана первой пятилетки социалистического строительства.

Год спустя после этого обращения тов. Сталин говорил на XVI съезде партии, что «теперь дело соревнования и ударничества является делом завоеванным и закрепленным». «Самое замечательное в соревновании,—говорил он далее,—состоит в том, что оно производит коренной переворот во взглядах людей на труд, ибо он превращается труд на зазорного и тяжелого бремена, каким он считался раньше, в дело чести, в дело славы, в дело доблести и героизма».

Широко развернутое социалистическое соревнование, поощренное на советские темпы в социальном строительстве, позволило нам завершить первую пятилетку в четыре года. С большим успехом выполняется план второй пятилетки—пятилетки построения бесклассового общества.

Соревнование воспитало в духе коммунистического отношения к труду, государственному строительству, производству сотни людей на нашем руднике. Ударники, лучшие мастера угля т.т. Мачехин, Бурков, Апанаскин, Лобарев, Вавилов, Куратов, Михеев, Делов, Беспалов, Шустов и многие другие, все они на основе социалистического соревнования, под руководством парторганизации, добились высоких показателей в работе, образцы которых служат примером для всех горняков в Прокопьевском районе, для горняков всего Кузбасса.

С каждым годом растет число соревнующихся горняков в Прокопьевске. Так, например, число рабочих, охваченных социалистическим соревнованием, сейчас на руднике превышает шесть тысяч человек, почти в два раза больше, чем в прошлом году! В связи с проведением третьего всесоюзного и внутрирудничного конкурса на лучшую работу шахт, соревнование развернулось еще шире, охватив большинство рабочих нашего рудника. Задача состоит в том, чтобы и в дальнейшем широко развлекать социалистическое соревнование и ударничество на руднике.

Только при этом условии мы сумеем досрочно выполнить годовую программу угольной добычи. Со соревнованию и ударничеству большевистский размах!

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



29 апреля 1935 г.

ОРГАН ПРОКОПЬЕВСКОГО ГОРКОМА ВКП(б), ГОРСОВЕТА И ГОРПРОФСОВЕТА ЗАПСИБКРАЯ.

№ 85 (1546)

Шахта имени Ворошилова досрочно выполнила апрельский план

Соцсоревнованием охвачено 27 бригад,
ударников на шахте 425



Бригадир бригады шахты № 9
тов. Кислицын, сдавший гостехэкзамен на «отлично».

СОРЕВНОВАНИЕ — МЕТОД НАШЕЙ РАБОТЫ

Тов. МАЧЕХИН ПЕРЕЛЕНС ОПЫТ
СВОЕЙ РАБОТЫ В БРИГАДУ
тов. КИСЛИЦЫНА

Бригада забойщиков шахты № 9 тов. КИСЛИЦЫНА ЯКОВА КУЗЬМИЧА, включаясь во внутрирудничный конкурс, заключила социалистический договор со стахановской бригадой тов. МАЧЕХИНА (шахта им. Молотова).

Большое место в этом договоре отведено вопросам культурной работы в бригаде. Тов. Кислицын поставил своей целью перенести в свою бригаду весь опыт тов. МАЧЕХИНА в деле культурного проведения досуга забойщиков, борьбы за культурную работу в забое.

Т.т. Мачехин и Кислицын два раза делились опытом своей работы. Тов. Мачехин в беседе с членами бригады тов. Кислицына подробно рассказал, как надо бороться за культуру в работе, за овладение техникой горного дела.

С тех пор, как бригады заключили между собой соцдоговор, прошло немного менее полутора месяцев, но результаты соревнования большие. Тов. Кислицын в своей бригаде проводит коллективные читки художественной литературы. Коллективно прочитана «Поднятая целина» Шолохова. Сейчас читают книгу Авдеенко «Я люблю». Коллектив не посещают театр и кино.

Бригада хорошо училась в кружке техминимума. Пять членов бригады сдали гостехэкзамен на «отлично», шесть на «хорошо» и только один на «удовлетворительно».

ГУСЕВ.

Забвение коммунистических методов труда, соревнование и ударничества является одной из основных причин не выполнения производственных заданий в течение всего первого квартала на шахте имени Ворошилова.

Социалистические договоры не проверялись. Хозрасчетные договоры шахтоуправления с бригадами по три месяца лежали в канцелярии. Хозрасчетные бригады т.т. Лобарева, Тузовского, Худынцева, Вавилова, Кремлева и др. не знали, сколько они съели средств на лесных, взрывчатых и других материалах. Не получали начислений за экономию.

Сейчас партком и шахтком широко развертывают соцсоревнование и ударничество на шахте. Проведена проверка соцдоговоров в бригадах. За экономию средств хозрасчетным бригадам начислены премии.

Включаясь в рудничный конкурс, все бригады, большинство горных мастеров, все участки шахты заключили между собой социалистические договоры на перевыполнение заданий.

Соцсоревнованием сейчас охвачено 27 бригад и 6 участков. В рядах ударников шахты насчитывается 425 рабочих. Это широко развернутое соревнование не замедлило дать свои положительные результаты.

На шахте резко возрасли темпы угольной добычи. Шахта 27 апреля закончила выполнение апрельской программы, выдав

на-гора 88 тысяч тонн угля

Большую роль сыграло соцсоревнование в технической учебе. По проведению гостехэкзамена на шахте им. Ворошилова заняла одно из первых мест по руднику. Шахта имени Ворошилова еще 16 апреля закончила проведение государственного технического экзамена. 166 рабочих сдали экзамен на «отлично», 254—на «хорошо» и 289—на «удовлетворительно».

