Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

КРАСНЫЙ СЕВЕР

ОРГАН ВОЛОГОДСКОГО ГОРКОМА ВКП(б), ГОРСОВЕТА И ГСПС

Цена 8 коп.

ЕЖЕДНЕВНАЯ РАБОЧАЯ ГАЗЕТА ВЫХОДИТ С 1 МАЯ 1919 г.

№ 98 (4774)

27 апреля 1935 г.

Суббота

О ПЕРЕНЕСЕНИИ ВЫХОДНОГО ДНЯ С 30 АПРЕЛЯ НА 3-е МАЯ

Постановление Северного крайсовпрофа от 22 апреля 1935 года.

В виду поступающих запросов от членов профсоюзов о перенесении празднования выходного дня с 30 апреля на 3 мая, президиум Северного краевого совета профсоюзов в целях лучшего культурно-массового обслуживания рабочих и служащих и организации их культурного отдыха в первомайские праздники постановляет:

Перенести день отдыха на всех предприятиях и учреждениях края, работающих на шестидневке, с 30 апреля на 3 мая. Установить 30 апреля обычным рабочим днем.

Президиум Севкрайсовпрофа.

ПО-БОЛЬШЕВИСТСКИ БОРОТЬСЯ ЗА ПЕРЕВЫПОЛНЕНИЕ ПЛАНА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Речь тов. Л. М. КАГАНОВИЧА на совещании работников ж.-д. транспорта*

I. Значение совещания

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

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

Значение нашего совещания необычное. Слишком уж остро поставлен вопрос о транспорте, чтобы сводить задачи нашего совещания к выяснению только текущих вопросов. Таково ощущение, таково сознание, не ошибусь, если скажу, не только нашей партии, но и большинства трудящихся масс Советского Союза.

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

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

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

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

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

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

II. О борьбе с крушениями

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

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

Нужно быть самокритичным к себе и к окружающим и каждый день проверять себя, что можно было сделать для того, чтобы предотвратить крушения, и чего не сделано. Нужно разоблачать тех людей, которые языком говорят, а дела не делают. Большая опасность заключается сейчас в том, чтобы приветствиями, сентиментами, одобрениями и восторженностью от приказа по борьбе с крушениями не испортить практической работы, которая у нас должна развернуться.

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

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

Большинство работников транспорта считает, что крушения—явление совершенно неизбежное. Вот против таких настроений и направлено острие приказа о борьбе с крушениями. Чтобы успешно повести миллионы железнодорожников на борьбу с крушениями, нужно, чтобы основные кадры—командиры были уверены в победе!

Приказ выдвигает, как одно из первоочередных организационных мероприятий, обязательный выезд начальника дороги на расследование каждого важного случая крушения. Здесь многие выступали по вопросу о выездах на место крушений. Некоторые выступавшие сомневались, хватит ли у них времени выезжать на расследование и ликвидацию последствий крушений. Начинают подсчитывать: в сутках 24 часа, за это время нужно выполнить уйму работы, подписать столько то бумаг, написать доклад в НКПС, а тут от нас еще требуют выезжать на линию. Надо понять, что это и есть канцелярско-бюрократический подход к работе. Почему? Потому, что если уедете на месяц из управления дороги на линию, конечно не бюрократически, с соблюдением всяких условностей и внешней формы, а копая, влезая в самую гущу, в самую глубь вопроса, проверяя людей на работе, то и без вас бумаги будут писаться, может быть, немного хуже, но зато дорога будет работать лучше. В этом сомнений нет! (*Аплодисменты*).

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

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

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

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

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

По путевому хозяйству правильно предлагалось в ближайший месяц провести сплошной осмотр рельс, лежащих в пути, заменить все рельсы, опасные для движения,—имеющие трещины, отколы головки, подошвы и т. п. Необходимо в дальнейшем также сплошные осмотры производить дважды в год—ранней весною и в начале зимы, до наступления больших морозов, т.-е. в период оттаивания и замерзания баласта. Следует установить точный график систематической проверки пути путеизмерителями.

Машинисты должны быть в кратчайший срок снабжены проверенными продольными профилями пути и специально проинструктированы об обрывных местах и как по ним водить поезда. При этом необходимо срочно восстановить все путевые знаки (начало и длина под'ема, уклона и т. п.), а также установить особые знаки на всех обрывных местах.

Вместе с тем необходимо обязать машинистов непременно сообщать на первой же станции и дежурному по своему депо о всех замеченных местах неспокойного хода поезда (толчки и т. п.) чтобы путевые рабочие могли их быстро исправлять.

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

Наш подвижной состав—вагоны и паровозы—калечится не только на путях НКПС, но и на под'ездных путях промышленности. Эти под'ездные пути находятся в еще более запущенном состоянии, чем путевое хозяйство НКПС. Тов. Орджоникидзе обещал по своей линии крепко нажать, чтобы уже в ближайшие месяцы подтянуть транспортные цеха предприятий и улучшить состояние под'ездных пу-

ПРОДОЛЖЕНИЕ НА 2 СТР.

* В настоящей стенограмме об'единены два выступления тов. Л. М. Кагановича—на совещании хозяйственных политотдельских работников ж.-д. транспорта 1—4 апреля и на совещании работников ж.-д. политотделов 9 апреля.

ПРОДОЛЖЕНИЕ РЕЧИ ТОВ. Л. М. КАГАНОВИЧА

ПЕРЕНОС С 1 СТР.

тей. Со своей стороны мы должны будем выделить специальных инспекторов НКПС для наблюдения за состоянием под'ездных путей, чтобы не пускать вагоны на те запущенные пути, состояние которых грозит повреждениями нашему подвижному составу.

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

Следует пересмотреть ряд „рационализаторских" упрощений, которые снижают качество ремонта. Например, правильно здесь предлагали запретить электронаварку сношенных частей крюка, ремонт рессор производить на заводах и участках, оборудованных термическими печами и соответствующими прессами.

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

Большое зло—частые обрывы поездов в пути. Кроме инструктирования машинистов, прикрепления машинистов—наставников к наиболее неисправным по обрывам, расстановки предупредительных знаков на обрывных местах, нужно тщательно следить за качеством упряжных приборов и обязать машинистов и главных кондукторов перед отправкой поездов лично проверять, насколько добросовестно сделана скрутка поезда.

Исключительно большое значение имеют вспомогательные поезда. Некоторые засчитывают в убытки от крушений только стоимость повреждений вагонов, паровозов в пути. А между тем наибольшие убытки причиняет закрытие движения на перегонах в течение нескольких часов. Нужно оборудовать вспомогательные поезда кранами, а сейчас же, до получения кранов, надо организовать ряд простейших вещей.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Дисциплина—пугало старого строя, дисциплина насаждаемая силой кнутом и нагайкой,—такая дисциплина была при царизме. У нас же в стране сознательная трудовая дисциплина двигает социалистическое дело вперед и делает чудеса.

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

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

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

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

III. Об ускорении оборота вагонов

БОРОТЬСЯ ЗА ВЫПОЛНЕНИЕ ПЛАНА ПЕРЕВОЗОК—ЗНАЧИТ БОРОТЬСЯ ЗА УСКОРЕНИЕ ОБОРОТА ВАГОНОВ

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

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

Среднесуточная погрузка должна подняться с 55.717 вагонов в 1934 году до 63 тыс. вагонов в 1935 году. Но так как в I квартале среднесуточная погрузка составила всего 55.282 вагона, а на II квартал установлена погрузка лишь 62 тыс вагонов в сутки, чтобы дать возможность железным дорогам как следует подготовиться к осенне-зимним перевозкам, то в III и IV кварталах для выполнения годового плана погрузки мы должны будем грузить не менее 67 тыс. вагонов в сутки.

По предложению тов. Сталина социалистическая индустрия дает нам в этом году огромную подмогу —80 тыс. новых товарных вагонов (в двухосном исчислении). *Но основным резервом для выполнения годового плана* перевозок является улучшение работы железных дорог — *ускорение оборота вагонов* и правильная организация ремонта существующего подвижного состава.

Задачи ускорения оборота вагонов непосредственно связаны с задачей выполнения государственного плана перевозок. Если мы не ускорим оборота, то нехватит вагонов для того, чтобы во II полугодии грузить 67 тыс. вагонов в сутки.

Лицемерят те, которые клянутся в выполнимости плана перевозок, но одновременно оспаривают реальность данных им заданий по ускорению оборота вагонов. Необходимо прямо сказать: у ряда железнодорожников, в том числе и у командиров, нет уверенности в возможности выполнения планов перевозок. Отсюда—такая узкая, ведомственная „в дорожном масштабе" постановка вопроса. Отсюда—неумение подняться на высоту анализа всего поля боя, где нам надо драться и побеждать.

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

Из чего складывается время оборота вагонов? Эти цифры очень показательны и их должен твердо усвоить каждый железнодорожник. В 1934 году в среднем один вагон пробегал от одной погрузки до другой 1.029 километров, из них 300 километров в порожнем состоянии, за 211 часов, т.-е. 8.78 суток.

„В поездах", как пишут в отчетах, вагон был 72,5 часа. Но и эти 72,5 часа надо расшифровать, т. к. сюда включаются и простои на промежуточных станциях. Если мы их расшифруем, то получится, что в движении вагон находился только 45,7 часа, т.-е. 21,6 проц.; стоял на промежуточных станциях из-за набора воды паровозом, чистки топки, осмотра, смазки букс и т. д.—26,8 часов, т.-е. 12,8 проц.

