

МАГИСТРАЛЬ УГЛЯ

Орган политотдела Новокузнецкого отделения Томской железной дороги

№ 71 (587)

31 июля 1940 года, среда

ЦЕНА 5 КОП.

Особенностью праздника железнодорожника в 1940 году является то, что в этом году исполняется пятая годовщина приема железнодорожников в Кремле, что железнодорожники подводят итоги работы за 5 лет.

Из материалов Политуправления НКПС для докладчиков.

Накануне праздника

4 августа — Всесоюзный день железнодорожного транспорта. С чувством гордости за свою социалистическую родину готовятся к этому дню патриоты великой железнодорожной державы.

В ходе предпраздничного соревнования по Новокузнецкому отделению с новой силой развернулась борьба за изыскание и использование имеющихся резервов во всех областях железнодорожного хозяйства. Все шире подхватывается почин передовых железнодорожников отделения тт. Бровориченко, Москотенко, Дезюля, Котельникова, Карасева, Чернышева и ряда других, успешно добивающихся повышения производительности труда, погрузки и отправления поездов по графику.

В дни подготовки к празднику крупные победы одерживают целые коллективы цехов, депо, станции и дистанции. Одним из самых крупных побед Новокузнецких вагонников является снятие с вагонного депо аварийности. Хорошо работали в июле железнодорожники станций Сарбала, Күздеево, Абагур, Осман и Калачево. Значительно улучшили работу коллективы станций Усаты и Мундыбаш.

Токарь-многостаночник усатского вагонного депо тов. Блинов в подарок празднику в ночь на 27 июля выполнил производственное задание на 1003 процента.

Много сделано, но не мало еще надо сделать для укрепления транспорта. В самом деле, можем ли мы успокаиваться на достигнутом, когда на нашем отделе есть отсталые участки, такие как ст. Сортировочная, по вине которой сотни часов простаивают вагоны, не изжиты до конца прогулы и брак в работе.

Коллектив шахты Центральная-Ирмино имени Сталина обратился ко всем трудящимся с предложением: пересмотреть социалистические обязательства в сторону их повышения.

Донецкие шахтеры справедливо указывают, что с переходом на восьмичасовой рабочий день и семидневную рабочую неделю обязательства соревнующихся товарищей не отвечают новым задачам работы, новым условиям и возможностям.

На примере работы каждого предприятия отделения можно наглядно видеть, что увеличение рабочего дня и недели, решительная борьба с лгунами и прогульщиками создают новые огромные возможности для увеличения выпуска продукции и роста производительности труда.

На 8 лесном складе бригада грузчиков тов. Дашкина систематически выполняет задание на 186 процентов, в Новокузнецком паровозном депо коллектив цеха промывки задание первой половины июля выполнил на 139,2 процента, рабочие котельного цеха на 206,3 процента, бондажники на 313,8 процента.

Каждый соревнующийся железнодорожник и каждый коллектив должен взять на себя новые обязательства, более высокие, соответствующие огромным возможностям, которые открыты Указом Президиума Верховного Совета СССР.

Новые договоры соревнования, как обязывает Коллегия НКПС, должны быть обязательно зарегистрированы в партийной и профсоюзной организациях. С этим на отделении дело обстоит неблагоприятно. Местом регистрации всего лишь 116 договоров, а партийными бюро еще меньше... 70 договоров соревнования.

В организации соревнования есть не мало серьезных недостатков. Не ликвидирован еще поверхностный подход к организации соревнования. В ряде предприятий нашего отделения, в договорах были записаны общие обязательства... „не делать прогулов, добросовестно выполнять задания“ (!)

Подобные обязательства берут и отдельные профсоюзные руководители.

Вот, например, председатель месткома погрузо-разгрузочной конторы тов. Гудало, соревнуясь с председателем месткома прорабского пункта ст. Усаты тов. Заречным в книжке договора записали:

„...организовать общее профсоюзное собрание с 100 процентной явкой на собрание членов союза не менее... 1 раза в месяц. Сбор профмарок на 100 процентов. Организовать товарищеские суды по имеющимся делам 2 раза в месяц“ (!?) Этот пример показывает, что райком союза и его председатель тов. Гилев недостаточно руководят низовыми профорганизациями, не придают серьезного внимания пересмотру договоров соревнования.

Всесоюзный день железнодорожного транспорта

Материалы для докладчиков

Всесоюзный День железнодорожного транспорта является традиционным праздником железнодорожников и всего советского народа. Это день большевистской мобилизации железнодорожников на борьбу за новые успехи и дальнейший расцвет социалистического транспорта.

30 июля 1935 года великий Сталин, руководители партии и правительства приняли в Кремле работников железнодорожного транспорта. В своей речи на приеме железнодорожников товарищ Сталин с гениальной прозорливостью определил решающее значение железнодорожного транспорта в развитии и укреплении огромного по размерам своей территории социалистического государства, назвав СССР великой железнодорожной державой.

В 1936 году по ходатайству широких масс железнодорожников решением советского правительства день приема в Кремле был объявлен Всесоюзным днем железнодорожного транспорта. Голосом всей армии железнодорожников этот день назван Сталинским. Этот день превратился в настоящий праздник железнодорожников на работе и в быту.

В этот день железнодорожники подводят итоги того, как они боролись за выполнение мудрых указаний великого Сталина, данных им в 1935 году на приеме в Кремле. В этот день железнодорожники намечают пути для нового, еще большего подъема транспорта на благо укрепления хозяйственной и оборонной мощи нашей родины.

Празднование Дня железнодорожника в текущем году происходит в сложной международной обстановке. Капиталистический мир вновь потрясен мировой войной. Больше половины населения земного шара уже вовлечено в орбиту второй империалистической войны, затеянной англо-французскими поджигателями войны. Вся промышленность и сельское хозяйство в капиталистических странах целиком поставлены на службу войне. Народы капиталистических стран подвергнуты неслыханной эксплуатации и обречены на огромные лишения, нужду и голод.

Благодаря мудрой сталинской политике большевистской партии и советского правительства страна социализма стоит вне войны. Народы Советского Союза, ведомые великой партией Ленина—Сталина, опираясь на силу и могущество нашей доблестной Красной Армии, строят свою счастливую, культурную и зажиточную жизнь.

Взоры трудящихся всего мира обращены к стране победившего социализма—СССР. Неудержимой стала тяга к советской стране, где обеспечены мирный труд и счастье народа. Советская семья народов сейчас пополняется народами Литвы, Эстонии и Латвии, сбросившими оковы капитализма, решившими установить у себя советскую власть и присоединиться к велико-

му Советскому Союзу. Открыта новая светлая страница в истории народов Прибалтики. Под знаменем Сталинской Конституции народы Литвы, Латвии и Эстонии пойдут вместе со всем советским народом вперед к светлому будущему. Все это придает новую силу нашей великой родине.

Современная международная обстановка чревата всякими неожиданностями и требует от народов советской страны еще большего укрепления хозяйственной и оборонной мощи нашей родины. Вот почему железнодорожники, учитывая сложность международной обстановки и помня мудрое указание товарища Сталина о капиталистическом окружении, прилагают все силы, энергию, волю к тому, чтобы еще больше крепить могущество социалистического транспорта великой железнодорожной державы.

Особенностью празднования Дня железнодорожника в 1940 году является то, что в этом году исполняется пятая годовщина приема железнодорожников в Кремле, что железнодорожники подводят итоги своей работы за пять лет.

На приеме железнодорожников в Кремле нарком товарищ Л. М. Каганович от имени всей армии железнодорожников дал обещание с честью выполнить сталинское задание:

«Железнодорожники, партийные и беспартийные,—говорил товарищ Л. М. Каганович,—будут с честью выполнять поставленную перед ними задачу подтянуть транспорт до уровня требований промышленности, обороны и всего народного хозяйства, сумеют по-большевистски мобилизовать весь железнодорожный коллектив, сплотить железнодорожные кадры и двинуть наш локомотив вперед к победе».

Борьба за претворение в жизнь сталинских указаний определила содержание и направление всей работы железнодорожников. Истекшее пятилетие насыщено огромнейшей работой по перестройке транспорта, его техническому оснащению, воспитанию и перевоспитанию людей в борьбе с трудностями, за успех дела. Железнодорожный транспорт прошел славный путь борьбы и сталинских побед.

Празднуя пятую годовщину дня приема в Кремле, железнодорожники первые слова безграничной любви и привета обращают к тому, кто вдохновил и поднял их на величайшие победы, кто окружил их своим вниманием, кто ежедневно заботится о нуждах транспорта—великому машинисту локомотива революции товарищу Сталину. В имени Сталина, в самом близком, самом родном, самом любимом имени, железнодорожники воплощают всю свою неиссякаемую силу, всю свою преданность, все свое беспредельное доверие партии, всю свою готовность бороться за новые сталинские победы.