Но на шахте еще не все сделано для более широкого развертывания соцсоревнования. Шахтком еще повседневно не проверяет выполнения хозрасчетных договоров, заключенных между бригадами и шахтоуправлением. Слабо борется за создание нормальных условий в работе соревнующимся бригадам на лучшее использование механизмов.

Примером возмутительного отношения к ударникам, работающим на механизмах, может служить работа машиниста-врубщика тов. Нефедова. Тов. Нефедов вынужден сам настилать пути, вести канаву.

Механизмы, в особенности врубовые машины, и отбойные молотки работают с не полной нагрузкой.

Всем этим недостаткам необходимо объявить решительную борьбу. На основе соревнования, систематической проверки соцдоговоров надо полностью и до конца устранить те недостатки, которые привели шахту к повседневному прерыву в первом квартале.

МИГИЛЕВ.

НА РУДНИКЕ 45 УДАРНИКОВ

СОРЕВНУЕТСЯ 6348 ГОРНЯКОВ

На 1 января 1934 года в Прокопьевске было охвачено социалистическим соревнованием 3650 угольных рабочих нашего рудника.

На 1 апреля 1935 года охвачено соревнованием 6348 человек, что по сравнению с прошлым годом увеличилось в два раза. Особенно широкое участие в соревновании приняло 1934 года в связи с указанием ЭИХЕ о досрочном выполнении программы, а также в мажущего года в связи с включением шахт, участков, бригад в рудничный конкурс и перевыполнением профсоюзных программ.

Из числа соревнующихся ударниками (перевыполнения) 4527 человек.

В апреле соревнующиеся имени МОЛОТОВА, МАЧЕХИНА и ЧЕРНАЯ ГОРА низовали взаимную проверку социалистических договоров.

На шахте им. Молотова на второй половине апреля проводится проверка соцдоговоров всех бригад. 1-й мая будут подведены итоги конкурса на работу участков, бригад и шахт.

ДОСРОЧНО НА 4 ДН

ШАХТЫ ИМ. МОЛОТОВА, ВОИ
МАЧЕХИНА, ЗИМИНКА И ЧЕ
ДОСРОЧНО ВЫПОЛНИЛИ А
ПЛАНЫ УГЛЕДОБЫЧИ

Шахта им. Молотова за
полонение апрельской програм
мы. Сверх плана шахта вы
дала 1 мая пять тысяч тонн

Минерала тоже 26 апреля
выполнение месячного пла

Днем полонение закончила
апрельского плана шахта
22. Выдана на-гора более
тонн угля Коллектив
за выполнение годовой про
граммы.

Штольня Зимикина в это
на 100 проц. выполни
программу угольной добычи.

Шахта Черная гора так
полонила месячную про
грамму.

ТОРЖЕСТВЕННОЕ

ПЛЕНУМ ГОР

30 апреля в 6
ра в Дворце ку
Артема с

ТОРЖЕСТВЕННОЕ

Пленум Пр
горсовета сов
тайными и
ма организаци
посвященное
международного д

Вход по при
билетам.

Пре



Техническая консультация по отбойному молотку в расномандировке
шахты имени Сталина.

ЖЕЛЕЗНО-ДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Речь т. Кагановича Л. М. на совещании работников железно-дорожного транспорта *)

О графиках строительных работ
Лтас со стороны НЫПС нет еще
стоящего оперативного контроля
руководства новостройками и
роительством на эксплуатируе
е сети.

Для ускорения темпов и повышения качества важнейшее значение отводится дисциплины на строительных, разработках и точное выполнение действительных графиков работ, в которых устанавливаются сроки работ по отдельным этапам стройки, материалы и нормы, необходимые для окончания работ в сроки, сколько рабочих и какой квалификации нужно оставить на эти работы.

этот огромный положительный
ытат дает точный, действитель-
организующий график работы,
по судить по опыту строителя
московского метро, где график
сыграл решающую роль в
планировании стройки и окон-
ее в срок.

наличии таких графиков
ежедневно контролировать
процесс, знать, когда выйдут
материалы вна работу, уложились
ли в установленный срок и
материалам выправлять по
ходу.

ак же нет возможности поста
вочную оперативную отчет
ной ходе строительных работ,
есть надобности охватывать
иногда: исключения показате
и уж и сделать отчетность, как
сход ННКС, «тяжелой». Доста
ом идет нескольких основных
тей и по ним ННКС смо
ративно вмешаться в дела
ной «стройки» и находу
ть положение.

ижением труда. Организация от которой зависит очень много, в том числе и транспортных стройках, занимаются. На наших предприятиях разбросаны зачастую десятки и сотни бригад, не подымаешь трудоспособности, качества работы, если нет единой, правильной системы заработной платы, твердых норм выработки, жесткого контроля за их выполнением.

сл. сейчас нормы выра-
де случаев занижены.
исправлять находу, не
и сделать их действ-
душе. Улучшения произ-
ом на... капиталъ
... транспорте
... в повышении
ности труда и качест-
может сыграть аккорд
работ, при которой
... в целом за-
... на определенном
... система заинтересо-
... в целом в быстрей-
... работ и лучшем их

исходовать материалы.
материального снаб
щества, как и всего
его хозяйства, то
место стоять по
массе заведен
комис
мне
и Сов
больше окуп
льство
зонах мест
неисп.
шох, пров
женн
при
ям
в
стром
произв
см. в
артан
а—1 м
стали
женн
на с
нме
стра

железных дорог значительно увели-
чены как по сравнению с перво-
начальным планом снабжения на
1935 год, так и особенно по сравне-
нию с прошлым годом. Конечно, и
этих увеличенных фондов не хва-
тит, чтобы удовлетворить все «ап-
петыты». Но если расходовать от-
пущенные материалы экономно, то
их хватит для удовлетворения пер-
вых потребностей железных до-
рог.