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

Нужно подойти к каждой из этих цифр, из которых складывается оборот вагонов и жестко сократить их. В первую очередь надо сократить безобразные простои, так как сейчас товарный вагон своего времени простаивает и только 1/5 времени движется.

Далеко не все железнодорожники согласны с такой оценкой оборота вагонов. Многие из них, особенно работники службы эксплоатации, не только свыклись с позорными цифрами простоя вагонов, но пытаются их „теоретически" обосновать. Они пытаются доказать, что по обороту вагонов мы даже „переплюнули" Западную Европу и Америку. Нет ничего более жульнического, чем подобного рода утверждения! Эти горе теоретики выставляют нам в качестве образца отрицательную сторону капиталистического хозяйства, что де в Америке вагон используется меньше, чем у нас, поэтому следует признать удовлетворительным существующий у нас оборот вагонов, рекомендуя при этом узаконить те простои вагонов, которые у нас имеются. Нечего и доказывать, что это чисто

ПРОДОЛЖЕНИЕ НА 3 СТР.

ПРОДОЛЖЕНИЕ РЕЧИ ТОВ. Л. М. КАГАНОВИЧА

ПЕРЕНОС СО 2 СТР.

жуазная теория, игнорирующая преимущества планового советского хозяйства, которое позволяет избежать хищнически непроизводительных затрат времени и материальных ресурсов, неизбежных в буржуазном хозяйстве. В Америке многочисленные дороги в конкурентной борьбе за клиента вынуждены итти на то, чтобы вагоны простаивали в ожидании погрузки. К тому же, вследствие кризиса у них больше вагонов, чем грузов для перевозки. В то же время эти буржуазные горе-теоретики из Института Эксплоатации скрывают сильные стороны железнодорожного транспорта Америки и Германии, которые могут служить нам образцом.

Известно, что по основным магистралям в Америке товарные поезда ходят со скоростью более 600 километров в сутки. В Германии, видимо, в целях, не имеющих прямого отношения к хозяйству, товарные поезда тренируются к продвижению с большой скоростью—до 75—90 клм. в час.

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

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

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

Сейчас коммунисты-эксплоатационники признают, что они „проглядели", „проморгали» подобного рода антигосударственные теории. Но давайте внесем полную ясность. *Вина коммунистов эксплоатационников заключается не только в том, что они «проглядели», но в том, что часть из них сама находилась под влиянием этой буржуазной теории.* Они зарылись в текущие оперативные дела и не умели продумывать вопросы до конца, другие сами были настроены против ускорения оборота вагонов.

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

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

Некоторые эксплоатационные работники пробуют смягчить свою вину за теоретические заблуждения ссылкой на то, что в практической работе они давали правильные измерители по обороту вагонов, но даже и в этом случае ясно, что сам измеритель рук и ног не имеет, ты его написал, он и лежит себе спокойно. Чтобы осуществить измерители работы, нужны люди, которые были бы *убеждены* в правильности измерителей, дрались бы за них. Местные работники чутко воспринимают фальшь в руководстве. Если руководители дают измерители, а сами в их реальности сомневаются, сами считают, что ускорить оборот вагонов нельзя, что мы и так уже перегнали Америку», то на местах это сразу чувствуют и не борются за измерители. *Измерители остаются на бумаге, а вагоны $^4/_5$ своего времени простаивают и лишь $^1/_5$ времени движутся.*

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

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

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

СОКРАТИТЬ ПРОСТОИ НА СТАНЦИЯХ, УСКОРИТЬ ПРОДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ

На сортировочных станциях транзитные вагоны с переработкой стоят по 12—14 часов в сутки. Эти простои легко можно сократить, как это показывает практика передовых станций, минимум на 25—30 проц. Такое сокращение позволяет значительно ускорить оборот вагонов.

Прежде всего надо обратить внимание на крупные сортировочные станции, которые являются сейчас, как правило, „отстойниками" вагонов.

По сети имеется всего 31 станция с работающими горками, возьмем еще столько же крупных сортировочных станций без горок. Будет всего 70—80 станций, которые решают судьбу плана. Разве сейчас эти станции выделены в каком либо отношении, в политическом, организационном, материальном? На этих станциях—грязь, беспорядок, и начальник станции не имеет ни копейки денег, чтобы очистить и привести в порядок территорию своей станции. Разве нельзя эти 70—80 станций поставить образцово во всех отношениях? Стоит только руки приложить к этому делу по-революционному, по-большевистски, а не по-чиновнически, и простои вагонов резко сократятся на этих станциях.

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

Сейчас напряжения в работе сортировочных станций не чувствуется. Работают рывками—впрохладку—первую половину суток и поживее к 18 часам.

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

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

Такая предварительная работа была проделана на некоторых станциях Донецкой железной дороги после задания о мобилизации дорогой не менее 1000 вагонов для погрузки из внутренних ресурсов. Начальник станции „Красный Лиман" произвел сокращение простоев по каждой операции. Например, он сократил время простоя в парке прибытия под обработкой с учетом технического осмотра с 1 часа 52 минут до 25 минут, путем внедрения предварительной разметки на подходах, приема поездов на соответствующие пути и уменьшения времени на техническую обработку прибывших составов. Простой составов под обработкой в парке отправления он сократил с 4 час. 6 мин. до 2 часов 45 минут и т. п. Простои на станции и после сокращения еще очень велики. Но уже проделанная работа позволила сэкономить для погрузки 263 вагона из внутренних ресурсов.

Расписания товарных поездов на железных дорогах—„не в почете". Товарные поезда обычно ходят без расписания.

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

Я поручил проверить хождение поездов по расписаниям на выборку за несколько дней. Вот, например, за 29 марта из Александрова на Лосиноостровскую по Северной дороге было отправлено 18 товарных поездов, из них только 7 по расписанию. Прибыло в Лосиноостровскую по расписанию 9 поездов (2 нагнали опоздание в пути), а 9 поездов прибыли с опозданием все вместе на 19 часов. Причины опозданий: пропуск опоздавших пассажирских поездов—8 часов 15 минут, поздний выпуск паровоза—2 часа 9 минут, ремонт паровоза под поездом—42 минуты, неготовность состава—1 час 40 минут и т. п. Это под Москвой, на сравнительно благополучном участке. На других участках дело обстоит значительно хуже.

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

Графики движения пассажирских поездов составлены большей частью неудачно. Они тормозят товарное движение. На ряде напряженных грузовых направлений пассажирское движение занимает более половины всей пропускной способности. Товарные поезда пускаются кружным, более дальним путем. Долгие часы товарные поезда простаивают в ожидании обгона пассажирскими. На участке Тула—Москва 20 товарных поездов перепростаивают из-за этого 88 часов в сутки. К этому надо добавить, что пассажирские поезда ходят в значительной степени незаполненными, а больше половины едущих в них—это едущие за счет своих учреждений, частично по лишним или даже фиктивным командировкам. Каждый рабочий, каждый гражданин Советского Союза понимает, что такое положение ненормально, что мы не можем жертвовать для этого народнохозяйственными интересами. Вот почему правительство поручило упорядочить пассажирское движение и, где необходимо, сократить излишние поезда.

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

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

Повышение роли главных кондукторов подкрепляет методы работы тов. Кутафина. В чем смысл предложений т. Кутафина? Он не претендует на открытие Америки. Но он, как человек с практическим опытом, ясным житейским умом, ухватился как раз за слабое место работы жел.-дор. транспорта: движущийся поезд находится без призора. Командиры, как правило, руководят по селектору, а на самом производстве, которым у нас является движущийся поезд, находятся недостаточно опытные кондуктора. Его предложение—диспетчерское сопровождение поездов—направлено к тому, чтобы на практике учить кондукторов правильно водить поезда. На своем примере сопровождения поездов тов. Кутафин учит главных кондукторов простым, но вместе с тем весьма важным вещам: как на практике бороться с глупостью—если составляешь поезд, то не ставь в середине тех вагонов, которые должен будешь отцепить на соседней станции, а ставь их или в конце, или впереди, предупреди станцию заранее,—для вас идут такие-то вагоны, чтобы станция своевременно могла подготовиться к работе с этими вагонами.

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

Нужно подобрать 200 крепких работников-бойцов, людей, которые знают жизнь и которые умеют бороться на практике за продвижение поездов. Эти люди будут каждый персонально утверждены НКПС и во время своей работы на дороге подчинены начальникам дорог. Но в то же время им будет вменено в обязанность непосредственно информировать НКПС о всех серьезных ненормальностях при движении поездов. Если ревизор-диспетчер приезжает на станцию и видит, что дежурный по станции неправильно относится к делу, не отправляет во время поезда, срывает график, то ревизор-диспетчер принимает меры на месте. Чтобы не было двоевластия, ревизор-диспетчер не будет непосредственно давать приказы начальникам станции и другим работникам. Но если его советов не исполняют, то он сообщит об этом начальнику дороги и наркому.