Значение железнодорожного транспорта в народном хозяйстве

1. Транспорт является важнейшей частью производительных сил человеческого общества. История развития человеческого общества, начиная с первобытных времен, связана с передвижением людей, перемещением предметов и орудий труда.

2. С развитием товарного производства, с расширением обмена транспорт выделяется в особую отрасль материального производства.

«Кроме добывающей промышленности, земледелия и обрабатывающей промышленности существует еще четвертая область материального производства, которая также проходит различные ступени ремесленного, мануфактурного и механического производства: это тран-

спортная промышленность,— всеравно перевозит ли она людей или товары» (1).

Промышленная революция во второй половине XVIII века сделала необходимой революцию в средствах сношений и транспорта. С изобретением паровой машины была найдена новая могущественная двигательная сила и для транспорта. Появляются пароходы и паровозы. Новый вид транспорта—железные дороги, проходящие через громадные пространства суши, переваливающие через горные хребты, переходящие через реки, явились скорым и удобным видом массового транспорта, быстро обогнавшим по своему значению в народном хозяйстве все другие виды транспорта.

(Продолжение см. на 2-й стр.)

*) Маркс, Теория прибавочной стоимости, т. 1, изд. 1936 г., стр. 265.

Всесоюзный день железнодорожного транспорта

(Продолжение. Начало см. на 1 стр.)

3. На заре развития капитализма, когда капитализм играл еще прогрессивную роль, железнодорожный транспорт получил бурное развитие. Без развития железнодорожного транспорта был бы совершенно немислим тот громадный рост общественных производительных сил, который принесло с собой развитие крупной промышленности. Промышленное развитие целых крупных областей и районов, разработка новых богатых месторождений природных ископаемых, появление и развитие ряда крупнейших промышленных центров имело своей необходимой предпосылкой строительство железных дорог. Огромный западный район США не мог бы быть освоен без постройки там сети железных дорог. Каменноугольная и металлургическая промышленность юга России развивалась в непосредственной связи с железнодорожным строительством. Развитие железнодорожного транспорта дало громадный толчок развитию каменноугольной, металлургической, машиностроительной промышленности в США, Англии, Германии, Франции и других странах.

4. Исключительно велико значение железнодорожного транспорта в развитии культуры. Непременным условием роста культуры, науки, техники является развитие средств транспорта и сношений, обеспечивающих обмен опытом и накопленными знаниями. Железнодорожный транспорт дает возможность миллионам людей быстро передвигаться из одного края в другой, из одной области в другую, из одной страны в другую страну.

При прежних средствах транспорта поездка от Москвы до Петербурга требовала свыше 4 суток, теперь по железной дороге расстояние от Москвы до Ленинграда покрывается за 10—12 часов. Железнодорожный

транспорт как бы удлиняет жизнь человека, ускоряет его культурный рост. Конечно, воздушный транспорт дает еще большие скорости передвижения, но он пока еще не является массовым средством передвижения миллионов людей.

5. Капитализм превратил железнодорожный транспорт в орудие эксплуатации человека человеком, в орудие своего классового господства, подавления угнетенных наций, в орудие наживы небольшой кучки магнатов капитала и империалистических хищников в ущерб большинству народа.

Владимир Ильич Ленин писал:

«Постройка желдором кажется простым, естественным, демократическим, культурным, цивилизаторским предприятием: такова она в глазах буржуазных профессоров, которым платят за подкрашивание капиталистического рабства, и в глазах мелкобуржуазных филистеров. На деле капиталистические нити, тысячами сетей связывающие эти предприятия с частной собственностью на средства производства вообще, превратили эту постройку в орудие угнетения миллиарда людей (колонии плюс полуколонии), т. е. больше половины населения земли в зависимых странах и наемных рабов капитала в «цивилизованных странах»»).

Великая Октябрьская Социалистическая революция сделала наш транспорт всенародным достоянием, уничтожила условия, при которых достижения железнодорожного транспорта направлялись против интересов народа. Железнодорожный транспорт стал мощным орудием экономического, политического и культурного подъема страны социализма в интересах всего советского народа.

II

СССР — великая железнодорожная держава

6. На приеме железнодорожников в Кремле 30 июля 1935 года товарищ Сталин показал великое государственное значение железнодорожного транспорта для существования и развития нашей страны. «...СССР, как государство, был бы немислим без первоклассного железнодорожного транспорта, связывающего в единое целое его многочисленные области и районы» (Сталин).

Нашу страну, весь СССР, товарищ Сталин назвал великой железнодорожной державой, в отличие от Англии, являющейся морской державой.

Наша страна отличается от Англии не только в социально-экономическом, но и в географическом отношении. Являясь сплошным массивом, занимающим одну шестую часть всей суши, СССР превышает по своей величине территорию Англии вместе со всеми ее колониями (без доминионов), а территорию США превышает в 2,5 раза. Наша страна омывается 12-ю морями. Однако, в отличие от Англии, где наиболее далеко расположенные пункты находятся от моря на расстоянии не более 120 км., в нашей стране имеются громадные районы, отдаленные от моря тысячами километров. Расстояние от Москвы до Белого моря превышает 1.100 км., до Черного моря — свыше 1.500 км., до морских границ Дальнего Востока — свыше 9.000 км.

Эти огромные пространства нашей страны мы должны преодолевать через развитие железнодорожного транспорта, позволяющего связать между собой самые различные пункты СССР и дающего возможность перевозить грузы и людей непрерывно в течение года, быстро, дешево, безопасно и в огромном количестве.

Без широко развитой сети железных дорог, связывающих и цементирующих в единое хозяйственное целое очаги и центры промышленности с областями и районами сельского хозяйства, не может быть успешного развития производительных сил страны социализма.

Наша партия, правительство и лично товарищ Сталин прилагают все усилия для того, чтобы максимально использовать наши огромные водные ресурсы, развивать водный транспорт и обогащать нашу страну новыми грандиозными гидротехническими сооружениями, как Беломорско-Балтийский канал, канал Волга — Москва, Куйбышевский гидроузел — эти величайшие сооружения нашей эпохи. В нашей стране гигантски вырос автомобильный транспорт. Однако освоить все богатейшие районы нашей страны можно только путем развития железнодорожного транспорта.

7. Достаточно взглянуть на карту размещения природных богатств нашей родины, чтобы сразу оценить исключительное значение железнодорожного транспорта для ее дальнейшего развития.

Огромный Казахстан с его величайшими богатствами цветных металлов — медью, свинцом, цинком серебром (Джезказган, Прибалхаш, Ачисай, Риддер, Чимкент); Приморье, Приамурье, Якутия, Колыма, При-

байкалье с их золотыми запасами; угольные бассейны — Кузбасс, Караганда, Черемхово, Печора, Буря на Дальнем Востоке; новые нефтяные районы, «Второе Баку» между Волгой и Уралом, Орск с его богатствами никеля, меди, железной руды, Урал с его новыми металлургическими заводами, железной и медной рудой, огромными запасами леса, химического сырья — ко всем этим богатствам и к их разработке, к превращению их в средства и орудия обогащения нашей родины, укрепления ее мощи, улучшения благосостояния народа можно подойти только через железнодорожный транспорт.

Невозможно было развернуть добычу угля в Кузнецком и Карагандинском бассейнах, добычу нефти в Ишимбаеве, строительство Магнитогорска и Прибалхашского медеплавильного комбината и многих других индустриальных гигантов, не связав их с железнодорожной сетью Союза.

«Железные дороги, — писал Ленин, — это гвоздь, это одно из проявлений самой яркой связи между городом и деревней, между промышленностью и земледелием, на которой основывается целиком социализм».*).

Товарищ Сталин разработал и развил дальше марксистско-ленинское учение о роли и значении железнодорожного транспорта в СССР.

«...Развитие народного хозяйства такого громадного государства, — говорил товарищ Сталин на приеме железнодорожников, — невозможно без налаженного железнодорожного транспорта, связывающего и цементирующего в одно хозяйственное целое очаги и центры промышленности с областями и районами сельского хозяйства, дающего им сырье и продовольствие».

«Железные дороги СССР, — говорится в наркомовских Правилах технической эксплуатации, — являются основным видом транспорта, имеющим важнейшее значение для жизни всего государства. Железные дороги: а) связывают в единое государственное целое все области и районы Союза; б) обеспечивают нормальный оборот продуктов промышленности и сельского хозяйства путем своевременных и аккуратных грузовых перевозок; в) удовлетворяют потребности трудящихся в передвижении; г) укрепляют дело обороны родины».

Осуществление ленинско-сталинской национальной политики ставит перед транспортом огромные задачи. Дальнейшее развитие промышленности и культуры в бывших угнетенных колониях царского самодержавия — Узбекистане, Туркменистане, Таджикистане, Казахстане и др. — требует строительства новых железных дорог, усиления работы существующих железнодорожных линий.