Наталинии строев должны со
всей большевистской решительно
стью пресечь имеющиеся на строй
ках жульничество и воровство. На
наших стройках воруют направо и
налево. Наворованным «еормятся»
тысячи жуликов в районах, приле
гающих к строительству железных
дорог.

Нельзя ни одного дня терпеть такого отношения к государственной социалистической собственности. Подлинный большевик-хозяин стенин не будет обращаться в центр с требованием новых материалов, не будет плакаться на отсутствие олифы, гвоздей, фуража и т. п., пока он не обеспечит сохранности в экономного использования материалов, имеющихся у него на складах.

Наша тяжелая промышленность в этом году значительно увеличила снабжение транспорта. Ожидается, что в 1935 году НКПС во главе с 10 тысячами вагонов, 100 тысячами тонн новых рельсов, 100 тысяч тонн рельсовых скреплений, 400 тысяч тонн проката, 100 тысяч тонн цемента и т. д. Увеличена поставка НКПС лесов и строительных материалов.

Но вместе с тем можно и нуж-
по ряду материалов децентрали-
зовать снабжение транспортных
средств и добиться того, чтобы
местных материалов строи-
тельства доставляли сами на месте
площа: «правильно!»).

люди привыкли надеяться толь
на отдел снабжения НЕПС, ожи
я от него все до последней мело
и. Между тем при такой центра
зации снабжения неизбежно рож
ются бюрократические навыки и
ответственность.

Наши строители должны пока
свои настоящие хозяйствен
ства и организаторами, умеющими
спасать своей хозяйственной из
отливостью беснеребейное снаб
ние строек всеми теми материа
ли, которые можно раздобыть
месте.

особо надо заострить вопрос о механизации строительства. Механизм на строительных работах используется широко. Экскаваторы вообще не используются, а там, где используются, они загружаются не наполовину, если не на четверть своей мощности. Какую нагрузку имеют при этом жалобы на дорожные строители и дорожные строители? При нагрузке экскаваторов, имеющих на транспортном строительстве, можно охватить ими не более половины всех земляных работ.

необходимо укрепить дисциплину на стрельных. Крайне неблагоприятно положение с сметной дисциплиной в тройках НПС. Первоначально сметы превышались на ряде в несколько раз. Израсходу

ют деньги зря, поставят стройку под угрозу, потом попрошайачат. Начальники дорог и строки должны по-настоящему, по-хозяйски считать каждую государственную копейку, не допуская перерасхода против смет. А для тех строков, которые еще не имеют смет, эти сметы надо составить и утвердить в срочном порядке.

мы должны упорядочить проектирование. Эта работа находится сейчас в НКПС в наиболее запущенном состоянии. В большинстве случаев к строительству приступают без разработанных технических проектов и смет. Проекты ведутся многочисленными конторами, при чем часть важнейших проектов дается для разработки на сторону частным инженерам. Проекты отдельных служб совершенно друг с другом не согласованы. Строители это называют по-учено «некомплексным проектированием», а по простому это означает, что в одном месте строят путь, а забывают вовремя проложить водопровод, расширяют станцию, а не расширяют депо, строят депо для паровозов «ФД», но забывают реконструировать пути к нему подобное.

Планы строительства меняются несколько раз. В результате тако-
го «порядка» взаимозависимости
среди отдельными элементами пла-
на (количество стойл в депо, во-
спитательные, разведки и прочее)
рушаются и дороги, затратив
чужие средства, получает незна-
чительное увеличение своих про-
пускных способностей.

Много безобразий допущено при проектировании вторых путей. Это

V. О МАССОВО-ПОЛИТИЧЕСКОЙ РАБОТЕ И ЗАДАЧАХ КОММУНИСТОВ И БЕСПАРТИЙНЫХ АКТИВИСТОВ

Все разобранные нами вопросы решаются в конечном счете от живых людей. Чтобы бороться за продвижение в жизнь задач, поставленных перед нами партией и правительством, нужны люди — бойцы, рожденные в правоте своего дела, стойчивые и инициативные.

на железнодорожном транспорте составляет 2236 тысяч, а вместе со строительством 2515 тысяч рабочих и служащих. Эта масса отличается от рабочих и служащих промышленности тем, что в кадры железнодорожных рабочих тем, что в кадры гораздо больше, чем на предприятиях промышленности, но в то же время в кадрах железнодорожных служащих гораздо больше стабильности, гораздо больше тех, сохранившихся еще от довоенного периода, чем в любой другой отрасли хозяйства. Более технически грамотный состав работников транспорта сохраняется не только свои положительные стороны, но и отрицательные стороны старых железнодорожных нравов,

...вора это, я имею в виду не
...совых врагов, а работников
...ных, вполне советских. Гото
...законченных людей не быва
...людей бужно организовывать,
...чивать, подымать, переделыв

должны сохранить ценные кадры работников. Они подымутся на любые дела, если только с ними следует поработать. Они честны и хотят работать на социализме.

