

ЗВ'ЯЗДА

Орган ЦК і МК КП(б)Б, ЦВК і СНК БССР

№ 296 (5372)

НЯДЗЕЛЯ

29

СНЕЖНЯ

1936 г.

Год выдання XVII

... Абмен партыйных білетаў і ўвядзенне новых учотных карт так з'яўляецца сур'ёзнайшым партыйна-арганізацыйным мерапрыемствам, якое павінна замацаваць рэзультаты праверкі партыйных дакументаў і спрыяць далейшаму ўмацаванню радыё ВКП(б).

(З РЭЗАЛЮЦЫІ ПЛЕНУМА ЦЭНТРАЛЬНАГА КАМІТЭТА ВКП(б) ПА ДАКЛАДУ ТАВ. ЕЖОВА).

Праграма новага вялікага ўздыму сельскай гаспадаркі

Рашэнне Саўнаркома СССР і ЦК ВКП(б) «Аб арганізацыяна-гаспадарчым ўмацаванні калгасаў і ўздыме сельскай гаспадаркі ў абласных, краях і рэспубліках нячорназемнай паласы» намячае гіганцкую праграму далейшага паскарэння ўздыму сельскай гаспадаркі гэтай паласы і, у прыватнасці, сельскай гаспадаркі ордэнаўнаснай БССР.

Гэта гістарычнае рашэнне яшчэ і яшчэ раз паказвае, якія сапраўды бацькаўскія клопаты праяўляе да беларускага народу савецкі ўрад, наша партыя і асабіста таварыш Сталін.

За гады калгаснага будаўніцтва сельская гаспадарка Савецкай Беларусі зрабіла буйны крок наперад. Значна выраслі пасевы ільну і бульбы. У БССР, дзе ўсяго пару гадоў таму назад засяваліся адзінкі гектараў пшаніцы, гэта кампартунай культуры ўсё больш і больш укараняецца на нашых соўгасных і калгасных палках. У мінулым годзе было, зрэшты, 195 тыс. гектараў пшаніцы, у гэтым годзе мы засеялі ўжо больш 200 тысяч. З года ў год павялічваецца ўраджайнасць. Самымі шпаркімі тэмпамі расце тэхнічная ўзброенасць саўгасаў і калгасаў. У сельскагаспадарчы зварот уведзены тысячы гектараў паліны і бросавых зямель, асвоены якія аказаліся пад сілу толькі пераможнаму калгаснаму ладу.

Урад Савецкага Саюза, наша большавіцкая партыя і наш вялікі правадыр таварыш Сталін высока ацанілі поспехі БССР у галіне сельскай гаспадаркі. Савецкая Беларусь і яе кіраўнікі тт. Гікало і Галадзед узнёсшыя вышэйшай рэвалюцыйнай ўзнагародай — ордэнам Леніна. Гэтымі поспехамі мы абавязаны нашай партыі, партыі Леніна — Сталіна, вялікаму злотаму сацыялізму — Сталіну; гэтымі поспехамі мы абавязаны ўсім працоўным Савецкага Саюза і ў першую чаргу рускаму пролетарыату, які аказаў нам велізарнейшую дапамогу.

Трэба аднак прызнаць, што дасягненні БССР у галіне сельскай гаспадаркі і ўмацавання калгасаў, — як адначасна і гэта ЦК ВКП(б) і ўрад Саюза, — з'яўляюцца недастатковымі.

Мы знаходзімся ў спрыяльных кліматычных умовах, якія даюць магчымасць атрымаць высокія і ўстойлівыя ўраджай. Нашы кліматычныя ўмовы могуць у поўнай меры забяспечыць высокі ўраджай зярна, ільну, каласель, гародніны і бульбы. У нас ёсць велізарныя магчымасці для развіцця кармовых культур і, у прыватнасці, кармовых траў, якія

гектар 90—100 пудоў, па ільну — 4—5 цэнтнераў валакна, па каноплях 5—6 цэнтнераў валакна, па бульбе 900—1.100 пудоў. Выдатнікі высокага ўраджаю — старшыні калгасаў, брыгадзіры, трактарысты, церабільшчыкі, машыністы малатарань — узялі на сябе канкрэтныя абавязальствы па павышэнню ўраджайнасці і па павышэнню прадукцыйнасці машын.

Ва многіх калгасах БССР узяўся вялікі рух за высокі ўраджай зярна, бульбы, ільну. Пятрабуйца толькі, каб партыйныя арганізацыі, усея большавіцкі друк узначалілі выдатнікі руху калгасных мас і кожны дзень выходзілі новыя тысячы стаханаўцаў сельскай гаспадаркі. Мы, бесспрэчна, маем усе ўмовы для таго, каб з гонарам не толькі выканаць, але і перавыканаць гэтыя нормы і гэтым самым поўнаспасна ажыццявіць лозунг нашага правадыра таварыша Сталіна аб павышэнні ўраджайнасці.

Па рашэнні партыі і ўрада ў БССР у будучым годзе арганізуюцца 23 новыя МТС, з іх 15 да вясны. БССР атрымае 2.000 трактараў, 2.100 трактарных плугоў, 700 трактарных зернавых сямляк, 550 малатарань, 200 камбайнаў, 500 ільноперабілак, 600 бульбаўборачных машын, 3.000 жатак-самаскідак і 545 розных машын па меліярацыі. Гэты велізарны рост тэхнічнага аснашчэння сельскай гаспадаркі — рэзультат брацкай дапамогі нам рускага пролетарыята і ўсяго Савецкага Саюза — з'явіцца магучым вагаром у справе далейшага павышэння ўраджайнасці і яшчэ большага ўздыму матэрыяльна-бытавых умоў калгасных мас.

Але мець машыны — гэта яшчэ не ўсё. Патрэбны кваліфікаваныя людзі, вадзіцелі гэтых машын. Неабходна зараз-жа прыступіць да падрыхтоўкі 6.000 трактарыстаў, 200 камбайнераў, 600 брыгадзіраў трактарных атрадаў, 850 ільноперабільшчыкаў, 1.000 машыністаў і інструктараў ільноперабільных машын, 600 машыністаў складаных малатарань, 600 вадзіцеляў бульбяных машын, 300 механікаў МТС.

Буйнейшае значэнне мае рашэнне ЦК ВКП(б) і СНК СССР аб тым, каб «на працягу бліжэйшых, аднаго-двух, гадоў дабіцца, каб значная частка старшын калгасаў, калгасных брыгадзіраў, камбайнераў і працоўных на трактарных машынах па ільну і бульбе, калгасных рахункаводаў і загадчыкаў калгасных таварных ферм былі жанчыны-калгасніцы».

Праца жанчыны-калгасніцы займае асноўнае месца ў калгаснай вытворчасці. Над кіраўніцтвам нашай партыі ў БССР выхаваны

НАРАДА ПЕРАДАВІНОУ УРАДЖАЙНАСЦІ ПА ЗЯРНУ, ТРАКТАРЫСТАУ І МАШЫНІСТАУ МАЛАТАРАНЬ З КІРАУНІКАМІ ПАРТЫІ І УРАДА

Ранішняя пасаджэнне 28 снежня

Ранішняя пасаджэнне 28 снежня адкрывае народны камісар земляробства СССР тав. М. А. Чэрнух.

Убачышы з'яўлягацца за сталом прэзідыума таварыша Сталіна, удзельнікі нарады поўнымі захоплення воклічамі і крыкамі «ўра» вітаюць любімага правадыра народаў СССР. І калі тав. Шмелёў — стаханавец Сейтлерскай МТС у Крыму — гаворыць свае першыя словы: **гарачае калгаснае прывітанне вялікаму машыністу пролетарскай рэвалюцыі нашаму дарагому СТАЛІНУ**, — зала зноў устае, наладжвае бурную авацыю.

Адзін з лепшых калгасных машыністаў на маладзёбе т. Шмелёў расказвае аб сваім жыцці. Адзін яго сын служыць у чырвонасцяжнай Амурскай флатыліі, другі — у авіяцыі, трэці вучыцца ў школе. Сам Шмелёў рос разам з калгасам: ён раней працаваў брыгадзірам па рамонту, а цяпер — машыніст, выдатнік. На сёлетняй уборцы даваў да 30 тон зярна ў дзень.

— Я абіраю таварышу Сталіну ў будучым годзе прапавань яшчэ лепш, — заканчвае сваю прамову тав. Шмелёў.

Слова атрымлівае старшыня калгаса «Ігенчэ» (Хайбулінскі раён Башкірыі) — тав. Сымбулатаў. Ён гаворыць на башкірскай мове. Прамова яго перакладаецца на рускую, але і без перакладу ўдзельнікі нарады разумеюць тым месцы яго прамовы, у якіх ён гаворыць аб ролі любімага правадыра народаў у перамогах краіны, у росце добрабыту і культуры прыгнечаных пры царызме нацыянальнасцей.

Калгас даў бліскучы ўраджай: з 738 гектараў у сярэднім па 103 пуды. Авёс даў нават 138 пудоў, а жыта — 137 пудоў з гектара. Велікую прыбытку ўраджаю прынесла арганізацыя: з участка ў 81 гектар знята па 150 пудоў пшаніцы. Узорна справіліся з усімі сваімі абавязальствамі, калгаснікі атрымалі па 13,4 цэнтнера на прапаўсень.

— Нашы калгаснікі сталі зможнымі Сталінскі статут забяспечыў гэтыя поспехі.

— Няхай жыве комуністычная партыя, даўшая нам яснае, светлае жыццё!

вырашылі сёлетні поспех і забяспечыць выкананне новага абавязальства.

Выступае старшыня калгаса «Веселая жизнь» (Курская вобласць) тав. Серынаў. У гэтым годзе калгас даў у сярэднім 114 пудоў з гектара.

— Па некаторых культурах на чыстых папарах мы далі ўжо ў гэтым годзе па 189 пудоў на гектар.

Асновы будучага высокага ўраджаю заложаны. Калгаснікі «Веселой жизни» з энтузіязмам узяліся за выкананне сталінскай праграмы павышэння ўраджайнасці зернявых да 7—8 мільярдаў пудоў.

Тав. Бабазанскі — брыгадзір паліводчай брыгады калгаса «Новае жыццё», Харкаўскай вобласці, на украінскай мове расказвае аб дасягненнях свайго калгаса. Сярэдні ўраджай — 185 пудоў з гектара, правядзенне ўборкі ў 7 дзён, выкананне плана хлебапаставак к 28 жніўня — такі актыў калгаснікаў «Новага жыцця» ў 1935 годзе. Тав. Бабазанскі ад імя калгаснікаў Харкаўшчыны дае абавязальства не здаваць узятых тэмпаў і даць у 1936 годзе не менш 35 цэнтнераў з гектара, актыўна ўключыўшыся ў рэалізацыю пастаўленай таварышам Сталіным задачы — змагацца за 7—8 мільярдаў пудоў хлеба.

Тав. Кораткаў (старшыня калгаса імя Сталіна, Чувашскай рэспублікі), гаворачы аб дасягненнях свайго калгаса ў барацьбе за высокі ўраджай, падкрэслівае выключную важнасць перанясення метадаў Стаханава ў сельскую гаспадарку. Да стаханаўскага руху, гаворыць тав. Кораткаў, у нас адзін конюх даглядаў 12 коней, цяпер-жа адзін конюх абслугоўвае 25 коней, і ўпіванасць коней стала значна лепшай. Асабліва ўвагу, гаворыць т. Кораткаў, мы павінны звярнуць на справу выпрошчвання надраў. Следуючы ўказанні нашча бацькі — вялікага Сталіна, гаворыць тав. Кораткаў, мы ўжо вырашлі сваіх трактарыстаў, машыністаў, радзістаў, і гэтыя кадры забяспечыць выкананне пастаўленай таварышам Сталіным задачы, каб наша краіна ў бліжэйшыя гады давала ўраджай у 7—8 мільярдаў пудоў.

абавязальства ўжо ў 1936 годзе падняць ураджайнасць да 35—40 цэнтнераў з гектара. Даем мы таксама абавязальства таварышам Варашылаву падрыхтаваць лепшых коней для патраб абароны нашай вялікай радзімы, — канчае пад шумныя апладысменты ўсёй залы тав. Ахметаў сваю прамову.

Тав. Шчэнінаў (старшыня калгаса «Победа», Дзмітраўскага раёна, Маскоўскай вобласці), вітаючы нараду ад імя свайго чырвонасцяжнага раёна, дае абавязальства давесці ў 1936 годзе ўраджайнасць да 30 цэнтнераў з гектара.

На трыбуне старшыня калгаса імя Сталіна, Буйнацкага раёна, Дагестанскай рэспублікі, Паўночна-Каўказскага края, тав. Даібаў.

Яго першыя словы прысвечаны таму, хто вядзе да рэаднага, праслівага жыцця народы, раней прыгнечаныя і падаўленыя парскімі апырчыкамі. Тав. Даібаў перадае гарачае прывітанне ад калгаснікаў шматнацыянальнага Дагестана найвялікшаму чалавеку нашай эпохі, правадыру народаў, любімому Сталіну. Словы прывітання тав. Даібаў гаворыць па руску, а затым гаворыць на роднай кумыскай мове. Ён расказвае, як яго калгас за апошнія 4 гады стаў зможным, магучым калгасам. 4 гады таму назад у калгаса была запавычанасць у 150 тыс. рублёў, а зараз ён мае 250 тыс. наяўнымі на бегучым рахунку. Калгас пабудоваў узорную школу, электрастанцыю, чарпачна-цагельны завод, узорную канішню, вялікую стадовую, якая корміць онеданаіямі, абедамі і вачэрамі ўсё 225 сем'яў калгаса. Калгас тэлефанізаваў і на 60 проц. радыёфікаваў. Мае вадарывод.

Калі раней мы спраўлялі выселі, — гаворыць тав. Даібаў, — то абыходзіліся толькі зурнай, а цяпер маем духавы аркестр з 25 чалавек. Калгас зняў два ўраджай у 1935 годзе — першы па 28 цэнтнераў з гектара і другі па 14 цэнтнераў з гектара. У 1936 годзе мы абіраем зняць за два ўраджай па 60 цэнтнераў.

Тав. Даібаў паведамляе далей, што калгас імя Сталіна даў лепшых коней для Чырвонай арміі, і зараз у атрадзе коннікаў, арабшых пехадоў і коннікаў Каўказскай хры-

Сталінскі совет ўраджайнасці

Зноў перапоўнена зала Вялікага Крэмлёўскага палаца, зноў грэміць магучыя авацыі і радзіста гучнае «ўра» ў гонар таварыша Сталіна.

Лепшыя стаханаўцы сацыялістычных палёў сустракаюцца ўчора з таварышам Сталіным, з кіраўніцтвам партыі і ўрада: адкрылася нарада перадавікоў ўраджайнасці па зярну, трактарыстаў і машыністаў малатарань з кіраўніцтвам партыі і ўрада. Трактарысты, якія дабіліся небывалай выпрацоўкі на трактары, машыністы малатарань, здолеўшы выдатна аўладаць сваёй справай, старшыні, брыгадзіры і звання высокаўраджайных калгасаў — вось удзельнікі нарады, якая адкрылася ўчора ў Крэмлі.

Тут сабраліся самымі перадавымі людзі калгаснай вёскі, самыя вопытныя дзеячы калгаснай вытворчасці, сяжаносцы высокай тэхнікі і высокай ўраджайнасці. Яны прыехалі ў Маскву, каб расказаць аб сваіх поспехах і перамогах, звыш аб тым, што шматмільённае калгаснае сялянства гатовы выступіць у паход за ажыццяўленне задачы, пастаўленай таварышам Сталіным: у бліжэйшыя 3—4 гады давесці вытворчасць зярна да 7—8 мільярдаў пудоў у год.

Нарада кіраўнікоў партыі і ўрада з перадавымі калгаснікамі зраіны падводзіць вынікі сельскагаспадарчага года. Больш пачі з паловай мільярдаў пудоў зярна, больш 33 мільёнаў пудоў базойны-валакна, рэкордны збор цукровых буракоў, — вось гэтыя вынікі. Сельская гаспадарка пачала раўняцца па прамысловасці і бастра ідзе ўтару. Паспехі сацыялістычнага земляробства паказваюць, што калгасы лад не сакрупаальны і што калгасы і саўгасы ўступілі ў такі перыяд свайго існавання, калі яны будучы вырашаць сапраўды грандыёзныя задачы.

