

В ЦК ВКП (б) — Об упорядочении общественных нагрузок студентов вузов, техникумов и техникумов (1 стр.).
ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРЕЗИДИУМА ЦК ВКП (б) — Полностью обеспечить сохранность урожая. Председатели Сельской КК-РКИ сняты с работы; Владимирская КК-РКИ не борется за сохранность зерна (2 стр.).
С ФРОНТА БОРЬБЫ ЗА НЕФТЬ — 9 сентября добыто 48.390 тонн — 94,5 проц. (1 стр.).
Сделать соревнование делом всего железнодорожного пролетариата (3 стр.).
Немедленно закончить ремонт дорог, оборудование навесов, починку тары (1 стр.).
ИЗБОРЕНИЕ ТОВА. АРМОЛЬЧУКА — Скоростной поезд на шарах (2 стр.).

ВЫШИБИТЬ ИЗ АППАРАТА НАРВЯЗИ ЧИНУШ И БОЛОНИТ-ЧИКОВ (из писем редакции). (4 стр.).
СТАТЬИ: Передача «Правды» — Выправить антигосударственные тенденции; А. Рухадзе — «Ни одного цеха — без правильно поставленного учета» (2 стр.); С. БОГОРАД и Ф. КОПНОВ — «Рейс диспетчера Кутуфина» (3 стр.).
ЭРРИО ВЫЕХАЛ ЗАГРАНИЦУ. К У Б А:
Подъем революционного движения И Р А К:
Смерть короля Фейсала.

Выправить антигосударственные тенденции

«В трех пунктах — Веселый Кут, Ивановка, Мигазово — сменались около тридцати тысяч тонн зерна. Хлеб не перерывно подвозят. Необходимо ежедневно подвозить 60 вагонов, а подвозить 36...» Это телеграфируют с Юго-Западной железной дороги. Такие же сигналы «Правда» получает ежедневно из многих краев и областей. Железные дороги систематически несут недостаток необходимого количества вагонов для перевозки важнейших грузов: хлеба, руды, кокса, угля. Только за шесть дней сентября через металлургия получило 43.000 тонн руды. 4 и 5 сентября железные дороги несли под хлеб почти 2.000 вагонов. Решающая причина невыполнения плана перевозок основных грузов — совершенно неудовлетворительная работа транспорта, совершенно неудовлетворительное использование вагонового парка.

Исключительно медленный оборот вагонов приводит к тому, что ежедневно 8-9 тыс. вагонов простаивают без дела. Но, наряду с этим, значительную роль в плохом использовании вагонового парка играет задержка вагонов погрузкой и выгрузкой. Почти на каждом заводе десятки вагонов ежедневно остаются неразгруженными. Достаточно привести цифры за несколько последних месяцев, чтобы наглядно убедиться в том, что простой вагонов на заводах — явление не случайного порядка. Вот, например, Макеоский завод. В июне простой сверх нормы в среднем 76 вагонов в сутки, в июле — 70, в августе — 52. Завод им. Сталина июнь — 56, июль — 51, август — 13. В первые три дня сентября — 25. И так на многих заводах.

Простой вагонов здесь вошел в систему. К этому безобразному положению на заводах привели. Вот как «грузятся» вагоны, например, на заводе им. Ворошилова. Вагон попал на сортировочный. Здесь обычный простой 2-3 часа. Затем простоял в ожидании погрузки. 4 сентября экспедиция задержала 15 вагонов. Вагоны были погнаны в 9 часов утра, а погрузка началась в 3 часа дня.

У каждого вагона по 1-2 грузчика. Погрузка, посылка. И никто не обращает внимания на это безобразие.

Борьба с простоями вагонов на заводах, борьба с несправильной клиентурой ведется плохо. По существующим положениям, железная дорога налагает на промышленного клиента штраф. Клиент иногда платит, а чаще всего отказывается платить и дело переходит в арбитраж, где тянется месяцами. Год идет «стабля» между Ижевским заводом, отгружаемым на 400.000 рублей, и Московско-Казанской железной дорогой. Увернуться от уплаты штрафов не всегда удается, и тогда приходится платить нарушителя финансовый план предприятия, а вместе с этим и нормальный ход его работы. Что это имеет так и есть, показывает размер штрафов, наложенных на отдельные предприятия.

Так, завод им. Дзержинского отгружен за простой вагонов в июле на 115.416 рублей, в августе — на 156.865 рублей. Браматорский за июль — 51.000 руб., июль — 44.298 руб., август — 28.727 руб. Им. Рыкова: июль — 45.813 руб., июль — 77.213 руб., август — 78.825 руб.

Завод им. Ворошилова за полгода уплатил штрафов за простой вагонов около 400.000 рублей. Надо ли говорить, что при таком положении неизбежен рост себестоимости изделий, неизбежно формальное осуждение хозрасчета. Руководители отдельных предприятий рассуждают, что им иногда «выгоднее» заплатить штраф, чем во время разгрузки или погрузки вагонов, что их к этому побуждает хозрасчет. Надо ли говорить, что такого рода хозяйствование является

настроения такого порядка, что сейчас этим делом должны заниматься политотделы, а территориальные организации, пусть, тут не при чем. Особенно думать, что саботажники решений СНК и ЦК имеются только на транспорте. Самоустрашение от вопросов транспорта, это такое поведение со стороны на то, что происходит на станциях железных дорог, на пристанционных и заводских ветках — что это, как не своеобразная форма саботажа постановлений СНК и ЦК о транспорте?

Совершенно не борется с этим антигосударственными тенденциями и наша печать. Переписывают комплексы многих наших фабрично-заводских и даже больших центральных газет, и вы не найдете крепкой большевистской критики безобразий в использовании транспорта, критики тех, кто, задерживая вагоны, саботирует постановления СНК и ЦК о транспорте.

Независимо больше простоя вагонов. Объединенными усилиями транспортных организаций и клиентуры под руководством партийных организаций необходимо немедленно произвести выгрузку вагонов и обеспечить в дальнейшем погрузку и выгрузку в точном соответствии с планом. Для того, чтобы добиться этого, необходимо устранить ряд крупнейших недостатков.