проектирование проводилось без учета особенностей имеющихся первых путей. Сейчас необходимо будет объединить все проектное дело по всем управлениям НПС в едином центре.

Для лучшего руководства и контроля за всем капитальным строительством на транспорте мы на днях создали полнозвонное центральное управление железно-дорожным строительством — ЦУЖЕДОРстрой. Он объединил в себе и управление новым железнодорожным строительством и отдел капитального строительства центрального управления пути.

Нужно проработать еще вопросы организации строительных трестов и коттор при управлении дорог, их взаимоотношениях с ЦУЖЕЛпрестром. Нужно надеяться, что новое управление при поддержке начальников дорог и строит. при поддержке всех транспортников и строителей сможет навести порядок в этой наиболее запущенной отрасли железно-дорожного хозяйства.

Надеемся, что мы не повторим ошибок строительства прошлого года и выполним полностью план, намеченный на 1935 г., чем дадим нашему транспорту мощное техническое подкрепление и увеличение пропускных способностей на наиболее напряженных и важных магистральных. Мы должны провести больше подготовительные работы по еще большему развороту железнодорожного строительства в 1936 году, чтобы быстрее наверстать в области технической реконструкции ставание транспорта от других отраслей народного хозяйства.

кий транспорт, по вся беда в
что перед нами, в большевист-
случаев, не ставят вопрос при
по-большевистски:—надо пере-
живаться, одной старой культу-
не обойдешься. Транспорт пере-
живается на работу по-ново-
и технически реконструируется
о и вам, несмотря на ваш дол-
готный опыт, переучиваться, с

одновременно должен идти процесс быстрого подъема и выращивания новых технических кадров. На испорте еще слишком мало выданных молодых командиров. Воспитанием этих молодых кадров также должны поработать отряды.

старые и молодые железнодорожники должны брать пример со товарищей в промышленности, не из которых не только заня командные посты на предприятиях и в трестах, но и завоевали всеобщее уважение и признания всей страны, получая сотнями награды от партии и правительства.

имеем на транспорте слои
революционных пролетари
на транспорте мы имеем боль
е в других отраслях, людей,
связанных с рабочей средой,
своих бы по-настоящему сущ
пролетарской дисциплины.

должны по-революционному
тратить эти сотни тысяч, сде
лавать настоящие, социалистиче
ские культурные железнодорожники

ми. А сделать это еще сложнее, чем в какой бы то ни было другой отрасли хозяйства. В промышленности завод, отчасти самой организацией производства «под одной крышей», сближает и дисциплинирует рабочих. Каждый рабочий имеет свой станок, имеет свое место работы и партругу и профессору легче с ним ознакоми́ться и политически его воспитывать. А на транспорте громадное большинство работающих—это люди, находящиеся все время в разъездах или распыленные по одному—по два на линии.

В этих условиях от нас требует-
ся еще большая политическая мас-
совая работа, чем в любой отрасли
народного хозяйства. Ведут ли ее с
необходимым размахом партийные
и профсоюзные организации и пе-
чатотделы? Нет.

Политотделы МТС и совхозов, чтобы создать переход в отношении к труду в колхозах, развернули поистине огромную неутомимую массовую политическую работу. На транспорте многие партийные работники, и в этом их не исключая, быстро привыкли к новым порядкам на железных дорогах: к срывам графика движения, отсутствию подлинной пролетарской дисциплины, разгильдяйству, новым условиям приказов и тому подобное. Многие из политотдельцев вместо того, чтобы в графике внести революционный дух, перевели партию на работу на «график», к которому мы, между прочим, также не привыкли, как и график движения. (Смех). Вместо того, чтобы влиться в гущу масс, ставить там острые вопросы и давать на них ответы, воспитывать людей, зачастую оказывают массовую работу.

Если по-боевому, с большевист-
ским словом, сильным в смысле
идеинного убеждения и внутренней
серьезности, подойти к отсталому
леснотранспорту, дать ему уме-
ть видеть перспективу на год—
два, он будет рваться к этой
перспективе и станет настоящим
двигателем за подъем транспорта. Но
идеинной боевой массовой большевист-
ской работы на транспорте почти
было.

дело вовсе не в том, чтобы хо-
ло организационно - технически
тавить массовую работу. Распи-
с график—сколько делать долла-
, сколько собраний,—это и хо-
ий делопроизводитель сделает.
кая польза будет от этих
падов, если они пройдут «без
». В графике будет записано,
доклад сделан, присутствовало
тысячи человек, разговори-
няли, а там остались люди, ко-
е не получили разъяснений
ных вопросов, которые будут
сле собрания работать по-ста

Но почему, когда мы говорим о классовой работе, пора перестать думать, что дело идет об организационно-технических мероприятиях? Нет, дело идет об боевом духе, о идейно-политической работе, о том, что идет об идейно-политическом воспитании на все отсталое и неинтересное, на все то, что не только не привлекает нас, но и сопротивляется нам. Вовсе не нужно в каждом из нас видеть классово-чуждого, а нужно научиться видеть классово-чуждого.

Окончание см на 3-й стр.)

БОЛЬШЕВИСТСКИ БОРОТЬСЯ ЗА ПЕРЕВЫПОЛНЕНИЕ ЖЕЛЕЗНО-ДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

ны, 2000-м

Речь т. Кагановича Л. М. на совещании работников железнодорожного транспорта (окончание)

его врага. Классовые враги есть и с ними нужно бескомпромиссно бороться. Но в то же время надо уметь малозаметно, но наше, советского человека убедить, что работать надо хорошо.