Большим минусом в работе аппарата НКПС является то, что вся команда диспетчеров основана только на цифрах, получаемых с мест, нет того, чтобы знать фактическое положение на местах. Например, когда я был в Люблино 31 марта, там из-за срыва одного поезда изменили весь график. У нас нет того, чтобы по одному такому конкретному случаю дать соответствующее указание, извлечь урок. Этой информации об оперативном состоянии дороги мы не имеем. Говорят, что и дороги не имеют таких сведений от отделений и станций.

Голоса с мест.—Нет, не имеют.

Каганович.—По одним, хотя бы и правильным, цифрам давать команду недостаточно. Для того, чтобы организовать хозяйство,—а транспорт есть гигантское хозяйство,—нужно иметь живую информацию, живое донесение о выполнении того или иного дела: как проходят поезда, в каком состоянии паровоз, как работают машинисты, сколько времени зря задерживают паровоз под парами т. п.

Ревизоры-диспетчеры помогут нам организовать такую живую информацию НКПС о работе мест.

ПРОДОЛЖЕНИЕ НА 4 СТР.

ПРОДОЛЖЕНИЕ РЕЧИ ТОВ. Л. М. КАГАНОВИЧА

ПЕРЕНОС С 3 СТР.

Они помогут прорвать плотину канцелярщины, плотину бумажного руководства. Само самой разумеется, ревизоры-диспетчеры не должны противопоставляться существующему аппарату. Основа—начальник дороги, начальник службы, политотделы и т. д. Они—главная сила, главные командиры, помимо них не может быть команды на дороге. Но это не значит, что о положении на той или иной дороге НКПС будет узнавать только от начальника дороги. У НКПС для того, чтобы правильно, оперативно руководить дорогами, должны быть разнообразные источники информации и связи с местами. Одной из таких связей будут ревизоры-диспетчеры НКПС.

О ПОГРУЗКЕ, ВЫГРУЗКЕ И МАРШРУТИЗАЦИИ

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

70—75 проц. всей погрузки производится на под'ездных путях промышленности и лишь 25—30 проц. на путях НКПС. К сожалению, НКПС не показывает промышленным наркоматам о б р а з ц а в ускорении погрузочно-разгрузочных работ на своих путях. Погрузка, производимая силами железных дорог на железнодорожных путях, идет крайне медленно и скверно. Вагоны с хозяйственными грузами НКПС в так называемых хозяйственных поездах продвигаются еще медленнее, чем обычные товарные. Нельзя больше терпеть подобного безобразия.

Плохо работают транспортные цеха предприятий наших клиентов, в том числе и нашего основного клиента—Наркомтяжпрома. Грузы предприятий Наркомтяжпрома составляют 33,6 тысячи вагонов из 61,5 тыс. общей погрузки. Из этих 33,6 тыс. вагонов 20,4 тыс. вагонов падает только на 5 дорог—Екатерининскую, Донецкую, Пермскую, Томскую, Южно-Уральскую. Один из наших основных клиентов—Наркомтяжпром обещает принять все меры к тому, чтобы поставить на заводах транспортное дело образцово. Мы должны ему в этом отношении всемерно помочь, должны разоблачать плохую работу предприятий, должны бороться против того издевательства, когда к вагону подходят хуже, чем к любой повозке, когда вагон не считают за государственное имущество, стоит вагон без надобности, а работникам транспортных цехов—хоть бы что, относятся к простоям вагонов слишком хладнокровно.

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

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

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

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

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

Какие имеются у нас возможности? Нам нужно перевезти в 1935 году 358 миллионов тонн грузов, вместо 317 млн. тонн, перевезенных в 1934 году. Какие это основные грузы? Угля—98 млн. тонн—27 проц., почти одна треть всех перевозок, нефти—24,5 млн. тонн—6,8 проц., черных металлов—17,5 млн. тонн—4,8 проц., руды—24 млн. тонн—6,7 проц. всей погрузки, леса—36 млн. тонн—10 проц. погрузки, дров—16 млн. тонн—4,4 проц. всей погрузки, хлеба—29,5 млн. тонн—8,2 проц., строительных материалов—23 млн. тонн—6,3 проц. всей погрузки. *Восемь основных грузов дают 75 проц. погрузки—268 млн. тонн.*

Если по-настоящему экономически грамотно поставить планирование перевозок, какие огромные возможности для маршрутизации содержатся в том факте, что 3/4 всех перевозок составляют 8 основных грузов, перевозки к о т о р ы х планируются из центра.

Такого положения нет в других странах. Многие теоретизируют, сравнивают опыт эксплоатации в Америке, в Англии с нашим и забывают, что одно дело—эксплоатация дороги, рассчитанная на грузы, идущие самотеком, рассчитанная на рынок, и совсем другое дело—поток грузов, рассчитанный по плану. Если 75 проц. общего количества перевозки составляют 8 основных грузов, то по крайне мере 35—40 проц. погрузки—20—25 тыс. вагонов в сутки могут формироваться в отправительские маршруты.

При маршрутизации мы можем минимум на одну треть, а то и наполовину сократить время прохождения поезда от Донбасса до Москвы за счет ликвидации переформирования на каждой попутной сортировочной станции. Доказано, что если взяться, то маршруты можно продвигать со скоростью минимум 350—400 километров в сутки.

Вот вам колоссальный резерв ускорения оборота вагонов, вот вам решающая сила планового хозяйства!

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

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

Но чтобы ускорить оборот вагонов, не увеличивая аварийности, мы должны провести сейчас же ряд мероприятий по резкому улучшению качества ремонта подвижного состава. Мы должны конечно форсировать процесс перехода на автосцепку и автотормоза. Сейчас качество работы ремонтных пунктов, депо, вагоно и паровозо-ремонтных заводов очень низкое. Паровозы и вагоны выпускаются с большим количеством недоделок. Отсюда вынужденные остановки в пути, отцепки вагонов, аварии, расстраивающие движение на долгие часы.

Ремонтные базы жел.-дор. транспорта должны в корне перестроить свою работу и выпускать из ремонта паровозы и вагоны в безукоризненном состоянии.

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

В корне следует перестроить работу обменных пунктов. Нельзя на них скапливать ремонт вагонов, к тому же производимый наспех, кое-как, лишь бы спихнуть больной вагон соседней дороге. При таком положении обменные станции превращаются в „пробки" для товарных вагонов, задерживают все движение. Ремонт должен производиться заранее на станциях погрузки, выгрузки и формирования. Необходимо прекратить вредное сутяжничество на обменных пунктах, когда представители дорог „соревнуются" в том, кто больше на кого начислит стоимость дефектов, обнаруженных в передаваемых вагонах, а действительным ремонтом дороги не занимаются.

IV. Вопросы капитального строительства

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

Практически вопрос стоит о том, чтобы так использовать средства, отпущенные нам партией и правительством в этом году на капитальное строительство, чтобы повысить пропускную способность напряженных направлений и притти подготовленными к осенне-зимним перевозкам.

Печальные уроки капитального строительства 1934 года показывают, что из-за распыленности средств и неудовлетворительного руководства строительством, несмотря на значительные капитальные вложения в 1934 году—НКПС сфинансировал 3.408 млн. рублей—на решающих магистралях не было получено заметного прироста пропускных способностей. Этих ошибок мы должны избежать в 1935 году.

Партия и правительство выделили на капитальные вложения железнодорожному транспорту в 1935 году около 4 миллиардов рублей—на 18,1 проц. больше, чем было сфинансировано НКПС в прошлом году.

Как они распределяются?

На приобретение подвижного состава—730 млн. р., на новое ж.-д. строительство и вторые пути—884 млн. р., на жилищно коммунальное строительство—380 млн. р., на капитальный ремонт—698 млн. р. и на техническую реконструкцию существующей сети и прочие работы—1.252 млн. р., в том числе на расширение пропускных способностей (электрификация, блокировка, станции и узлы, депо, водоснабжение и т. д.)—291 млн. р. и на развитие производственных предприятий (заводы по ремонту подвижного состава, угольное и лесное хозяйство)—338 млн. р.

В результате капитальных вложений 1935 года материально техническая база ж.-д. транспорта должна увеличиться на 4 625 клм, новых линий и вторых путей, 569 новых и реконструированных локомотивных стойл, 28 вагонных депо, 1.680 клм. эксплоатационной длины автоблокировки, 1 485 паровозов, 80.000 товарных вагонов (в 2-осном исчислении), пять крупных паровозо и вагоноремонтных заводов (первая очередь по Улан Удэнскому, Лианозовскому, Канашскому, Дарницкому и Попаснянскому заводам), свыше 1 млн. кв. метр. жилищной площади и на ряд других об'ектов строительства.

Как видите, работы предстоят огромные!

План капитального строительства в I квартале 1935 года фактически сорван. В остающуюся часть 1935 года нужно возместить прорыв I квартала, направив основные капитальные вложения на те участки, которые дадут наибольшее увеличение пропускной способности к осенне-зимним перевозкам на решающих направлениях.

О графиках строительных работ. Сейчас со стороны НКПС нет еще настоящего оперативного контроля и руководства новостройками и строительством на эксплоатируемой сети.

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

Какой огромный положительный результат дает точный действенный организующий график работ, можно судить по опыту строительства Московского метро, где график работ сыграл решающую роль в дисциплинировании стройки и окончании ее в срок.

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

График дает возможность поставить точную оперативную отчетность о ходе строительных работ. Вовсе нет надобности охватывать все без исключения показатели стройки и сделать отчетность как говорят в НКПС, «тяжелой».