Это, прежде всего, подготовка складов. Быстрое поступление хлеба заставило восточных Заготовителей. В настоящее время многие тысячи вагонов заняты зерном. Для того, чтобы разгрузить их и быть готовым к встрече все увеличивающегося хлебного потока, надо быстро приготовить склады, тара, брезенты, чисты. Все это на местах есть и в достаточном количестве. Успех погрузки и выгрузки зависит от правильной организации работы. Разве можно говорить об успешном ходе погрузки — выгрузки, когда на многих станциях железных дорог, пристанционных и заводских ветках фронт погрузки — разгрузки сильно сужен, когда работа производится только в дневное время, когда имеются механизмы использования безобразно или совсем не используются. Грузить и выгружать вагоны круглые сутки — разве это так легко организовать, когда один из основных вопросов — освещение — на многих пунктах можно разрешить почти без всяких затрат? Разве так уж трудно привести в порядок механизмы и максимально их использовать?

Пора заставить все местные партийные и советские организации понять, что железнодорожный транспорт является главным первым экономическим звеном страны, материальной опорой для связи между городом и деревней, между промышленностью и земледелием, между различными областями СССР, наконец, для связи между тылом и фронтом, что ослабление железнодорожного транспорта, перебои в его работе, означают в виду этого ослабление всего народного хозяйства, ослабление и подрыв обороноспособности страны. (Из постановления ЦК о политотделах).

Пора по-большевистски развить борьбу со всем, что мешает, что тормозит работу транспорта. Усиливая борьбу с саботажниками на железнодорожном транспорте, необходимо выработать также наиболее эффективные антигосударственные тенденции со стороны клиентуры.

(Переводка «Правды» от 10 сентября).

ОТ КОМИССИИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ПОХОРОН ПОГИБШИХ ПРИ АВАРИИ САМОЛЕТА 5 СЕНТЯБРЯ 1933 Г.

9 сентября 1933 г., в 7 час. вечера Петра Ивановича и Гольцмана Аб-рама Зиновьевича замурованы в кремлевской стене на Красной площади в Союз товарищей Барановских.

В ЦК ВКП (б)

ОБ УПОРЯДОЧЕНИИ ОБЩЕСТВЕННЫХ НАГРУЗОК СТУДЕНТОВ ВУЗОВ, ВТУЗОВ И ТЕХНИКУМОВ

ЦК ВКП (б) рассмотрел вопрос об организации общественно-политической работы в учебных заведениях и о распределении общественных нагрузок студентов. Студенты очень много времени тратят на выполнение работ, в силу крайне неудовлетворительной их подготовки. Расписанием общественной работы в учебное время, а студенты снимаются с занятий для выполнения общественной работы, заставляют даже малознакомых, технического персонала. Наряду с вовлечением всей массы учащихся в общественную работу, есть студенты, которые настолько перегружены общественными обязанностями, что фактически лишены возможности заниматься.

ЦК ВКП (б) отмечает, что при общем улучшении учебного режима в вузах учебных заведений и в техникумах организация общественно-политической работы и распределение общественных нагрузок до сих пор не упорядочены.

В связи с этим, ЦК ВКП (б) запрещает проведение во время учебных занятий всяких заседаний и собраний общественного характера, а также выполнение студентами общественных работ в учебное время. Не каждого студента вуза, втуза и техникума можно быть вовлеченным только одна общественная нагрузка, которая не должна превышать четырех часов в шестидневку, включая и затраты времени на собрания и заседания учебного характера.

ЦК ВКП (б) объявляет партийным, комсомольским, профессиональным и другим общественным организациям учебных заведений строго увязывать свои

календарные планы работ с расписанием учебных занятий вуза, втуза и техникума, обеспечить, как правило, каждому студенту три совершенно свободных вечера в шестидневку для самостоятельной работы (выполнение домашних работ, получение консультаций и т. д.).

Студенты, выполняющие дипломные работы и проекты, освобождаются от общественных нагрузок полностью.

ЦК ВКП (б) запрещает партийным, комсомольским и профессиональным организациям проведение собраний и заседаний в выходные дни и загружать в эти дни студентов общественными обязанностями.

Студенты, обучающиеся в учебных заведениях без отрыва от производства, освобождаются от общественных нагрузок в стенах учебных заведений и остаются в партийных, комсомольских и профессиональных организациях по месту своей работы, где и несут общественную нагрузку, при чем участие должно рассматриваться, как важнейшая часть учебного задания.

Директоры учебных заведений обязаны соответствующим предпринять и утвердить, где работают безотрывные, а всех профессий занятых и ходе учебной подготовки.

ЦК ВКП (б) устанавливает, что «индивидуальные и массовые мобилизации студентов на проведение общественно-политических кампаний вне своих учебных заведений могут производиться исключительно с согласия директора учебного заведения и во внеучебное время».

НЕМЕДЛЕННО ЗАКОНЧИТЬ РЕМОНТ ДОРОГ, ОБОРУДОВАНИЕ НАВЕСОВ, ПОЧИНКУ ТАРЫ

УБОРКА ЗАСТАЛА РАЙОН НЕПОДГОТОВЛЕННЫМ

БАРДА. (Спец. кор.). К 5 сентября на скупку района поступило от колхозов свыше 250 тыс. клгр. хлопко-ка-сария. Первая декада сбора хлопко-ка-сария, что районные организации к уборке не подготовились. Во многих хозяйствах планы уборки не проработаны и не доведены до бригад. Некоторые сельсоветы получили производственные планы уборки, но не спускают их в колхозы (Евлахский сельсовет). В Ширванском и Ханобском сельсоветах планы уборки нет совершенно. Календарные планы и агропараллели лежат в рай-организациях, и никто не удосужился выслать их на места, уточнить их.

Колхоз «Ени-Ел» начал уборку 25 августа, не имея утвержденного плана. Об агропараллели колхозники не имеют представления, 6 сентября сельсовет передал в колхоз календарный план с близкими агропараллелями, но прояснение колхоза не знает, что с ними делать, агропараллели же для инструктирования не при-скажут.