8. Мирная политика нашей большевистской партии, нашего советского правительства известна всему миру.

Рабочий класс и крестьянство нашей страны победили в гражданской войне, разгромили все вражеские походы, организованные 14-ю государствами. Рабочий класс и крестьянство нашей страны занялись мирным трудом — строят свою жизнь, свою новую культуру, новое коммунистическое общество.

Новое коммунистическое общество строится в условиях капиталистического окружения. Все это требует максимального укрепления Советского государства и обороноспособности нашей страны.

«Нужно весь наш народ, — писал товарищ Сталин, — держать в состоянии мобилизационной готовности перед лицом опасности военного нападения, чтобы никакая «случайность» и никакие фокусы наших внешних врагов не могли застигнуть нас врасплох».*).

Исключительное значение имеет железнодорожный транспорт для укрепления обороноспособности нашего социалистического государства.

«Как известно, транспорт имеет серьезнейшее значение и для обороны страны» (Сталин).

Дело укрепления обороноспособности нашей родины является первоочередным делом каждого гражданина. Но по своему удельному весу в обороне страны, в обеспечении ее побед железнодорожники идут вслед за Красной Армией.

Опыт войны показывает, что транспорт вслед за боевым оружием играет решающую роль в деле обеспечения победы страны. В поражениях царской армии во многих войнах — крымской, русско-японской, мировой империалистической войне 1914—1918 гг. — значительную роль играла слабость транспорта, плохая работа железных дорог.

Исключительно велико значение железнодорожного транспорта в укреплении обороноспособности и обеспечении победы страны социализма, находящейся в капиталистическом окружении.

На XVIII съезде ВКП(б) товарищ Л. М. Каганович говорил:

«Я должен заверить съезд, что, когда это потребуются, мы справимся и с задачей перевозки оборонных грузов. За железными дорогами дело не станет. В случае необходимости мы обеспечим нашу Красную Армию всем необходимым, перевезем все во-время для того, чтобы то, что мы перевезем, она транспортировала из дул пушек, с самолетов по врагам там, где нужно будет их громить».

Это обещание, данное съезду партии тов. Л. М. Кагановичем, железнодорожники честно и добросовестно выполняли в своей практической работе. В сентябре 1939 года железные дороги помогли нашей доблестной Красной Армии освободить из под гнета польской шляхты наших единовольных братьев Западной Украины и Западной Белоруссии.

Когда потребовалось в войне с белофиннами, подстрекаемыми англо-французским империализмом, обеспечить безопасность города Ленина, железнодорожники, особенно Октябрьской и Кировской дорог, доставляли на фронт все необходимое для успешного разгрома врага и сокрушения линии Маннергейма. Железнодорожники — мощная действующая армия — показали свою четкость, силу и организованность. За успешное выполнение заданий правительства по специальным перевозкам 540 лучших железнодорожников Кировской и Октябрьской дорог были награждены правительством орденами и медалями.

III

Путь борьбы за подъем социалистического транспорта

9. Накануне Великой Октябрьской социалистической революции все хозяйство страны шло к полному экономическому распаду и гибели.

Ленин в то время писал:

«России грозит неминуемая катастрофа. Железнодорожный транспорт расстроен неимоверно и расстраивается все больше. Железные дороги встанут. Прекратится подвоз сырых материалов и угля на фабрики. Прекратится подвоз хлеба».*).

Расстройство транспорта было настолько велико, что он фактически перестал обслуживать нужды страны. Единственным выходом из надвигавшегося экономического распада государства явилась диктатура рабочего класса, прекратившая губительную для советского народа войну, сосредоточившая в руках рабочего класса основные орудия и средства производства и приступившая к восстановлению хозяйства на плановых началах.

(Продолжение см. на 3-й стр.)

*) В. И. Ленин, том XIX, стр. 74.

*) В. И. Ленин, том XXII, стр. 494.

*) Из ответа тов. Сталина на письмо т. Иванова.

*) В. И. Ленин, том XXI, стр. 159.

Всесоюзный день железнодорожного транспорта

(Продолжение. Начало см. на 1—2 стр.)

В исторические дни Великой Октябрьской социалистической революции железнодорожники вместе со всем рабочим классом принимали активное участие в низвержении буржуазного правительства Керенского. Огромное значение транспорта в революции отлично понимали наши заклятые враги, они упорно боролись с большевистской партией за влияние на железнодорожников.

10. Железнодорожники под руководством большевистской партии разгромили руководимый меньшевиками и эсерами Всероссийский Исполнительный Комитет Железнодорожников (ВИКЖЕЛЬ). ВИКЖЕЛЬ являлся контрреволюционной организацией, настаивал на прекращении гражданской войны и создании однопородного «социалистического» правительства от большевиков до буржуазных партий включительно. Это явно буржуазная и предательская позиция вызвала широкое недовольство со стороны железнодорожного пролетариата.

Вопреки ленинскому плану о перерастании буржуазно-демократической революции в социалистическую, агент контрреволюционной буржуазии, позже шпион и бандит Каменев делал попытку сговора с ВИКЖЕЛЕМ о создании буржуазного правительства, рассчитывая вкупе с меньшевиками и эсерами, засевшими в ВИКЖЕЛЕ, подорвать силу большевистской партии. Ленин выступая на заседании Центрального Комитета большевистской партии 14 ноября 1917 г., заявлял, что «ВИКЖЕЛЮ было предложено доставить войска в Москву, он отказал, мы должны апеллировать к массам, и они его сбросят».*).

Слова Ленина целиком оправдались. Вопреки сопротивлению ВИКЖЕЛЯ, 16 ноября 1917 года рабочие-железнодорожники, руководимые большевиками, отправили революционные войска в Москву. Сопротивление белогвардейцев было подавлено, и власть окончательно перешла в руки Советов.

11. В период, когда полчища германского Кайзера захватывали лучшие районы и области нашей молодой и неокрепшей советской страны, большевистская партия провела упорную борьбу с контрреволюционными бандами Бухарина и Троцкого, ставившими своей целью сорвать социалистическую революцию, восстановить власть буржуазии, арестовать и убить руководителей большевистской партии — Ленина, Сталина, Свердлова.

Лакеи буржуазии Троцкий и Бухарин в период подписания Брестского договора своими провокационными речами и лозунгами пытались сбить нашу партию с ленинского пути. Ленин, разоблачая их предательское нутро, определял ближайшую перспективу.

«Наш лозунг, — говорил он, — должен быть один — учиться военному делу настоящим образом, ввести порядок на железных дорогах. Без железных дорог социалистическая революционная война — вреднейшее предательство».**).

12. Высший командный состав транспорта, в большинстве своем состоявший из буржуазии или подкармливаемый ею, при национализации транспорта, при овладении трудящимися процессом управления этого сложного хозяйства, оказал сильное сопротивление советской власти. Формой борьбы против советской власти верхушка управленческого аппарата избрала саботаж, дезорганизацию транспортного механизма. Крупная буржуазия бросала сотни тысяч рублей с целью подкупа людей и подрыва дисциплины на транспорте.

Огромное значение для укрепления хозяйства и дисциплины на транспорте имел ленинский железнодорожный декрет (26 марта 1918 года). Мероприятия Ленина сводились к тому, чтобы еще больше централизовать все наличные средства транспорта в руках единого руководства, беспощадно подавлять контрреволюционное сопротивление и саботаж, повести решительную борьбу с мелкобуржуазной распушенностью, взяточничеством, мешочничеством, учесть весь подвижной состав транспорта. Владимир Ильич Ленин вникал в самые разнообразные вопросы работы транспорта, наводил революционный порядок, устанавливая строжайшую дисциплину.

13. Железнодорожники вместе с другими революционными отрядами рабочего класса нашей страны проявили исключительный героизм в годы гражданской войны, обеспечивая доставку частей Красной Армии, снабжения и продовольствия. Красные бронепоезда были укомплектованы преданными большевистской партии железнодорожниками. Ударные отряды железнодорожников удачно эвакуировали ответственное имущество и грузы из угрожаемых районов. Недаром наша партия в своих решениях на IX съезде (март — апрель 1920 года) заявила:

*) В. И. Ленин, том XXII, стр. 25.

**) В. И. Ленин, том XXII, стр. 330.

«В центре внимания и усилий нашей партии и советской власти в течение ближайшего периода остается транспорт».

Партия в этот период выдвигает лозунг: «Все на транспорт!». Мобилизуются коммунисты для укрепления транспорта.

Организация управления транспортом во многом напоминала организацию управления Красной Армией.

Под руководством партии Ленина — Сталина рабочий класс на многочисленных фронтах разгромил врагов советского народа; в этой героической гражданской войне железнодорожникам принадлежит почетная роль.

Большевистская партия в 1919 году обратилась к рабочим с письмом о «работе по-революционному» в тылу для обеспечения победы над многочисленными врагами. В ответ на это письмо железнодорожники Московско-Казанской дороги организовали первый коммунистический субботник. «Коммунистические субботники необыкновенно ценны, как фактическое начало коммунизма».*).