Достаточно будет нескольких основных показателей, и по ним НКПС сможет оперативно вмешаться в дела той или иной стройки и на ходу исправлять положение.

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

Имеющиеся сейчас нормы выработки в ряде случаев занижены. Надо это исправлять на ходу, не кампанейски, и сделать их действительным орудием повышения производительности труда в капитальном строительстве на транспорте.

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

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

Начальники строек должны со всей большевистской решительностью пресечь имеющиеся на стройках жульничество и воровство. На наших стройках воруют направо и налево. Наворованным «кормятся» тысячи жуликов в районах, прилегающих к строительствам железных дорог.

Нельзя ни одного дня терпеть такого отношения к государственной социалистической собственности. Подлинный большевик-хозяйственник не будет обра-

ПРОДОЛЖЕНИЕ НА 5 СТР.

ПРОДОЛЖЕНИЕ РЕЧИ ТОВ. Л. М. КАГАНОВИЧА

ПЕРЕНОС С 4 СТР.

шаться в центр с требованием новых материалов, не будет плакаться на отсутствие олифы, гвоздей, фуража и т. п., пока он не обеспечит сохранности и экономного использования материалов, имеющихся у него на складах.

Наша тяжелая промышленность в этом году значительно увеличивает снабжение транспорта. Она должна дать в 1935 году НКПС 80 тысяч грузовых вагонов, 700 тыс. тонн новых рельс, 340 тысяч тонн рельсовых скреплений, 498 тыс. тонн проката, 500 тысяч тонн цемента и т. п. Увеличена поставка НКПСу лесных и строительных материалов.

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

Люди пр выкли надеяться только на отдел снабжения НКПС, ожидая от него все, до последней мелочи. Между тем, при такой централизации снабжения неизбежно рождаются бюрократические навыки и безответственность.

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

Особо надо заострить вопрос о *механизации строительства*.

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

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

Мы должны упорядочить проектирование. Эта работа находится сейчас в НКПС в наиболее запущенном состоянии. В большинстве случаев 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-ученому «некомплексным проектированием», а по-простому это означает, что в одном месте строят путь, а забывают во время проложить водопровод, расширяют станцию, а не расширяют депо, строят депо для паровозов „ФД", но „забывают" реконструировать путь и т. п.

Планы строительства меняются несколько раз. В результате такого „порядка" взаимозависимость между отдельными элементами плана (количество стойл в депо, водоснабжение, раз'езды и пр.) нарушается, и дорога, затратив крупные средства, получает незначительное увеличение своих пропускных способностей.

Много безобразий допущено при проектировании вторых путей. Это проектирование проводилось без учета состояния имеющихся первых путей. Сейчас необходимо будет об'единить все проектное дело по всем управлениям НКПС в едином центре.

Для лучшего руководства и контроля за всем капитальным строительством на транспорте мы на днях создали полнокровное Центральное управление железнодорожным строительством—*Цужелдорстрой*. Он об'единил в себе и Управление новым ж. д. строительством и отдел капитального строительства Центрального управления пути.

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

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

V. О массово-политической работе и о задачах коммунистов и беспартийных активистов

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

На железнодорожном транспорте работает 2 млн. 236 тыс., а вместе со строительством 2.515 тыс. рабочих и служащих. Эта масса отличается от рабочих и служащих промышленности тем, что в кадрах железнодорожных рабочих текучесть гораздо большая, чем на предприятиях промышленности, но в то же время в кадрах железнодорожных служащих гораздо больше стабильности, гораздо больше людей, сохранившихся еще с дореволюционного периода, чем в какой либо другой отрасли хозяйства. Наиболее технически грамотный слой работников транспорта сохранил не только свои положительные черты, но и отрицательные стороны старых железнодорожных нравов.

Говоря это, я имею ввиду не классовых врагов, а работников честных, вполне советских. Готовых законченных людей не бывает, людей нужно организовывать, сплачивать, подымать, переделывать.

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

Одновременно должен итти процесс более быстрого под'ема и выращивания новых технических кадров. На транспорте еще слишком мало выдвинувшихся молодых командиров. Над воспитанием этих молодых кадров также должны поработать политотделы.

Старые и молодые железнодорожники должны брать пример со своих товарищей в промышленности, многие из которых не только заняли командные посты на предприятиях и в трестах, но и завоевали себе вообще уважение и признание всей страны, получая сотни высшие награды от партии и правительства.

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

Мы должны по-революционному воспитать эти сотни тысяч, сделать их настоящими социалистически культурными железнодорожниками. 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", сплачивает, дисциплинирует рабочих. Каждый рабочий имеет свой станок, имеет свое место работы, и парторгу и профсоюзнику легче с ним ознакомиться и политически его воспитывать. А на транспорте громадное большинство работающих—это люди, находящиеся все время в раз'ездах или распыленные по одному, по два на линии.

В этих условиях от нас требуется еще большая политическая массовая работа, чем в любой другой отрасли народного хозяйства. Ведут ли ее с необходимым размахом партийные и профсоюзные организации и политотделы? Нет.

Политотделы МТС и совхозов, чтобы создать перелом в отношении к труду в колхозах, развернули поистине огромную и неутомимую массовую политическую работу. На транспорте многие партийные работники, и в этом их несчастье, быстро примирились с непорядками на железных дорогах: срывом графиков движения, отсутствием подлинно-пролетарской дисциплины, разгильдяйством, невыполнением приказов и т. п. Многие из политотдельцев вместо того, чтобы в графики внести революционный дух, перевели партийную работу на „графики", которые ими, между прочим, так же не выполняются, как и графики движения (*Смех*). Вместо того, чтобы окунуться в гущу масс, ставить самим острые вопросы и давать на них ответ, воспитывать людей, они зачастую оказенивают массовую работу.

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

Дело вовсе не в том, чтобы хорошо организационно-технически поставить массовую работу. Расписать график—сколько сделать докладов, сколько собраний—это и хороший делопроизводитель сделает. Но какая польза будет от этих докладов, если они пройдут «без души». В графике будет записано, что доклад сделан, присутствовало 2000 человек, резолюции приняли, а там остались люди, которые не получили раз'яснения больных вопросов, которые будут и после собрания работать по-старому.

Вот почему, когда мы говорим о массовой работе, пора перестать думать, что дело идет об организационно технических мероприятиях. *Нет, дело идет о боевом духе массовой политической работы, дело идет об идейно политическом наступлении на все отсталое, негодное, на все то, что не только не понимает нас, но сопротивляется нам.* Вовсе не нужно в каждом сопротивляющемся видеть классового врага. Классовые враги есть, и с ними нужно беспощадно бороться. Но в то же время надо уметь мало ознательного, но нашего, советского человека убедить, что работать надо хорошо.

А для этого надо каждому политотдельцу уметь политически ставить вопрос и правильно его раз'яснить. И не только политотдельцу, но и начальнику дороги и его заместителям надо проявить себя подлинными 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 дорожной газеты, ни районной политотдельской газеты. Необходимо сейчас предупредить, что если мы обнаружим где-либо по истечении двух месяцев, что нет даже такой элементарной массовой работы, как чтка газет, то это будет означать, что политотдела там по сути дела нет, и мы этот политотдел оскандалим на весь Советский Союз.

Нашу массовую партийную работу зачастую портит фальшивая массовость. Соберут митинг в 2000 человек, формально проведут его и считают, что провели массовую работу. Или заходит парторг в комнату отдыха кондукторских бригад, где сидит человек 40, скажет 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 депо, на каждом участке—кадр преданных делу партии беспартийных активистов, действительных передовиков, людей, подлинно ведущих за собой массу.

В организации под'ема 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 гигантский приводный ремень от партии к массам. Надо изменить отношение к работникам профсоюзов. К сожалению, большей частью с дорпрофсожем имеет дело какой-либо из исполнителей аппарата дороги. Надо подымать авторитет, 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 технические экзамены машинистов. Это очень хорошее мероприятие, повышающее квалификацию ведущих работников транспорта, на местах испортили, забюрократизировали. Вместо того, чтобы подойти по жизненному, подошли по-канцелярски. Бер т хорошего машиниста, десятки лет работающего без аварий, устраивают ему теоретический перекрестный экзамен и проваливают. Лучших машинистов бракуют, а тех, у кого хорошо язык подвешен, 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, важнейшее мероприятие проводят формально и лишают железные дороги квалифицированных работников. Спрашивается: где были профорганизации, почему они не защитили от бюрократических извращений опытнейших машинистов, старейших членов профсоюза? Кому, как не профсоюзникам, можно бы помочь нам улучшить систему зарплаты, однако конкретности в этом деле еще мало. Нам придется в ближайшее время построить зарплату так, чтобы рабочий при лучшей работе больше заработал, при худшей—меньше, и профсоюзники должны будут нам помочь в этом.

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

Призыв мы назвали именем того, кто сам показывает ярчайшие образцы сочетания углубленной марксистско-ленинской теории и гениальнейшего

ОКОНЧАНИЕ НА 6 СТР.

ОКОНЧАНИЕ РЕЧИ ТОВ. Л. М. КАГАНОВИЧА

ПЕРЕНОС С 5 СТР.

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, 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, улучшения капитального строительства *Лучшие железнодорожники нашей страны должны показать образцы борьбы за перестройку транспорта по-сталински.* (*Аплодисменты*).