В колхозе «Шарк», правление колхоза, не дождавшись инструктажа, само составило оперативный план сбора, но не проработало его и не довело до бригад и звеньев. Близкие агропараллели, полученные 6 сентября лежат в календарии колхоза и ждут приезда агропараллели. Из-за отсутствия планов уборки и агропараллели, работа в колхозах идет самотеком, вслепую. Отдельные ударники переусложняют нормы, но правления колхозов не знают этих фактов, не организуют массы за опыте лучших ударников.

Пример ударной работы показывает бригада № 3, колхоза «Шарк», где колхозники: Пары Гусейн-ны, Санина Самед-ны, Санина Изад-ны переусложняют нормы, собирая в день 35-40 килограммов хлопка.

Первоочередные средства колхозов и индивидуальных хозяйств не готовы. Бардизская МТС не организовала ремонтных бригад. Колхозы же своими силами не могут справиться с ремонтом. Неподготовленность транспорта может отразиться на бесперебойной доставке хлопка на скупку.



Ремонт бабдана на Евлахском хлопкозаводе.

Весами и гири колхозы не обеспечены. Так, в колхозах им. Османыхи, Зайнеддин, «Садагат», им. Фрунзе для взвешивания хлопка, принимаемого от сборщиков, вместо гири, употребляются камни, вес которых определяется «на глаз». Во многих колхозах района не выделены сортировщики (им. 28 апреля, 1-й и 2-й, им. Нариманова).

В районе не ведется работа среди трудовых единоличников. Агроучастки совершенно не оказывают им помощи в сборе хлопка, никто не знает, насколько они обеспечены барданами, шпатами и другим необходимым материалом.

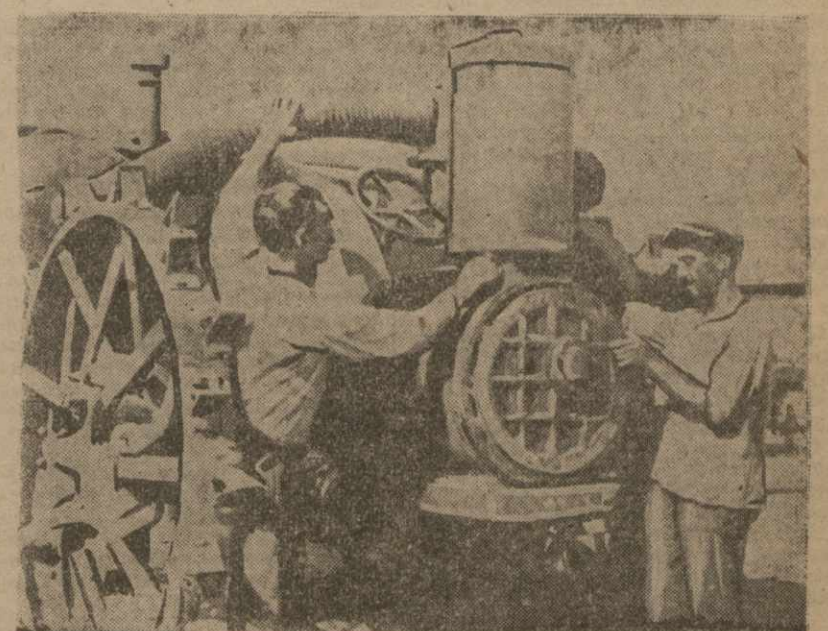
Евлахский хлопковый завод своевременно ремонта машин не закончил, и к переработке сырья не готов. Вместо 25.800 нило шпата завод получил только 4.108 нило, нехватает проволоки. Навесы, предназначенные для хранения хлопка, заняты. В них хранится 30 вагонов семян.

На мыльшилинском и бардинском скупках для противопожарной охраны не организована. Нет насосов, шлангов. На бардинском скупке бассейны для хранения воды не вычищены. Ширванский скупку пункт должен (заготовить) 4160,5 тонн сырья, но из 3 навесов готовы только 2. С 10 сентября скупку пункт должен принимать семенной хлопок, который должен храниться насыпью, но запас не подготовлен для защиты хлопка от дождя.

Скупку пункт получен от Евлахского хлопкозавода 12 тыс. барданов, но 25 агропараллели, скупку пункт отремонтно только 2000 барданов. Остальные отремонтировать не смог из-за отсутствия рабочих.

На скупку пункт лет чайной и столовой. Дайрантфак не отпускает продукты для организации питания. Создается положение грозит срывом твердых сроков проведения хлопко-уборочной кампании.

Райо, МТС, районные руководящие организации должны немедленно покончить с самотечными настроениями в проведении уборки хлопка, исправить все имеющиеся недостатки, помочь колхозам и трудовым единоличным хозяйствам по-бегому провести сбор и сдачу хлопка.



Гиндинская МТС. Ремонт турман-вакуума.

УДАРИТЬ ПО АНТИМЕХАНИЗАТОРСКИМ НАСТРОЕНИЯМ

АГДАШ. (Наш кор.). По плану хлопкоуборочной части урожая в районе должна быть уборкой механизированным способом. Антимеханизаторские настроения в МТС ставят под угрозу орыва механизированную уборку.

Из имеющихся в МТС 6 турман-вакуумов до сих пор не собрано ни одного. Турманы №№ 128 и 129 стоят на сборе около месяца.

До сих пор МТС не установлены плошадки, на которых будет проведена механизированная уборка.

Нежелание и неумение дирекции МТС сочетать выполнение таких двух кампаний, как вспашка паров и хлопкоуборочная, привели к тому, что работы МТС задерживают, что «мелесово» оторвать тракторы от вспашки под озимь для сбора турман-вакуумов и не торопятся с началом механизированной уборки.

Пусть крепко ударить по настроениям антимеханизаторских настроений, в ближайшие же дни закончить сборку турманов и начать механизированную уборку хлопка.

ОРГАНИЗОВАТЬ ПОЛЕВЫЕ СТАНЫ

МАРДАКЕРТ. (Наш кор.). Колхоз сел. Ортаг, Дарберского района, еще в период обработки хлопка организовал полевой стан. Дело было поставлено так, что колхозникам совершенно не надо было выезжать с поля, т. е. все, что им было нужно, находилось на месте уборки.