А для этого надо каждому политотделу уметь политически поставить вопрос и правильно его разъяснить. И не только политотделу, но и начальнику дороги и его заместителям надо проявить себя переданными большевиками бойцами, умеющими вести людей в бой.

Есть ряд элементарных вопросов массовой работы, как, например, чтение газет, с которых и надо начинать. Ведь факт, что многие железнодорожники газет не читают. Когда я был в Люблино, я вынужден был краснеть, как бывший секретарь Московского обкома ВКП(б), за то, что на территории Московской области многие главные кондуктора не читают ни «Правды», ни «Гудка», ни долевой газеты, ни районной политотделской газеты. Необходимо сейчас предупредить, что, если мы обнаружим где-либо по истечении двух месяцев, что нет даже такой элементарной массовой работы, как чтение газет, то это будет означать, что политотдел там, по сути дела, мы этот политотдел от нас на весь Советский Союз.

Нашу массовую политическую работу зачастую портит фальшивая массовость. Соберут митинг в 2000 человек, формально проведут его и считают, что провели массовую работу. Нам захотит парторг в комитет отдыха кондукторских бригад, где сидит человека четыре-пять, два слова и думает, что провел массовую работу. Это — фальшивая массовость. Подлинная массовость означает — выковать, воспитать в каждой точке, в каждом кондукторском резерве, в каждом деле, на каждом участке кадра переданных делу партии беспартийных активистов, действительных передовиков, людей, подлинно ведущих за собой массу.

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

По существу приходится констатировать, что профорганизации железнодорожников работают неважно. Возьмем к примеру техникульные экзамены машинистов. Это очень хорошие мероприятия, повышающие квалификацию ведущих работников транспорта, на местах в спортивной забюрократизировали. Вместо того, чтобы подойти по-настоящему, подошли по-канцелярски. Бабушка хорошего машиниста, десят

ки лет работающего без аварий устраняют ему теоретический по-рекрестный экзамен и проваливают. Лучших машинистов бракует, а тех, у кого хорошо языки подвешены, пропускают. Конечно, некоторые опытные машинисты-практики не сильны в теории, им надо обязательно подучиться, почитать. Но для этого надо им дать время, отсрочить экзамен на месяц — другой. Этого не делают, важнейшие мероприятия проводят формально и лишают железные дороги квалифицированных работников. Спрашивается, где были профорганизации, почему они не защитили от бюрократических извращений опытных машинистов, старших членов профсоюза? Кому, как не профсоюзникам, можно бы помочь нам улучшить систему зарплат, однако конкретности в этом деле еще мало. Нам придется в ближайшее время построить зарплату так, чтобы рабочий при лучшей работе больше зарабатывал, при худшей — меньше, и профсоюзники должны будут нам помочь в этом.

Важнейшее массовое мероприятие — сталинский призыв ударников железнодорожников — наши политотделы и профсоюзы проводят не правильно, «по-агитаторски». Много трескотни и показной шумихи, мало углубленности и массовой работы, подрепрофсоюзной организации нет, проверки взятых на себя обязательств.

Призыв мы назвали именем того, кто сам показывает ярчайшие образцы сочетания углубленной марксистско-ленинской теории и гениальнейшего организаторства с размахом массово-политической работы. А проводили призыв неумело, выхолостили из него основное содержание. Сталинский призыв ударников надо поднять на новую ступень. На данных совещаниях постановкой вопросов о борьбе с крушениями, об ускорении оборота вагонов и о капитальном строительстве мы даем основное направление и содержание в дальнейшем проведении сталинского призыва ударников. Сталинский призыв ударников должен проходить под знаменем борьбы за конкретные показатели, борьбы с крушениями, ускорения оборота вагонов, сокращения простоев и улучшения капитального строительства. Лучшие железнодорожники нашей страны должны показать образцы борьбы за перестройку транспорта по-сталински (Апплодисменты).

Борьбу за подъем транспорта и перевыполнение плана перевозок должны возглавить коммунисты. Без партийной организации никакое дело, тем более такого важного и сложного, провести нельзя. Что обеспечивает успех борьбы? Глубокая принципиальная убежденность коммунистов в правоте своего дела. Активность в борьбе со всеми сопротивляющимися перестройке и мешающими под ее транспортом. Организованность, чтобы коммунисты действовали не разрозненно каждый сам по себе, а единым сплоченным коллективом.

Какое сейчас положение в ряде партийных организаций на транспорте, в том числе в самом аппарате ВПС? Есть коммунисты, которые кипят в работе, активно борются с недостатками, не хотят мириться с позорной работой тран

спорта. Таких, к сожалению, еще меньшинство. Есть другая, тоже небольшая группа консерваторов в оппортунистов, которые считают, что работали они до сих пор хорошо и лучше работать не желают. Когда их критикуешь, они озабочены и думают про себя: «чего пристаешь, лучше работать не можем». Таких оппортунистов надо разоблачать до конца. И наконец, большинство, которые искренне хотят лучше работать, не растерялись и лишились силы коммунистического сопротивления бюрократизму и тем самым позволяют бюрократам и оппортунистам безнаказанно срывать выполнение заданий партии.

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

Нам не нужно ложного показателя передовости всех до единого членов парторганизации, когда под прикрытием трескотных приветствий и клич оппортунисты продолжают безнаказанно творить свою вредную работу. Крепость партийной организации выковывается в борьбе с антипартийными элементами, в борьбе с примиренчеством и хвостизмом. К сожалению, настоящей воли к борьбе, внутренней убежденности и идейной закалки еще не хватает у значительной части коммунистов железнодорожников.