Ленин видел в субботниках новое, коммунистическое отношение к труду. Эти коммунистические субботники были первым этапом в том великом подъеме масс, который теперь носит название: стахановско-кривоновосовское движение.

14. Советская власть на всех фронтах победила врагов. Трудящиеся нашей страны под руководством партии приступили к мирному строительству. Ленин в марте 1921 года на съезде железнодорожников заявил, что от четкой работы транспортников зависят дальнейшие победы Октябрьской революции, нужно восстановить оборот между земледелием и промышленностью, а чтобы его восстановить, нужна материальная опора, которой является транспорт. Транспорт должен работать четко и организованно.

При переходе на мирное строительство большевистская партия встретила бешеное сопротивление антипартийных группировок во главе с заклятыми врагами большевизма: Троцким, Бухариным, Зиновьевым. Эти злейшие враги рабочего класса пытались использовать антипартийные элементы ЦЕБТРАНА (Центрального Комитета транспортных рабочих) для открытой борьбы против партии Ленина — Сталина и воспрепятствовать партии мобилизовать массы для того, чтобы в новых условиях строить социалистическое хозяйство. Партия на X съезде весной 1921 г. разбила эту вражескую группировку, приняв железный закон об охране единства и монолитности своих рядов.

На восстановление транспорта партия послала одного из лучших своих сынов — тов. Дзержинского. Тов. Дзержинский, опираясь на преданных советской власти и большевистской партии железнодорожников, провел огромную работу по восстановлению транспорта и развернул беспощадную борьбу с хищениями, взятками, разгильдяйством, многочисленными крушениями и авариями.

15. В первые годы мирного строительства на основе напора большевистская партия добила известное повышение сельского хозяйства, промышленности и транспорта. Враги Советского Союза между тем надеялись, что большевикам не удастся справиться с восстановлением огромного хозяйства и в частности транспорта. Многие буржуазные реставраторы и вредители доказывали, что транспорт восстановить без притока иностранного капитала невозможно, предлагали сдать важнейшие железнодорожные магистрали в концессию. Убедившись в банкротстве своих надежд, вредители поставили перед собой задачу дезорганизовать транспорт и, следовательно, парализовать все народное хозяйство. Вредители на транспорте — Шухов, Фон-Мекк, Красовский и др. — умышленно тормозили развитие заводов, работающих на транспорт, создавали на этих заводах искусственный дефицит металла, неправильно распределяли паровозный и вагонный парк по дорогам, создавали несоответствие грузопотока с наличием перевозочных средств, проектировали первоначально «тяжелую» реконструкцию железнодорожного транспорта с целью омертвления капиталовложений, преуменьшая позже грузовой работу транспорта. Разоблачая буржуазных реставраторов капитализма, большевистская партия неуклонно восстанавливала и развивала все народное хозяйство, восстанавливала и укрепляла железнодорожный транспорт.

16. Закончив восстановление народного хозяйства, трудящиеся Советского Союза под руководством партии Ленина — Сталина осуществили грандиозную программу социалистической индустриализации страны. В борьбе за превращение нашей страны из аграрной в страну индустриальную и могучую, экономически

*) В. И. Ленин, том XXIV, стр. 343.

независимую, большую роль сыграл железнодорожный транспорт — кровеносная система народного хозяйства.

В своей речи «Новая обстановка — новые задачи хозяйственного строительства» в июне 1931 г. товарищ Сталин говорил:

«...Вы знаете, что нам уже не хватает украинского угля и металла, несмотря на рост их производства. Вы знаете, что мы вынуждены, ввиду этого, создать новую угольно-металлургическую базу на Востоке — Урал-Кузбасс. Вы знаете, что мы эту базу создаем не без успеха. Но этого мало. Нам нужно создать, далее, металлургию в самой Сибири для удовлетворения ее растущих потребностей. И мы ее уже создаем. Нам нужно создать, кроме того, новую базу цветной металлургии в Казахстане, в Туркестане. Нам нужно развить, наконец, широчайшее железнодорожное строительство. Это диктуется интересами СССР в целом — интересами окраинных республик так же, как и интересами центра».

В процессе индустриализации страны железнодорожный транспорт получал новое техническое оснащение. Особенно большие реконструктивные работы были проведены в годы сталинских пятилеток.

Железнодорожная сеть СССР по своему протяжению составляет к 1940 г. 95,5 тыс. км. против 58,5 тыс. км в 1913 году. Новые стальные пути приближали к народно-хозяйственной жизни богатейшие источники развития производительных сил, улучшали транспортные связи нашей страны, создали необходимые условия для быстрого хозяйственного и культурного подъема национальных республик, содействовали укреплению оборонной мощи социалистического государства рабочих и крестьян. Туркестано-Сибирская магистраль прошла по огромным пространствам Казахстана, соединила Среднюю Азию и Сибирь с их разнообразными природными богатствами. Новые линии Магнитогорск — Карталы — Троицк, Свердловск — Курган, Новосибирск — Проектная и другие имели огромное значение для создания и развития второй угольно-металлургической базы на Востоке. Железнодорожная магистраль Петропавловск — Караганда — Балхаш обеспечила развитие третьей угольной базы Союза (Караганда) и разработку богатейшего месторождения меди (Коунрад). Мощная магистраль Москва — Донбасс дала кратчайшую связь центра с основной каменноугольной базой страны. Тысячи километров новых железнодорожных линий обслуживают новые районы лесозаготовок, нефтедобычи, цветных металлов, каменного угля, руды, районы сельского хозяйства и т. д.

Вместо прежних мало мощных паровозов железнодорожный транспорт получил в годы сталинских пятилеток тысячи новых мощных локомотивов ИС, ФД, паровозы СО с тендер-конденсатором.

На 1.870 км. железных дорог СССР введено движение поездов на электрической тяге.

Вагонный парк железных дорог пополнился лучшими образцами большегрузных 4-осных вагонов и полувагонов: хопперами, гондозами, цистернами, изотермическими. Все товарное движение переведено на автоматическое торможение. Стали быстро внедряться за последние годы автоцепка. Создана мощная вагоноремонтная база. Железнодорожное путевое хозяйство получило новые технические средства: машинно-путевые станции (МПС), оснащенные мощными усовершенствованными механизмами — баластерами, путеукладчиками, производящими целую революцию в работах по ремонту и реконструкции пути. Тысячи километров автоматической блокировки, механизация сортировочных гор, электрическая и механическая централизация стрелок и другие мероприятия по технической реконструкции, повышая технический уровень транспорта, обеспечивают увеличение производительности труда и безопасности движения. За годы сталинских пятилеток техническая оснащенность железнодорожного транспорта СССР неизмеримо повысилась.

17. В борьбе против партии Ленина — Сталина троцкистско-зиновьевская и бухаринско-рыковская банда создала свои подпольные террористические, шпионские и вредительские центры, действовавшие по заданию иностранных разведок. Эти агенты иностранных капиталистических государств вели на транспорте свою подлую работу: устраивали аварии и крушения на железных дорогах, стремились сорвать техническое перевооружение транспорта и, следовательно, добиться диспропорции между транспортом и народным хозяйством, сорвать обороноспособность страны. Троцкистско-бухаринские наемники иностранных капиталистических разведок подняли на щит контрреволюционную «теорию» предела, являвшуюся открытой формой вредительства на транспорте.

(Продолжение см. на 4 стр.)

Всесоюзный день железнодорожного транспорта

(Продолжение. Начало см. на 1, 2, 3 стр.)

Большевистская партия показала, что дальнейший подъем транспорта немислим без того, чтобы до конца не разоблачить и уничтожить контрреволюционное предельство на транспорте.

18. Являясь неотъемлемой частью социалистической индустрии, железнодорожный транспорт должен развиваться в полном соответствии с общим развитием социалистического строительства.

Товарищ Сталин на XVII съезде партии отметил, что «транспорт является тем узким местом, о котором может споткнуться, да, пожалуй, уже начинает споткаться вся наша экономика, и, прежде всего, наш товарооборот». Несмотря на это предупреждение товарища Сталина, транспорт до 1935 года попрежнему отставал от других отраслей хозяйства. В этот тяжелый период партия поставила во главе транспорта испытанного сталинца-большевика, имя которого связано было с крупнейшими победами на самых ответственных участках социалистического строительства, — Лазаря Моисеевича Кагановича.

Товарищ Каганович принес на транспорт сталинскую мудрость и четкость руководства, научил железнодорожников свято выполнять указания великого вождя народов товарища Сталина, пронизал всю работу железнодорожников духом партийности, духом большевизма, поднял и сплотил их в боевую, верную сталинскую армию, до конца преданную партии и непоколебимую в борьбе с врагами социализма.