Праз некалькі дзён наступнае новы год. Давесці ў наступным годзе ўраджай цукровых буракоў да 200—250 цэнтнераў з гектара па Украіне, павялічыць збор базойны і, галоўнае, значна павысіць ўраджайнасць зернявых культур — вось нашы задачы. Над анакам гэтых новых задач, перааконуючы барацьбу за выка-

лодзі — галоўная і рашаючая сіла ў барацьбе за 7—8 мільярдаў пудоў зярна.

Стаханаўскі рух падхоплен у вёсцы. Пачынаюць фабрыкі і заводы звышшай глыбокай водгук у калгасах і саўгасах. Гэта і зразумела, бо «стаханаўскі рух ёсць рэзультат усяго нашага развіцця на шляхах да сацыялізма, рэзультат перамогі сацыялізма ў нашай краіне» (Пленум ЦК).

Хіба не з'яўляюцца стаханаўцамі камбайнеры, якія ў тры і чатыры разы перавыкавалі сваю норму? Хіба не пельга называць сапраўдным стаханаўцам Андрэй Валашына, брыгадзіра трактарнай брыгады ў Асова-Чорнамор'і, калі кожны трактар яго брыгады ўзараў па 1.671 га, гэта звычайца ў чатыры разы больш нормы. Стаханавец сацыялістычных палёў — гэта калгасны брыгадзір Днепрапетраўшчыны Іван Ламак, чый брыгада зняла з кожнага гектара па 35 цэнтнераў пшаніцы, гэта Сілко, званнявы калгаса з Мадэніі, які збірае 42 цэнтнеры пшаніцы з гектара, гэта Бандароў, калгасны брыгадзір Залачоўскага раёна Харкаўшчыны, які збірае 33 цэнтнеры пшаніцы, гэта трактарыст Пётр Тіхі з Гелічэскага раёна, што даў за сваю змену па трактары «Чэлябінец» 2.240 гектараў ворыва, гэта слаўная брыгада Папы Ангелінай і сотні падобных брыгад.

Зернявыя калгасы і саўгасы нямаюць вырашчаны выдатных людзей, сапраўдных майстроў высокай ўраджайнасці. Іх імёны павінны ведаць уся краіна, яны павінны быць апражаны такім-жа гонарам і павагай, якім карыстаюцца лепшыя людзі сацыялістычнай будовы. Перадавы калгасы і саўгасы, якія змагаюцца ўраджайнасцю 30 цэнтнераў з га, павінны быць таксама вядомы і імклівы, як самыя высокапрадукцыйныя фабрыкі і заводы. Кожны край або вобласць, кожны раён маюць звышшай калгасаў, якія выдзяляюцца сваёй высокай ўраджайнасцю срод усяі іншых. Такія калгасы — сапраўдныя скараціца вышэй, якую трэба раскрыць і паказаць усім асататным.

Першыя ўжо выступленні ўдзельнікаў нарады паказалі, што ў калгасах зараз бурліць ініцыятыва, энтузіязм, пачаўшы сваё агра-

...калгасу, ...гата ЦК ВКП(б) і Саюза, — з'яўляюцца недас-...

...знаходзіцца ў спры-...магчыма, кліматычных умовах, ...афіцыйна атрымлівае...і ўстойлівы ўраджай. На...і кліматычныя ўмовы могуць...і моры забяспечыць высо-...ўраджай зярна, ільну, кана-...і бульбы. У нас...вёлізарныя магчымасці для...кармовых культур і, у...ці, кармовых траў, якія...вельмі значэнне і для да-...развіцця жывёлагадоўлі...сродак для павышэння ўрад-...глей. Аднак, ураджай-...на БССР усё яшчэ прадла-...заставацца на вельмі нізкім...

...радавы калгасы БССР ужо...гэтым годзе дабіліся высокага...ўраджаю. Калгас «Чырвоны...Менскага раёна...т. Бейне», ужо...гэтым годзе зняў з кожна-...гектара 25 цэнтнераў ячменю, з паловай цэнтнера аўса. Бры-...дзір калгаса «Звязда», Касцюко-...кага раёна, т. Юрасеў дабіўся...ўраджаю ячменю ў 25 цэнтнераў...гектара. Брыгадзір калгаса...іроны араты», Гарадоцкага...т. Знакаў з кожнага гекта-...намаляў 20 цэнтнераў жыта, ...цэнтнераў ячменю, 22 з пало-...цэнтнера вікі. Трэба мношых...гэтых калгасаў і брыгад, пад-...на іх прыкладу ўсе кал-...республикі.

...маглі-б, бюспрэчна, дабіцца...на большага ўраджаю, калі-б...ўраджай калгасам былі поўнасьцю...арыстаны машыны, калі-б і пра-...інасьці гэтых машын была...тэй. На вельмі недавальняю-...харыстанне сельскагаспадар-...машын указалі нам ЦК...і) ўрад Саюза. Тут перад...ітацыя задачы вёлізарнай...насьці. лепшыя вадзіцелі ма-...трактарысты на справе ўжо...італі, якіх рэзультатаў можна...на пры аўладанні тэхнікай, ...правільнай арганізацыі рэ-...Трактарыст Хоцімскай МТС...Ячменю ўзараў трактарам...708 гектараў. Браты Калі-...і Ратыцкай МТС узараў 682...ры. Ільноцерабільшчыкі з Го-...ага раёна Дома Каравасавы...дэсь Шутаў выперабілі на...ІЛ-15: 86 гектараў. Машыніст...татарні «МК-1100» з Хойніцкага...т. Сойдэд намалашу 350...зярна. Правільная арганіза-...працы і аўладанне тэхнікай...свае рэзультаты.

...і мудрыя правадры наро-...аварыш Сталін на нарадзе...інеру і камбайнерак паста-...перад усёй Совецкай краінай...у «дзясніцы ў бліжэйшым бу-...м, гадзі праз 3—4, штогоднюю...орачць хлеба да 7—8 міль-...у пудоў». За рэалізацыю гэ-...вількага сталінскага лозунга...ся зараз уся краіна, увесь...і. Вілька роля ў вырашэнні...і сусветнагаспадарчага ая-...і задачы класіфікацыі і на ра-...іорназемнай паласы.

...шэннем ЦК ВКП(б) і Соўнар-...Саюза перад БССР, як ра-...іорназемнай паласы, па-...іна задача — забяспечыць...радагу бліжэйшых 3—4 гадоў...шэнне ўраджайнасці на зер-...і культурах у сярэднім на...

Буйнейшае значэнне мае рашэн-...не ЦК ВКП(б) і СНК СССР аб тым, каб «на працягу бліжэйшых, адна-...го-дзюх, гадоў дабіцца, каб знач-...ная частка старшніх калгасаў, калгасных брыгадзіраў, камбайне-...раў і працоўных на трактарных машынах па ільну і бульбе, кал-...гасных рахункаводаў і загадчы-...каў калгасных таварных ферм бы-...лі жанчыны-калгасніцы».

Праца жанчыны-калгасніцы зай-...мае асноўнае месца ў калгаснай вытворчасці. Пад кіраўніцтвам на-...шай партыі ў БССР вышаваны тысячы цудоўных жанчын, са-...праўдніх герояў калгаснай пра-...цы. Задача заключаецца ў тым, каб з дня ў дзень паліўніц гэту армію выдатных жанчын, высоў-...ваючы іх на кіруючую і адказную работу.

Рашэнне ЦК ВКП(б) і СНК Саю-...за з усёй сілай ставіць перад на-...мі задачу аб яшчэ большым выха-...ванні калгасных мас, надрыхтоўкі кадраў калгаснай вытворчасці. Гэ-...ту адказную і ганаровую задачу можна выканаць толькі пры ўмове безагаворачнага ажыццяўлення сталінскага статута.

ЦК ВКП(б) і ўрад Саюза пад-...крэсліваюць, што сталінскі статут сістэматычна парушаецца. У той час, калі сталінскі статут сельска-...гаспадарчай арцелі, накіраваны на шырокае разгортванне калгас-...най дэмакратыі, на шырокае ўня-...сненне ў вырашэнне калгасных спраў і выхаванне усёй масы калгаснікаў, ва многіх раёнах не лічацца з думкай калгаснікаў; у парадку голага адміністравання знімаюць і вызначаюць кіруючых работнікаў калгасаў, прымяняюць незаконныя штрафы. У Барысаў-...скага раёна, напрыклад, за 10 ме-...сяцаў змянілася больш 30 стар-...шніх калгасаў. Многа фактаў не-...законных выключэнняў з калга-...саў.

«СНК СССР і ЦК ВКП(б) указ-...ваюць партыйным і савецкім а-...ганізацыям абласцей і краёў, што яны здолеюць у бліжэйшым тэр-...міны дабіцца арганізацыйна-гас-...падарчага ўмацавання калгасаў толькі пры ўмове, калі сталінскі калгасны статут не фармальна, а на справе атрымае сілу асноўна-...га дзяржаўнага закону ў кожным калгасе і віноўныя ў парушэнні статута будуць сурова карацца».

Малейшае парушэнне статута павінна сустрэць знішчальны ад-...пор усіх партыйных, савецкіх а-...рганізацый, усіх добрасумленных калгаснікаў.

Гістарычнае рашэнне ЦК ВКП(б) і Соўнаркома Саюза ад-...крывае сабой новую слаўную ста-...ронку барацьбы за ўздым соцья-...лістычнай сельскай гаспадаркі, за заможнае і шчаслівае жыццё для ўсіх калгаснікаў. Цвёрдым ня-...ўхільным выкананнем сталінскага статута, мабілізацыяй усёй масы калгаснікаў на барацьбу за па-...вышэнне ўраджайнасці калгасных палёў КП(б)Б абавязана дабіцца і даб'ецца, што наша рэспубліка поўнасьцю і з гонарам выканае задачы, пастаўленыя партыяй і ўрадам перад партыйнымі і ме-...партыйнымі большавікамі орда-...наснай БССР.

з 738 гектараў у сярэднім на 108 пудоў. Аўс даў нават 138 пудоў, а жыта — 137 пудоў з гектара. Вядлікую прыбытку ўраджая пры-...несла арганізацыя: з участка ў 81 гектар знята па 150 пудоў пшані-...цы. Узорна сфармуляваны ў усё-...мі сваімі абавязанствамі, кал-...гаснікі атрымалі па 18,4 кілаграма прападзень.

— Нашы калгаснікі сталі замож-...нымі. Сталінскі статут забяспечыў гэтыя поспехі.

— Няхай жыве куністычная партыя, даўшая нам выслае, светлае жыццё!

— Няхай жыве наш любімы та-...варыш Сталін! (Бурныя аплады-...сменты, усе ўстаюць).

Выступае сустракаю даўгімі ап-...ладзяментамі тав. Дзенісавы, старшыня калгаса імя Крупскай, Сталінградскага краі. Яна вельмі добра ведае сваю справу і з лю-...боўю расказвае, як новымі пры-...ёмамі агра-тэхнікі (напрыклад, ба-...ранаваннем азійных) дабілася з вя-...лікай плошчы па 156 пудоў з гек-...тара.

Расказаўшы аб парадку, дысцы-...пліне і арганізаванасці ў рабоце сваёй арцелі, тав. Дзенісавы ў за-...ключэнне яра гаворыць аб міну-...лым жыцці. Яна і муж прымалі ўдзел у грамадзянскай вайне, ва-...явалі за савецкую ўладу і зава-...жалі шчаслівае радаснае жыццё.

— Нашы калгаснікі прасілі пе-...радаць роднаму Сталіну гарадзе прывітанне. Няхай жыве любімы правадры таварыш Сталін!

Цёпла сустракае нарада агра-...ма аддзялення соўгаса «Боевой» (Омскай вобласці) — тав. Сельно-...ва. Гэта — малады савецкі агра-...спецыяліст.

— Колькі Вам год? — пытае тав. Сталін.

— Мне 24 гады, — адказвае Селькоў.

Яго выхаваў комсамол. Ён упар-...та вучыўся і атрымаў званне агра-...нома-назавода. Усе свае веды тав. Селькоў улажыў у спра-...ву барацьбы за высокі ўраджай соцьялістычных палёў, і рэзу-...льтаты ў наўнясці: аддзяленне ат-...рымала з масіва сартавога аўса «залаты дождж» — 210 пудоў з гектара на плошчы 176 гектараў. У сярэднім на аддзяленню зер-...навыя далі 141 пуд з гектара.

— Я абцяю па-партыйнаму, па-...большавіцку выканаць сваё абавя-...зальнасць — даць у будучым годзе ў сярэднім 150 пудоў з гек-...тара, а на участку ў 500 гектараў сабраць не менш 200 пудоў.

— Вядлікая радасць жыць і пра-...вацца ў краіне, кіруюмай любі-...мым Сталіным!

Пры шумнай авацыі ўсёй залы тав. Селькоў падмаеца ў прэ-...зідыум і паціскае руку т. Сталіну. Затым ён вітаецца з іншымі чле-...намі прэзідыума.

Тав. Грыгораў — трактарны брыгадзір Сталінскай МТС (Вар-...нежская вобласць) дабіўся ў гэ-...тым годзе сярэдняй выпрацоўкі на трактар у 1360 гектараў. У 1936 годзе ён абцяе апрацаваць 1.600 гектараў. Расказ тав. Гры-...горава прысвечан задачы павы-...шэння кваліфікацыі кадраў, якія...

ху, гаворыць тав. Кораткаў, у рас-...адзіні коных даглядаў 12 ковей. Цяпер-жа адзіні коных абслугоў-...вае 25 ковей, і ўлітанасць ковей стала значна лепшай. Асабліваю ўвагу, гаворыць т. Кораткаў, мы павінны звярнуць на справу вы-...рошчвання кадраў. Сярод іх ука-...занымі нашага бацькі — вялікага Сталіна, гаворыць тав. Кораткаў, мы ўжо вырабілі сваіх трактарыстаў, манібраў, машыністаў, радыстаў, і гэтыя кадры забяспечыць выкананне пастаўленай та-...варышам Сталіным задачы, каб наша краіна ў бліжэйшыя гады давала ўраджай у 7—8 мільярдаў пудоў.

Таварышы. Сірацон — трактарыст Одэскай вобласці і Орел — брыгадзір калгаса імя Комінтэрна, Одэскай вобласці — перадаюць гарадзе прывітанне правадры наро-...даду таварышу Сталіну ад імя калгаснікаў Одэсчыны. Яны за-...яўляюць, што актыўна ўключаю-...ць у рэалізацыю пастаўленай та-...варышам Сталіным задачы дзясні ўраджай краіны ў бліжэйшыя гады да 7—8 мільярдаў пудоў і падмацоўваюць гэту заяву кан-...крэтнымі абавязанствамі: тав. Сірацон дае абяцанне, што яго раён дасць не менш 1.500 гекта-...раў на трактар за сезон, а тав. Орел абцяе дзясні ўраджайнасць да 205 пудоў пшаніцы з гектара, таксама даць не менш 500 цэнтнераў буракоў з гектара.

Тав. Петроў — кіраўнік аддзя-...лення Нагайбакскага соўгаса, Ча-...лябінскай вобласці, паведамляе, што дабіўся ў 1935 годзе ўра-...джая ў 25 цэнтнераў з гектара. Што забяспечыла перамогу? Мы з поспехам змагаліся — гаворыць тав. Петроў — з пустазеллем, шырока прымянялі снегазатры-...манне, выбіралі каменне з глебы.

Слова атрымлівае тав. Ахметаў — старшыня калгаса «Карты», Вейнерткаўскага раёна, Караган-...дзінскай вобласці, Казакская АССР, які выступае на казакскай мове. Ён расказвае аб тым, як пад кіраўніцтвам вялікай партыі Леніна—Сталіна, выконваючы ўка-...занні правадры народаў Сталі-...на, казакскі народ вышаў на шы-...рокую дарогу культурнага, за-...можнага жыцця.