Чтобы работать с огоньком, отдавая работе всего себя, коммунист должен иметь идейную зарядку. Этого не понимают некоторые политотделы, которые свертывают разъяснительную работу среди коммунистов и сводят на нет роль партийных собраний, поднимают собрания распоряжениями парторгов, умаляют роль первичных парторганизаций.

Как некоторые хозяйственники предпочитают лучше отказать виновника аварии под суд, чем поговорить с ним с глазу на глаз, поругать его так, чтобы его всего пропало, так и некоторые коммунисты прогосподствуют партийное собрание, даже исключение из партии того или иного товарища по работе, но избегают поговорить с ним один на один, поругать его за не партийное отношение к делу. Боится испортить дружеские отношения. А без этого, без честной борьбы каждого коммуниста с людьми, игнорирующими интересы государства, по-настоящему одолеть транспорт нельзя.

Задача политотделов, несущих не меньшую ответственность, чем начальники дорог и отделений за работу транспорта, состоит в том, чтобы превратить в активных борцов за подъем транспорта группу кадровиков, желающих работать, но еще не являющихся сегодня активными борцами.

Пример Донбасса говорит о том, что это можно сделать. Разве в 1932 году мы могли утверждать, что большинство работников Донбасса хотят канцелярско-бюрократически работать? Нет. Они были за партию, за советскую власть. Они примирялись с невыполнением плана по делу. Разве нет у нас людей, которые хотя и не хотят этого, но примирялись с невыполнением плана перевозок?

(Голоса: «правильно»). Если есть такие люди, как же иначе их характеризовать, как не людей болятистых, безразличных, не радующихся победам и не огорчающихся поражениями. Однако, если по-настоящему поработать, эти люди безусловно могут буквально в кратчайший срок пойти в ногу с передовиками, потому что в основе своей это советские, наши люди. Им надоело быть в позорном положении и они будут радоваться, когда к ним придут настоящие большевики и организаторы и скажут: идем и добьемся победы. (Бурные аплодисменты). В работе большинства политотделов дорог имеется та отрицательная черта, что они несколько отгораживаются железно-дорожные партийные организации от местных территориальных парторганизаций. Это глубокая ошибка. Партийная культура территориальных организаций более высокая и руководящая по мощи территориальных организаций партии в постановке партийной работы будет очень плодотворной, точно также как и в вопросах улучшения работы дорог в целом.

Опыт работы Донецкого обкома в марте по сокращению времени на погрузку и выгрузку и по ускорению оборота вагонов на Донецкой дороге показывает наглядно, какую большую руководящую по мощью могут оказать территориальные организации железным дорогам.

Начальные дороги, начальные политотделы должны теснее связаться с руководителями партийных и советских организаций края, области, республики. Нужно во-время информировать секретарей обкомов и председателей облисполкомов по всем важнейшим вопросам работы железных дорог.

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

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

Сейчас железнодорожники получают от партии и правительства максимум внимания, максимум помощи и максимум той теплоты,

без которой в наших условиях работать нельзя.

Центральный комитет нашей партии и наше правительство учитывают слабое звено в каждом данном периоде и ему уделяют особое внимание. Слабым звеном нашего хозяйства сейчас является транспорт, как это было со всей силой подчеркнуто товарищем Сталиным на XVII съезде партии, как это подчеркивается Центральным комитетом каждый день. Поэтому транспорту сейчас уделяется особое внимание и заботливость. Это не может не вселить во всех нас уверенность в победе, что работники транспорта получат такое же одобрение, какое законно получили работники нашей промышленности.

Орджоникидзе: — Но в этом деле не раз собирались и мы (Смех).

Каганович. — Да, верно, в этом деле и в других местах промышленности не раз подвергались критике. Но работники промышленности показали образец того, как после критики, не опустив рук, не пролив слез, но бодро и уверенно бороться за то, чтобы эту критику превратить в жизнь, за то, чтобы слово нашего великого вождя товарища Сталина сделать делом армии социалистических строителей. (Апплодисменты). Сегодня наступил для железнодорожников день, когда мы можем и должны начать идти в гору. Сегодня наступил день, когда коммунисты должны показать — большевики они или не большевики, беспартийные должны показать — советские ли они люди или не советские. Решающую роль здесь верить не будем, не таков наш Центральный комитет. Дела, факты увеличивающей погрузку, ускорения оборота вагонов, сокращения числа крушений ждут от нас партия и страна.

Позвольте же выразить уверенность, что все мы, начиная от высшего командира до рядового железнодорожника, окажемся достойны той повседневной заботливости, которую проявляет к железнодорожному транспорту партия товарища СТАЛИНА. (Апплодисменты).

Вместе с миллионами железнодорожников, организуя их, во главе Центральным комитетом партии, руководимые правительством, руководимые товарищем Сталиным, мы сможем вперед и победим! (Бурные аплодисменты). Ура! «Да здравствует Сталин!».

ШАЛУНЫ ПРЕВРАТИЛИСЬ В ХОРОШИХ РЕБЯТ

Родитель Сороковых (рабочий), имеет семью из 7 человек. В школе учатся двое его детей. Оба были большими шалунами.

Сороковых включили в курсы, организовал детский уголок, купил ученикам книги, выписал газеты, завел детям отдельные постели, стал следить за выполнением детьми домашних заданий. Ходит в школу и советуется с педагогами.