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

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

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

И наконец большинство, которые искренно хотят лучше работать, но растерялись, лишились силы коммунистического сопротивления бюрократизму и тем самым позволяют бюрократам и оппортунистам безнаказанно срывать выполнение заданий партии.

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

Нам не нужно ложного показа передовитости всех до единого членов парторганизаций, когда под прикрытием трескучих приветствий и клятв 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, идейной закалки еще нехватает у значительной части коммунистов-железнодорожников.

Чтобы работать с огоньком, отдавая работе всего себя, коммунист должен иметь идейную зарядку. Этого не понимают некоторые политотдельцы, которые свертывают раз'яснительную работу среди коммунистов, сводят на-нет роль партийных собраний, подменяют собрания распоряжениями парторгов, умаляют роль первичных парторганизаций.

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

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

Пример Донбасса говорит о том, что это можно сделать. Разве в 1932 году мы могли утверждать, что большинство работников Донбасса хочет канцелярско бюрократически работать? Нет. Они были за партию, за советскую власть. Однако они примирились с невыполнением плана по углю. Разве нет у нас людей, которые хотя и не хотят этого, но примирились с невыполнением плана перевозок? (*Голоса*: правильно). Если есть такие люди, как же иначе их характеризовать, как не людей болотистых, безразличных, не радующихся победам и не огорчающихся поражениями. Однако, если по настоящему поработать, эти люди безусловно могут буквально в кратчайший срок 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 отгородили железнодорожные партийные организации от местных территориальных парторганизаций. Это—глубокая ошибка. Партийная культура территориальных организаций более высокая, и руководящая помощь территориальных организаций партии в постановке партийной работы будет очень плодотворной, точно так же, 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 помощь могут оказать территориальные организации железным дорогам.

Начальник дороги и начальник политотдела 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, районы, передовые предприятия, колхозы безусловно пойдут на помощь транспорту. От самих железнодорожников, от их командиров и политработников зависит, чтобы эта помощь была действенной, 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 и 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, максимум той теплоты, без которой в наших условиях работать нельзя.

Центральный Комитет нашей партии и наше правительство учитывают слабое звено на каждый данный период и ему уделяют особое внимание. Слабым звеном нашего хозяйства сейчас является транспорт, как это было со всей силой подчеркнуто товарищем Сталиным на XVII с'езде 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 зале не раз собирались и мы. (*Смех*).

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

Сегодня наступил для железнодорожников день, когда мы можем и должны начать итти в гору. Сегодня наступил день, когда коммунисты должны показать—большевики они или не большевики, беспартийные должны показать—советские ли они люди или не советские Речам и резолюциям здесь верить не будут, не таков наш Центральный Комитет. Дела, фактов увеличивающейся погрузки, убыстряющегося оборота вагонов, сокращения числа крушений,—ждут от нас партия и страна.

Позвольте же выразить уверенность, что все мы начиная с высшего командира до рядового железнодорожника, окажемся достойными той повседневной заботливости, которую проявляют к железнодорожному транспорту партия и лично товарищ *Сталин* (*Аплодисменты*).

Вместе с миллионами железнодорожников, организуя их, воодушевленные Центральным Комитетом нашей партии, руководимые им и правительством, руководимые товарищем *Сталиным*, мы смело пойдем вперед и победим!

(*Бурные, долго несмолкающие аплодисменты. Крики: Ура! Да здравствует товарищ Сталин!*).

День нашей страны

Тридцатилетие

МОСКВА. Старая большевистская гвардия, партийный и комсомольский актив фабрик и заводов столицы отмечали 25 апреля в театре общества старых большевиков 30-летие третьего с'езда партии.

На ярко освещенной сцене портреты тех, кто созидал большевистскую партию, ковал ее ряды в борьбе с уклонами, под чьим руководством она превратилась в передовой отряд международной пролетарской революции—товарищей **Ленина и Сталина.**

С докладом об историческом значении третьего с'езда партии выступил **Ярославский.**

Миха Цхакая, который 30 лет назад открывал с'езд, рассказал о работе большевистской партии в Закавказьи и о значении третьего с'езда партии. Затем выступили **Лядов, Красиков, Колонин**, активный организатор с'езда **Пятницкий.**

Появление в зале **Литвинова**, делегата третьего с'езда партии, было встречено продолжительными аплодисментами. Литвинов рассказал о ряде ярких эпизодов своего участия в революционном движении и в подготовке к третьему с'езду партии.

Собрание приняло приветствие ЦК ВКП(б)—тов. **Сталину**, МК и МГК ВКП(б).

После вечера старые большевики совершили поездку в поезде метро.

„ЕСТЬ МЕТРО!"

МОСКВА. Сегодня, 27 апреля, на экраны крупнейших кино-театров столицы выходит полнометражный звуковой документальный фильм **«Есть метро»** производства Московской фабрики «Союзкинохроники».

Фильм, сделанный режиссером **Степановой**, отражает все основные моменты строительства метро, начиная от установки первых буровых вышек вдоль трассы, кончая пуском первого поезда и поездкой делегатов VII Всесоюзного с'езда советов.

Снимали фильмы операторы: **А. Лебедев Н. Степанов и М. Трояновский.**

„Вечер рекордов"

24 апреля состоялся «Вечер рекордов», в котором приняли участие сильнейшие гиревики СССР.

На вечере установлены три новых всесоюзных достижения по подниятию тяжестей.

Атлет полутяжелого веса ленинградец Николай Кошелев рванул правой рукой 82 килограмма 650 граммов.

Тяжелоатлет легкого веса Крылов в рывке правой рукой показал результат 74 клг 500 граммов.

Третий всесоюзный рекорд установил Кошелев, толкнув левой рукой 95 клг.

Всего, таким образом, на закончившихся всесоюзных тяжело-атлетических соревнованиях установлено **девятнадцать новых всесоюзных рекордов**, из которых два **превышают мировые достижения.**

Страна встречает Первомай

Трудящиеся страны встречают Первое мая новыми успехами в борьбе за выполнение производственных программ, за культурную жизнь.

Рабочие старо-трубного цеха завода имени К. Либкнехта в Нижне Днепровске 22 апреля досрочно выполнили четырехмесячную производственную программу.

Гогняки подмосковного бассейна готовят в подарок Первому мая красные эшелоны угля, добытого сверх плана.

Днепропетровский аэроклуб устраивает в день праздника полет первого воздушного поезда в составе самолета и трех планеров.

Поезд полетит на Днепрогэс.

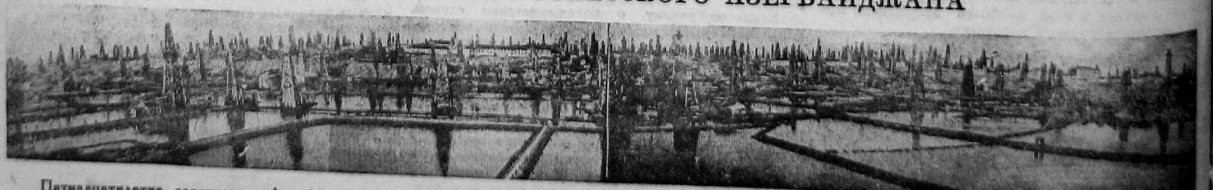
В Самарканде, Андижане, Фергане и в Далеком Хорезме 1 мая открываются аэроклубы Осоавиахима.

Широко развернулся в стране культурно-бытовой поход.

24 апреля в Таганроге на первомайский субботник вышло 100 тысяч человек, которые посадили массу новых деревьев, кустарников, разбили газоны, окрасили несколько сот фасадов домов.

В столице страны деятельно готовятся к встрече приезжающих на первомайск е праздника в Москву 300 лучших ударников промышленных центров СССР, приглашенных московской комиссией.

ПЯТНАДЦАТИЛЕТИЕ СОВЕТСКОГО АЗЕРБАИДЖАНА



Пятнадцатилетие советизации Азербайджана исполняется сегодня. За 15 лет отсталая национальная область выросла в культурно и экономически развитую советскую социалистическую республику. Нефть, рыба, хлопок, скот—вот основные богатства Азербайджанской ССР.

На снимке: нефтяной промысел им. Орджоникидзе в Баку.

Фото Ф. Кислова (Союзфото).

ВО ВРЕМЯ СЕВА НУЖНО ДОРОЖИТЬ БУКВАЛЬНО КАЖДЫМ ДНЕМ И КАЖДЫМ ЧАСОМ

(Вл. ИВАНОВ)

О недочетах работы на севе

Постановление Севкрайкома ВКП(б) и Севкрайисполкома от 23 апреля 1935 года

Проверкой ряда районов вскрыты следующие недостатки в весеннем севе:

1. 25 районов, вступивших в сев на 20 апреля, подсеяли клевера только 3117 гектаров (в том числе Грязовец—1132, Вологда — 663 и Чебсара — 540 га). Из указанного числа районов 12 районов, вступивших в сев, ни одного гектара клевера не засеяли (Усть-Кубенский, Подосиновский, Тотемский, Вожегодский, Никольский, Сокольский, Сямженский, Тарногский, Рослятинский, Лежский, Нюксенский, Междуреченский, В.-Устюжский). Такое положение свидетельствует о продолжающейся недооценке важнейшей культуры—клевера.