Полевой стан сохранил и на период уборки хлопка. В поле работают детясли, пращальня, кооперативная лавка, организован красный уголок, работает либиз. Хорошо поставлено питание колхозников. Каждая бригада имеет свое столовую. И сейчас так же, как и в период обработки хлопка, колхоз полностью использует на уборке всю свою рабочую силу.

Также же полевые станы организованы в Мардакертском, Маргаллинском и ряде других колхозов Дарберского района.

Совершенно другая картина в колхозах сел. Левон-арах, Юрма и Ташлы, где не только на подмалки от организации полевых станов, но вообще никто не подумал о правильной организации труда колхозников.

Особенно отстал колхоз сел. Левон-арах. Пролетарие в колхозе кулаки агитируют против полевых станов. В результате кулацкого саботажа

трудодисциплина в колхозе упала. В поле колхозники выезжали поздно и засеро возвращались обратно. Районные организации Дарберта должны учесть опыт работы организаторов и перенести его во все колхозы района, уделять особое внимание колхозу сел. Левон-арх.

Трудовой единоличник ЗАБЫТ

САЛЫНЫ. (Наш кор.). В районе началась массовая уборка хлопка. Колхозы ежедневно сдают на скупку пункты тысячи килограммов сырья. Совершенно обратная картина с уборкой в хозяйствах трудовых единоличников. Единоличники вытаскивают из поля зерна рабочих и сельских организаций: к сбору хлопка здесь, еще не приступили. Есть участки, на которых до сих пор не закончена даже обработка.

С самотеком в уборочной кампании в единоличном секторе нужно покончить. Районные организации должны помнить, что они полностью ответственны за своевременную уборку и сдачу хлопка трудовыми единоличниками хозяйствами.

С ФРОНТА БОРЬБЫ ЗА НЕФТЬ

9 СЕНТЯБРЯ — 48.390 ТОНН, 94,5%

ПРОМЫСЛА СУТОЧНОЕ ЗАДАНИЕ ДОБЫТО ТОНН ПРОЦ. ВЫП.

Орджоникидзе	17.460	18.650	106,8
Сталинский	13.000	12.400	92,3
Ленинский	9.800	9.437	96,3
им. Кагановича	4.370	4.050	92,7
Остров Артема	2.400	1.512	63
Кировский	1.670	1.345	80,5
Микояна	1.480	800	54,1
им. Молотова	950	526	55,4
им. 26-ти	70	70	100

БАКУ. (По телефону). 9 сентября промысла Азнефти вновь увеличили добычу. За последние 24 часа добыто 26 тысяч тонн нефти, что является рекордным результатом работы лучших «изотопных» буровых.

Волед за буровой № 41, дошедшей до проектной глубины, БУРОВАЯ № 44 (БУРОВОЙ МАСТЕР тов. ВАНЕСОВ) достигла в период подготовки и эксплуатации. Через 7-8 дней она даст нефть. Проверка показала, что скважина этой буровой пробурена без дефектов, с соблюдением всех технических условий, и на каждые 100 метров дает 20 минут кривизны против предусмотренного планом 1 градуса.

Приближается к нефтеносным пластам и в продолжение трех-четырёх дней будет закончена проходкой БУРОВАЯ № 37 (БУРОВОЙ МАСТЕР ЯКОВЕНКО). ЗАТЕМ — БУРОВАЯ № 39 (БУРОВОЙ МАСТЕР АГАНЕМАТУЛА) и № 49 (БУРОВОЙ МАСТЕР САБУХАНОВ).

Однако, весь фронт бурения на промысле далеко еще не выработан. По-прежнему основным злом являются частые и продолжительные простои БУРОВЫХ. В сентябре, например, из-за простоев буровых промысел потерял 200 рабочих часов. Переход в подаче электроэнергии вывели из строя 8 буровых, что дало потерю в общей сложности в 68 рабочих часов. Несвоевременный подвоз оборудования, приостановил почти на сутки работу в 5 буровых.

Многочисленные факты свидетельствуют о том, что и пуску отдельных буровых хозяйственное руководство

Выравнивать фронт бурения!

БАКУ. (По телефону). 9 сентября промысел им. МИКОЯНА ВПЕРЕД ПОКАЗАЛ ОБРАЗЦЫ ВЫПОЛНЕНИЯ ПЛАНА ПО БУРЕНИЮ: в 46 работающих буровых проходка составила 728 метров — 119,2 проц.

Этот сдвиг является в первую очередь результатом успешной работы лучших «изотопных» буровых.

Волед за буровой № 41, дошедшей до проектной глубины, БУРОВАЯ № 44 (БУРОВОЙ МАСТЕР тов. ВАНЕСОВ) достигла в период подготовки и эксплуатации. Через 7-8 дней она даст нефть. Проверка показала, что скважина этой буровой пробурена без дефектов, с соблюдением всех технических условий, и на каждые 100 метров дает 20 минут кривизны против предусмотренного планом 1 градуса.

Приближается к нефтеносным пластам и в продолжение трех-четырёх дней будет закончена проходкой БУРОВАЯ № 37 (БУРОВОЙ МАСТЕР ЯКОВЕНКО). ЗАТЕМ — БУРОВАЯ № 39 (БУРОВОЙ МАСТЕР АГАНЕМАТУЛА) и № 49 (БУРОВОЙ МАСТЕР САБУХАНОВ).

Однако, весь фронт бурения на промысле далеко еще не выработан. По-прежнему основным злом являются частые и продолжительные простои БУРОВЫХ. В сентябре, например, из-за простоев буровых промысел потерял 200 рабочих часов. Переход в подаче электроэнергии вывели из строя 8 буровых, что дало потерю в общей сложности в 68 рабочих часов. Несвоевременный подвоз оборудования, приостановил почти на сутки работу в 5 буровых.

Многочисленные факты свидетельствуют о том, что и пуску отдельных буровых хозяйственное руководство

промысла подходит формально, не обеспечено нормальное развертывание буровых работ.

БУРОВАЯ № 73 простояла 9 сентября 18 часов из-за отсутствия буровых труб и подвесных ключей. БУРОВАЯ № 64 простояла 16 часов из-за неисправной электропроводки. БУРОВАЯ № 2 не работала более суток из-за плохой циркуляции глинистого раствора.