В результате этого сыновья стали исправиться в поведении и лучше стали учиться.

Родительница Халтурина двух детей учеников. Включ в конкурс на лучшее воспитание ребенка. Халтурина стала обращать внимание на детей, завела им щетки и пор организовала детский уголок, учила вечером мыть ноги, заниматься физкультурой. В результате ребята исправились в поведении и учатся.

3 стр.

ЗАБОИ
№ 85 29 июля 19

ИЕ АСТРАЦИИ ВЕНГРИИ

Буда, 26 (Тасс). По сообщению из правительства венгерское правительство предприняло ряд мер, чтобы воспрепятствовать рабочим демонстрациям этого мая, в частности запрещены митинги и собрания на улицах и площадях.

Но тем же сообщением, руководители профсоюзов пришли к соглашению с предпринимателями, что профсоюзы не будут призывать рабочих к прекращению работ в день первого мая.

А СТРЕЛ МИТИНГА

Буда, 25 (Тасс). Из Софии сообщают, что в связи с образованием нового правительства в Венгрии там стали проводиться митинги. Полиция не собиравшаяся несколько раз, ранив несколько человек.

БМЕН ОФИЦЕРАМИ МЕЖДУ АНГЛИЕЙ И ГЕРМАНИЕЙ

Токио, 26 (Тасс). Комментируя заключение соглашения и обмена офицерами между Англией и Германией агентство Рейнго пишет, что военные круги рассматривают это соглашение как признание вооружения Германии. Военные круги подчеркивают, что Япония также охотно вступит в подобный обмен с Германией и тем самым, что между Японией и Германией уже в течение нескольких лет происходит обмен офицерами в неофициальном порядке.

1200 НОВЫХ ЛАГЕРЕЙ

Вашингтон, 25 (Тасс). В соответствии с инструкцией Рузвельта об увеличении числа молодых безработных в лагерях перепрофилировано до 600 тыс. человек, военное министерство приступило к созданию порядка к сооружению 1200 новых лагерей. Набирались молодые от 18 до 25 лет, теперь до 28. Срок пребывания в лагере снижен с года до 18 месяцев.

Нью-Йорк, 26 (Тасс). Законодательное собрание штата Калифорния большинством голосов против 28 приняло резолюцию, возлагающую губернатору освобождать отбывающих пожизненное заключение Мун и Билингса (делатели профсоюзных, осужденные по ложному обвинению в террористическом акте во время военного нашествия в Сан-Франциско в 1916 году). Законодательное собрание не высказалось определенно по вопросу виновны ли Мун и Билингс, но должно «покончить со спорной проблемой».

Резолюция была внесена Бреннхорстом, который был прокурором на процессе. Губернатор не сделал заявления по поводу резолюции.

Московский метро — лучший в мире

15 мая метрополитен вступает в нормальную эксплуатацию

В СНК и ЦК ВКП(б)

Москва, 27 (Тасс). 26 апреля сего года СНК СССР и ЦК ВКП(б) заслушали доклад правительственной комиссии по приемке московского метрополитена.

Комиссия пришла к единодушному заключению, что осуществление первоочередных линий московского метрополитена, выполненное строительством в труднейших гидрогеологических условиях, в весьма короткий срок, является исключительно советскими методами и силами советских специалистов. Свидетельствует о громадных достижениях на фронте индустриализации СССР, ставшей возможной благодаря огромному подъему энтузиазма строителей метро, повседневному руководству и контролю московских партийных и советских организаций и неустанному руководству и величайшей поддержке всей партии и ее ЦК и правительства.

Комиссия доложила правительству, что в результате подробного и тщательного ознакомления и испытания всех устройств частей метрополитена, а также проверки знаний и опыта эксплуатационного персонала она установила, что все работы выполнены удовлетворительно и полностью закончены.

Прочность и надежность эксплуатации тоннеля, пути, подвижного состава, движущихся лестниц (эскапаторов), вентиляции и других устройств вполне соответствует требованиям новейшей техники строительства городских подземных железных дорог.

Поэтому комиссия признала московский метрополитен вполне готовым для эксплуатации и представила акт о приемке московского метрополитена.

СНК СССР и ЦК ВКП(б) одобрили представленный комиссией доклад и акт и приняли представленные комиссией предложения.

Тов. ВОРОШИЛОВ НА МЕТРО

МОСКВА, 27 (ТАСС). На станцию метрополитена Смоленская площадь прибыл нарком обороны тов. Ворошилов.

Тов. Ворошилов осмотрел станцию и на поезде проехал до станции Сокольники и обратно до станции парка культуры и отдыха. Метрополитен произвел на т. Ворошилова прекрасное впечатление.



НА СНИМКЕ: эскапатор (самодвижущаяся лестница) в действии; станция метрополитена «Охотный ряд».

О ЧЕМ ПИШЕТ „ПРАВДА“

200000 ПАССАЖИРОВ ЕЖЕДНЕВНО

МОСКВА, 27 (ТАСС). Сегодняшний номер „Правды“ почти весь посвящен метро.

Надо отметить статью американского инженера Д. МОРГАНА „Почему он лучший в мире“.

— Лучший в мире метрополитен — пишет Морган, — уже не лозунг, а действительность. Если сравнить московский метро по международным по основным техническим признакам, то становится очевидным, что московский метро является наилучшим в мире.