2. Зерновых посеяно 1336 га, льна посеяно лишь 32 гектара. Только Грязовецкий район выполняет директиву об одновременном посеве льна с зерновыми, остальные районы относят посев льна на последнюю очередь, что неизбежно приведет к снижению урожайности. Указать тт. Гринбергу, Третьякову (Кубено-Озерье), тов. Малышеву (Устьянск) на недопустимость затяжки посевов льна.

3. Крайне медленно районы приступают к под'ему целины. До сих пор районы Вохомский, Лальский, Чебсарский, Кубено-Озерский, Вологодский, Няндомский, Грязовецкий, Жаровский, Междуреченский, Котласский, Тарногский, Рослятинский, Лежский, Нюксенский и В.-Устюжский не приступили к под'ему целины, а остальные районы подняли целину в ничтожных размерах. Такая работа свидетельствует о том, что райкомы и рики предали забвению директиву крайкома о необходимости перевыполнения плана сева и под'ема целины, особенно в связи с необходимостью полного обеспечения колхозников землей для приусадебных участков по уставу, а также перевыполнения плана посева кормовых культур.

4. Первые дни работы в поле показали наличие следующих крупных недостатков: а) весновспашка производится в некоторых колхозах мелкая (8 — 10 сантиметров), несмотря на возможность по почвенным условиям производить глубокую вспашку (14—17 сантиметров). б) Посев производится в ряде случаев по непробороненной зяби. Имеют место обсевы и посев неотсортированными семенами. в) Продолжает игнорироваться рядовой сев. Часть рядовых сеялок не готова к работе, а новые сеялки очень медленно собираются (колхоз «Верный путь», Вологодского района). г) Плохо заделываются семена как при ручном, так и при рядовом севе. д) В работе МТС имеют место на первых же порах простои тракторов исключительно из-за расхлябанности директоров и агротехнического персонала (простои тракторов в Вологодской МТС из-за того, что на один участок был заброшен только керосин, на другой—только бензин).

Крайком и крайисполком отмечают, что поход за высокий урожай развертывается крайне медленно и в ряде районов формально. Райкомы и рики ограничиваются вручением колхозам свидетельств о включении колхоза в поход, оставляя в стороне основную задачу—широкое вовлечение в поход всех колхозников на основе развертывания соцсоревнования колхозов и колхозников.

Предложить райкомам и рикам немедленно через районный актив, сельсоветы, депутатские группы, первичные партийные и комсомольские организации устранить на ходу все отмеченные недочеты, обеспечив посев зерновых и льна в сжатые сроки при высоком качестве работ.

Секретарь Севкрайкома ВКП(б) ВЛ. ИВАНОВ.

Председатель Севкрайисполкома Г. ПРЯДЧЕНКО.

КАК ИДЕТ СЕВ

ВПЕРЕДИ СПАССКИЙ СЕЛЬСОВЕТ

На 25 апреля включительно колхозы нашего района посеяли 1083 гектара. Это составляет 13 процентов к плану посева зерновых, силосных и льна.

По отдельным культурам посеяно: овса 859,5 гектара, гороха—3,1, вики на зерно—40, вики на сено—14,5, зерно-фуража—12,21, ячменя—13,5, пшеницы яровой—3 и льна 2,64 гектара,

К посеву овса приступили все сельсоветы. Лен начали сеять только в Осановском сельсовете, силос—в Ивановском, пшеницу в Турундаевском. Вика на зерно посеяна в пяти сельсоветах.

Клевера посеяно по району 769 гектаров, что составляет 76 проц. к плану. Передовики—*Тошненский и Осановский* сельсоветы: они выполнили план по клеверу на 100 процентов. Близки к выполнению плана сева клевера Спасский сельсовет—82,8 проц. и Турундаевский—87,4 процента. Посевы клевера по яровым культурам еще не приняли надлежащего размера,

По общим показателям сева идет на первом месте *Спасский* сельсовет—19,4 проц., Рабоче-Крестьянский—18,5 проц., Ватлановский—16,2, Тошненский—14,9, Осановский—13,3, Турундаевский—11,7, Ивановский—9,9. На последнем месте Семенково—3 процента.

Плохо отремонтированы прицепы к тракторам

В колхозе имени 17 парс'езда, Ивановского сельсовета, тракторы работают не с полной нагрузкой.

Основная причина — плохой ремонт прицепных орудий. Не успели выехать из мастерской МТС как лопнула у прицепа ось.

Потом оказалось, что нет горючего. Поехали колхозники за горючим на пункт Заоникиево, но там в этот день не было насоса, пришлось второй раз гонять лошадь на пункт.

К.

Делегаты слета возглавляют поход за урожай

В ряде колхозов Рабоче-Крестьянского сельсовета развертывается массовый сев зерновых. Лучшие образцы на севе показывают участники районного слета колхозников ударников.

В колхозе „*Строитель*" делегат слета сеяльщик *Федор Лопатин* в пятой бригаде высевает по 4,22 га при норме в 3 га.

Не отстают и другие сеяльщики. Например, в четвертой бригаде ударник Н. *Беляков* высевает 4,20 га.

В колхозе „*Обновленный труд*" делегат слета, старый опытный сеяльщик *Смионов* высевает до 4 га.

Несмотря на преклонный возраст, он идет по работе впереди молодых.

Для премирования лучших бригад в колхозе „Строитель" выделен к 1 мая специальный денежный и промтоварный фонды. За хорошую подготовку к севу в этом колхозе недавно была премирована деньгами бригада тов. *Кузьмина*.

ШЕСТЬ ДНЕЙ СТОИТ ТРАКТОР

24 апреля председатель Семенковского сельсовета т. *Журавлев* сообщил в редакцию, что трактор „ЧТЗ" из отряда № 13 стоит без действия в колхозе „Прибой" с 21 апреля.

В чем причины? Оказывается, трактор стоит из-за отсутствия шприца (прибора для вливания смазки).

Кроме того, привезенные рондали нечем сцепить. Бригадир *Снигирев*—исключительно беззаботен. В отряде не хватает гаечных ключей. Совершенно нет разводного ключа. Отсутствуют также ключи для подтягивания гусениц и ключи для магнето. Нет бочек для горючего.

И нет никаких надежд, что трактор и в эту пятидневку приступит к работе.

Сигналы о плохой работе тракторов поступают в редакцию с первых дней сева. Мы требуем от дирекции МТС принять решительные меры к устранению безобразий, творящихся в тракторных отрядах.

О ЗАМЕТКЕ „БЕСПАРТИЙНЫЙ С ПАРТБИЛЕТОМ"

Постановление бюро горкома ВКП(б) от 26 апреля 1935 года.

1. Отметить, что заметка, помещенная в ЦО «Правда» от 18 апреля «Беспартийный с партбилетом» вполне правильно указывает на наличие в вологодской организации элементов безответственного отношения к партийным документам.

2. Обратить внимание всех парторганизаций горрайона на то, что указанный в ЦО «Правда» факт неблагополучия в «партийном хозяйстве» организации требует немедленного принятия мер, обеспечивающих приведения в порядок партучета и оформления партдокументов.

3. Предложить инструкторам горкома и зав. учетом т. Проничевой немедленно организовать в каждой первичной парторганизации проверку состояния партбилетов, учетных карточек, уплаты членских взносов, оказав им (первичным парторганизациям) практическую помощь в правильной постановке дела ведения «партийного хозяйства». Результаты этой работы заслушать на специальном заседании бюро горкома.

4. Предрешить постановку на первом очередном заседании бюро горкома доклада парткома завода «Северный коммунар» о состоянии учета и партдокументов в заводской парторганизации.

Дом Революции

27 апреля

К. Гуцков

Трагедия в 5 актах

УРИЭЛЬ АКОСТА

Начало в 8 час. 15 мин. веч. Билеты ударников действительны.

Горького. Нач. сеанс. в 6, 8 и 10 ч. веч. тел. 3-81

Сегодня

ВЕЧЕР ВЕСЕЛЫХ КОМЕДИЙ

1) Сказка о царе Дурундае; 2) Веселая Москва и 3) Клякса в Арктике

в 6½, 8 и 9½ ч.

27 апреля

ПРЕМЬЕРА

Художественный фильм.

СЧАСТЛИВЫЙ ФИНИШ

Комедия в 7 частях.

...3 мая для школ будут поставлены детские утренники с новой программой «Настоящие охотники». Коллективным заявкам школ скидка 50 процентов.

...молмисотресту требуются: ...ономист-финансист—1, бухгалтеров—3, экономист (калькулятор)—1, ...омист по труду—1, статистиков—2. Обращаться лично или подавать ...менным заявлением по адресу: ...цкого, 11.

27 апреля

Клуб „КОР"

27 апреля

БОЛЬШОЙ АНТИПАСХАЛЬНЫЙ КОСТЮМИРОВАННЫЙ БАЛ (в большом зрительном зале).

КОНЦЕРТ

Цена билета 2 руб. Железнодорожникам и костюмированным участникам скидка 50 процентов.

Начало в 8 час. вечера Продажа билетов с 6 час. вечера ежедневно.

Артель «Новый Север» открывает сезон по добыче торфа с 25 апреля и просит всех членов артели работавших ранее, прибыть для работы по специальностям. Принимаются на работу также лица, не работавшие ранее.