Большинство пущенных на-днях буровых дало крайне незначительную проходку 10-12 метров и остановилось, так как для дальнейшего развертывания работ нехватает инструментов, материалов, глины и воды.



Чинагура. Тов. Даали партиз-чарный, работающий на сусе руды в Первисском районе.

Сделай соревнование делом всего железнодорожного пролетариата

НАЙТИ ТЫСЯЧИ КУТАФИНЫХ — ПЕРЕДОВИКОВ БОРЬБЫ ЗА ПЕРЕСТРОЙКУ ТРАНСПОРТА, ВОСПИТАТЬ НА ИХ ПРИМЕРЕ ОТСТАЮЩИХ

„Что значит мобилизовать массы? Это значит развернуть социалистическое соревнование и ударничество, которые в транспорте развиты крайне слабо. Должна быть объявлена жесткая борьба всем бюрократическим извращениям соревнования и, в первую очередь беспредметной шумихе. Соревнование должно быть целиком и полностью направлено на решение конкретных задач по перестройке транспорта.“ („ПРАВДА“)

Подхватить призыв „Правды“

Нет нужды снова повторять, что транспорт до сих пор не перестроился, как этого требуют партия и правительство, что перестройка тормозится саботажом железнодорожных чиновников с партбилетом и без партбилетов.

Партия создала политотделы на транспорте, чтобы иметь свой острый глаз и жесткий контроль на всех участках железнодорожной работы, чтобы иметь верную гарантию в широчайшей мобилизации транспортников на борьбу с классово-чуждыми элементами, с тайными и явными врагами, с попутчиками антикоммунистических тенденций, с лживыми и серыми сторонниками канцеляризма, с бюрократическими методами работы, на борьбу за более высокую перестройку транспорта.

Передовая „Правды“, выпущенная по второму номеру „Звезда Востока“, разъясняет существо настоящего развернутого социалистического соревнования: „Правда“ показывает образец работы одного из передовых железнодорожников, давшего блестящий пример социалистической заинтересованности транспортника в своем деле, влечущий инициативу и умелый заражать окружающих своим энтузиазмом. Это — диспетчер Грозненского ж.д. района тов. Кутафин.

Кутафин не один, конечно, на транспорте. Есть кутафины и на нашей Закавказской железной дороге, на разных ее участках и на разных постах.

Передовая статья „Правды“ встретила горячий отклик среди транспортников этого района. Т. Чанкветадзе, проработавший по этой статье „Правды“, решил освоить опыт тов. Кутафина — достаточно убедительно подтверждает справедливость, бесспорность заявления Кутафина:

„Ничего чудес! Надо только, чтобы люди добросовестно работали, и чтобы безоговорочно выполняли все установленные правила“.

Старый, перепробовавший стили работы, имевший огромный опыт работы, расхлебавший, кривоватая порука — должен сменить на транспорте старый большевикский стиль людей, добросовестно работающих, безоговорочно выполняющих все правила, твердо соблюдающих сознательную трудовую дисциплину.

Найти сотни кутафиных, воспринять их опыт и передать его тысячам железнодорожников, подхватить и воплотить в жизнь призыв „Правды“ об организации соревнования так, чтобы оно стало делом всего железнодорожного пролетариата — вот первейшая и неотложная задача политотделов и всех общественных организаций ж.д. района тов. Кутафина. В этом деле нужна помощь в этом деле нужна помощь транспорту бойцы ККА. Первым делом нужно сделать: красноречивый не железнодорожного производственного полка обратился ко всей Кавказской Краснознаменной армии с призывом организовать социалистический обмен опытом между Красной армией и рабочими транспорта.

Призыв „Правды“ должен быть проработан и освоен в каждой из тысяч железнодорожных организаций, должен быть доведен до каждого транспортного. Конкретное, серьезное соревнование, без лишнего шума и словесной трескотни, должно прежде всего идти ограничение в выполнении первоочередных задач — перевозке хлеба, нефти, хлопка.

Под руководством политотделов, под знаменем социалистического соревнования, при активном участии лучших железнодорожников, транспорт будет выведен на широкую дорогу победы.

Точно в срок, по часам и минутам

Рабочие цеха обгонили депо-Тифлис 10 сентября, после дневной смены, обсудили передовую „Правды“ „Звезды Востока“ и ознакомились с материалами, посвященными опыту диспетчера Закавказской ж.д. района тов. Кутафина.

Политотдел организации политотделов, в которые партия послала лучших людей для того, чтобы сбить перестройку транспорта был сложился как можно скорее, рабочие обновили широкую помощь политотделам и полное сотрудничество в их борьбе за поднятие всей железнодорожной массы до уровня задач транспорта.

Передовая „Правды“, — говорят рабочие, — указывает основные методы работы, которые нужно внедрять на станциях, постов, описывая точность, организованность и ответственность во всех звеньях, незамедлительное исправление всяких ошибок и недостатков. Эти методы политотделов должны быть приняты всеми рабочими транспорта.

Но такую огромную работу можно провести на транспорте не иначе, как на основе большевистской самокритики, на базе ленинского соревнования и ударничества.

Времена производственного соревнования прошли безвозвратно. Коммунизму и большевизму нужны

Кутафинские методы — в основу работы

Мы, рабочие ведущих цехов РЗ им. Сталина — товарного, котельного и кузнечного, обсудили на собрании передовую „Правды“ от 9 сентября, показывающую, что настоящая перестройка транспорта невозможна без широкого охвата железнодорожников массовым социалистическим соревнованием.

Мы обязуемся взять в основу своей работы методы диспетчера Закавказской ж.д. района тов. Кутафина, который блестяще завершил свой рейс и раньше срока, благодаря помощи всех звеньев работы.

Наша некая — товарный, котельный и кузнечный — молли бы работали лучше, если бы мы пользовались в основу кутафинские методы организации труда, если бы мы развинули в настоящее соревнование, использовали опыт своих передовых участников — Дробуаза, Гатлова, Рухадзе, Ермола, Луценко, систематически перепробовывая свои приемы.