— Раней мы вандравалі, — га-...ворыць тав. Ахметаў. — лепшыя землі былі ў баяў. Мы не сеемі, не касілі, жыццё не мелі, а ця-...пер мы, выгнаўшы баяў, дабіліся ў гэтым годзе ўраджаю ў 189 пу-...доў з гектара, павялічылі пага-...лоўе жыцця ў параўнанні з 1932 годам у тры разы. Цяпер у нас не рэдкасць, што асобныя калгас-...нікі маюць 4—5 галоў буйнай ра-...гатай жывёлы і 45 галоў дробнай жывёлы. Мы з поспехам ажы-...ццяўляем указанне нашага любіма-...га таварыша Сталіна аб вырошч-...ванні кадраў. Мы падрыхтавалі 10 трактарыстаў, 2 шофераў, 2 машыністаў. Жывем мы добра, за-...можна, весела і гэтым мы абавя-...заны нашаму дарагому таварышу Сталіну. Данае таварышам Сталі-...ным заданне — дабіцца збору зярна ў 7—8 мільярдаў пудоў за год — заканчвае тав. Ахметаў, — мы вітаем і з свайго боку даем

тэрамі ўсе 225 сем'яў калгаса. Калгас тэлефонізаваны і на 60 проц. радыёфікаваны. Мае пада-...правод.

Калі раней мы спраўлялі высла-...ле, — гаворыць тав. Даібаў, — то абыходзіліся толькі зурнай, а ця-...пер маем духавы аркестр з 25 чалавек. Калгас зняў два ўраджаі ў 1935 годзе — першы па 28 цэнт-...нераў з гектара і другі па 14 цэнт-...нераў з гектара. У 1936 годзе мы абцяем зняць за два ўра-...джаі па 60 цэнтнераў.

Тав. Даібаў паведамляе далей, што калгас імя Сталіна даў леп-...шых ковей для Чырвонай арміі, і зараз у атрадзе коннікаў, зрабіў-...шых пераход праз Каўказскі хры-...бет, ёсць коні калгаса. — У лю-...бы час па першаму закліку на-...шага наркома тав. Варашылава мы сядзем на сваіх ковей і пой-...дзем біцца за савецкую ўладу.

Тав. Даібаў гаворыць аб куль-...турным росце сваёй роднай краі-...ны і заканчвае сваю прамову сло-...вамі: Няхай жыве леныска-сталі-...нскі ўрад! Няхай жыве таварыш Сталін!

Трактарыст зернасоўгаса імя Варашылава Паўночна-Каўказска-...га краі, тав. Волкаў, перадаўшы палкае прывітанне таварышу Сталіну, дакладвае нарадзе: у 1935 годзе я ўзараў на сваім «ЧТЗ» у перавозе на мяккае во-...рыва 1810 гектараў, а з зменшчы-...кам трактар узараў 3.489.

У 1936 годзе я бяру абавяза-...цельства разам са сваім змен-...шчыкам узараць на трактары «ЧТЗ» 5.000 гектараў. Члены прэ-...зідыума, а разам з імі ўся нара-...да апладыруюць гэтаму абавяза-...цельству.

Тав. Волкава змяняе на трыбу-...не таварыш Будагян—жанчына—брыгадзір армянскага калгаса «Аршалуі», Вагаршапацкага ра-...ёна, Армянскай ССР.

Удзельнікі нарады сустракаюць яе крыкмі «ура» і бурнымі апла-...дзяментамі.

З гаратай любоўю яна гаво-...рыць на армянскай мове аб сваёй радзіме, якая нядаўна святкавала 15-годдзе вызвалення ад яра ім-...перыялістаў і іх агентаў — даш-...накаў.

Арменія сотні год была краінай голаду, галечы і сірот. Цяпер гэ-...та — краіна заможнага, шчасліва-...га і выслага жыцця.

— З дзіцячых год я засталася сіратой — гаворыць тав. Буда-...гян, — савецкая ўлада і тав. Сталін замянілі мне бацьку і ма-...ці, а калгас стаў маім родным до-...мам. А ўчора я, былая сірата, удастоілася шчасця бачыць сама-...га вялікага чалавека ў свеце — Сталіна. Я дабілася гэтага вяліка-...га гонару, бо мая брыгада добра змагалася за высокі ўраджай.

Тав. Будагян гаворыць аб тым, як пры савецкай уладзе палі лян-...пугі рабства, у якіх сотні год бы-...ла закавана армянская жанчына.

За гэта шчаслівае жыццё дзя-...кую вялікаму правадры народаў таварышу Сталіну, — заканчвае тав. Будагян пад бурныя аплады-...сменты ўсёй залы.

Тав. Чарноў абвешчае перапы-...нак да 6 гадзін вечара. (БЕЛТА).

і брыстра ідзе ўгору. Паспехі са-...цыялістычнага земляробства па-...казваюць, што калгасны лад не са-...спрупаў і што калгасы і соўгасы ўстаўлі ў такі перыяд свайго існавання, калі яны бу-...дуць вырашаць сапраўды гран-...дычныя задачы.

Праз некалькі дзён выступае новы год. Дзясні ў наступным годзе ўраджай цукровых буракоў да 200—250 цэнтнераў з гекта-...ра па Украіне, павялічыць збор баваўны і, гадоўнае, значна па-...высць ўраджайнасць зернявых культур — вось нашы задачы.

Пад знакам гэтых новых задач, разгортваючы барацьбу за выка-...нанне сталінскіх заданняў, пачы-...наюць калгасы і соўгасы новы год. Партыя, арганізуючы далей-...шыя перамогі ў сельскай гаспа-...дарцы, апіраецца на перадавы вопыт, яна раіцца з лепшымі людзьмі калгасаў і соўгасаў, пра-...варае свае вывады на практыцы. Імяна гэтым мэтам адказвалі на-...рады перадавых калгаснікаў і калгасніц бурных, баваўняных раёнаў. Гэту мэту, праследвала нарада лепшых камбайнераў і камбайнерак. Для гэтага прыеха-...лі цяпер у Маскву леныя трактарысты, машыністы мазатарань, перадавыя барацьбіты за ўра-...джай.

Яшчэ год назад гаварыць аб падвоеных і павялічаных ураджа-...ях цукровых буракоў было трудна. Але цяпер ёсць жывы прыклад пяцісотні, даказваюць сваёй ра-...ботай гэту магчымасць. Раней пельга было гаварыць аб ура-...джайна баваўняніка ў 25—30 цэ-...нтнераў з гектара, цяпер ёсць зо-...сыткі калгасаў, якія маюць та-...кую ўраджайнасць. Сіла прыкла-...ду набыла выключнае значэнне. Калгасы перадавыя, калгасы — рэкардсмены па ўраджайнасці тым і выдатны, што яны на прак-...тыцы паказалі магчымасць у вельмі кароткі тэрмін адыйсці ад цяперашняга ўзроўню ўраджай-...насці. У перадавых калгасах кан-...цэнтруецца воля самых перада-...вых людзей калгаснай вёскі. Гэ-...тыя людзі і ёсць рэальнасць пла-...на, намечанага партыяй. Гэтыя

УЛАН-БАТОР, 27 снежня. (БЕЛ-...ТА). Тут атрыманы весткі аб тым, што штаб квантунскай арміі апуб-...лікаваў паведамленне «аб новых сутычках на граніцы Манчжоу-Го і МНР».

У сваім паведамленні квантун-...скі штаб сцвярджае, быццам 24 снежня манчжурскай атрад быў у ваколіцах Улан-Худук атакаван 56—60 мангольскімі салдатамі, якія ўварваліся на тэрыторыю Манчжоу-Го, і што ў рэзультате сутычкі, у якой прымаў удзел японскі атрад, салдаты МНР абі-...та адступілі, панёшы вялікія страты.

У тэатрышых пайфармаваных ко-...лах катэгарычна абвараюць гэта паведамленне, як ілжывае ад па-...чатку да канца.

24 снежня мела месца толькі по-...вая спроба япон-манчжурскага атрада, які ўварваўся па двух грузавіках на тэрыторыю МНР, а мэтай напасці на мангольскую заставу ў раёне Булун-Дарсу. А-...днак, гэтыя грузавікі былі выму-...шаны адыйсці назад на тэрыто-...рыю Манчжоу-Го, а прычыны ад-...пору з боку награвічкі Мап-...гольскай народнай рэспублікі.

і павялікім калгасна-апа-...шны лад! соцьялістычнай бу-...доўя. Перадавыя калгасы і соў-...гасы, якія шматлікі ўраджаі знялі 30 цэнтнераў з га, павінны быць таксама вядомы і імяніты, як самыя высокапрадукцыйныя фабрыкі і заводы. Кожны краі або вобласць, кожны раён можа засяці калгасаў, якія выдзя-...ляюцца сваёй высокай ўраджай-...насцю сярод усіх іншых. Такія калгасы — сапраўдныя скарбін-...ца вошчуту, якую трэба раскрыць і паказаць усім ататнім.

Першыя ўжо выступленні ўдзель-...нікаў нарады паказалі, што ў кал-...гасах зараз бурліць ініцыятыва, энергія, паліўляюцца свае агра-...номы-практыкі. Прамовы расказ-...ваюць, якім шляхам яны дабіліся высокай выпрацоўкі на машыне, або выдатнага ўраджаю, і кожны такі расказ ёсць апавесць аб тым, як прапалае сабе дарогу новы чалавек, зусім не падобны на старога селяніна, чалавек смелы, ініцыятыўны, што ўладае тымі якасцямі, якія выходзілі ў народзе таварыш Сталін.

Няма сумнення ў тым, што ў выніку нарады краіна будзе ведаць самых перадавых людзей нашай зернавай гаспадаркі. Трэба зра-...біць усё, каб іх вопыт стаў зда-...быткам усіх калгасаў.

Лозунг таварыша Сталіна аб 7—8 мільярдаў пудоў зярна ўска-...лыхнуў усю краіну. Камбайнеры і трактарысты, брыгадзіры і стар-...шыні калгасаў, пастаўшчы і агра-...номы, рабочыя заводаў сельска-...гаспадарчага машынабудавання, усе актыўныя сілы соцьялістыч-...нага земляробства пачынаюць ста-...лінскі паход за ўраджай. Рух шы-...рыцца з кожным днём, трэба мабі-...лізаваць усе сілы павышэння ўраджайнасці і шырока іх выка-...рыстаць ў 1936 годзе. Народа лепшых трактарыстаў, машыні-...стаў, перадавоў ўраджайнасці з'явіцца атладам перадавога вопы-...ту, які заўтра стане здабыткам усёй краіны.

Гарадзе прывітанне стаханаў-...цам соцьялістычных палёў! Яны ідуць у першых калонах сталін-...скага паходу за ўраджай.

(Перадавы артыкул «Правды».)

АБВЯРЖЭННЕ ІЛЖЫВАГА ПАВЕДАМЛЕННЯ ШТАБА КВАНТУНСКАЙ АРМІІ

УЛАН-БАТОР, 27 снежня. (БЕЛ-...ТА). Тут атрыманы весткі аб тым, што штаб квантунскай арміі апуб-...лікаваў паведамленне «аб новых сутычках на граніцы Манчжоу-Го і МНР».

У сваім паведамленні квантун-...скі штаб сцвярджае, быццам 24 снежня манчжурскай атрад быў у ваколіцах Улан-Худук атакаван 56—60 мангольскімі салдатамі, якія ўварваліся на тэрыторыю Манчжоу-Го, і што ў рэзультате сутычкі, у якой прымаў удзел японскі атрад, салдаты МНР абі-...та адступілі, панёшы вялікія страты.

і павялікім калгасна-апа-...шны лад! соцьялістычнай бу-...доўя. Перадавыя калгасы і соў-...гасы, якія шматлікі ўраджаі знялі 30 цэнтнераў з га, павінны быць таксама вядомы і імяніты, як самыя высокапрадукцыйныя фабрыкі і заводы. Кожны краі або вобласць, кожны раён можа засяці калгасаў, якія выдзя-...ляюцца сваёй высокай ўраджай-...насцю сярод усіх іншых. Такія калгасы — сапраўдныя скарбін-...ца вошчуту, якую трэба раскрыць і паказаць усім ататнім.

Першыя ўжо выступленні ўдзель-...нікаў нарады паказалі, што ў кал-...гасах зараз бурліць ініцыятыва, энергія, паліўляюцца свае агра-...номы-практыкі. Прамовы расказ-...ваюць, якім шляхам яны дабіліся высокай выпрацоўкі на машыне, або выдатнага ўраджаю, і кожны такі расказ ёсць апавесць аб тым, як прапалае сабе дарогу новы чалавек, зусім не падобны на старога селяніна, чалавек смелы, ініцыятыўны, што ўладае тымі якасцямі, якія выходзілі ў народзе таварыш Сталін.

Няма сумнення ў тым, што ў выніку нарады краіна будзе ведаць самых перадавых людзей нашай зернавай гаспадаркі. Трэба зра-...біць усё, каб іх вопыт стаў зда-...быткам усіх калгасаў.

Лозунг таварыша Сталіна аб 7—8 мільярдаў пудоў зярна ўска-...лыхнуў усю краіну. Камбайнеры і трактарысты, брыгадзіры і стар-...шыні калгасаў, пастаўшчы і агра-...номы, рабочыя заводаў сельска-...гаспадарчага машынабудавання, усе актыўныя сілы соцьялістыч-...нага земляробства пачынаюць ста-...лінскі паход за ўраджай. Рух шы-...рыцца з кожным днём, трэба мабі-...лізаваць усе сілы павышэння ўраджайнасці і шырока іх выка-...рыстаць ў 1936 годзе. Народа лепшых трактарыстаў, машыні-...стаў, перадавоў ўраджайнасці з'явіцца атладам перадавога вопы-...ту, які заўтра стане здабыткам усёй краіны.

Гарадзе прывітанне стаханаў-...цам соцьялістычных палёў! Яны ідуць у першых калонах сталін-...скага паходу за ўраджай.

(Перадавы артыкул «Правды».)

Пытанні чыгуначнага транспарту ў сувязі са стаханаўскім рухам

Даклад тав. Л. М. КАГАНОВІЧА на пасяджэнні пленума ЦК ВКП(б) 22 снежня 1935 года

I. Стаханаўскі рух — трыумф справы Леніна — Сталіна

Таварышы! У сваёй прамове на ўсесаюзнай нарадзе стаханаўцаў таварыш **Сталін** ускрыў найглыбейшы гістарычны сэнс і значэнне стаханаўскага руху. Зусім ясна, што справа ідзе не аб бягучай кароткачаснай кампаніі. Справа ідзе аб гіганцкім гістарычным руху, які выражае перамогу сацыялізму над сістэмай капіталізма.

Стаханаўскі рух ёсць перш за ўсё перамога генеральнай лініі ленінскай партыі і яе магутнага сталінскага Цэнтральнага Камітэта. (Апладысменты).

У 1930 годзе ў палітычнай справядзачы Цэнтральнага Камітэта 16-му з'езду нашай партыі таварыш **Сталін**, гаворачы аб магутным удзеле ў рабочым класе, так ахарактарызаваў сацыялістычнае саборніцтва:

«Цяпер ужо не можа быць сумнення, што адным з самых важных фактаў, якіх не самым важным фактам, наша будаўніцтва, з'яўляецца ў даны момант сацыялістычнае саборніцтва фабрык і заводаў, пераможна сацыялістычнае саборніцтва ў асяродку рабочых аб дасягнутых рэзультатах па саборніцтву, шырокае развіццё ўдарніцтва. Толькі сляпы не бачыць, што ў псіхалогіі масіў іх адносінах да працы адбыўся велізарны пералом, які ў корані змяніў аблічча нашых заводаў і фабрык. Не так даўно яшчэ раздаваліся ў нас галасы аб «надуманасці» і «негрунтоўнасці» саборніцтва і **УДАРНИЦТВА**. Цяпер гэтыя «мудрыя» людзі не ўдастойваюцца нават насмешкі, — іх лічаць проста аджыўшымі свой вон «мудрацамі». Цяпер справа саборніцтва і ўдарніцтва з'яўляецца справай заваяванай і замацаванай. Гэта факт, што сацыялістычным саборніцтвам ахоплена ў нас не менш двух мільёнаў рабочых, а ва ўдарных брыгадах ўключана больш мільёна рабочых.

Самае выдатнае ў саборніцтве заключаецца ў тым, што яно робіць карэнны пераварот у поглядах людзей на працу, бо яно ператварае працу з заторнага і цяжкага ярма, якім яна пачылася раней, у справу **ГО-**

на, новых людзей, — вось што раздзіла магутную хвалю выдатнага стаханаўскага руху. (Апладысменты).

Стаханаўскі рух — гэта вялікі рух, які мае яшчэ сваім пачаткам камуністычны суботнікі. Ленін, гаворачы аб камуністычных суботніках, разглядаў іх як пачатак перавароту ў адносінах да працы, як буйнейшую перамогу над уласнай коснасцю, распушчэннем, дробнабуржуазным эгаізмам.