Правление торфоразработок.

Артель «Северный кондитер» продает **намогильные плиты:** из дикого камня (гранитные), мраморные и искусственного камня, в количестве до 20 штук. Видеть можно ежедневно с 8 до 4 час. дня во дворе артели (ул. Ворошилова, 79).

Управление ВОС РК милиции доводит до сведения всех ответственных лиц высших и средних учебных заведений за набор учащихся, что в случае допущения приема учащихся в возрасте от 16 лет и старше без паспортов или временных удостоверений, как из Вологодского района, так и других районов и городов, виновные в этом лица будут привлекаться, на основании обязательного постановления КИК от 12 октября 1933 г., п. 14, на первый раз в административном порядке к штрафу до 100 руб., а при повторном нарушении паспортного режима в уголовном порядке по ст. 111 УК, а также и коменданты общежитий, допустившие проживание учащихся без паспортов и прописки.

Пом. нач. ВС НКВД по милиции **Галтыхин.**

Управление ВОС РК милиции доводит до сведения всех граждан сельской местности Вологодского района и г. Вологды о том, что все лица, проживающие в сельской непаспортизованной местности, при выезде из сельской местности или г. Вологды, вне зависимости от того, куда они едут т. е. в паспортизованную или непаспортизованную местность, обязаны получить паспорта до выезда по месту своего жительства сроком на 1 год. Паспорта выдаются при паспортных столах при 1-м и 2-м отделении РК милиции г. Вологды. Лица прибывшие в район после 15 апреля 1935 г. без паспортов, будут удаляться из этих местностей.

Пом. нач. ВС НКВД по милиции **Галтыхин.**

В ЦЕНТРЕ ГОРОДА

сдается в долгосрочную аренду (под торговое, промысловое, контору и т. д.) жилое помещение площадью 55 кв. метров. Можно продать. Адрес сдатчика в редакции

При Вологодском отделении госкультснаба **открыта мастерская по ремонту учебно-наглядных и технических пособий.**

Просьба ко всем учебным заведениям и друг. организациям с заказами обращаться по адресу: г. Вологда, ул. Володарского, дом № 10.

Госкультснаб.

КУПЛЮ ЛОДКУ

Ворошилова, 75, кв. 6. Огурцов.

ПРИНИМАЕТСЯ ПОДПИСКА НА ГАЗЕТУ „Красный Север" ДО 30 АПРЕЛЯ

28 апреля, с 6 часов вечера, в парткабинете горкома ВКП(б) работают семинары пропагандистов всех форм партийного просвещения.

Явка на семинары для пропагандистов обязательна.

Культпроп горкома ВКП(б).

28 апреля, в 6 час. вечера, в здании горсовета (комн. № 11) созывается собрание быв. красных партизан о подготовке к проведению празднования 1 мая.

Городская партизанская комиссия.

Сегодня, в 6 час. 30 мин. вечера, Институтом массового заочного обучения партийного актива при ЦК ВКП(б) передается доклад, посвященный международному пролетарскому дню—1 мая.

Горком ВКП(б) при партаудитории организует массовое слушание доклада.

На прослушивание доклада приглашаются докладчики и беседчики по проведению дня—1 мая.

Культпроп ГК ВКП(б).

Коллектив служащих Артельсоюза с глубоким прискорбием извещает о смерти сотрудника союза

ЭПИХОВА Василия Никитича,

последовавшей 21 апреля. Похороны состоятся 27 апреля в 4 часа дня на Богородском кладбище. Вынос тела из горбольницы.

Первый мяч

Футб... сты—рабочие ремонтного завода в парке культуры и отдыха проводят первые тренировочные игры в футбол

ВОЛОГДА

Лекции на антирелигиозные темы в клубах, красных уголках, в обеденные перерывы на предприятиях, в сельсоветах и избах читальнях проводят сегодня научные работники учебных заведений по поручению горсовета Союза воинствующих безбожников.

Весенняя охота на боровую и водоплавающую дичь, на основании постановления Севкрайисполкома от 20 апреля, продлена до 20 мая.

Курсы краеведов, организованных при Вологодском отделении краеведения, проходят 16 молодых рабочих членов общества пролетарского туризма и экскурсий.

Большой звуковой художественный фильм «Счастье» демонстрируется с завтрашнего дня в кино-театре им. Горького. В мае репертуар кинотеатра будет состоять из боевых новинок: «Юность Максима», «Золотые огни», «Три товарища» (игр. Баталов. Горюнов и Жаров) и заграничный французский фильм «Под крышами Парижа». Кинокартина «Юность Максима» на кинофестивале получила первую премию.

---

30 апреля, в 6 часов вечера, в помещении клуба КОР состоится

ТОРЖЕСТВЕННОЕ ЗАСЕДАНИЕ

пленума Вологодского горсовета с участием партийных, комсомольских, профсоюзных, кооперативных организаций, воинских частей и лучших ударников предприятий, совхозов, колхозов, РККА и учебных заведений,—посвященное празднованию **первого мая.**

Порядок дня: Международное положение и день 1 мая. (Докл. отв. секретарь ГК ВКП(б) т. **Эльяшберг**).

После заседания—художественная часть—рабочая, красноармейская студенческая и детская художественная самодеятельность. Члены ЦИК крайисполкома и горсовета, члены крайкома и горкома ВКП(б), горкома ВЛКСМ, горсовпрофа, б. красногвардейцы и красные партизаны проходят по своим мандатам. Для советского, партийного, комсомольского и профсоюзного актива вход по пригласительным билетам.

Руководители соответствующих организаций билеты получают каждый по своей линии.

Городской совет.

Стрелковые соревнования

Горсовет Осоавиахима и горком ВЛКСМ 6 мая проводят городские стрелковые соревнования.

В соревнованиях участвуют команды ворошиловских стрелков I ступени педагогического и ветеринарного институтов, «Сев. коммунара», мастерских Осоавиахима и рабфака сельско-хозяйственного института. Приглашены команды ремонтного завода, пятого жел.-дор. отделения и НКВД.

Федотов.

Посадили молодые деревья

Профсоюзная организация Вологодского племсвинкоопхоза хорошо провела подготовительную работу к массовому коммунистическому субботнику 24 апреля.

На субботнике участвовало 42 человека.

Председатель рабочкома тов. Кривчиков сообщил, что участники субботника провели посадку **43 тополей, 88 березок, восемь елок, шесть осинок и три куста черемухи и рябины.**

ПОГОДА СЕГОДНЯ

Сегодня в Вологодском районе—ветер юго-западной четверти от слабого до легкого, значительная облачность без осадков. Температура от 0° ночью до 6—7° днем.

Навстречу Первомаю

На заводах, фабриках, в институтах, техникумах, школах, учреждениях, совхозах и колхозах района идет с большим подъемом подготовка к международному празднику 1 мая.

НА «СЕВЕРНОМ КОММУНАРЕ»

Цехи, заводской двор приведены в культурный вид. Директор завода тов. **Гордеев** для каждого цеха купил полубаяны. 1175 руб. отпущено для детского сада. 300 руб. для школы, 1000 руб. для клуба, 600 рублей на детский утренник.

Отделаны рабочие общежития, приобретены полные комплекты постельного белья. В три раза больше по сравнению с прошлым годом будет разведено клумб во дворе завода.

Интересно оформляется колонна. Впереди пойдут 6 автолесовозов велосипедисты, физкультурники, ворошиловские стрелки и за ними—остальные рабочие. Комсомольцы и молодежь разучивают новые песни и пляски.

НА ШВЕЙНОЙ ФАБРИКЕ

Проводится большая массово-политическая работа в сменах и бригадах о значении 1 мая. Здание фабрики будет украшено световыми лозунгами и портретами вождей партии. В заказном и закройном цехах разводятся живые цветы, в окнах фабрики из различных цветов материи устраиваются клумбы.

Комсомольцы и молодежь активно оформляют колонну. Готовятся плясуны разучиваются новые песни.

29 апреля треугольник фабрики проводит торжественное заседание, посвященное празднованию Первого мая.

НА МЯСОКОМБИНАТЕ

Устраивали субботники. Территория комбината очищена от грязи и мусора. Расширено помещение красного уголка. Для столовой куплены цветы, во дворе посажены деревья, разводятся клумбы для посадки цветов.

27 апреля проводится смотр художественной самодеятельности.

Для оформления колонны изготовляется 25 флажков, будут балалаечники, гармонисты и шумовой оркестр. Выделено 500 рублей на премирование лучших ударников. 20 рабочих полностью сдали нормы на значок «Готов к санитарной обороне» и 25 рабочих подготовлены к сдаче норм. Расчищена спортивная площадка.

В ОРУЖЕЙНОЙ МАСТЕРСКОЙ

В культурный вид приведен двор мастерской. Лучшим ударникам отремонтировано 5 квартир, достраивается клуб. Для подшефного пионерского отряда куплены костюмы, барабан, горн, знамя и галстуки.

На демонстрацию рабочие выйдут со знаменами, лозунгами и плакатами. Будут баянисты и запевалы. Колонну возглавляет отряд ворошиловских стрелков.

В ПЕДИНСТИТУТЕ

Развернута широкая взаимная проверка коллективных и индивидуальных соцдоговоров. Подводятся итоги конкурса на лучший кабинет.