За короткий сравнительно срок, опираясь на партийных и непартийных большевиков-железнодорожников, товарищ Каганович вывел транспорт на передовые позиции социалистического хозяйства, опрокинув лженаучные доказательства, что транспорт, якобы, работает на пределе своих возможностей.

Первые генеральные приказы товарища Л. М. Кагановича — «О борьбе с крушениями и авариями», «Об ускорении оборота вагонов» — были направлены прежде всего на укрепление дисциплины и организацию четкого руководства сверху донизу, начиная с управлений Наркомата, начальников дорог и кончая кондуктором поезда, стрелочником, путеобходчиком и т. д.

19. Решения февральско-мартовского Пленума ЦК ВКП(б) вооружили железнодорожников на дальнейшую борьбу с троцкистско-бухаринскими шпионами и диверсантами.

Февральско-мартовский Пленум ЦК ВКП(б) в своих решениях указал НКПС на необходимость сосредоточить все силы на обеспечение безаварийной работы железнодорожного транспорта и ликвидации очагов повторяющихся крушений.

Решения Пленума ЦК ВКП(б) обязывали политические отделы железнодорожного транспорта до конца разоблачать и изгнать из партийных организаций и

предприятий транспорта остатки троцкистско-бухаринских шпионов и диверсантов, изгнать все другие враждебные элементы. Политотделы обязаны сосредоточить свое внимание на партийно-политической работе и на политической проверке кадров.

Выпуск в свет «Краткого курса истории ВКП(б)» дал в руки наших кадров мощное идейное оружие — энциклопедию основных знаний в области марксизма-ленинизма. Сталинский учебник истории ВКП(б) является могучим средством повышения политической бдительности партийных и непартийных большевиков.

За прошедший год проделана большая работа по овладению теорией марксизма-ленинизма руководящими кадрами железнодорожного транспорта. Овладение большевизмом и умение сочетать политику и хозяйство — основа основ дальнейшего укрепления дисциплины и улучшения всей работы на транспорте.

20. XVIII съезд великой партии Ленина — Сталина войдет в историю, как знаменательная дата социалистической революции. Каждый съезд в жизни и судьбе нашей партии и народа имеет огромное значение. XVIII съезд провозгласил новый период в развитии советского строя — период завершения строительства бесклассового социалистического общества и постепенного перехода от социализма к коммунизму.

XVIII съезд ВКП(б) подвел итоги строительства социализма в нашей стране за пять лет, отделявших нас от XVII съезда, и наметил задачи и пути нашего дальнейшего продвижения вперед к полной победе коммунизма.

Новые исторические задачи предстоит решить советскому народу в третьей сталинской пятилетке.

Опередив по технике производства промышленности и сельского хозяйства главные капиталистические страны, «мы можем и должны во весь рост практически поставить и осуществить решение основной экономической задачи СССР; догнать и перегнать также в экономическом отношении наиболее развитые капиталистические страны Европы и Соединенные Штаты Америки, оковательно решить эту задачу в течение ближайшего периода времени» (из резолюции XVIII съезда ВКП(б)).

В своем выступлении на XVIII съезде ВКП(б) сталинский нарком тов. Л. М. Каганович исключительно ярко осветил роль тов. Сталина в улучшении работы железнодорожного транспорта. «Со всей заботливостью, вниманием и помощью товарищ Сталин взялся за железнодорожный транспорт, и сталинские победы на ж.-д. транспорте были обеспечены», — говорил товарищ Каганович. — Без преувеличения можно сказать, что за время между XVII и XVIII съездами партии железнодорожный транспорт прошел славный путь борьбы и сталинских побед».

IV

На новую, высшую ступень культурного и организованного труда

21. Пять лет прошло со дня приема работников железнодорожного транспорта в Кремле великим Сталиным, руководителями партии и правительства. Исключительно велико организующее значение Дня железнодорожника. Подобно Дню Красной Армии, Дню авиации, Дню Военно-Морского Флота, День железнодорожника является подлинным всенародным праздником.

22. Праздник железнодорожников прежде всего знаменателен исторической по своему значению речью товарища Сталина на приеме железнодорожников в 1935 году.

Товарищ Сталин говорил, что железнодорожный транспорт имеет несомненные успехи, но для того, чтобы он победил окончательно, необходимо установить слаженность всех частей, всех работников в механизме транспорта, добиться того, чтобы «транспорт был четко работающим, исправно действующим, точным, как хороший часовой механизм, конвейером». Товарищ Сталин поднял на небывалую историческую высоту значение железнодорожного транспорта, заявив, что наша страна является великой железнодорожной державой. Тем самым железнодорожники были выделены, как особо важный отряд в общем социалистическом строительстве нашей страны. У железнодорожников повысилось чувство ответственности и долга перед своей родиной.

Сейчас, встречая пятую годовщину приема железнодорожников в Кремле и подводя итоги пройденному пути, мы можем сказать, что железнодорожники в массе своей хотя и с некоторыми заминками, но долг свой перед страной выполняют честно и добросовестно. Железнодорожники за прошедшие пять лет под руководством сталинского наркома тов. Л. М. Кагановича в результате развертывания массового стахановско-кривоносского движения добились общепризнанных успехов.

Смело выдвинутые сталинским наркомом тов. Л. М. Кагановичем на высшие командные посты инициаторы стахановско-кривоносского движения на транспорте тт. Кривонос, Огнев, Закорко, Богданов, Зинаида Троицкая и многие другие оправдали оказанное им доверие. За последние годы выросли прекрасные кадры из числа молодых инженеров. Они выдвигаются на руководящую хозяйственную работу в НКПС и на дорогах. Двигать на руководящие посты молодых, растущих инженеров — это сейчас главная задача с точки зрения подбора кадров.

23. В 1939 — 40 г., в пятом году со дня приема в Кремле, железнодорожники, преодолевая трудности и недостатки в работе, старались добросовестно и по-большевистски выполнять указания товарища Сталина данные им в 1935 году.

Одной из отличительных черт работы в 1940 году является выполнение железнодорожным транспортом важнейшей задачи обороны нашей родины и укрепления ее мощи. Это нашло свое выражение в осуществлении военных перевозок.

Тот факт, что транспорт весной быстро вышел из временных зимних затруднений и стал на путь подъема, показывает, что транспортный организм здоров и что железные дороги имеют большие возможности для неуклонного улучшения своей работы.

Если в марте 1935 года, накануне встречи железнодорожников с великим Сталиным, среднесуточная погрузка составляла 56 тыс. вагонов, то в июле 1940 года среднесуточная погрузка составила 108 тыс. вагонов.

24. Каждый год в жизни транспорта характеризуется повышенной погрузкой, ежегодно транспорт приходит к своему празднику с новыми победами. Тем не

менее железнодорожники, воспитанные на указаниях товарища Сталина о развертывании большевистской критики и самокритики, серьезно анализируют недостатки своей работы. Железнодорожники критически проанализировали свои недостатки во время зимней работы и сделали необходимые выводы. Это обеспечило устранение недочетов, выполнение и перевыполнение плана погрузки. К предстоящей зиме железнодорожники должны еще глубже проанализировать все стороны своей работы и добиться, чтобы затруднения зимой были сведены к минимуму.

1939 — 40 г. характеризуется борьбой за реализацию решений XVIII съезда партии, дальнейшим ростом политической и производственной активности широких масс железнодорожников. Их стремление изо дня в день крепить могущество Советского Союза ярко выразилось в широком размахе стахановско-кривоносского движения на транспорте.

25. Характерная особенность нового подъема железнодорожного транспорта заключается в широком развертывании соревнования между работниками различных служб, в укреплении производственной дружбы и взаимопомощи с металлургами, шахтерами, водниками. Самое ценное состоит в том, что передовые методы становятся достоянием целых коллективов депо, станций, отделений, дорог. Тысячи инженеров, техников, научных работников деятельно помогают стахановцам-кривоносцам, являются ревностными поборниками новых методов труда.

Прошедший год богат проявлениями замечательной инициативы стахановцев-кривоносцев. Движение папавинцев, машинистов-пятисотников, общественных ревизоров по безопасности, общественных инструкторов по теплотехнике, массовая практика совмещения профессий — все эти новые методы — яркое проявление коммунистического отношения к труду.

Под руководством сталинского наркома товарища Л. М. Кагановича партийные, профсоюзные организации и командиры воспитали замечательную плеяду новых вожakov стахановско-кривоносского движения на транспорте.

Среди паровозников застрельщиками нового подъема соревнования стали машинисты тт. Папавин, Брылев, Дегтярев, Пилипенко, Орлов, Цуркан, Прохватило, Конопкин, Артеменко, Поляков, Ваинов, Кузнецов, Михайлов, Бульков, Черкашин, Громенко, Озеров, Гулюк, Овсянников, Полуянов, Денешек и др.