«Гэта — пачатак перавароту, больш труднага, больш істотнага, больш карэннага, больш рашучага, чым зваржэнне буржуазіі, бо гэта — перамога над уласнай коснасцю, распушчэннем, дробнабуржуазным эгаізмам, над гэтымі прывычкамі, якія пракляты капіталізм пакінуў у спадчыну рабочаму і селяніну. **Налі ГЭТА перамога будзе замацавана, тады і толькі тады новая грамадская дысцыпліна, сацыялістычная дысцыпліна будзе створана, тады і толькі тады зварот назад, да капіталізма, стане немагчымым, камунізм зробіцца сапраўды непераможным».** (Ленін «Великий почин», т. XXIV, стар. 329).

Так, гэта быў сапраўды пачатак, першая ступень сацыялістычнага перавыхавання людзей у працэсе вытворчасці і працы. За ім пайшлі другія ступені.

Камуністычныя суботнікі зарадзіліся ў гады голаду і холаду, у гады вайны, у гады беднасці.

Камуністычныя суботнікі адлюстроўвалі і нашу сілу, выкліканую Кастрычніцкай рэвалюцыяй, і нашу слабасць — беднасць і гаспадарча-тэхнічную адсталасць. Яны яшчэ не маглі прыняць характару шырокага, масавага перавароту ў адносінах да працы, але Ленін убачыў у іх пачатак гэтага вялікага перавароту.

Наступныя этапы гэтага перавароту — гэта сацыялістычнае саборніцтва і ўдарніцтва і, нарэшце, стаханаўскі рух.

Сацыялістычнае саборніцтва азначала ўжо разгортванне гэтага перавароту, разгортванне сацыялістычнага наступлення па ўсёму фронту. Гэта наступленне было выйгранна нам у барацьбе з класавымі ворагамі, у барацьбе з тымі, хто ўнутры партыі прабываў



дысцыпліна і перабоі ў рабоце транспарту ўсё яшчэ застаюцца ў нас не ліквідаванымі. Больш таго, камуністы і беспартыйныя актывісты нярэдка не толькі не процідейнічаюць прагультышчыкам і іншым парушальнікам працоўнай дысцыпліны, а, наадварот, самі аказваюцца лодырамі і прагультышчыкамі.

Такая была суровая ацэнка, даная Цэнтральным Камітэтам партыі становішчы дысцыпліны, працаздольнасці і адданасці чыгуначнага арганізма. Таварыш **Сталін** і Варашылаў на XVII з'ездзе партыі ў 1934 годзе, а таварыш

Молатаў і Орджанікідзе на VII усесаюзным з'ездзе саветаў ужо ў пачатку 1935 года далі не менш рэзкую ацэнку рабоце чыгуначнага транспарту.

Сацыялістычнае саборніцтва і ўдарніцтва на чыгуначным транспарце пачало сур'ёзна развівацца ў канцы 1934 года з абвешчэннем сталінскага прызыву ўдарнікаў і шырока, па-сапраўднаму разгарнулася ў 1935 годзе, калі чыгуначны транспарт пачаў падымнацца ўгору.

Прамысловасць, да ўзнікнення стаханаўскага руху прайшла доў-

гую стадыю некалькіх гадоў ударніцтва і буйнага удзёму пафасу будаўніцтва, а пасля вядомага гістарычнага лозунга таварыша **Сталіна** — і пафасу асваення ў адрозненне ад прамысловасці, сацыялістычнае саборніцтва і ўдарніцтва на чыгуначным транспарце адразу без значных інтэрвалаў перайшло на больш высокую ступень стаханаўскага руху.

Прычыны такога спозненага развіцця сацыялістычнага саборніцтва і ўдарніцтва на чыгуначным транспарце ляжаць не толькі ў недахопах арганізацыйнага характару. Свой уплыў тут аказаў і самы характар кадраў на транспарце, іх цяжасць. Некаторыя з іх, як я ўжо адзначаў гэта на нарадзе будаўнікоў у адносінах да чыгуначнага будаўніцтва і што можна распаўсюдзіць і на ўсё чыгуначны транспарт, у асаблівасці на пудзювую і некаторыя часткі эксплуатацыйнай гаспадаркі, — прабавалі знайсці на транспарце «паласу адчужэння ад калектывізацыі».

На спазненні развіцця сацыялістычнага саборніцтва на чыгуначным транспарце сказалася і коснасць часткі камандных кадраў, якія не адмовіліся ад старых казённых традыцый, і нездольнасць арганізацыйнага характару партыйных арганізацый і камуністаў, заслужыўшых рэзкую ацэнку ў пастанове ЦК аб палітдзелах ад 10 ліпеня 1933 года.

Але галоўнае і асноўнае заключалася ў тым, што на чыгуначным транспарце больш чым у любой-небудзь іншай галіне народнай гаспадаркі ўжаралася і ўмацавалася рэакцыйная і, як потым выявілася, антысавецкая «тэорыя» аб тым, што чыгуначны транспарт больш, чым ён грузіць, грузіць не можа, што транспарт «працуе на прадзеле», што вычарпаны ўсё яго тэхнічны і гаспадарчыя магутнасці, а раз так, то дзяржаве і партыі няма чаго прад'яўляць прэтэнзій да чыгуначнікаў, а трэба даць ім павольшчэ ўсё, што сродкаў вытворчасці, паравозаў, вагонаў і т. д., і толькі тады яны змогуць падняць нагрузку.

на горцы станцыі 6 снежня ў змене камсамолкі Броўкінай было распушчана 27 саставаў у колькасці 1.567 вагонаў, г. зн. на 50 процантаў больш праектнай магутнасці горкі.

Сярод паравозных машыністаў развіваецца выдатны рух не толькі за павышэнне тэхнічнай скорасці, але і за павышэнне сярэднесутачнага прабегу паравозаў і павелічэнне вагі вадзімых ім паяздоў.

У Тульскім дэпо развіваецца рух «пятнацятыхадзікаў», г. зн. машыністаў, якія бяруць на сябе абавязальства даць месячны прабег паравоза не менш 15 тыс. кілометраў, або не менш 500 кілометраў за суткі пры норме для «ФД» 448 кілометраў. Машыністы-ордынаноцы Марваў і Огнёў узяліся на сваіх паравозах разам са сваімі напарнікамі даць не менш 18 тыс. кілометраў за месяц. І гэты абавязальства яны з поспехам выконваюць. А старшы машыніст Ніканаў даў на сваім паравозе 650 кілометраў сутачнага прабегу.

На ўсходніх дарогах за апошнія дні лепшыя машыністы ламаюць старыя традыцыі, калі зімой змяшчалі вагу паяздоў, г. зн. скарачалі колькасць вагонаў, якіх вязе паравоз. У вялікіх марашах стаханаўцы-машыністы Томскай, Омскай, Паўднёва-Уральскай вязуць без аварыйна і без спазненняў, а ў радзе выпадкаў са значным нагонам, цяжкіх саставы. Напрыклад, на плячы Усяты-Кузнецк пры норме ў 1.600 тон машыніст Пашынцаў на паравозе «ЭМ» прывёў поезд у 3.600 тон з нагонам 10 минут. На Омскай дарозе за 20 дзён снежня 76 машыністаў цяжкіх саставы ў 2.500—3.000 тон.

Я спецыяльна цікавіўся, як машыністы, якія вядуць састаў поезда, павялічваючы вагу амаль удвая, як яны спраўляюцца з работай. Аказваецца, у іх ніякіх аварый няма. Машыністы стаханаўцы-краваносаўцы запэўняюць, што можна вазіць і яшчэ больш цяжкіх паязды ў 4 тыс.—4.500 тон гэтымі-ж паравозамі, вазіць без спазненняў і без аварый. (Апладысменты).

Машыністы-стаханаўцы на практыцы абвешчваюць зніжэння вагавых норм, якія вызначаліся ў даўнія часы вопытнай дарогай з

горшымі машыністамі, і з таго часу не пераглядаліся.

Вы бачыце адсюль, таварышы, якія яшчэ велізарныя, невычарпаныя рэзервы чыгуначнага транспарту адкрывае выдатны стаханаўскі рух.

«Прадзельшчыкі» свядома занялі тэхнічную скорасць па тых матывах, што павелічэнне фарсіроўкі катла (якая вымяраецца кілограмамі з'ёмы тары на квадратны метр нагрэву катла за гадзіну) прывядзе да лішніх расходаў апалу, што больш выгода ездзіць павольна і вазіць больш цяжкіх саставы. Наша практыка за апошнія месяцы поўнасьцю выкрыла негрунтоўнасць гэтых рэакцыйных поглядаў. Нашы паязды ходзяць значна хутчэй, тэхнічная скорасць павялічылася ў параўнанні з мінулым годам на 21 проц., а апалу ў кастрычніку 1935 года паравозы зрасходвалі на 3 проц. менш, чым у кастрычніку 1934 года. Негрунтоўным аказалася і прпістаўленне скорасці руху ваза поезда. Стаханаўцы-краваносаўцы паказалі, што можна вадзіць і паязды цяжкай вагі хутка, а галоўнае, без аварый.

Мы павінны дабівацца павышэння тэхнічнай скорасці ў большасці дэпо сеткі да ўзроўню, дасягнутага перадавымі дэпо, павінны дабівацца павелічэння сярэднесутачнага прабегу паравозаў і эканоміі апалу.

Ад дасягнутага павышэння скорасці і сярэднесутачнага прабегу паравозаў мы ўжо атрымалі вядомы эффект.

Вядома, многа яшчэ недахопаў, велікі прастоі ў абаротных дэпо, пад экіпіроўкай, пры аглядзе паравоза, пры рамонтзе, пры прымыўцы. Але вы ведаеце, таварышы, як мінулыя зімы ўсе дарогі крычалі: «няма паравозаў, давай паравозы». Зімой заўсёды пачыналася перапідка паравозаў з адной дарогі на другую. На сёння я магу дадаць, Цэнтральнаму Камітэту партыі, што мы не толькі пазбеглі перапідка паравозаў, але маем зараз на сетцы амаль на паўтары тысячы паравозаў у запасе больш чым у мінулым годзе. (Апладысменты). Гэтыя паравозы нам прыгядзіцца і для дзейнага распырэння грузаважароту, і на любы іншы выпадак, калі гэтага патрэбна ітараскі радзімы. (Бурныя апладысменты).

УЗОРЫ РАБОТЫ СТАХАНАЎЦАЎ-КРЫВАНОСАЎЦАЎ

Першыя поспехі чыгуначнага транспарту ў 1935 годзе звязаны імёна з сапраўдным шырокім разгортваннем сацыялістычнага саборніцтва і ўдарніцтва.

Стаханаўскі рух на транспарце, натуральна, пачаўся з найбольш механізаванай часткі чыгункі — з іх рухавой сілы — з паравозаў, паравозных машы-

най, Паўночна-Каўказскай і Паўднёва-Уральскай — з 16 тысяч машыністаў боць 2.202 стаханаўцы — 14 процантаў.

Стаханаўцам-машыністам мы шчырым таго, хто значна перавыконвае тэхнічную скорасць і працуе безаварыйна. У нас сярод стаханаўцаў-краваносаўцаў няма ніводнага аварыйшчыка. (Апладысменты).

На прапанове маладога дыспетчера Верэценнікава скарачана лішняя манеўровая работа дзякуючы перагляду даўно ўсталявай спецыялізаванай пудей.

Станцыя Панасная дабілася сур'ёзных поспехаў у скарачэнні прастою транзітнага парку, скараціўшы з 8,4 гадзіны ў лістападзе да 5,6 гадзіны ў снежні. Гэты

II. Чыгуначны транспарт на пад'ёме ўгару

Бурнае разгортванне сацыялістычнага саборніцтва, з якім чыгуначнікі спазніліся на некалькі гадоў у параўнанні з іншымі галінамі народнай гаспадаркі, быў

вісты, самі таго не жадаючы, замест таго, каб крытычна падліспі да сваёй уласнай работы, а задаленнем прымалі падсоўваем ім апаўданае неапатчымасці вы-

3. РАДЗІМЫ. (Бурныя спадчыніцы)

ПРАЦЯГ ДАКЛАДА
тав. Л. М. КАГАНОВІЧА
НА 3-й СТАР.

Працяг даклада таварыша Л. М. КАГАНОВІЧА

ПАЛІПШЭННЕ ЭКСПЛАТАЦЫЙНАЙ РАБОТЫ І ПЕРАГЛЯД ТЭХНІЧНЫХ НОРМ

Зразумела, што яны дыскусавалі зусім не з Ісаевым. Гэта было ў красавіку 1935 года, яраз у момант, калі мы распрацоўвалі загад аб абароне вагонаў, пасля выдання загаду аб аварыях і крушэннях.

Як бачыце, справа ідзе аб анты-савецкай групе, якая здолела падлазіць пад савецкі тон, якая здолела нават падпарадкаваць свайму ўплыву і частку камуністаў. Каб камуністаў спаймаць на вудачку, яны даказвалі, што мы працуем лепш, чым у Амерыцы, што абарот вагонаў у нас лепшы, чым у Амерыцы і ў іншых капіталістычных краінах.

Будучы прасякнуты буржуазным уяўленнем аб нашым транспарце, яны не маглі бачыць, што марксісцкая сістэма беспланавай капіталістычнай гаспадаркі прыводзіць да таго, што ў капіталістычных краінах нельга поўнастапу прадукцыйна скарыстаць абсталяванне, заводы, фабрыкі і ў асаблівасці вагонную гаспадарку. Яраз пытанне аб скарыстанні вагонаў — гэта такое пытанне, да якога нельга падыходзіць чыста тэхнічна. Мы маем тут праблему эканомікі, праблему арганізацыі гаспадаркі, г. зн. таго, што ў нас карэнным чынам процілегла капіталізму.

І вось камуністы, якія павінны былі быць марксістамі, левінамі, сталіністамі, разумець прыроду, эканоміку, арганізацыйную сістэму капіталізму і адрозненне ад іх нашай сістэмы, лёгка нападліся на гэта «вудачку» параўнання з загінуўшымі, калі ім гаварылі: мы маем дасягненні, мы абганілі Амерыку, мы абганілі Еўропу. А на справе і вугаль, і руда, і соль, і маюфактура і нават уласныя НКШЗавскія райкі ляжалі на складах, на заводах і фабрыках і не вывозіліся.

Ніякая група прафесараў не адражылася-б у 1935 годзе выступіць з такой нахабнай сабатажніцкай платформай, калі-б яна не мела за сабой некаторага рэзерву, калі-б яна не лічыла, што ёй спадзеваецца, з ёю згодна частка навукоўцаў, лічыліх, што няправільна, незаконна іх крытыкуюць.

Вось чаму, таварышы, пасля таго, як мы падрабозна вывучылі справу ў НКШЗ, у ЦК партыі, мы рашылі ўдарыць па гэтай групе і не толькі дэзаўіраваць і разграміць яе, але і разгарнуць работу сярод камуністаў, камандзіраў і падработнікаў, каб яны апомніліся і зразумелі, што яны напалі ў лапы да чужакоў, што яны пашлі не па шляху большага і шчырага самакрытыкі і мабілізацыі сіл, якія ёсць на транспарце, па шляху замазвання сваіх не-

люстраванням той барацьбы, якая ішла на транспарце.

Вось як ішла пагрузка на месяцах 1935 года:

У студзені — 50.661 вагон у суткі.

У лютым — 56.101 вагон у суткі.

У сакавіку — 59.163 вагоны у суткі.

У красавіку — 61.977 вагонаў у суткі.

У маі — 69.257 вагонаў у суткі.

У чэрвені — 72.665 вагонаў у суткі.

У ліпені — 72.952 вагоны ў суткі.

У жніўні — 73.626 вагонаў у суткі.

У верасні — 74.664 вагоны ў суткі.

У кастрычніку — 75.159 вагонаў у суткі.

У лістападзе — 75.651 вагон у суткі.

У снежні — на сёнешні дзень — 75.100 вагонаў у суткі. (Апладысменты).

Гэтага росту пагрузкі мы дабіліся пад кіраўніцтвам ЦК, пры актыўнай дапамозе абкомаў, райкомаў, ЦК напкомпартый. Гадавы план транспарт скончыў датэрмінова.