У нас, как и всюду на транспорте, есть не мало энтузиастов труда. По волеизъявлению рабочих мы должны добиться, чтобы инициатива рабочих не затерялась и находила полное применение в практике транспорта.

К примеру, мы должны добиться реализации опыта слесаря Червоного, высшего ценного специалиста в области обслуживания вагонов, который в последние дни своего пребывания в нашем цехе, выполняя работу точно в срок, по часам и минутам.

Мы предлагаем редакциям местных газет развернуть широкое соревнование рабочих транспорта „Правды“ и опыта тов. Кутафина наряду с популярнейшей достижением наших лучших энтузиастов.

Мы обязуемся политотделу ж.д. ж.д. самое активное участие в перестройке ж.д. транспорта на основе широкой мобилизации общественного мнения и действенной борьбы со всеми лживыми извращениями, с лживыми и развратными, торжествующими делами социалистического транспорта.

Беспорядочное и несогласованное оповещение маршрутно-начальника поездов — большая программа каждого транспортника. НА СНИМКЕ: кондуктор Т. Чанкветадзе за навесной кондукторской сигнальной на товарном поезде № 702.

ПИСЬМО ДИСПЕТЧЕРА ТОВ. ЧАНКВЕТАДЗЕ

ЖМУ ТЕБЕ РУКУ ТОВ. КУТАФИН

ПЕРВЫЙ РЕЙС ДИСПЕТЧЕРА ЧАНКВЕТАДЗЕ ПО ОПЫТУ КУТАФИНА

Познакомившись с опытом рейса диспетчера тов. Кутафина, опубликованным в „Правде“, и приветствуя эту ценнейшую инициативу, я решил обратиться к тебе с этим письмом.

Твой рейс еще раз ясно убедил меня в том, что диспетчер — руководитель движения — должен быть ближе к массе, к станциям, к поездам. Этот рейс наглядно показал нам, какие громадные возможности ускорения вагонооборота имеет транспорт.

Закавказская ж.д. дорога — ответственный участок перевозок нефти, хлопка, хлеба — систематически не выполняет транзитного плана. Маршруты и составы простояют сотни, тысячи лишние часы у станций и самоваров в результате расхлебывания, отсутствия трудовой дисциплины поездов бригад, непереворачивания руководителей станций, неуплаты кондукторов, машинистов, а также в результате неаккуратной и нечеткой работы дежурных по станциям и диспетчеров.

Нашим диспетчерам еще далеко не все научились оперативно руководить движением.

Работа с диспетчерами — отдельный участок: конкретное социалистическое соревнование на организованно, передача опыта передовых станций, борьба с нарушениями железнодорожного устава и трудовой дисциплины вступают из рук твоих.

В результате на Зап. ж.д. „тысячи кутафиных всех профессий остаются пока в тени“, и на их опыте не воспитываются молодцы.

Вполне совершенно „Правда“ ставит вопрос о том, что „нужно организовать дело соревнования так, чтобы в нем участвовали не только передовые ударники, а чтобы передовые повели за собой отстающих и сделали соревнование делом всего железнодорожного пролетариата“.

На основе реализации решения СНК и ЦК ВКП (б) о ж.д. транспорте, каждый диспетчер должен добиться реального улучшения качественных показателей эксплуатации работы, личным опытом показывая пример в этом деле.

Я работаю на ответственном участке диспетчерской работы 2-го района — Зап. ж.д. Знаю каждую станцию, внимательно изучаю все условия работы — наша задача.

ЖМУ ТЕБЕ РУКУ, ТОВ. КУТАФИН, И БЕРУ НА СЕБЯ СЛЕДУЮЩИЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА:

1. По твоему опыту провести опытный рейс со сборным поездом на участке 2-го района.
2. Обеспечить помощь и руководство четырьмя участившими диспетчерами в деле организации рейсов на своих участках.
3. Вызвать на соревнование за лучшее применение твоего опыта Зап. ж.д. района диспетчерской работы 3-го района.

Я обращаюсь ко всем диспетчерам Зап. ж.д. района, чтобы подхватили опыт рейса диспетчера Кутафина. Запомни, что это — дело совсем не хитрое, надо только, чтобы люди добросовестно работали и чтобы безоговорочно выполняли все установленные правила.

Я вновь предлагаю провести ОБЩЕДОРОЖНОЕ ПЕРЕКЛИЧКУ. СМОТР РАБОТЫ ДИСПЕТЧЕРА и, подхватив инициативу тов. Кутафина, широко развернуть соревнование диспетчеров.

Диспетчер 2-го района А. Г. ЧАНКВЕТАДЗЕ.



ОПЕРАТОРСКАЯ СТ. ТИФЛИС по отправлению поездов при большой пропускной способности требует чистоты работы. НА СНИМКЕ: лучшие ударники: т. Полещук С., старший помощник начальника станции, т. Читаваши и операторы Т. Матвишвили за работой по отправке поездов.

Лениво и бесшумно вытягивает на станцию товарный поезд длинейший состав. Острым свистом, резкий толчок остановившегося паровоза, дружный перестук вагонов буферов — поезд замедляет. От состава отделяется фигура кондуктора и неторопливо шагает в стационный котел. Проходит час, другой, Поезд стоит. Ничто не нарушает его покой.

Знакомая картина железнодорожников будней. Ее можно увидеть на многих станциях. Это картина непереворачивания, картина обломовых темпов, которые порождает простоя вагонов, срывает расписание поездов, ломает график движения на отдельных участках, на отдельных дорогах.

Такая картина наблюдается и на участке Гудермес — Прохладная (Северо-Кавказская ж.д.). Сборный товарный поезд движется между этими станциями по тридцати, а то и более часов, тогда как полагается ему по графику пройти этот путь за восемнадцать часов. Расхлебывая и недружная работа кондукторских бригад, дежурных по станциям, паровозных машинистов — задержка удерживает этот поезд не опорожненный, плетется на нарушающей „тридцатичасовой“ пробой обратного состава.

И вот...

После постановления ЦК и СНК о транспорте диспетчер Грозненского ж.д. района решил делом, подлинным ударным делом, ответить партии и народу на их решения.