У движенцев вожакими соревнования являются диспетчеры тт. Максимов, Водважко, Добровольский, Жулев, Липенко, Костырко, Подлесный, Прозоров; дежурный по станции тов. Лунин; составители тт. Спицин, Семенов, Пьянов, Семериков, Колупаев, Хохряков; весовщики тов. Сидоренко; кондуктор т. Кондратов и др.

Среди вагонников — тт. Гайдабука, Войтенко, Лыков, Галыгин, Головченко, Куликов, Баранов, Быханов; у связистов — тт. Морозов, Казанцев, среди путейцев — тт. Бондарев, Скоба, Артемов, Пугачев, Безносенко, Зайцев, среди строителей — тт. Зыранов, Махсименко, Худяков, Купцев и др.

На железнодорожном транспорте имеются сотни стахановско-кривоносских коллективов, показывающих хорошие образцы в борьбе за выполнение государственного плана перевозок. Недавно НКПС присудил переходящие красные знамена коллективам работников 8-ми дорог: Северо-Донецкой, Закавказской им. Л. П. Берия, Южно-Донецкой, Кировской, Сталинской, им. В. В. Куйбышева, Ашхабадской, Амурской. 44 передовым отделениям, депо, станциям, дистанциям пути и связи также присуждены переходящие красные знамена. 45 знамен оставлено за коллективами, ранее их получившими и своей работой, систематическим выполнением и перевыполнением количественных и качественных измерителей завоевавших право и дальше держать у себя переходящие красные знамена НКПС. В борьбу за право получения этих знамен включились сотни тысяч железнодорожников.

Машинисты-кривоносцы смело водят тяжеловесные поезда с значительным превышением нормы технической скорости. «Внедрение тяжеловесных поездов дает: а) увеличение пропускной способности участков; б) уменьшение количества потребных паровозов для данного объема перевозок; в) экономии топлива; г) увеличение заработка машинистов» (из приказа № 275-Ц от 15-IX-1938 г.). Передовые машинисты решительно сломали устаревшие весовые нормы, вскрыли новые резервы пропускной способности железных дорог и тем самым увеличили экономическую и оборонную мощь социалистической родины.

(Продолжение см. на 5 стр.)

Всесоюзный день железнодорожного транспорта

(Продолжение. Начало см. на 1, 2, 3, 4 стр.)

Кольцевая езда машинистов становится решающим средством увеличения среднесуточного пробега и ускорения оборота паровозов. «Внедрение кольцевой езды дает: а) улучшение оборота паровоза и увеличение его полезной работы (пробег); б) уменьшение количества потребных паровозов; в) увеличение заработка машинистов и комплексных бригад (премия)» (из приказа № 275-Ц). Почин лучших машинистов-кольцевиков быстро подхвачен многими машинистами всех дорог и сейчас кольцевая езда все шире внедряется в работу паровозных депо.

Широкое внедрение технически-прогрессивных и передовых стахановско-кривоносовских методов кольцевой езды и вождения тяжеловесных поездов является одной из важнейших задач паровозников.

Большое значение имеет опыт передовых машинистов, овладевших техникой вождения паровозов с тендер-конденсатором на 1.000—1.200 км без набора воды.

За последний год широкое развитие получило папавинское движение. Оно названо именем машиниста депо Всполье Ярославской дороги т. Папавина. Работая на паровозе СУ бессменно в течение 12 лет, т. Папавин, благодаря любовному уходу за машиной добился беспрецедентного в истории эксплуатации локомотивов пробега в 803.301 км без капитального ремонта. Своими достижениями т. Папавин внес ценный вклад в дело развития стахановско-кривоносовского движения на железнодорожном транспорте.

Ценную инициативу проявил машинист депо Россошь Юго-Восточной дороги т. Дегтерев, который в минувшую зиму добился 570 км суточного пробега паровоза. Инициатива т. Дегтерева подхвачена многими машинистами, которые начали называть себя пятисотниками, добиваясь высокого среднесуточного пробега паровоза.

Самым важным достижением железнодорожного транспорта является рост кадров, рост людей. Нарком тов. Л. М. Каганович по-сталински выращивает кадры, поднимает передовиков производства, воспитывает и перевоспитывает людей на практике, в борьбе за преодоление трудностей, в борьбе за успех дела.

Ценная инициатива молодых и старых железнодорожников, командиров и политработников всегда получает поддержку, чуткое и заботливое отношение со стороны сталинского наркома тов. Л. М. Кагановича.

Рост передовых людей транспорта нашел яркое отражение в награждении правительством в 1939 году 3.064 лучших железнодорожников орденами и медалями Советского Союза и в 1940 г. 540 стахановцев-кривоносовцев Октябрьской и Кировской дорог за успешное выполнение специальных перевозок. Рост передовых людей транспорта отражен и в последних приказах наркома тов. Л. М. Кагановича о награждении более 20 тысяч человек значками «Почетному железнодорожнику», «Ударнику сталинского призыва» и именными часами.

Внедрение новой техники значительно изменило качественный состав железнодорожной армии. На смену профессиям, связанным с ручным трудом, приходят новые, связанные с механизацией. С переходом вагонного парка на сплошное автоторможение почти исчезла такая распространявшаяся в прошлом профессия как кондуктор-тормозильщик. Если в 1935 г. на дорогах было свыше 27 тыс. кондукторов-тормозильщиков, то в 1939 году их стало всего лишь 2.747 чел. Но зато появились такие новые профессии, связанные с передовой техникой, как операторы механизированных горюх, электромеханики и т. д.

Высокими наградами правительство отметило группу научных работников и изобретателей транспорта. Этот факт показывает, какое большое внимание партия и правительство уделяют техническому прогрессу железных дорог.

26. На железнодорожном транспорте широко развернулось движение женщин, овладевающих сложной железнодорожной техникой: вождения поездов, командования на горьках, работой за диспетчерским пультом.

«Женщина—это великий резерв творческой энергии великого свободного советского народа. Социализм ожидал и поднял на высокую ступень культуру, отвагу, героизм, смелость и храбрость трудящейся женщины» (Л. М. Каганович). Десятки тысяч женщин учатся на курсах, готовятся стать машинистами, слесарями, составителями. Необходимо еще шире развернуть это замечательное движение. Надо подготовить сотни тысяч женщин, хорошо владеющих железнодорожной техникой, которые пополнят армию железнодорожников и в случае необходимости смогут заменить мужчин на любой работе.

27. Огромный производственный подъем на железнодорожном транспорте происходит на фоне общего политического подъема страны, на фоне небывалого морально-политического единения советского народа вокруг партии Ленина—Сталина, что нашло свое блестящее выражение в победе блока коммунистов и беспартийных на выборах в Верховные Советы Союза ССР, союзных и автономных республик и местные Советы депутатов трудящихся.

28. Решениями XVIII съезда ВКП(б) о третьей сталинской пятилетке поставлена основная экономическая задача СССР—догнать и перегнать также в экономическом отношении наиболее развитые капиталистические страны Европы и Соединенные Штаты Америки, окончательно решить эту задачу в течение ближайшего периода времени.

Осуществление задач третьей сталинской пятилетки в области производства и потребления предъявит новые, повышенные требования к транспорту на перевозку. Для того, чтобы огромнейшую массу продукции социалистической промышленности и земледелия доставить от места производства к месту потребления, нужен неуклонно идущий в гору социалистический транспорт. Вот почему железнодорожники должны помнить, что осуществление сталинской программы построения коммунизма невозможно без дальнейшего подъема деятельности железных дорог.

Железнодорожный транспорт в третьей пятилетке получит 8.000 новых локомотивов, в том числе 1.500 ФД, 1.500 ИС и 4.200 конденсационных, которые в ближайшие годы должны занять ведущее место в грузовом парке паровозов. Вагонный парк увеличится на 225.000 четырехосных грузовых и 15.000 пассажирских вагонов. 300.000 товарных вагонов и 4.000 пассажирских получают автосцепку и 200.000 товарных—автотормоза. Расширится ремонтная база паровозов и вагонов. Намечено электрифицировать 1.840 км железных дорог.

Будут развиты железнодорожные станции и узлы, в первую очередь на решающих направлениях. Важнейшей задачей является реконструкция существующих путей. Вторые пути должны быть уложены на протяжении 8.000 км.

Новых железных дорог будет построено и сдано в эксплуатацию 11.000 км. Среди новостроек выделяются линии Азмолинск—Карталы—часть Сталинско-Магнитогорской магистрали, Кизляр—Астрахань, сокращающая путь нефти на Восток, Байкало-Амурская магистраль и другие.

Грузооборот железнодорожного транспорта возрастет с 355 миллиардов тонно-километров в 1937 г. до 510 миллиардов тонно-километров в 1942 г. «Важнейшей задачей транспорта является упорядочение планирования грузооборота с целью всемерного сокращения дальних железнодорожных перевозок, ликвидации встречных и нерациональных перевозок и дальнейшего повышения удельного веса водного и автотранспорта в грузообороте страны» (из резолюции XVIII съезда ВКП(б)).