Па грузах: у тонах пагружана ў 1935 годзе (па папярэдніх падліках):

Руды ўсякай — 108,2 проц. гадавога плана і 129,7 проц. у параўнанні з 1934 г.

Чорных металаў — 112,9 проц. гадавога плана і 100,1 проц. у параўнанні з 1934 г.

Будматэрыялаў — 126,4 проц. гадавога плана і 140,4 проц. у параўнанні з 1934 г.

Лёгкіх матэрыялаў — 117,1 проц. гадавога плана і 130,0 проц. у параўнанні з 1934 г.

Дроў — 114,2 проц. гадавога плана і 118,6 проц. у параўнанні з 1934 годам.

Хлебных грузаў — 103,4 проц. гадавога плана і 118,6 проц. у параўнанні з 1934 г.

Не выканан план пагрузкі па двух відах грузаў:

Каменны вугаль і кокс — 96,7 проц. гадавога плана і 115,6 проц. у параўнанні з 1934 г.

Нафтапрадукты — 90,8 проц. гадавога плана і 109,4 проц. у параўнанні з 1934 г.

Часткова гэта адбылося з прычыны дрэннага вывазу вугалю ў Кузбасе на Томскай дарозе, а часткова таму, што план здабычы нафты і вугалю быў чунь-чунь перагледжан, а план пагрузкі не перагледжан. Таму ёсць некаторы недабор.

Усё-ж можна акрэслена заявіць, што дзяржаўны план пагрузкі як у цэлым, так і па асноўных грузах быў перавыкананы. (Апладысменты).

Не выканалі заданага ім у пачатку года плана пагрузкі Томская і Масква—Данбас.

Томскую дарогу мы павінны ў бліжэйшы час ва што-б там ні стала падняць.

Яна павялічыла пагрузку ў параўнанні з мінулым годам. У 1934 годзе Томская дарога грузіла каля 2.500 вагонаў, у 1935 годзе грузіла 3.200 вагонаў, і ўсё такі план не выканан, бо Кузбас падганяе дарогу ростам здабычы вугалю. Вугаль не вывозіцца — значыць, дарога працуе дрэнна, значыць, трэба як след узняць за паліпшэнне работ Томскай дарогі, інакш яна нас падвядзе.

Павінен толькі сказаць, што прапант выканання гадавога плана пагрузкі не характарызуе яшчэ ўсёй работы дарогі.

Дарога, якая мае вялікую выгрузку і таму мае вялікую колькасць парожніх вагонаў, яна заўсёды ў больш выгодным становішчы, чым, напрыклад Данецкая дарога, пагрузка якой амаль у два разы перавышае яе выгрузку. Данецкая дарога павінна грузіць 8-9 тыс. вагонаў, а выгрузка ў яе 4-5 тысяч вагонаў. Штодзень мы ёй падаем 4 тысячы вагонаў паражня для пагрузкі вугалю. І зараз, паколькі тав. Саркісаў і тав. Орджанікідзе паставілі пытанне аб тым, што ў Данбасе накапілася шмат вугалю, мы далі распараджэнне падаваць у Данбас не 4 тысячы вагонаў, а 5-6 тысяч вагонаў паражня для таго, каб грузіць 7-8 тысяч вагонаў вугалю штодзень дарогамі.

Вось чаму, між іншым, некаторыя дарогі, хоць і выканалі гадавы план пагрузкі, але сталовіцца гэтых дарог недавальняючае, як напрыклад, Самара-Златаўска-Омская, Паўднёва-Уральская, Омская і часткова Паўднёва-Заходняя дарогі.

Што датычыць далёкаўсходніх дарог, якія працуюць у вельмі цяжкіх умовах, трэба сказаць, што ў гэтым годзе яны падправіліся, працуюць лепш, у асаблівасці Забайкальская дарога, якая сустрала зіму падрыхтаванай.

Неабходна адзначыць паліпшэнне масавай работы камуністаў, комсамольцаў, падпалцаў большасці дарог, а таксама значнай часткі партаргаў і профсаюнных арганізацый.

Павінен, аднак, сказаць, што пры поспехах у таварным руху мы яшчэ не маем добра пастаўленага пасажырскага руху.

Дазвольце спыніцца на пасажырскім руху. У гэтым годзе мы перавезлі за першыя тры кварталы 721 млн. пасажыраў. Колькасць

перавезеных пасажыраў скарацілася ў параўнанні з мінулым годам на 2 проц. Мы павялічылі са ставы паяздоў: замест 8-10 вагонаў мы пусцілі паязды па 16-18 вагонаў. Гэта нязручна асабліва таму, што на дарогах не паспелі паложыць пасажырскія платформы. Мы пайшлі на гэта нязначнае скарачэнне таму, што на самых грузатапружаных лініях, напрыклад, ад Данбаса ў Маскву і Ленінград, таварныя паязды затрымліваліся, «рэзаліся» пасажырскімі. Кожны пасажырскі поезд, хоць-бы ў ім было 6 вагонаў, ён «рэжа», знімае з руху 2-3 таварныя паязды. Нам трэба было выйграць у прапускнай здольнасці. Сёе-то мы выйгралі. Гэта мерапрыемства было важна яшчэ і таму, што на чыгуначным транспарце ў некаторых работнікаў быў няправільны пункт гледжання аб другароднасці таварнага руху. Вядома, пасажырскі рух павінен прыканаць увагу чыгуначнікаў. Мы павінны зрабіць усё для таго, каб у 1936 годзе палепшыць пасажырскі рух, у асаблівасці якасць абслугоўвання пасажыраў. Але, таварышы, нельга дапускаць, каб не вывозіліся вугаль, руда, соль, металы, тавары дыспажыву з-за таго, што непамерна раздувалі пасажырскі рух. Факт-жа, што пасажырскія паязды вазілі да адной трэці бясплатных пасажыраў, што многія паязды хадзілі незапоўненымі, што ўводзілі такія «ноўшасці» як кіно-вагоны, як быццам пасажыр за некалькі гадзін знаходжання ў поездзе не можа абыйсціся без кіно.

Таварны рух у нашай індустрыяльнай прадарскай краіне павінен прыканаць да сабе ўвагу і карыстацца павагай не меншай, чым пасажырскі. Гэтага пералому настрою ў чыгуначнікаў мы дабіліся. Зараз у машыністаў і кандуктароў створан цвёрды настрой, што ездзіць на таварных паяздах так-жа чэсна, як ездзіць на пасажырскіх паяздах. (Апладысменты).

Калі ў 1919 годзе т. Ленін расказаў, як урад вымушан быў зусім закрыць амаль на месцы пасажырскі рух для таго, каб вывезці 8 млн. пудоў хлеба, то мы перавызем у 1935 годзе не менш 950 млн. пасажыраў і без затруннення перавезлі паўтара мільярда пудоў хлеба. (Доўгія апладысменты).

Але, таварышы чыгуначнікі, калі хто-б уладуваў аслабіць увагу пасажырскаму руху, то папярэджваем, што гэтага мы дапусціць не можам.

Народ распе. перавозкі будуць перавыканана! (Апладысменты).

узрастаць, пасажырскі рух будзе ўзрастаць, ён павінен забяспечыць патрэбнасці народу. Мы зараз, аправіўшыся, падняўшыся, заяваўшы ўжо пэўныя пазіцыі на транспарце, палепшыўшы сваю работу, абавязаны пасажырскі рух палепшыць у 1936 годзе. Мы абавязаны ўжо зараз рыхтавацца на некалькі год наперад, калі ў нас пасажырскі рух будзе пастаўлен сапраўды на апошняму слову тэхнікі, узорна, акуратна, па-савецкі-стычнаму. (Бурныя апладысменты).

Што можна сказаць аб сацыялістычным спароніцтве, аб стаханавскім руху сярод, напрыклад, праваднікоў пасажырскіх вагонаў? Сярод праваднікоў псбач а часткай добрых людзей яшчэ пашырана грубасць, некультурнасць, няўважлівасць і нават хабары. Некаторыя з іх павялічваюць «норму выпрацоўкі» на-свойму.

Рашаючым у тых поспехах, якія мы мелі, вядома, з'явілася мабілізацыя суб'ектыўнага фактара. Сёе-то мы зрабілі па частцы гаспадаркі, па частцы судаводства, па частцы папаўнення вагонага парку. Але ўсё-ж росту пагрузкі мы дабіліся ў асноўным на базе той-жа гаспадаркі, якая была і ў мінулым годзе, і з тымі-ж работнікамі. Рашаючым для ўдальны транспарту тут была лінія партыі, быў той баявы дух, якім натхніліся чыгуначнікі, у асаблівасці пасля прыёму чыгуначнікаў у Крэмлі, пасля прамовы таварыша Сталіна. Таварыш Сталін сказаў, што — чыгуначнікі заслужылі сапраўдную большавіцкую таварыскую пахвалу і што вялікі гонар для кожнага працаваць на чыгуначным транспарце. Ён сказаў, што чыгуначны транспарт у нашай краіне мае рашаючае значэнне для ўдасканалення і развіцця такой велізарнай па размаху свайго тэрыторыі дзяржавы, як наша савецкая дзяржава, такое-ж значэнне, як морскі транспарт для Англіі. Пасля прыёму ў Крэмлі кругазор чыгуначнікаў расшырыўся, людзі падняліся, і на заданне, якое было дана таварышам Сталіным на гэтым прыёме — грузіць у 1936 годзе не менш 80 тысяч вагонаў у суткі — чыгуначнікі адказалі дружнай работай — мабілізацыяй усіх сіл. Магу запэўніць тут Цэнтральны Камітэт нашай партыі, што гэта заданне таварыша Сталіна — 80 тысяч вагонаў пагрузкі ў суткі — будзе ў 1936 годзе выканана, а можа быць і перавыканана! (Апладысменты).

А асаблівасці чыгунак, якія адрозніваюць іх ад заводаў, іменна ў розных умовах работы кожнай дыстанцыі, кожнага дэпо. Адліным дахам чыгунак у адрозненне ад заводаў з'яўляецца неба (смах). Тут дзейнічаюць і кліматычныя ўмовы, і розныя профільны, і не толькі па дарогах і аддзяленнях у палым, але і па вялікіх участках.

На работу чыгунак робіць уплыў розны характар грузаў, змяненні грузапатокаў. У адрозненне ад заводаў з'яўляецца неба (смах). Тут дзейнічаюць і кліматычныя ўмовы, і розныя профільны, і не толькі па дарогах і аддзяленнях у палым, але і па вялікіх участках.

Кожнае аддзяленне служб эканамічнай, кожнае станцыя, кожнае дэпо маюць свае асаблівасці. Вось чаму складанасць устанавлення тэхнічных норм на чыгуначным транспарце заключаецца

Натуральна, што на чыгуначным транспарце мы ўзяліся ў 1935 годзе, пасля выкрыцця «прадзельшчыкаў», за перагляд свядома імі заніжаных агульнасеткавых норм. Гэтыя агульнасеткавыя тэхнічныя нормы ў значнай ступені ўжо перагледжаны, і перагледжаны грунтоўна. Мы павінны працягваць перагляд гэтых агульнасеткавых тэхнічных норм на аснове далейшага выкрыцця «прадзельшчыкаў», разгортвання стаханавскага руху і выяўляемых стаханавцамі магчымасцей. Але цэнтр цяжару нашай работы павінен быць у пераглядзе канкрэтных мясцовых норм па кожнай станцыі, дэпо, цягавому плячу, па кожнай дыстанцыі пуці і сувязі, па кожнаму вагоннаму участку. Агульнасеткавыя нормы могуць быць выкананы толькі пры канкрэтным іх прымяненні кожнай станцыяй, дыстанцыяй, дэпо, участкам. З гэтага пункту гледжання недахопам у нашай рабоце за апошнія месяцы з'яўляецца іменна тое, што, перагледзеўшы агульнасеткавыя нормы, мы вельмі недастаткова ўдакладнілі мясцовыя канкрэтыя нормы. Трэба прама сказаць, што ні цэнтральныя кіраўніцтвы НКШЗ, ні кіраўніцтвы дарог да гэтага яшчэ як належыць не дабраліся.

А асаблівасці чыгунак, якія адрозніваюць іх ад заводаў, іменна ў розных умовах работы кожнай дыстанцыі, кожнага дэпо. Адліным дахам чыгунак у адрозненне ад заводаў з'яўляецца неба (смах). Тут дзейнічаюць і кліматычныя ўмовы, і розныя профільны, і не толькі па дарогах і аддзяленнях у палым, але і па вялікіх участках.

На работу чыгунак робіць уплыў розны характар грузаў, змяненні грузапатокаў. У адрозненне ад заводаў з'яўляецца неба (смах). Тут дзейнічаюць і кліматычныя ўмовы, і розныя профільны, і не толькі па дарогах і аддзяленнях у палым, але і па вялікіх участках.

На работу чыгунак робіць уплыў розны характар грузаў, змяненні грузапатокаў. У адрозненне ад заводаў з'яўляецца неба (смах). Тут дзейнічаюць і кліматычныя ўмовы, і розныя профільны, і не толькі па дарогах і аддзяленнях у палым, але і па вялікіх участках.

Кожнае аддзяленне служб эканамічнай, кожнае станцыя, кожнае дэпо маюць свае асаблівасці. Вось чаму складанасць устанавлення тэхнічных норм на чыгуначным транспарце заключаецца

каў руху паяздоў мы мяркуюем павысіць тэхнічную хуткасць у сярэднім па сетцы мінімум да 30 кілометраў у гадзіну.

Некалькі горш абстаіць з камерцыйнай (участковай) хуткасцю, г. зн. з хуткасцю працоўнага поезда ад адной участковай станцыі да другой, лічачы і астаноўкі на прамежных станцыях. За апошнія 10 гадоў камерцыйная хуткасць заставалася ўсё на адным узроўні — 13-14 кілометраў у гадзіну. За 1934 год сярэдняя камерцыйная хуткасць па сетцы складала ў сярэднім 14,2 кілометра ў гадзіну.

Мы павысілі і кастрычніка 1935 года норму камерцыйнай хуткасці да 19,4 кілометра ў гадзіну, фактычнае яе выкананне — 18,6 кілометра ў кастрычніку і 17,7 кілометра ў лістападзе 1935 года. Некаторыя аддзяленні даюць камерцыйную хуткасць да 26-30 кілометраў у гадзіну. Павелічэння камерцыйнай хуткасці мы дабіліся як за кошт росту тэхнічнай хуткасці, так і за кошт скарачэння непатрэбных прастоёў паяздоў на прамежных станцыях, шляхам сумяшчэння на адной і той-жа станцыі некалькіх тэхнічных аперацый (набору вады, чысткі тонкі, агляду букс і імп.), а таксама шляхам ліквідацыі лішніх раз'ездаў і блокпастоў. Намі за гэты час закрыты 282 блокпасты і 104 раз'езды.

Камерцыйная хуткасць, асабліва зборных паяздоў павялічылася таксама дзякуючы павышэнню ролі галоўных кандуктароў, узмацненню іх актыўнасці ў барацьбе за хутчэйшае правядзенне поезда па свайму участку. На 1936 год мы мяркуюем павысіць камерцыйную хуткасць у сярэднім па сетцы да 23-х кілометраў у гадзіну.

Аднак, самае галоўнае заключэнне ў тым, што, не гледзячы на павышэнне тэхнічнай і камерцыйнай хуткасці, сярэднесутачны прабег вагонаў павялічыўся значна менш, абарот вагонаў палепшыўся зусім недастаткова з-за вялікіх прастоёў на участковых і грузавых станцыях.

Абарот таварнага вагона, г. зн. час ад адной да другой пагрузкі, у 1934 годзе склаў у сярэднім 8,7 сутак. Урадам на 1935 год абарот быў устаноўлен 7,85 сутак. У гэту норму чыгуначны транспарт у 1935 годзе ўлажыўся, г. зн. скараціў час абароту на адны суткі, што дае магчымасць павялічыць пагрузку ў сярэднім на 9 тысяч вагонаў у суткі на працягу года, а за апошнія месяцы на 15 тысяч вагонаў у суткі.

III. Задачы далейшага развіцця стаханавска-хуткага руху на транспарце

Абарот таварнага вагона, г. зн.
час ад адной да другой пагрузкі
у 1934 годзе склаў у сярэднім
8,7 сутак. Урадам на 1935 год аба-
рот быў устаноўлен 7,65 сутак. У
гэту норму чыгуначны транспарт

у 1935 році в Ужгороді, г. зн. ска-
рали час абороту на одини суткі,
што дає магчымасьць павалічыць
пагрузку ў сярэднім на 9 тысяч
вагонаў у суткі на пралігу года
а за апошні час...