Начали с самых трудных участков. Гудермескому резерву кондукторов было сделано предложение водить сборный поезд до ст. Прохладная за 18 часов, а не за 30. При этом указывалось, каким образом этого можно добиться.

Кондукторы отказались, сославшись на трудности и на невозможность проведения в жизнь столь „безумного“ предприятия. Диспетчеры стали настаивать. Кондукторы вновь отказались.

Тогда, к изумлению самих диспетчеров, скромно молчавший до сих пор диспетчер т. Кутафин неожиданно заявил:

— Они говорят: „это невозможно“. Так и я им доказываю. В свободное от работы время я сам поеду по этому участку со сборным поездом и проведу его за 15 часов.

5 августа он приехал в Гудермес, созвал кондукторов и сообщил им о своей поездке. Иронические улыбки и хмурое молчание были ему ответом. Не сдвинулся, диспетчер стал вызывать добровольцев для опытного пробега. Таких не нашлось. Тогда Кутафин махнул рукой и решил ехать с очередной кондукторской бригадой.

— Начево выдумаете и особенно-то я не примечал, — рассказывал тов. Кутафин. — Моя задача была показать поездной бригаде кондукторов, машинистов и паровозников, что если они добросовестно и честно будут относиться к своим обязанностям, выполнять все правила, то график будет выполнен.

После отхода поезда диспетчер разложил бригаде ее задания, рассказал силы. Главный кондуктор был в головном вагоне, ближе к машинисту. Лучшее кондуктора — за тормозом. Смазчики с готовыми маслениками — по середине состава.

— Чтобы не было простоев, все надо делать заблаговременно, — поучал бригаду т. Кутафин.

Дело — в методах работы

Нас очень заинтересовала работа диспетчера Кутафина. Он доказал, как результаты можно достичь, если работать по-настоящему. Он показал образцы работы и разбил не словами, а делом неприятие оппортунизмов, уверявших, что из его „заветов“ ничего не выйдет.

Мы считаем, что долг каждого транспортного — немедленно взять пример с Кутафина. Что с того, что он диспетчер, а мы — слесари, машинисты, проводники, смазчики или кондукторы? Дело не в профессии, а в методах работы.

Каким способом Кутафин достиг таких блестящих результатов? Прежде всего у него была безупречная воля к достижению цели. Он тщательно подготовил проведение опытного рейса сборного поезда, сам проектировал обслуживающих поезд работников, правильно расставлял силы, разложил им, что чистота и оперативность работы, исполнительность и немедленное исправление ошибок — необходимые условия успеха. Он сам повел поезд, лично руководил его прохождением по участку — и привел на конечный пункт раньше, чем полагалось по расписанию.

Методы Кутафина должны быть освоены каждым из нас. Мы беремся упрочить свою работу, поднять свою исполнительность, немедленно устранять замеченные недостатки, своим примером оказывать моральное воздействие на остальных товарищей по бригаде.

По пути Кутафина бригады по объекту должны ответить дальнейшим улучшением качества работы.

Паровозный мастер цеха обгонки депо-Тифлис В. БАБАКАДЗЕ.

Слесарь П. ЗАГОРОВСКИЙ.

Бойцы Кавказской Краснознаменной — в помощь транспорту

Железнодорожный Краснознаменный полк обратился ко всем бойцам и командирам ККА, ко всем железнодорожным частям РККА с призывом помочь политотделу Закавказской ж.д. перестройку работу транспорта.

В обращении говорится:

„Что мы должны сделать прежде всего путем теснейшей связи бойцов Красной армии с рабочими-железнодорожниками, путем передачи опыта армейской дисциплины коммунистам и железнодорожникам. Вооружить железнодорожников опытом нашей борьбы за железную революционную дисциплину, за предупреждение проступков, за сохранение и бережение техники, за авантюризм роль коммунистов и комсомольцев, передать транспортникам наши лучшие образцы мобилизации масс на решение важнейших боевых и политических кампаний — тыла, по нашему мнению, задача каждой части, каждой партийной и комсомольской организации каждого бойца и командира.“

Мы считаем, что лучшей формой такой работы является, по примеру нашей борьбы за хлеб, широкое развертывание социалистического соревнования между бойцами Красной армии и рабочими-железнодорожниками.

Мы беремся держать постоянную связь с ремонтным заводом им. Сталина, депо-Тифлис и Сталинским вагоностроительным заводом, с которыми мы заключили социалистические договоры.

Ж.д. Краснознаменный полк берет на себя следующие обязательства:

Для разъяснения решений партии и правительства по транспорту и помощи железным дорогам в их реализации широко использовать письменную связь бойцов со своими семьями, предприятиями и районами комплектования частей.

Организовано и систематически передается опыт политотдела работы полка и его производственный опыт соревнующимся с полком станциям, участкам и предприятиям Зап. ж.д. района.

Установить связь с демобилизованными из полка красноармейцами, работавшими на Зап. ж.д. дорогах.

Подготовить в текущем году кадры низшего и среднего командного состава для транспорта: не менее 70 проц. всех бойцов и 100 проц. демобилизованных сдать на соответствующую квалификацию при дирекции Закавказской ж.д. сменой дорожной и др.

РЕЙС ДИСПЕТЧЕРА КУТАФИНА

Потому вагоны, которые надо было отпустить на следующей станции, поставили в конец состава. Дежурного этой станции предупредили по телефону, чтобы он своевременно приготовил поезд, в котором участвовал тов. Кутафин, на каком пути он стоит, какого он цвета — крытые, платформные или платформенные. Все вагоны внимательно сверили с документами. Из Гудермеса отправления было по графику — в 23 часа 50 минут.

Машинист, почувствовав необычное руководство, дал ходу. Поезд ушел по мере своих сил. На следующую станцию — Узулову — товарный пришел раньше времени. В дверях стационной кондукторы уже стояли дежурный по станции и готовый паровоз. Вагоны состав остановились, как поездная бригада, сразу указавшим диспетчеру, расписалась по заранее условленным местам.

Один кондуктор немедленно отпустил паровоз. Главный кондуктор поблагодарил машиниста. Получив его, он пошел к машинисту, указав, куда надо отпустить отцепленный вагон-куб и куда следует отцепить истощенный, прицепившийся к этой станции. Третий кондуктор в это время стал осматривать вагоны. Один смазчик начал осматривать вагоны, другой начал осматривать вагоны, третий начал осматривать вагоны.