Получая новое техническое вооружение, дающее значительные новые резервы, используя еще имеющиеся резервы, железнодорожники должны обеспечить дальнейшее улучшение работы железнодорожного транспорта и повышение производительности труда на 32 процента.

Товарищ Сталин повседневно заботится о нуждах транспорта, о его техническом оснащении. Благодаря заботам товарища Сталина железные дороги вооружаются самой передовой техникой. В нынешнем году, по предложению товарища Сталина, партия и правительство выделили транспорту дополнительные ассигнования на капитальное строительство и усиление материально-технической базы.

НКПС под руководством товарища Л. М. Кагановича разработал генеральный план завершения технической реконструкции транспорта. В текущем году и особенно в ближайшие годы железнодорожники будут осуществлять огромный план по капитальному строительству. Они будут строить дороги на Востоке и на Западе, на Севере, и на Юге прокладывать дороги к берегам морей, в гущу лесов, к источникам энергии, к углю, золоту, олову, свинцу, хлопку, нефти, — ко всем тем богатствам, которых у нас много в недрах советской земли.

Полностью и в срок выполнить огромную программу капитального строительства и ремонта пути—важнейшая задача железнодорожников. Работники транспорта должны ответить на великую сталинскую заботу полным освоением капиталовложений, образцовым выполнением плана строительства и ремонта. Железнодорожный транспорт должен быть технически вооружен и полностью подготовлен к выполнению новых, повышенных требований страны.

На основе большевистской борьбы за строжайшую экономию в расходовании государственных средств, за дальнейшее укрепление хозрасчета, железнодорожники должны полностью изжить бесхозяйственность во всех областях своей работы и добиться еще большей рентабельности железных дорог. Недавно НКПС опубликовал балансы основной деятельности железных дорог приковав внимание всех работников транспорта к вопросам экономики. На транспорте в любой его отрасли, в каждом депо, на каждой станции, дистанции, участке должна нерушимо соблюдаться бережливость и экономия государственных средств, нужно неуклонно выявлять и мобилизовать все новые и новые источники накопления.

29. Победы бесспорны. Однако на этом нельзя успокаиваться. Среди командиров и рядовых железнодорожников немало еще есть людей, которые не предвидят заранее трудностей и при малейших заминках быстро переходят от восторгов и пустозвонных, хвастливых фраз о победах к унынию и упадку.

На железнодорожном транспорте больше, чем, в какой-либо другой отрасли промышленности, имеются настроения объяснять причины всяких недостатков в работе, якобы, особыми «сезонными» трудностями работы в зимних условиях.

Работа зимой, действительно, очень ответственна. В зимних условиях требуются особая сплоченность, организованность и слаженность всех звеньев железнодорожного конвейера. Любые трудности зимы могут и должны быть преодолены. Не обороняться, а наступать нужно на трудности зимы,—так учит железнодорожников сталинский нарком тов. Л. М. Каганович. Вот почему необходимо вести самую решительную борьбу как с настроениями неуверенности в зимний период, так и с настроениями вреднейшей самоуспокоенности и недооценки своевременной большевистской подготовки к зиме летом.

30. Самоуспокоенность тем более вредна сейчас, когда требуется отдать все силы на разрешение ряда важных задач, стоящих перед транспортом. Работники железнодорожного транспорта, начиная от управления НКПС и кончая низовыми звеньями—станциями, депо, дистанциями пути и т. д., еще полностью не применили новых методов работы. Уход за паровозом, обеспечивающий долговечность паровозов, сплошь и рядом—невысокого качества. Приказ о приемке паровозов из ремонта нарушается в ряде случаев. При формировании поездов нередко нарушаются Правила технической эксплуатации. До сих пор еще не ликвидированы случаи приема поездов на занятые пути, проезда закрытых сигналов, имеет место плохой обход путевых участков и околотков, не устранен недоброкачественный ремонт вагонов. Допускают большие перерасходы, вследствие чего депо и заводы лишаются возможности иметь прибыль, часть которой можно было бы выделить на улучшение культурно-бытовых нужд железнодорожников.

Хвастовству об успехах часто сопутствует нарушение элементарных правил культурной работы железнодорожного транспорта: клиент не всегда получает груз вовремя, как записано в накладной, не ликвидированы бездокументные грузы. А разве у нас уже нет вагонов, которые простаивают неделями на запасных путях с грузами? Разве на станциях формирования простои вагонов уже всюду достигли нормы? Разве график всюду соблюдается? Разве у нас путевые, строительные и ремонтные работы идут успешно?

Борьба за улучшение качества работы является центральной задачей железнодорожников. Коллегия НКПС в своем постановлении от 14 июня 1940 г. указала: «В этом году при праздновании Дня железнодорожника должна быть подчеркнута задача улучшения качества работы и устранения всех недостатков, мешающих внедрению большей культуры, плановости и научности в работу железнодорожного транспорта, что должно обеспечить наиболее успешное выполнение задачи, поставленной товарищем Сталиным, о том, «чтобы транспорт был четко работающим, исправно действующим, точным, как хороший часовой механизм, конвейером».

Это указание Коллегии имеет исключительно важное, принципиальное значение для всей дальнейшей работы транспорта. Железнодорожный транспорт должен неуклонно совершенствоваться и обогащаться всем тем новым, что дает передовая практика стахановцев-кривоносовцев, что дает наука. Каждый день приносит все новые и новые факты, новые явления, которые надо анализировать, собирать, обобщать, распространять передовой опыт, практику работы стахановцев-кривоносовцев.

(Окончание см. на 6 стр.)

Всесоюзный день железнодорожного транспорта

(Окончание. Начало см. на 1, 2, 3, 4, 5 стр.)

Чтобы руководить,—надо предвидеть,—учит товарищ Сталин. Только внедряя плановость и культуру в работу можно сочетать текущие задачи сегодняшнего дня с завтрашним днем, с перспективой.

Внедрять научность в работу—означает повседневное овладение наукой—теорией марксизма-ленинизма. Товарищ Сталин на XVIII съезде ВКП(б) с исключительной глубиной охарактеризовал значение овладения теорией нашими кадрами для успешного строительства коммунизма.

«...Если бы мы сумели,—говорил товарищ Сталин,—подготовить идеологически наши кадры всех отраслей работы и закалить их политически в такой мере, чтобы они могли свободно ориентироваться во внутренней и международной обстановке, если бы мы сумели сделать их вполне зрелыми марксистами-ленинцами, способными решать без серьезных ошибок вопросы руководства страной,—то мы имели бы все основания считать девять десятых всех наших вопросов уже разрешенными».

В решениях Коллегии от 14 июня 1940 года особо подчеркнуто, что «День железнодорожника, в особенности в пятую годовщину со дня приема железнодорожников в Кремле, должен стать для руководящих работников днем самопроверки своих знаний, своего глубокого понимания задач железнодорожного транспорта и ступенью для подъема своего культурного, технического и политического уровня».

31. Многое еще нами не сделано. Предстоит огромная работа. Тем более недопустимо какое-либо ослабление критики и самокритики. А у нас некоторые железнодорожники и в том числе командиры думают, что самокритику можно осуществлять кампанейски.

Кампанейская, узко-делаческая самокритика вредна. Самокритика должна сочетаться с деловитостью и перспективой в работе, разумным анализом и правильным решением задач.

Товарищ Сталин в своей речи 30 июля 1935 года призывал нас к самокритике и мы должны не только из чувства долга или не так, как некоторые формалисты развивают самокритику потому, что «так нужно», а по чистой совести партийных и непартийных большевиков, самокритично посмотреть на многие недостатки, имеющиеся, наряду с успехами, в работе транспорта. Не нужно ограничиваться подведением общих итогов и разговорами, что мы добились успехов, имеем победы и т. п., а нужно, как полагается революционерам, вскрывать недочеты и устранять их. Самокритика для партийных и непартийных большевиков является непременным условием дальнейших успехов, облегчения их работы, средством предупреждения срывов и избежания личных неприятностей.

Вот почему в этом году железнодорожники должны подробно и добросовестно разобраться в плюсах и минусах работы, подвести итоги работы 1939—40 гг. как в целом по железнодорожному транспорту, так и каждый по своему участку работы: в своем депо, на своем вагонном участке, на своей дистанции пути, на своей дистанции связи, в своем управлении, в своем отделении, на своей станции, на своем разъезде, на своей стрелке и т. д.

Ко Дню железнодорожника должны быть подведены итоги социалистического соревнования. При подведении итогов необходимо не допускать общей трескотни, фраз, авральных воззваний, а нужно показать в спокойной воспитательной форме все лучшие образцы работы во всех отраслях транспорта. Всякого осуждения заслуживает практика, при которой часть руководящих работников считала, что подведение итогов работы в День железнодорожника касается по преимуществу так называемых «низовиков», что для руководящих и политических работников ничего нового не придумаешь и новых задач не поставишь.