у 1935 одне в'їзжися, г. зн. скра-
рпш час абароту на адны суткі,
што даде магчымасть павялічыць
пагрузку ў сярэднім на 9 тысяч
вагонаў у суткі на працягу года,
а за апошні месяц на 15 ты-
сяч вагонаў у суткі.

Аднак, мы лічым п'яперашні аба-
рот вагонаў вельмі дрэнным, вель-
мі марудным. Пры п'яперашніх
хуткасцях руху паздаю і ўста-
новленых нормах простаго абароту
вагонаў павінен быць максімаль-
на 5,8—6,0 сутак. На сярэднім

мелі у кастричнику 6,96 сутак і 3 лістападзе—7,18 сутак. Такім чином, 3-га невыканання зобороту вагонаў мы трацілі штосутачні мінімум 12—16 тысяч вагонаў пагрузкі.

3 гэтых лічбаў наглядна відаць, як эксплаатацыйнікі «спрадаюць» поспехі машыністаў, рэзультаты стыханнаўскай работы паравознікаў. Іменна эксплаатацыйнікі, бо прычына невыканання зобороту вагонаў—перш за ўсё ў агідных прастоях на ўчастковых, сартыровачных пагрузачна-разгрузачных станцыях.

3 агульнага часу зобороту тарнага вагона ў лістападзе 1935 года—7,18 сутак, пі 172,3 гадзіны, прастоі на ўчастковых і тэхнічных станцыях складаюць 81,9 гадзіны—47,5 проц прастоі на

станційних парузкі і вигрузкі — 39,8 гадзіны — 23,1 проц, прастоі на прамежных станцыях — 17 гадзінаў—10 проц, у руху вагон знаходзіцца ўсяго 33,6 гадзіны—19,5 проц. У сярэднім у суткі таварны вагон знаходзіцца ў лістападзе 1935 года ў руху ўсяго 4,68 гадзіны, праходзячы за гэты час 125 кілометраў, а астатні час стаіць на станцыях.

З чаго-ж складаюцца прастоі на ўчастковых і сартыровачных станцыях, якія складаюць амаль палову часу абарота вагонаў?

У нас ёсць добрыя сартыровачныя станцыі, як, напрыклад, Прадпартова, Хоўрына, Окнябрская чыгуны, Юдзіна, Масква-Сартыровачная, М.-Казанская чыгуны, Званка, Кіраўская чыгуны. Яны ўлажыліся ў заданыя ім нормы

Возьмем одну з дренна працюючих станцій—Люблін, М.Курскай чыгуны. НКШЗ задаў тыповыя нормы прастою транзітнага вагона з пераапрацоўкай, г. зн. з перафармаваннем поезда на сартыровачных станцыях. 4 гадзіны 50 мін. Улічваючы мясцовыя ўмовы станцыі Люблін, кіраўніцтва М.Курскай дарогі ўстанавіла ёй норму прастою 9 гадзін. Станцыя-ж фактычна мелася першай дэкадзе снежня прастою транзітнага вагона з пераапра-

Працяг даклада таварыша Л. М. КАТАНОВІЧА

поўкай 17 гадзін 43 мін. З чаго складаўся гэты агідны прастой? Для апераций у парку прыбыцця—спісванне і разметка вагонаў, аддача дакументаў кандуктарам і інш.—норма ўстаноўлена 30 мін., а вагон фактычна прастойваў 4 гадзіны 26 мін., г. зн. вагон чакаў расфармавання састава лішніх 4 гадзіны. На найбольш складанай тэхнічна аперации—расфармаванні вагонаў праз горку—станцыя амаль улажылася ва ўстаноўлены час: задана 30 мін., фактычна расфармаванне займала 32 мін. Затое пад накіпленнем, г. зн. у чаканні падыходу вагонаў таго-ж напрамку, каб з іх сфармаваць поезд, норма ўстаноўлена—да 4-х гадзін, а фактычна вагон прастойваў 8 гадзін 42 мін.

Каб скараціць час прастою вагонаў пад накіпленнем, трэба шырай прымяняць групавую спецыялізацыю, г. зн. не чакаць, пакуль накіпніцца цэлы састаў вагонаў на тую ці іншую станцыю, а адпраўляць іх групамі да бліжэйшай папутнай станцыі, а там ужо з іх фармаваць цэлыя маршшруты.

Скарачэнне часу пад накіпленнем ва многім залежыць і ад кліентуры, ад выканання ёю плана адправіцельскай маршрутызацыі. Нідзе, як у Савецкім Саюзе, няма такіх велізарных магчымасцей адпраўлення грузаў цэлымі маршшрутамі, бо масавыя грузы размяркоўваюцца па спажывацях у нас загалом, і лёгка дагаварыцца, паложым, з Вуглезбытам, каб вугаль той ці іншай шахты ішоў не па дзесятку адрасоў, а аднаму-двум спажывцам. Напа планавая гаспадарка мае велізарныя магчымасці для максімальнага разгортвання адправіцельскай маршрутызацыі, што намнога скараціць прастой вагонаў пад накіпленнем.

Да рэчы сказаць, раней дазвалялі трымаць вагон пад накіпленнем больш сутак. Цяпер, у сувязі з уяўленнем адправіцельскай маршрутызацыі, а таксама грунтовай спецыялізацыі, маем магчымасць значна скараціць час прастою вагонаў пад накіпленнем.

На фармаванні саставаў, таксама больш складанай аперации, норма ўстаноўлена да 1 гадзіны, фактычна на гэту аперацию затрачалася на станцыі Любліна 38 мінут. Нарэшце, у парку адпраўлення, г. зн. калі састаў ужо гатовы і трэба толькі яго тэхнічна аглядаць і прыняць кандуктарскай брыгадай і змазчыкам, паложан час да 1 гадзіны, а фактычна затрачалася 5 гадзін 57 мінут. Гэта тлумачыцца, галоўным чынам, вялікай выідкай вагонаў па іх тэхнічнай няспраўнасці і няўгодненасцю работы па фармаванні паяздоў з графікам іх адпраўлення са станцыі.

Зарабляць значна больш, чым пяпер. З гэтага пункту гледжання і прыдзецца нам перагледзець усю сістэму норм выпрацоўкі і зароботнай платы станцыйных работнікаў.

Некалькі слоў аб нашай пагрузачна-разгрузачнай рабоце. Час на пагрузку і выгрузку зменшыўся з 46 гадзін у 1934 годзе да 37,6 гадзіны ў кастрычніку і 39,8 гадзіны ў лістападзе 1935 года. Норма, устаноўленая НКПС у чэрвені 1935 года—32,8 гадзіны—далёка не выконваецца. Тут віна не толькі адных чыгунак, але і кліентуры, бо 70—80 проц. усеі пагрузкі праводзіцца на пад'язных пуцях кліентуры. У сувязі з павелічэннем грузаабароту фронты пагрузкі і выгрузкі зараз яўна недастатковы і іх трэба тэрмінова расшыраць, а таксама ўсмяржа механізаваць пагрузачна-разгрузачныя работы, каб не тармазіць работу чыгунак.

Тут я хачу сказаць некалькі слоў аб нашым малодшым браце—заводскім транспарце і звярнуцца за садзейніцтва да панап гэтага брата—кіраўнікоў прамысловасці. Як старэйшы брат, прашу дапамагчы нашаму малодшаму брату—заводскаму транспарту (высёлае ажыўленне ў залі). Інакш заводскі транспарт можа ўдарыць нас з другога боку.

У нас ёсць узорныя кліенты, часна выконваючыя свае дагавары і нават скарачаючыя час прастою пад пагрузку або выгрузку. Магу пералічыць асобныя з іх: завод імя Петроўскага, завод імя Кірава па Екацерынскай дарозе, Харкаўскі трактарны завод па Паўднёвай дарозе, вольскія цэментныя заводы па Рязань-Уральскай дарозе, «Северолес» па Паўночнай дарозе, Ростсельмаш па Азова-Чорнаморскай дарозе. Але побач з імі ёсць яшчэ вялікая колькасць няспраўнай кліентуры, падоўгу затрымліваючай нашы вагоны.

Асноўнай, так сказаць, абавязваючай тэхнічнай нормай, акрэсліваючай усю работу чыгунак, з'яўляецца графік і расклад руху паяздоў. Графік вызначае, колькі паяздоў можна прпусціць праз даны ўчастак, каб адзін поезд не наскочыў на другі, каб рух ішоў чотка, без затрыманняў.

Між іншым да рэвалюцыі па таварнаму руху не было пэўных раскладаў. Мы паставілі перад сабой задачу забяспечыць расклад таварнага руху, у першую чаргу асноўнае ядро паступова абарочваюцца паяздоў, дыспетчары іх называюць «сінімі» паяздамі, таму што на графіку яны абазначаны сіняй фарбай. Астатнія паязды таксама прадугледжаны нашым пэўным графікам. Мы перагледзелі графік. Графік акрэсліваецца тэхнічнай хуткасцю. Тэхнічная хуткасць была заніжана і таму графік быў няправільны. Графік прадугледжваў вялікія перапынкі, перапынкі з'яўляліся перапынкамі ператваралася ў

ная дысцыплінуючая сіла. Гэта сіла—графік і расклад руху паяздоў. Графік і расклад павінны быць самым святым для чыгуначнікаў. Пакуль мы гэтага не даб'ёмся, у нас не будзе той зладжанасці часцей механізма, аб якой гаварыў таварыш Сталін.

Напэўна вы ўсе чулі аб так званых выхадах, якія лімітавалі, абмяжоўвалі прпусковую работу чыгуначных дарог па самых важных напрамках, напрыклад, лічылася, што з Данбаса праз Львоў па поўнач нельга прпусціць больш 950 вагонаў у суткі, праз Варэжбу—больш 770 вагонаў, праз Курск—больш 1.350 вагонаў. Пасля перагляду графіка мы цяпер можам прпусціць праз Львоў 1.100 вагонаў, а мяржам давесці і да 1.500 вагонаў, праз Варэжбу—1.120 вагонаў і мяржам давесці да 1.200 вагонаў, праз Курск—2.275 вагонаў і гэта магчымаць прпуску намнога перавышае патрэбнасць. Тое-ж самае ёсць і па другіх выхадах з Урала ў цэнтр праз Янаул, Баеціна і Капельніч, выхад з Сібіры праз Семіпалацінск у Сярэднюю Азію, выхад з Сібіры праз Вагай на Урал і т. п.

Вялікім злом з'яўлялася прыватная ломка вагі паяздоў. Па аднаму ўчастку, напрыклад, можна было весці паязд вагою 1.800 тон, а па другому ўчастку толькі 1.600 тон. Прыходзілася адціпаць частку вагонаў, чакаць наступных паяздоў і з адціпленых хвастоў фармаваць новыя паязды. Па новаму графіку мы скарацілі колькасць пераломаў вагі паяздоў. Так, па 22 галоўнейшых напрамках з працяжнасцю 38.000 кілометраў замест 71 вагавой нормы ўстаноўлена 61 норма, а ў 1936 годзе, дзякуючы дасканаласці руху машыністаў-стаканаўцаў за павелічэнне вагавых норм, мы зможам гэту колькасць скараціць яшчэ напалову, што павысіць прабег паязда без пералома вагі амаль удвая ў грузавым напрамку і тым самым дазволіць значна скараціць прастой вагонаў.

У сувязі з павелічэннем прпускованай здольнасці ліній адпала неабходнасць у будаўніцтве раду другіх пуцёў і дадатковых раз'ездаў. Наадварот, сотні раз'ездаў і блок-постаў, які ўжо гаварыў, закрыты з-за непатрэбнасці. Адпала неабходнасць у адкрыцці блок-постаў і будаўніцтваў другіх пуцёў на ўчастку Львоў—Камарычы Заходняй дарогі, неабходнасць змякчэння профіля на ўчастку Рязань—Вязьма МББ і т. д.

Далейшы перагляд графіка, які НКПС падрыхтоўвае, к. высне 1936 года, можа даць велізарную эканомію па частцы будаўніцтва. Была-ж спецыяльная тэорыя—трэба расшыраць станцыі, расшыраць станцыйныя пуці, мець іх у вялікай колькасці для таго, каб там адстаіваліся вагоны. Станцыя замест прпусковага пункта вагонаў ператваралася ў

бег паравозаў, нормы прабегу паміж прамыўкамі могуць быць павышаны. Рад дэпо гэта ўжо робіць, трэба перагледзець нормы і па астатніх дэпо.

Могуць быць таксама павышаны нормы прабегу паміж пад'ёмнымі рамонтамі, калі адбываецца абточка бандажоў паравозных калёс. Бандажы на выдучым скапе зношваюцца ў два разы хутчэй, чым на астатніх скалах. Калі зрабіць іх з больш моцнага металу, з тым, каб бандажы ўсіх скалаў зношваліся больш роўнамерна, то можна значна павялічыць прабег паміж пад'ёмнымі рамонтамі і адначасова скараціць расход бандажоў, прыкладна на 25 проц.

Таксама павінен быць скарачаны час прамыўкі і рамонт паравозаў. Уяўленне пэўнай прамыўкі дазваляе на многа скараціць час, неабходны для прамыўкі паравозаў. Элементарная рацыяналізацыя, правільная арганізацыя рамонт паравозаў дазволіць значна скараціць час знаходжання паравоза ў рамонт і тым самым дазволіць скараціць паравоз больш прадукцыйна.

Асноўнае, на што мы павінны звярнуць увагу ў рабоце паравозных і вагонных дэпо, рамонтных заводаў і вагона-рамонтных пунктаў гэта якасць рамонт. Кантроль за якасцю пры рамонт больш трудны, чым пры выпуску новай прадукцыі. Калі я быў, напрыклад, у Ленінградзе на вагона-рамонтным заводзе, то звярнуў увагу, што многія рабочыя працуюць бескантрольна. Ёсць расценка за болт, а ці прыкруцілі яны гэты болт ці не дакруцілі, правярць вельмі трудна. Трэба ўсталяваць пры рамонт якасную прыёмку работы па кожнай асноўнай аперации ў пасобку, а не толькі ў канцы рамонт.

Да заводаў НКПС адносіцца ўсё тое, што гаварыў таварыш Орджанікідзе аб заводах пажарнай прамысловасці. Дадаток толькі, што чым нашы заводы тэхнічна ўзброены слабей наркамзжирмаўскіх (у прыватнасці не хапае яшчэ добрага інструменту), але і існуючае абсталяванне выкарыс-

тоўваецца на іх нездавальняюча. Як правіла, нашы заводы слаба загрузаны, прадукцыя іх можа быць значна ўзнята і пры існуючым абсталяванні.

Узоры стаханаўскай работы даюць многія рабочыя заводаў НКПС, у прыватнасці токары па абточцы калёсных пар (поўска-таў). Токеры завода Можэрэз Ішчакоў, Елісееў, Жыхароў, пры норме 6 калёсных пар на варштале тыпу Гегеншайдт, дасягнулі абточкі 23—28 штук у змену. Токер атрожскага вагона-рамонтнага завода Авер'янаў на варштале «Крэвен» (такіх варшталаў завезена ў СССР усяго 2 у гэтым годзе) даў за 7 гадзін абточку з 41 поўска. Ні адзін завод Англіі і Германіі не мае такой выпрацоўкі.

Дзякуючы стаханаўскаму руху значна змякчана астрата з калёсных парамі. Заводы вагонага кіраўніцтва, якія выпускалі ў чэрвені 8.278 калёсных пар, у кастрычніку ўжо выпусцілі 15.414 калёсных пар. Заводы паравознага кіраўніцтва ў верасні выпусцілі 1.047 пар, а ў кастрычніку—1.822 пары.

Многія рабочыя нашых заводаў і дэпо ўжо цяпер перавыконваюць нормы выпрацоўкі на 300—400 і больш процантаў. Так, напрыклад, каваль мічурынскага паравоза-рамонтнага завода тав. Неўзораў робіць коўку дышлаў пад двама паравымі молатамі адначасова, дакладна па графіку і павысіў прадукцыйнасць працы ў 11 раз. Раней яго заробатак не перавышаў 300 руб. у месяц, у кастрычніку зарабіў 800 руб., а ў лістападзе звыш тысячы рублёў.