2 мая будет организован вечер смычки студентов института с учащимися средних школ. Открыта большая выставка о воспитательной работе в школе.

Клуб и комната отдыха дополнительно оборудованы и приведены в более культурный вид. В клубе установлено стационарное кино. Для столовой куплены живые цветы и новые стулья. Готовится большая художественная программа.

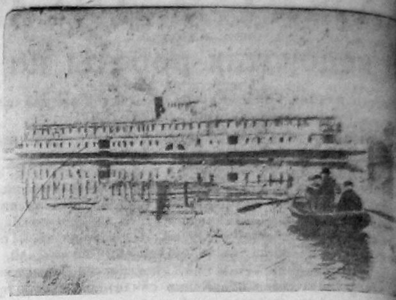
В КОЛХОЗЕ ИМЕНИ БУДЕННОГО

Колхозники встречают праздник под лозунгом: образцово провести весенний сев.

На днях колхоз посетил секретарь городского комитета партии тов **Эльяшберг**, который предложил колхозникам очистить сад в дер. Григорьевское. Предложение т. **Эльяшберга** выполнено. Сад очищен и произведена посадка 25 деревьев. Кроме этого колхозники у своих домов очищают территорию от грязи. Делают палисадники и садят деревья. Заканчивается ремонт дома правления колхоза.

Домохозяйки жакта № 50 на субботнике 24 апреля по очистке улицы Урицкого

Устюг—Вологда



Северо-Двинский пароход «Н. В. Гоголь» в первом рейсе Устюг—Вологда на р. Сухоне

Конференция юных читателей

Бывает, школьники не могут выбрать хорошую книгу, а библиотекари не всегда занимаются с детьми, не проверяют прочитанного детьми и не рекомендуют им хорошую книгу.

В школах библиотеки бедны, они не удовлетворяют запросов учащихся. Юные читатели не всегда могут найти книги выдающихся авторов. Мало хорошей детской литературы и в магазинах.

В образцовой школе № 16 проведена конференция юных читателей на которой присутствовало 42 школьника. Конференция поставила задачей—подвести итоги работы детей с книгой в школе выяснить, что ребята читают, как нужно организовать работу с книгой и газетой. Конференция прошла оживленно, активно выступали сами ребята.

Целуева Лена рассказала, что из 36 учащихся четвертого класса читают систематически книги 33 человека. Ребята любят читать книги Горького, Ильина, Фурманова Свирского.

Митя Цеймах, учащийся 4 класса, рассказывал ребятам о том, как надо выбирать книгу.

Ляля Лихачева предложила ребятам организовать «Читательский дневник».

Вова Леонтьев, ученик 2 класса и **Фуряева Нета** ученица 3 класса рассказали ребятам подробно содержание прочитанных ими интересных книг.

Надя Давыдова, ученица второго класса, рассказала о непорядках в библиотеке при школе № 5. В читальном зале не соблюдается тишина, никто из 6 библиотекарей за порядком не следит. Если у библиотекаря спрашивает школьник интересную книгу, тот отвечает:

— Нет интересных.

Надя говорила что из прочитанных ею книг понравились «Соль», «Новый дом», «Детвора».

После конференции ребята слушали беседу о Ленине, которая сопровождалась картинами проекционного фонаря.

Вахрамеев

„Почему умерла Лида Иванова?"

25 апреля в клубе КОР состоялось первое заседание суда над фельдшером *Смирновым*, врачом *Ефимовой* и доктором *Собиновым* по делу—«Почему умерла Лида Иванова?». („Кр. Север" от 9 апреля).

Суд заслушал показания обвиняемых Собинова, Ефимовой и Смирнова и свидетелей: доктора Беляева, матери умершей Лиды Ивановой—Ираклиевой, врача Туряевой и сестры Богдан.

Вчера на втором заседании в клубе водников суд заслушал показания свидетеля санитара Маслова, заключение эксперта врача Гинзбург, прения сторон и последнее слово обвиняемых.

Подробно об итогах процесса будет сообщено **в завтрашнем номере.**

ПРОИСШЕСТВИЯ

Хулиганы. 25 апреля ночью сторожем артели „Пятилетка" Бромкиным на территории нефтесклада были задержаны в нетрезвом виде А. Н. Золотов и А. В. Бромкина. На требование сторожа удалиться с территории нефтесклада Золотов набросился драться. Хулиганы арестованы и отдаются под суд.

Продажа паспорта. В здании нарсуда 25 апреля была задержана за продажу похищенного паспорта, выданного на имя А. А. Смирновой. При расследовании воровка оказалась А. Е. Щепиной, без определенных занятий, ранее судимая.

25 апреля ночью постовым милиционером был задержан **В. К. Веселов** рабочий ремонтного завода, который наносил побои проходящей публике и оскорблял ругательствами дежурного милиционера. Веселов арестован.

С. ПАНКРАТОВ

Город встречает весну

— Громче песни, звонче оркестры, пестрее цветы, ярче знамена, шире колонны — Советская страна идет к своему весеннему празднику!..

К своему празднику весны, весело, бодро, кипуче готовится и пролетарская Вологда. 24 апреля, в выходной день, сотни трудящихся города участвовали в предпервомайском, массовом коммунистическом субботнике.

Пройдитесь по улицам и площадям города, пройдитесь по скверам и бульварам и вы увидите повсюду следы коллективного творчества.

Лопата, грабли, метелка — быстро и умело ходят в руках участников субботника. И за каких-нибудь два-три часа площади и скверы одеваются в новые, чистые, праздничные первомайские одежды.

Вот Красная горка — любимое место коллективного отдыха трудящихся. Позавчера эта горка снова по-весеннему принарядилась. В пример многим коллективам города здесь на субботнике особенно хорошо и дружно поработал коллектив горфо и сберкассы, возглавляемый техником горкомхоза тов. **Скворцовым**.

Кремлевские часы равномерно отбивали новые четверти. Перевалило давно за двенадцать. Но коллектив финансовых работников еще дружнее нажимал на работу.

Подчистился, принарядился Александровский садик. Уютно выглядят посыпанные желтым песком дорожки. Напротив, на площади Революции дружно работают подводы по уборке мусора.

Исключительно большая работа проведена на территории Детского парка культуры и отдыха. Здесь организованно участвовал на субботнике коллектив нарпитовцев. Снесены старые, ненужные надстройки, подчищены и подметены аллеи и зеленые площадки парка. И в этот день, несмотря на холодок, в парке резвилась уже детвора—первые весенние гости.

Пред. горсовпрофа тов. **Хохлов** и зав. горкомхозом т. **Шаршавин** осматривают участки. Вот обширная территория сада у Дома Революции. Здесь работал коллектив торговых служащих. Поработал неплохо. Видно, что в каждом уголке сада приложена была заботливая, хозяйская рука. Подкачал только коллектив гортеатра, непозаботившийся навести порядок на своей территории.

Хорошо работали на субботнике и автомашины: четыре у Детского сада, две в сквере и четыре обслуживали железнодорожников. Машины подвозили песок, а для Завокзального железнодорожного поселка—шлак.

Особенно высокие требования пред'явила оценочная комиссия к саду ремонтного завода. Руководителям сада нечем было похвалиться. Один из центральных культурных уголков города—этот сад должен быть образцом подготовки к Первомаю. Однако, этого здесь не видно. Много еще в саду недоделок. Правда, на субботнике неплохо поработала сельмаш железнодорожная школа, но руководители завода не сумели возглавить инициативу рабочих для приведения в культурный вид своего сада.

Укором для железнодорожных и городских организаций является привокзальный сад имени челюскинцев. В саду полный хаос, нет уюта, порядка и чистоты.

Хорошим примером могут служить организации водников. Небольшой у них садик—за пристанями. Но этот садик привлекает к себе своей чистотой и уютом. Тщательно вычищены лужайки, подметены дорожки и широкая площадка для физкультурных игр. На реке в полном разгаре работа. Ожили пристани. Идут двухпалубные красавцы на Архангельск и десятки других пароходов на Тотьму, Шуйск, на Сокол. Большая и ответственная работа сейчас у водников, но они сумели сочетать ударную работу на транспорте с массовой работой и по культурной встрече всенародного радостного первомайского праздника.

Всего на общегородском субботнике, по общим подсчетам участвовало до 7000 трудящихся. Проделана большая культурная работа. И сейчас задача всех организаций закрепить эти достижения, продолжать дальнейшую повседневную борьбу за образцовый культурный город, а создание и организацию культурного отдыха трудящихся.

— Громче песни, звонче оркестры, пестрее цветы! Советская страна идет к своему весеннему празднику...

Врид. отв. редактора Н. УШ...

ТЕЛЕФОНЫ РЕДАКЦИИ: Отв. редактор—1-92. Отв. секретарь и сектор пром. трансп.—3-45. Сектор культуры и быта, сельск. хоз., коол. и торговли и бюро расследований—1-88. Сектор город. жизни и конторы издат.—1-32. Ночной тел. редакции и газ. типографии—3-28.

АДРЕС РЕДАКЦИИ: Вологда, ул. Урицкого, 1.

СЕГОДНЯ с 6 до 9 час. вечера дежурит в редакции тов. ПАНКРАТОВ

Уполномоч. крайлита № 337. Заказ № 75. Типография „Северный печатник" УМП Северного края в Вологде. Тираж 7000 экз.