Наоборот, руководящие хозяйственные и политические работники должны наряду со стахановцами и ударниками выступить застрельщиками и инициаторами в постановке задачи выполнения годового плана погрузки и перевозок на каждой дороге. Несмотря на большой недогруз в зиму 1939—40 гг., имеются все возможности для успешного выполнения годового плана. Эти возможности, прежде всего, кроются в ускорении оборота вагонов, уменьшении простоев и в особенности в улучшении использования подъемной силы вагонов, в строгом соблюдении норм загрузки вагонов и соблюдении весовой нормы поездов.

32. Мало еще внимания уделяется обучению железнодорожников новой, культурной работе. Ослаблено внимание к изучению Правил технической эксплуатации, несмотря на то, что с момента их введения прошло не мало времени, на транспорт пришли новые люди, да и старые немного позабыли Правила. Командиры не положили эти Правила в основу систе-

матического, повседневного обучения каждого железнодорожника, вплоть до чтения докладов по отдельным разделам Правил технической эксплуатации. В результате на железных дорогах имеются десятки тысяч людей, не знающих Правил. О какой же культуре может идти речь? Разве может быть культура на транспорте без знаний Правил технической эксплуатации каждым железнодорожником?

33. Если мы ставим перед собой задачу догнать и перегнать экономически главные капиталистические страны, то тут нужно не хвататься, а работать так, чтобы действительно догнать и перегнать.

Если мы хотим еще выше поднять честь великой железной дорожной державы, то не надо повторять эти слова попусту, а надо на деле обеспечить соблюдение графика, ибо без графика, без культуры и слаженности в работе всех служб нельзя добиться полной победы.

Надо освоить новую технику, освоить новые паровозы ФД, ИС, паровозы с тендерами-конденсаторами, освоить их—это значит добиться того, чтобы они были долговечны, потому что это есть наш основной капитал.

34. За прошедший год в семью советских железнодорожников вошли железнодорожники Львовской, Ковельской, Белостокской, Брест-Литовской и Кишиневской дорог. Перед руководителями и всем коллективом работников этих дорог стоит боевая задача—честным и добросовестным трудом поднять работу до уровня высоких требований, предъявляемых трудящимися Западной Украины, Западной Белоруссии и Бессарабии, строящими свою новую, свободную, советскую, социалистическую жизнь.

35. Сталинский Нарком Л. М. Каганович на XVIII съезде ВКП(б) показал источники резервов железнодорожного транспорта. Он говорил:

«Правильное использование механизмов в погрузочно-разгрузочных работах, всемерное развитие методов работы Блудмана в грузовой работе, Кожухаря и Краснова в движении, кривоносское вождение поездов—все это таит огромные резервы по подъему работы транспорта. Большой силой во всей работе железнодорожного транспорта явились—мобилизация рабочих масс, улучшение дела подбора рабочих кадров, улучшение конкретности руководства».

Есть еще один резерв, большой резерв, на который указывал нам товарищ Сталин. Этот резерв—упорядочение перевозок, ликвидация нерациональных встречных и дальних перевозок. Это зависит и от самого транспорта и от клиентуры...

Правильно планируя, правильно осуществляя план, мы должны развивать производительные силы страны правильно разместить их и этим самым уменьшить количество и улучшить качество перевозок».

36. Железнодорожники всегда должны помнить о непрерывном росте культурных запросов советских граждан и быстрее исправлять имеющиеся недостатки в обслуживании пассажиров. Надо поднять на новую ступень работу проводников, кассиров, носильщиков и всех работников, обслуживающих пассажирское движение.

37. Единство и нерушимость железнодорожной сети—это святая святых для каждого железнодорожника. На транспорте, больше чем где-либо, требуется согласованная, дружная работа всех работников, ибо на железных дорогах, больше чем где-либо, сильна взаимосвязь между отдельными звеньями и людьми, между депо и станциями, между паровозниками, движущими, вагонниками, путейцами, связистами. Перерыв движения на одном отделении отражается на работе всей дороги, всего транспорта. Задержка поезда на одной станции вызывает затруднения в продвижении поездов на целом участке, на целом направлении. Ограничение приема поездов—вреднейшая антигосударственная практика, направленная на срыв единства железнодорожного конвейера.

38. Первое и основное условие дальнейшего продвижения транспорта вперед—это социалистическая дисциплина. Именно об этой дисциплине неустанно говорил Владимир Ильич Ленин, об этой дисциплине исключительно ярко говорил товарищ Сталин на приеме железнодорожников в Кремле. Транспорт—это единый централизованный организм, где больше чем в какой-либо другой отрасли народного хозяйства необходимы высокая дисциплина, воспитание у каждого работника чувства ответственности за выполнение государственных заданий и приказов НКПС.

Дисциплина на транспорте по сравнению с прошлым годом поднялась. Яркий пример тому успешное выполнение железнодорожниками специальных перевозок и плана специального железнодорожного строительства. Однако значение дисциплины для всей работы транспорта в настоящее время все более возрастает. Нуж-

но, чтобы каждый работник на своем посту работал честно, добросовестно и четко. Современная международная обстановка, угроза военного нападения на нашу страну требуют еще больше крепить оборонную и хозяйственную мощь родины, требуют от каждого трудящегося СССР дополнительного трудового напряжения.

Указ Президиума Верховного Совета СССР «О переходе на восьмичасовой рабочий день, на семидневную рабочую неделю и о запрещении самовольного ухода рабочих и служащих с предприятий и учреждений» продиктован кровными интересами нашего государства, кровными интересами всего советского народа. Огромным патристическим и производственным подъемом встретили железнодорожники обращение Всесоюзного Центрального Совета Профессиональных Союзов и Указ Президиума Верховного Совета СССР.

В современной обстановке в огромной степени возрастают требования к промышленности и транспорту. Стране нужно еще больше металла, нефти, угля, больше самолетов и танков, пушек и снарядов, паровозов и вагонов, больше предметов широкого потребления. Дополнительный час работы миллионов трудящихся позволит нашему государству накопить огромные резервы, еще больше укрепит хозяйственную и военную мощь страны. Задача работников железнодорожного транспорта быстро и в срок перевозить возросшую продукцию промышленности и сельского хозяйства.

Повсеместно должна быть развернута борьба за дисциплину, борьба против прогульщиков, дезорганизаторов производства и их покровителей. Никаких поблажек не должно быть тем, кому не дороги интересы родины, интересы транспорта, кто прогуливает, лодырничает, недобросовестно относится к порученному делу. Все 480 минут рабочего дня должны быть отданы честной, добросовестной, высокопроизводительной работе во славу и на благо родины, на укрепление ее оборонной и хозяйственной мощи.

Всесоюзный день железнодорожного транспорта—это радостный день в жизни советских железнодорожников, знаменующий подъем железнодорожников на новую высокую ступень строительства коммунистического общества. Этот праздник вызывает у каждого работника транспорта и членов его семьи новый прилив бодрости для борьбы за новый подъем железнодорожного транспорта, чувство еще большей любви и преданности социалистической родине и нашей великой героической партии Ленина—Сталина.

Праздник железнодорожников радостен потому, что в этот день великий вождь, друг и учитель товарищ Сталин принял в 1935 году работников железнодорожного транспорта в Кремле и с гениальной прозорливостью указал программу невиданного подъема и расцвета нашего транспорта. Эта историческая встреча в Кремле является ярким свидетельством теплой отеческой заботы партии и лично товарища Сталина о кадрах железнодорожного транспорта.

Нам праздник радостен потому, что в этот день трудящиеся всей страны отдают свой долг уважения железнодорожникам. Железнодорожники, в свою очередь, должны оправдать это уважение.

Праздник железнодорожников радостен и потому, что он еще выше поднимает достоинство и значение каждого железнодорожника, на каком бы посту он ни находился.

День железнодорожного транспорта Советского Союза объединяет всех работников транспорта единым чувством гордости, радости, вдохновения на новые победы во славу любимой социалистической родины.

Этот день воодушевляет всех честных железнодорожников на большевистскую борьбу за дальнейший подъем и расцвет железнодорожного транспорта, за победу коммунизма в нашей стране.

Все железнодорожники вместе со своими семьями выйдут на праздник под боевыми лозунгами:

За подъем социалистического транспорта на новую высшую ступень строительства коммунизма!

За высокую производительность труда и железную дисциплину на транспорте!

За поднятие культуры в работе железнодорожников!

За дальнейшее техническое оснащение транспорта и овладение техникой!

За дальнейший подъем и расцвет стахановско-кривоносского движения!

За укрепление хозяйственной и оборонной мощи нашей родины и новые победы социализма под руководством родной большевистской партии и великого вождя товарища Сталина!

Политическое управление НКПС.

Зам. редактора Д. КАРМАНОВ.