Аўтаматычны сверлоўскага вагонага ўчастка комсамалец Шакурскі пры норме рамонт трох паветраразмеркавальнікаў рамаў тав. ў змену 41 паветраразмеркавальнік. З 22 лістапада штодзёны заробатак Шакурскага складае 130—165 руб. у дзень. Шакурскі—кваліфікаваны рабочы. 14 снежня ў дасялым клубе г. Свердловска ён прачытаў грунтоўна лекцыю аб савецкіх аўтармазах, вельмі павучальную для прысутных інжынераў і тэхнікаў.

Арганізацыя працы і нормы выпрацоўкі

Няма патрэбы даказваць, што на транспарце іменна ў выніку яго адзіства і цяснейшага ўзаемадзеяння ўсіх яго частак, нормы выпрацоўкі асабліва залежаць ад выканання тэхнічных норм усім прадпрыемствам у цэлым. Змяненне тэхналагічнага працэсу, павышэнне арганізацыі работы дадуць значнае павышэнне прадукцыйнасці працы асобных работнікаў. Далейшы перагляд тэхнічных норм, паскарэнне абароту паравозаў, вагонаў і скарачэнне прастою дадуць магчымасць перагляду норм выпрацоўкі пры адпаведным змяненні абсталявання.

Ужо ў першую палову месяца выпрацавалі сваю норму, і даюць перавагу адстаючым машыністам. Ад гэтага часам атрымліваецца, што стаханавец, перавыконваючы тэхнічныя хуткасці, зарабляе менш, чым машыніст, ездзячы на «малым кланяне», які п'янецца са сваім паяздам, як чарапах. З-за такога, з дазволу сказаць, «рагулявання» заробтку і паязда машыністаў часты зрыны страснай аўтамабіля, атрымліваецца абязлічка ў абслугоўванні паравозаў.

Мы ўважлі прагрэсіўна-здэль-

кладаў апалу, грузчыкаў, раду заводскіх рабочых і т. п.

Распрацоўваем зараз пытанне аб пераводзе на здэльшчыну раду пачасоўшчыкаў.

На пуцях і будаўнічых работах трэба шырай укараняць акордную сістэму аплаты працы. Практыка апошніх месяцаў, калі мы прымянілі гэту сістэму на капітальным рамонтце пуці і на раз'езд будаўнічых работ, паказала, што гэта сістэма дае вялікі эфект у сэнсе павышэння прадукцыйнасці працы і скарачэння лішняй колькасці работнікаў. Так, па сетцы колькасць рабочых, занятых на рамонтце пуці, зменшылася з 185 тысяч у чэрвені да 179 тысяч у трэцім квартале пры павелічэнні аб'ёму рамонтных работ на 27 проц., росце зарплат рабочага на 18 проц і прадукцыйнасці працы рабочага на 30 процантаў.

Рад стрэлачыкаў, змазчыкаў, праваднікоў, прыбіральшчыц, тэлефоністаў падмае пытанне аб ушчыльненні працы, г. зн. аднаму працаваць за двух з павышэннем аплаты працы. Гэта зусім магчыма, рэч, зразумела, пры абавязковым захаванні якасці работы і захаванні ўсіх правіл безапаснасці руху паяздоў. На ўшчыльненую работу можна пераводзіць толькі тых работнікаў, якія паказалі высокую якасць сваёй работы, працуючы без аварый і аўдалаі поўнасцю тэхнічай сваёй справы. Зразумела, добры стрэлачык можа абслужыць і большую, чым зараз, колькасць стрэлак, і гэту магчымасць трэба яму даць, каб у яго была таксама перспектыва павышэння сваёй зароботнай платы.

Вельмі сур'ёзна стаіць пытанне аб брыгаднай калектыўнай здэльшчыне. Такія здэльшчыны іоную на рамонтце паравозаў, а таксама на рамонтце вагонаў у дэпо і на заводах. Рабочыя просяць перавесці іх на індывідуальную здэльшчыну, і гэта трэба будзе зрабіць, бо пры калектыўнай здэльшчыне, пры рабоце на агудыны капёл ударнікі-стаканаўцы аддаюць частку свайго заробтку дрэнным, нерадзёвым работнікам. Пры пераводзе на індывідуальную здэльшчыну варта ўнікнуць празмернага раздзялення норм выпрацоўкі і расценка. Рабочы павінен атрымаць нарад («здэльшчыны ірлык») не на кожную дробную деталь, а на больш узабуйненую работу.

Зараз па большасці дэпо не выканана дырэктыва ЦК і СНК, дадана яшчэ ў чэрвені 1933 года, аб умацаванні расценка. Даволь дэталёва расценка ў дзесятых ко-

лях мінуты і сотых долях капеек. Напрыклад, на рамонт таварных вагонаў іоную 718 тыповых, так званых «узбуйненых» норм. Гэта значна шмат, майстру прыходзіцца ў дзень падпісваць некалькі соцень здэльшчых нарадаў («ірлык»). Вядома, разабрацца ў іх, як належыць, ён не ў сіла і проста іх прымае. Адсюль атрымліваюцца такія казусы, што майстар падпісвае ўсё, што яму падобна. Напрыклад, майстар вагоннага дэпо Масква—1 М. Канзаскай Арэфеў падпісаў нарад на здэльшчыну работу вадаправодчыку Серэжыну, у якім было напісана літаральна наступнае (не павяржым, я запрасіў арыгінал, і вось ён перада мною):

«Разбіць акуляры Арэфеву. Тры мінуты. Расценка 4 кап. Агульны смех. Голас: «па здэльшчыне»».

Або ў Чэлябінскім дэпо майстар Авербах падпісаў такі нарад:

«Расцягнуць мазгі майстру Авербаху на 3 мм. Затрата часу 15 мінут. Кошт 7,5 кап.» (агульны смех). Я прыводжу гэтыя кур'ёзы для таго, каб паказаць, наколькі бяздушна выдзецца нармівачная работа. Майстар павінен падпісваць у дзень некалькі соцень папер і ў той-жа час кіраваць паяздам. Яму нармівашчык дае і ён прама падпісвае, штампую, не разбіраючыся, і сам сябе карае.

Што датычыць аплаты каманднага састава, то мы ўважлі для яго прагрэсіўную надбавку да асноўнага акладу за перавыкананне заданага плана і вымаральнік. Гэта аплата ўведзена з кастрычніка і галоўным паказальнікам устаноўлена—скарачэнне прастою на станцыях. Наколькі з прастоямі ў нас яшчэ дрэнна, то з кастрычніка гэту дадатковую аплату, па даных 9 дарог, атрымалі ўсяго 1.430 работнікаў, у сярэднім па 85 рублёў на кожнага, у тым ліку 561 эксплуатацыйнік і 553 паравознік. Спадзяемся, што ў наступныя месяцы значна большая колькасць камандаў аказацца дастойнай прэміравання.

Мы павінны ўпарадкаваць усю справу нармавання працы на транспарце, узбуйніць вельмі размяльчаныя дробныя нормы, падабраць лепшых і больш кваліфікаваных нармівашчыкаў, не дапускаць надалей, каб нармівашчык быў маніпюлістам, свайго роду жрэбам нармавання. Трэба, каб самі камандзіры і падпрабнікі ааймаліся гэтай справай. І тады ў нас павысіцца і прадукцыйнасць працы і зароботная плата.

Тэхнічнае абучэнне работнікаў транспарту

Стаканаўскі рух—гэта рух на базе вышэйшай тэхнікі. Без аўдалання гэтай вышэйшай тэхнічай пажыда даваць высокія паказальні-

2½—3 месяцы таму назад а атрымалі ад служб эксплуатацыі распараджэнне перападрыхтаваць 180 чалавек на аддзяленне ў тэрмін

лення, т. зп. калі састаў ужо га-
тоў і граба толькі яго тэхнічна
агледзець і прыняць кандуктар-
скай брыгадай і амазчыкамі, па-
ложан час да 1 гадзіны, а фак-
тычна затрачвалася 5 гадзін 57
мінут. Гэта тлумачыцца, галоў-
ным чынам, вялікай выкідай ва-
гонаў па іх тэхнічнай няспраў-
насці і няўгоднасцю работы
па фармаванню паяздоў з графі-
кам іх адпраўлення са станцыі.

Такім чынам, мы бачым, што
алерапый, які патрабуе знат-
най тэхнічнай работы, праводзі-
цца на станцыях Любліна здавальня-
юча, але ўзорная работа саставі-
целяў, башмачнікаў і іншых ра-
ботнікаў «прадаецца», «гробіцца»
нікудышняй арганізацыяй работы
на станцыі ў цэлым, прастоем да-
рэмна, без усякай работы.

З гэтага вынікае, што варта
толькі арганізатару прыкласці ру-
ку, увесці прасцейшую рацыяна-
лізацыю ў тэхналагічны працэс,
сумяшчыць у часе пасобныя апе-
рацыі, што палкам магчыма, як
гэта паказвае вопыт стаханаўцаў-
саставіцеляў, дыспетчараў, дзя-
журных па станцыі, і мы разка-
скароцім прастой. Стаханаўскі рух
па службе эксплуатацыі граба
накіраваць па тое, каб фармаван-
не паяздоў ішло хутчэй, каб не
было бою вагонаў на горках, каб
вагон не прастойваў дарэмна, каб
усё хутчэй рухалася, а экспла-
тацыйнікі пры гэтым могуць

дам таварны рух, у пера-
марцы захоўваючы дарогі, паязды
наблюдчыні профілі, на
участку Рязь—Вязьма МВВ і т. д.
Далейшы перагляд графіка, які
НКШЗ падрыхтоўвае, к'ясне
1936 года, можа даць велізарную
эканомію па частцы будаўніцтва.
Была-ж спецыяльная тэорыя —
трэба расшыраць станцыі, рас-
шыраць станцыйныя вулі, мець
іх у вялікай колькасці для таго,
каб там адстаяліся вагоны.
Станцыя замест прапускога
пункта вагонаў ператваралася ў
адстойнік вагонаў. Правільны пе-
рагляд графіка, да якога павінны
мы, работнікі НКШЗ, а таксама
начальнікі дарог і эксплуатацый-
ных аддзяленняў, падыйсці больш
сур'ёзна, чым падыходзілі да та-
гата часу, можа нам даць велі-
зарную эканомію і па частцы
скарочання лінійных капітальных
работ і перакінуць гэтыя сродкі
на больш прадукцыйныя мэты.

Што датычыць захавання рас-
кладу руху паяздоў, то мы зараз
з вялікімі баямі дабіліся таго,
што прыкладна 40 проц. тавар-
ных паяздоў ідуць строга па рас-
кладу. Вы можаце сказаць, што
пасажырскія паязды і то спаз-
няюцца. Гэта верна. Павінен ска-
заць, што па пасажырскому ру-
ху ў нас таксама не халае дыс-
цыпліны, і яна павінна быць па
захаванню раскладу паяздоў яшчэ
больш моцнай, больш сур'ёзнай,
чым па таварнаму руху.

АРГАНІЗАЦЫЯ РАМОНТУ ПУЦІ І РУХОМАГА САСТАВА

Асаблівую ўвагу павінны мы
звярнуць на прывадненне ў па-
радак пуцявой гаспадарні, якая
знаходзіцца ў дрэнным стане. Без
добрага пуці, без моцных мастоў
мы не пазбавімся ад крушэнняў,
не пазбавімся ад затрушчэнняў у
руху паяздоў, бо паязды, у кан-
цы канцоў рухаюцца па пуці, і
ад яго якасці перш за ўсё зале-
жыць і хуткасць руху і беспера-
бойнасць работы чыгуначных да-
рог.

Мы перагледзелі ў 1935 годзе
нормы ўтрымання пуці па ўзроў-
ню і шпалон, якія былі ўстаноў-
лены ў 1931 годзе і з'яўляліся вы-
ражэннем спрашчэнства і расхля-
банасці, панаваўшых у пуцявой
гаспадарні, напрыклад, нармаль-
ная шырыня калія па гэтых нор-
мах магла хістацца ў межах 13
міліметраў (10 міліметраў ушыро-
нны і 3 міліметры звужэння).
НКШЗ устанавіў у 1935 годзе
больш жорсткія нормы хістання
шырыні калія—8 міліметраў (6 мі-
ліметраў ушыронення і 2 міліметры
звужэння). Устаноўлены больш
строгія нормы аценкі пуці. Пра-
ведзены былі работы па скара-
чэнню ліку працяжных папярэ-
джанняў аб абмежаванні хуткасці
руху паяздоў. Па сетцы коль-
касць працяжных папярэджанняў
была ў выніку гэтага скаро-
чана з 1.798 на 1 ліпеня да 842 на
1 снежня.

Мы правялі таксама перагляд
дапускаемых хуткасцей руху па-
яздоў у залежнасці ад канструк-
цыі і стану пуці. Разлік гэтых
хуткасцей праводзіўся дарогамі

на аснове «настаўлення па раз-
ліку чыгуначнага пуці», выданага
ў 1931 годзе і які заклучае ў са-
бе туманныя, штучныя ўскладне-
ныя раалікі, прадстаўляючыя маг-
чымасці любому мясцоваму пу-
цейцу ўзаконіць яўна заніжаную
хуткасць. У рэзультате праведзе-
нага перагляду НКШЗ значна па-
высіў дапускаемую хуткасць на
радзе участкаў: напрыклад, на
участку Курск—Сінельніківа і Ніж-
неднепроўск—Чапліна для па-
равозаў «ФД» існавала хуткасць
50 клм. у гадзіну, зараз дазво-
лена 65 клм. у гадзіну, на участ-
ку Катлы—Луга, Окцябрскай да-
рогі існавала хуткасць 30 клм. у
гадзіну, зараз дазволена 50 клм.
у гадзіну і т. п.

Усё гэта, вразумела, пачатак
работы. Мы павінны яе як нале-
жыць разгарнуць у 1936 годзе. Па
пуцявой гаспадарцы, як указана
ў праекце пастановы пленума ЦК,
стаханаўскі рух павінен быць
перш за ўсё накіраваны на высо-
каякаснае ўтрыманне пуці, лікві-
дацыю няспраўнасцей пуці. Пу-
цявыя рамонтныя работы, абход-
чыкі, пераездыныя вартаўнікі, усе
гэтыя работнікі, раскіданыя па
будыцках на працягу 80 з лішкам
тысяч кілометраў, жыццё і не ў
годзе і не ў вёсцы. Цяпер у
нас і ў вёсцы, і ў калгасе —
клубы, культура, арганізацыя лю-
дзей, калектывы, уздзеянне адзі-
на другога. А на чыгуначным
транспарце справа ўскладняецца
тым, што многія работнікі працуюць
індывідуальна—стралачнікі на
стрэлцы стайць адзіны, пуцявыя аб-

ходчыкі або пераездыныя вартаўнікі
жыве адзіны ў будым, часта за
некалькі кілометраў ад якога-б
там ні было жылля. Іх граба аб-
служыць, арганізаваць, узняць
палітычна, культурна, тэхнічна
і мала гэтага, граба выпрацаваць
такія тэхнічныя нормы, такую сі-
стэму арганізацыі і аплаты пра-
цы, якія зацікавілі-б іх у высока-
якаснам утрыманні пуці. Гэта на-
ша баявая задача на 1936 год.

Што датычыць перагляду тэх-
нічных норм па паравознай гас-
падарцы, то я ўжо гаварыў аб
павышэнні фарсіроўкі катлоў, тэх-
нічнай хуткасці, вагаў паяздоў,
аб пераглядзе заніжанай кан-
структыўнай хуткасці розных се-
рый паравозаў аб зніжэнні норм
расходу апазу. Гэту работу бу-
дзем прадаўжаць і ў 1936 годзе.

Сярэднесутачны прабег параво-
заў па сетцы ў 1934 годзе быў
168,5 кілометра, а 1 кастрычніка
1935 года мы ўстанавілі норму —
253 кілометры, фактычнае выка-
нанне ў кастрычніку 230,3 кіло-
метра і ў лістападзе 229,4 кіло-
метра. На 1936 год НКШЗ мяркуе
па новаму графіку ўстанавіць сяр-
эднесутачны прабег паравоза мі-
німум 300 кілометраў.

Зараз паравознае кіраўніцтва
пераглядае нормы прабегу параво-
заў паміж рамонтамі, якія так-
сама могуць быць павышаны.