У каждого были свои обязанности. Ничто не мешало друг другу.

За 20 минут приехали 4 вагоны, отцепили 3 вагоны, сверили документы, осматривали вагоны и платформы, в это же время главный кондуктор предупредил

„Политотделы и профессиональные организации железнодорожного транспорта обязаны организовать дело соревнования так, чтобы в нем участвовали не только передовые ударники, а чтобы передовые повели за собой отстающих и сделали соревнование делом всего железнодорожного пролетариата. Вокруг лодырей, прогульщиков и нарушителей устава о дисциплине должна быть создана атмосфера общественного презрения и бойкота.“ („ПРАВДА“)

Говорят проводники и смазчики

В вагонном депо — Тифлис поездные бригады, свободные от работы, организовали оживленные прения вокруг передовой „Правды“ — „Звезды Востока“ шевелится глаз на транспорт.

Смазчик Марьян говорит: „После выделения депо в самостоятельную единицу случаи горения бусов уменьшились; за 10 дней их было всего 3, тогда как за 10 дней прошлых месяцев было до 25 случаев горения бусов. Вагон выгорает. Это — показывает, какие прекрасные результаты могут дать решения ЦК и Совнаркома если применять их по-большому.“ Марьян предлагает организовать по всей линии контрольные пункты, где можно было бы проверить состояние вагонов и в особенности за нагруженности.

Тов. Митрашвили приводит интересные факты, характеризующие причины горения бусов. Зачастую для смазки классных вагонов не дают вареного масла, — и так, мол, дождет вагон; в результате бусы горят. Тогда на ст. Ханшур контактная запас смазки, но станционная администрация отказывается выдать ее.

К тому же, в вагонном депо не все смазчики приобщены к инструментам.

Тов. Митрашвили с возмущением рассказывает о станционных агентах, которые, вопреки правилам и нормам, продают билеты в уже переполненные вагоны.

Т.т. Кенели и Иванова рассказали, что борьба с чуждыми элементами до сих пор не ведется достаточно серьезно на Зап. ж.д. Например, бывший по Баранов, работавший раньше смазчиком и скитавшийся бусами, сейчас устроился кондуктором товарных поездов. До сих пор не привлечены к ответственности Дилершвили и Аваляшвили, по линии которых в августе сгорело 8 бусов.

Одним обсуждением передовой „Правды“ товарищи не ограничились; они взяли на себя ряд конкретных обязательств.

Настороже железнодорожных активистов очень хорошо выразил лучший смазчик вагонов депо — Тифлис тов. Кенели. Он заявил, что свой опыт дум молодым смазчикам и обязался приходить на приемку состава за два часа до его отхода, чтобы осматривать состав самым тщательным образом.

Придавая громадное значение работе диспетчеров и приветствуя опыт тов. Кутафина, проводники и смазчики обязались содействовать работе движением, проинформировать без задержки и четко выполнять распоряжения агентов движения.

Ганджа не готова к осенне-зимним перевозкам

Организованный недавно на ст. Ганджа вагонный участок должен обслуживать конвентный ремонтный участок Кюмюрджин-Навруз.

Сейчас на участке необходимо разгрузить подготовительные работы к осенне-зимним перевозкам. По плану исключительной непереворачивания административной ст. Ганджа подготовка проходит крайне медленно и не обеспечивает готовности участка к решающему моменту перевозок.

Особенно затягивает подготовку паровозного депо.

Несмотря на неоднократные распоряжения, на ст. Ганджа не освоено полностью подготовительные работы к осенне-зимним перевозкам. По плану исключительной непереворачивания административной ст. Ганджа подготовка проходит крайне медленно и не обеспечивает готовности участка к решающему моменту перевозок.

Ремонт помещения для дежурных смазчиков, слесарей и слесарей не полностью затянута.

По плану вагонный участок должен ежедневно выпускать по ремонту 15 вагонов. Эта норма участком не выполняется и едва ли будет выполняться при существующем положении вещей.

Администрация ст. Ганджа должна немедленно повлиять с безобразной волокитой и наладить работу одного из важнейших участков, от которого в значительной степени зависит выполнение плана осенне-зимних перевозок.

Норма ремонта — 15 вагонов в день — должна быть выполнена, во что бы то ни стало.

Ашатово — Иперская — Моздок — Черноводская — Прохладная. Быстро мчалась одна станция за другой.

В Прохладную „сборный“ поезд вошел в 13 часов 13 минут. В 13 часов 45 мин. следующего дня.

Весь путь участка Гудермес — Прохладная сборный товарный поезд со всеми маневровыми операциями на промежуточных станциях проехал за 13 часов 55 минут.

Диспетчер Грозненского района на специально техническом совещании обсудил опыт т. Кутафина и решил изменить график. Сборный поезд между Гудермесом и Прохладной должен находиться теперь в пути не более 14 часов. Опыт этого рейса будет распространен по всему району.

Кондукторская бригада, едущая с т. Кутафиным, при помощи местного гудермесского резерва кондукторов провела среди них большую разностороннюю работу, популяризируя опыт своего рейса с диспетчером района. В дальнейшем диспетчеры решили распространить ряд опытных поездов по другим участкам.

Кутафин рассказывал:

— Дело совсем нехитрое. Никаких чудес. Надо только, чтобы люди добросовестно работали и чтобы безоговорочно выполняли все установленные правила. Я главному кондуктору показал, как надо руководить поездкой. Пусть он теперь сам так попробует. Пусть делом ответит на решения партии и правительства, а на митингах выступить мы все мастера.

С. БОГОРАД, ф. КОПНОВ.

(„ПРАВДА“).

ШАХМАТЫ МАСТЕРОВ

КРАСНОЗНАМЕННАЯ ТИПОГРАФИЯ ИМЕНИ А. Ф. МЯСНИКОВА ИЗ-ВА «ЗАРЯ ВОСТОКА», ПР. РУСТАВЕЛИ, 36. УПОЛ. ГЛАВЛИТА А — 36