Если учесть, что в январе 1934 года было выполнено только около 6 процентов плана по метро, а к январю 1935 года план был выполнен на 100 процентов, то московский метро устанавливает рекорд скорости, неизвестный до сего времени в мировой практике метростроения. В заключение Морган пишет, что московский метро, фактически воплотивший надежды и планы товарища Сталина и ЦК партии, в то же время служит ответом на пророчество некоторых скептиков, утверждавших в свое время, что „русские не могут построить метрополитен“. Это строительство двигалось с такой силой, которая неизвестна западным странам, партий не только руководящей, но и принимающей активное участие в работе.

В беседе с корреспондентом „Правды“ как мы готовимся возить пассажиров директор метрополитена А. А. ПЕТРИКОВ КИИ сообщает, что первое время метрополитен будет перевозить 200 тысяч человек в сутки, и по мере пополнения вагонного парка эта цифра станет увеличиваться. Движение поездов будет происходить с шести утра до двенадцати час. ночи. О любовном, бережном отношении москвичей к своему метрополитену свидетельствует тот факт, что за все время пробных рейсов, когда перевезено больше полумиллиона пассажиров, ни на станциях, ни в вагонах не было найдено ни одного окурка, ни одного клочка бумаги. Опытные поездки показали, что регулярное и безопасное движение по всей ли

нии московского метрополитена обеспечено. В беседе с сотрудником „Правды“ о второй очереди метрополитена заместитель начальника метропроекта тов. НЕЛЮБСКИЙ сообщает, что во вторую очередь будет проложено 20,2 километра новых линий. Срок завершения второй очереди — первое января 1939 года. В итоге Москва будет иметь три диаметра протяжением 32 километра. Такое построение сети, предложенное товарищем СТАЛИНЫМ, наилучшим образом обслужит население и обеспечит полное разрешение транспортной проблемы города. Имеющийся проектный материал уже теперь позволяет развернуть необходимые работы — проходку шахт, устройство камер для сборки щитов, забивку свай и рытье траншей.

Заславский в очерке „Марка М“, сравнивая московский метрополитен с западными, пишет: „Метрополитен на западе — это труп городского транспорта. Вряд ли Морган, Рокфеллер или Форд унижались когда-либо в своей жизни до проезда в туннеле. Это за пределами их культуры, стало быть это вообще за пределами культуры. Миллионер привезет самый дорогой мрамор из другой части света, чтобы украсить им переднюю, через которую он проходит. Ему никогда не придет в голову, зачем мрамор в помещениях, через которые проходят ежедневно сотни тысяч трудящихся.“

Московский метро — это не только продукт социалистической культуры, но и школа социалистической культуры. Метро своим видом открывает уголок завесы, за которой еще скрывается будущее коммунистическое общество. С такой любовью, с таким вниманием, с таким изысканием будут украшаться все здания, все помещения. Внимание к человеку, к его интересам, к его нуждам, забота о человеке сказывается в тщательно сти, с какой обдуманы все мелочи московского метро.

30 АП ФАКЕЛЫ ШЕСТВ

30 апреля горком В роду проводится факелы.

Маршрут и порядок факелы:

Сбор коллективов ВЛКСМ в 10 часов вечера. Примечание: Коллективы до горкома, не заезжая, факелы зажигаются в 10 час. 10 мин.

Движение шествия: от горкома на Коммунистическую улицу, по Комсомольскому мосту через Космодемьянскую улицу до Фасадной улицы, от Фасадной улицы до моста около транспорта, затем шествия поднимаются в 11 час. 30 мин. транспортным отделом.

В 11 час. 30 мин. транспортным отделом. Комиссия по о.

Жулики из райот

Бывшие работники райотдела связи, во главе с ГЛАВИНСКИМ, из партии, несколько лет с ними ценных почтовых подделкой документов.

Пом. зав. Усытским с ОТРУБЯНИКОВ принести в 3274 рубля, с 4356 рублей, ГУСЕВ—16.

С 23 по 26 апреля на дательством тов. Фил это дело. Отрубяников хватова приговорены к свободы, Теников А., Г. Шестаков И.—к трем годам Яков—к двум годам одному году, Бушмаков один год условно.

Все убытки, понесенные постановил взыскать с

Добыча угля за

План по руднику 11 по 11710 тонн или

Отдельно по шахтам: ВА план 2933, выдано 3 им. ЗИХЕ план 2067, в проц., 3—3 бисплан 48 проц., им. МОЛотова

выдано 1270—115 4 план 633, выдано 450 РУХИМОВИЧА план 800 115,0 проц., им. КАЛИ выдано 1080—108,0 план 800, выдано 11 ЧЕРНАЯ ГОРА план 63 120 2 проц., ШАХТА И дано 450—71,1 пр план 140, выдано 16

План по коксу: не на 102,2 проц. Шахта имени СТА выдано 1856—98,7.

Врид. ответ. редак

ОБЪЯВЛЕНИЕ

Горнатург сообщает, что 1-го мая производится торговля печеным хлебом на окраинах города: Голубевка, Березовая роща, Тырган, Манежа, Черная гора, ст. Усыт—с 7 час. утра до 3 час. дня. В центре города хлебная торговая сеть открыта по Сябторгу № 42 и № 45, 30, 38, 37, ОРС им. Сталина № 1 по Фасадной, ОРС РУ № 1, 4.

Дворец культуры

ГОСДР.

1 МАЯ Инт

сп

29 и 30 апреля
премьера звукоговорящего фильма

ЛОТЫЕ ОГНИ