Раней, калі паравоз многа стаў
без руху, але пад парамі, у дэпо
і на станцыях, ён не рабіў кіло-
метраў, а накіц на трубах катла
ўсё роўна ўтвараўся. Цяпер, калі
разка выраза сярэднесутачны пра-

бег паравозаў, перавышэнне
тэхнічных усё яго частак, норм
выканання тэхнічных норм усім
прадпрыемствам у цэлым. Змя-
ненне тэхналагічнага працэсу, па-
ляпшэнне арганізацыі работы да-
дуць значнае павышэнне пра-
дукцыйнасці працы асобных ра-
ботнікаў. Далейшы перагляд тэх-
нічных норм, паскарэнне работ
паравозаў, вагонаў і скарачэнне
прастою дадуць магчымасць пе-
рагляду норм выпрацоўкі пры ад-
начасовым павышэнні заробатнай
платы на аснове яшчэ большага
росту прадукцыйнасці працы.

Паравозныя машыністы зараз
зарабляюць значна больш, чым
раней. Мы перагледзелі сістэму
іх работы, ліквідавалі знясіля-
ючыя звышчасовыя работы, увялі
замест спаранай язды строеную,
праводзім разбуйненне цягавых
ілецаў, скарацілі час прастою
паравозаў у дэпо і на станцыях,
і тым самым машыністы маюць
магчымасць даць значна больш
шую выпрацоўку і атрымаць
больш высокую заробатную пла-
ту.

Па ўсёх дарогах паکیلаметравы
заработак машыністаў падняўся
ў сярэднім з 487 рублёў за чэр-
вень да 560 рублёў за кастрыч-
нік, прычым у чэрвені машыністы
працавалі ў сярэднім 222 гадзіны,
а ў кастрычніку толькі 185 гадзін,
г. зп. пры ліквідацыі звышчасо-
вых мы павысілі гадзінны зара-
ботак машыністаў на 37,9 процанта
пры павышэнні гадзіннага пра-
бегу на 19,7 процанта.

Яшчэ больш здзіўляючых рэ-
зультатаў дабіліся Данецкая да-
рога. У чэрвені таварныя машы-
ністы працавалі 222 гадзіны, далі
1.936 кілометраў прабегу і зарабі-
лі 565 рублёў у месяц. У кастрыч-
ніку машыністы працавалі ўсяго
174 гадзіны (г. зп. не толькі лік-
відавалі звышчасовыя, але нават
недабралі паложанай колькасці
гадзін работы ў месяц з-за ня-
ймення паяздоў), далі прабег
2.388 кілометраў і зарабілі 665
рублёў. Месячны прабег выраза на
23 проц., а гадзінны на 57 проц.,
месячны заработак павялічыўся
на 17 проц., а гадзінны на 50 про-
центаў.

Па ўлічанай, прыкладна, палове
машыністаў сетцы ў кастрычніку
заработак звыш адной тысячы
рублёў мела 2,5 процанта машы-
ністаў, заработак ад 800 да 1.000
руб. мела 7,5 проц., заработак ад
700 да 800 руб. 10 проц., зароб-
так ад 600 да 700 руб.—15 проц.,
заработак ад 500 да 600 руб. 23
проц. і астатнія 41 проц. мелі за-
работак да 500 руб.

Мы ўпарадкавалі сістэму апла-
ты паравозных машыністаў, за-
мест вялікай колькасці дробных
норм, даходзіўшых да 10—15 на
пятае плачы, па кожнаму цяга-
ваму плачы ўстаноўлены 2 нормы
— на транзітныя і на зборныя
паязды. Аднак, не ўсё яшчэ доб-
ра з нармаваннем працы машы-
ністаў. Дзяжурныя па дэпо і на-
радчыкі ў пагоні за ўраўніваў-
кай часта не даюць нарадаў па
пабудлі лепшым машыністам, якія

ад гэтага часта
што стаханавец, перавышэнне
тэхнічных хуткасці, зарабляе
менш, чым машыніст, ездзячы на
«малым кланане», які прыгнетца
са сваім поездам, як чарапаха.
З-за таго, з дазволу сказаць,
«рагуляваны» заробок і паяз-
дак машыністаў часты зрывы
строенай язды, атрымліваюцца
абавязкі ў абслугоўванні параво-
заў.

Мы ўвялі прагрэсіўна-здэль-
ную аплату машыністаў. За нор-
му прабегу—у сярэднім 2.100 кі-
лометраў у месяц па сетцы яны
атрымліваюць 22 кап. за кілометр,
пры перавышэнні месячнай нор-
мы прабегу да 10 проц. атрымлі-
ваюць 44 кап. за кілометр і пры
выкананні больш 10 проц. — 66
кап. за кілометр. К'лету 1936 го-
да, з другога квартала, калі рэа-
лізуецца цэлы рад мерапрыемст-
ваў, якія мы зараз прымаем,
мы зможам, безумоўна, даць ма-
шыністы зарабіць больш пры па-
вышанай норме, чым ён зарабляе
зараз, і перагляд норм можа пай-
сці па лініі перагляду ўнутраной
і аплаты прагрэсіўкі. Сёння машы-
ніста трымае яшчэ дрэнная рабо-
та ўсёй сеткі, трымае яшчэ невы-
кананне графіка, парушэнне рас-
кладу, неадача паяздоў, свечасо-
ва і няхватка паяздоў. Вось
чаму перад намі стаяць востра
пытанне аб тым, каб палепшыць
ую работу ў цэлым. Тым самым
мы атрымліваем магчымасць пе-
рагляду норм і далейшага павы-
шэння заробатнай платы машы-
ніста і іншых катэгорый работні-
каў.

Сістэма заробатнай платы па
чыгуначным транспарце патрабуе
перапрацоўкі. На чыгуначных да-
рогах усяго 43 проц. работнікаў
знаходзіцца на здэльнай аплаце,
а 57 проц.—пачасоўшчыкі.

Азнаямленне з пытаннямі, якія
часцей за ўсё задаваліся рабочы-
мі пры абмеркаванні вынікаў усе-
сазнай нарады стаханаўцаў, па-
казвае, што рабочыя ў пытаннях
аплаты працы найбольш цікавіць
перавод з пачасовай аплаты на
здэльную, перавод з групавай
і брыгаднай здэльшчыны на ін-
дывідуальную, пытанні ўшчыль-
нення працы, г. зп. выкананне
меншай колькасцю работнікаў
той-жа работы, якая зараз выкон-
ваецца большай колькасцю работ-
нікаў, пры павышэнні аплаты
працы работнікаў, якія застаю-
цца. Стралачнікі, пуцявыя абход-
чыкі, вартаўнікі і іншыя катэго-
ры пачасоўшчыкаў прамі ўказ-
ваюць, што існуючая сістэма ўлі-
ку і аплаты іх працы не дае ім
магчымасці правільна сябе поўна-
сці і дабіцца павышэння зарплат-
ты на аснове росту іх выпрацоў-
кі.

Мы намячам у бліжэйшы час
распаўсюдзіць прагрэсіўна-здэль-
ную аплату, якая поўнасцю сябе
апраўдала ў машыністаў, кандук-
тараў і амазчыкаў, таксама на
другія катэгорыі работнікаў чы-
гуначнага транспарту, як-та:
станцыйных амазчыкаў, рабочых

Зараз па большасці дэпо не вы-
канана дырэктыва ЦК і СНК, да-
ная яшчэ ў чэрвені 1933 года, аб
умацаванні распэнак. Даюць дэ-
тальныя распэны ў дзесятых до-
та.

ТЭХНІЧНАЕ АБУЧЭННЕ РАБОТНІКАЎ ТРАНСПОРТУ

Стаханаўскі рух — гэта рух на
базе вышэйшай тэхнікі. Без аўда-
дання гэтай вышэйшай тэхнікай
цяжка даваць высокія паказальні-
кі прадукцыйнасці працы.

У якасці прыкладу гэтага мож-
на прывесці машыністаў чыгуны.
Мы ўвялі ў таварных паяздах аў-
татармажэнне. Гэта — новая тэх-
ніка, якой у нас да апошняга го-
да не было. Раней паязды тарма-
зіліся так: машыніст дае сігнал,
кандуктары паказваюць ручкі тор-
мазаў і затармазяць. Цяпер ма-
шыніст сам павінен умець тарма-
зіць поезд. Аўтатармажэнне паві-
нна даць вялікія рэзультаты
як у павелічэнні хуткасцей, так і
ў справе зніжэння аварый. Але не
ўсе машыністы вывучылі як на-
лежыць аўтатармазіць, не ўсе аў-
далі імі, і, як гэта ні дзіўна,
атрымалася так, што ў нявочны-
х машыністаў з пераходам на
поўнае аўтатармажэнне павялічы-
лася колькасць разрываў. Неаб-
ходна паскорыць аўдаданне ма-
шыністамі тэхнікай аўтатарма-
жэння.

Калі распрацоўваўся праект
пастановы пленума Цэнтральнага
Камітэта партыі, таварыш Сталін
асоба прыкоўваў нашу ўвагу да
справы тэхнічнага абучэння кад-
раў, абучэння тэхнінімуму, якую
мы павінны развіць ва ўсю. Яна
ў нас пастаўлена пакуль агідна.
Для папярэджання гэтага прывя-
ду гутарку паміж работнікамі
НКШЗ, які знаёміўся па майб
просьбе з пастаноўкай тэхнініму-
му, і кіраўніком падрыхтоўкай
кадраў і абучэннем тэхнінімуму
ў першым аддзяленні эксплуата-
цыі Маскоўска-Беларуска-Балтый-
скай дарогі.

Прозвішча гэтага кіраўніка —
Дзенісаў. Вось запіс гэтай гутар-
кі.

«Якая ў вас асвета?»

— Асвета ў мяне ніжэйшая.
З-класнае вучылішча скончыў у
1913 годзе, а больш нідэ не вучыўся.

Кім вы працуеце?

— Пасада мая заведца інжынер
па тэхнінімуму (смах).

Як ідзе ў вас работа?

— Работ у мяне многа і як
якая з іх ідзе — сказаць трудна.
Акрамя работы па тэхнінімуму, я
загадваю асабовым сталом у ад-
дзяленні, кірую ўсёй падрыхтоў-
кай кадараў, рагулюю кадры ко-
мсаства па аддзяленню, ведаю
соцсаборніцтвам і ўдарніцтвам, а
зараз дадалі яшчэ работу аргані-
затара стаханаўскага руху
(агульны смах).

Як у вас вучацца, хто вам дапа-
магае, хто кіруе?

— Людзі хочунь вучыцца і
вельмі хочунь, але справа па-
стаўлена ў нас так, што самі ад-
біваем у іх ахвоту. Нядаўна,

каб самі камандзіры і падрыхтоў-
нікі займаліся гэтай справай, і
тады ў нас павысіцца і прадук-
цыйнасць працы і заробатная пла-
та.

ПРАЦЯГ ДАКЛАДА

тав. Л. М. КАГАНОВІЧА
НА 5-й СТАР.

Працяг даклада тав. Л. М. КАГАНОВІЧА

абычыя тэхнізму ўсёх
чыгуначнага транспар-

мараваўх работнікаў-ста-
аў — крывасоўпаў мы
кваліфікаваную вучобу
адрывам ад вытворчасці і
прайшоўшых гэтых
стаханаўцаў бу-
вылучаць на камандныя

падрыхтоўка дасць
магчымасць вылучаць стаха-
наў, маладых інжынераў, пра-
шчы сабе актыўнымі бараць-
цамі за ўдзел у транспарту. З
амі на чыгуначным транспар-
справа абстаіць яшчэ незада-
ляюча. Ёсць яшчэ засмечы-
чужымі людзьмі. Высвет-
прычыны кружэнняў алош-
а часу, мы выяўляем у палым
выпадках чужых, варожых
ней, якія прабіраюцца нават на
нашых пасты і садаёйнічалі
шэнім. Тут патрэбна не кам-
а часткі, а арганічна, доў-
а уагата барацьба дзень за
а, гадзіна за гадзінай па-
а нашых кадраў ад класа-
варожых людзей.

а дзятчыне кіруючых, ка-
а нашых кадраў, то асноўная ма-
а нашай каманднага саста-
а чыгуначнага транспарту пра-
а нашых кадраў ад класа-
варожых людзей.

а нашых кадраў, то асноўная ма-
а нашай каманднага саста-
а чыгуначнага транспарту пра-
а нашых кадраў ад класа-
варожых людзей.

IV. Тэхнічна-рэканструкцый- ныя мерапрыемствы 1936 года

абылізаванні людзей на чыгунач-
а транспарту дала і дае яшчэ
а велізарныя рэзультаты. Але
а таго, каб развіць дасягнуты
а, неабходна пачаць з бю-
а нашых кадраў ад класа-
варожых людзей.

абылізаванні людзей на чыгунач-
а транспарту дала і дае яшчэ
а велізарныя рэзультаты. Але
а таго, каб развіць дасягнуты
а, неабходна пачаць з бю-
а нашых кадраў ад класа-
варожых людзей.

абылізаванні людзей на чыгунач-
а транспарту дала і дае яшчэ
а велізарныя рэзультаты. Але
а таго, каб развіць дасягнуты
а, неабходна пачаць з бю-
а нашых кадраў ад класа-
варожых людзей.

абылізаванні людзей на чыгунач-
а транспарту дала і дае яшчэ
а велізарныя рэзультаты. Але
а таго, каб развіць дасягнуты
а, неабходна пачаць з бю-
а нашых кадраў ад класа-
варожых людзей.

абылізаванні людзей на чыгунач-
а транспарту дала і дае яшчэ
а велізарныя рэзультаты. Але
а таго, каб развіць дасягнуты
а, неабходна пачаць з бю-
а нашых кадраў ад класа-
варожых людзей.

абылізаванні людзей на чыгунач-
а транспарту дала і дае яшчэ
а велізарныя рэзультаты. Але
а таго, каб развіць дасягнуты
а, неабходна пачаць з бю-
а нашых кадраў ад класа-
варожых людзей.

абылізаванні людзей на чыгунач-
а транспарту дала і дае яшчэ
а велізарныя рэзультаты. Але
а таго, каб развіць дасягнуты
а, неабходна пачаць з бю-
а нашых кадраў ад класа-
варожых людзей.

абылізаванні людзей на чыгунач-
а транспарту дала і дае яшчэ
а велізарныя рэзультаты. Але
а таго, каб развіць дасягнуты
а, неабходна пачаць з бю-
а нашых кадраў ад класа-
варожых людзей.

абылізаванні людзей на чыгунач-
а транспарту дала і дае яшчэ
а велізарныя рэзультаты. Але
а таго, каб развіць дасягнуты
а, неабходна пачаць з бю-
а нашых кадраў ад класа-
варожых людзей.

абылізаванні людзей на чыгунач-
а транспарту дала і дае яшчэ
а велізарныя рэзультаты. Але
а таго, каб развіць дасягнуты
а, неабходна пачаць з бю-
а нашых кадраў ад класа-
варожых людзей.

абылізаванні людзей на чыгунач-
а транспарту дала і дае яшчэ
а велізарныя рэзультаты. Але
а таго, каб развіць дасягнуты
а, неабходна пачаць з бю-
а нашых кадраў ад класа-
варожых людзей.

абылізаванні людзей на чыгунач-
а транспарту дала і дае яшчэ
а велізарныя рэзультаты. Але
а таго, каб развіць дасягнуты
а, неабходна пачаць з бю-
а нашых кадраў ад класа-
варожых людзей.

абылізаванні людзей на чыгунач-
а транспарту дала і дае яшчэ
а велізарныя рэзультаты. Але
а таго, каб развіць дасягнуты
а, неабходна пачаць з бю-
а нашых кадраў ад класа-
варожых людзей.

абылізаванні людзей на чыгунач-
а транспарту дала і дае яшчэ
а велізарныя рэзультаты. Але
а таго, каб развіць дасягнуты
а, неабходна пачаць з бю-
а нашых кадраў ад класа-
варожых людзей.

абылізаванні людзей на чыгунач-
а транспарту дала і дае яшчэ
а велізарныя рэзультаты. Але
а таго, каб развіць дасягнуты
а, неабходна пачаць з бю-
а нашых кадраў ад класа-
варожых людзей.

абылізаванні людзей на чыгунач-
а транспарту дала і дае яшчэ
а велізарныя рэзультаты. Але
а таго, каб развіць дасягнуты
а, неабходна пачаць з бю-
а нашых кадраў ад класа-
варожых людзей.

абылізаванні людзей на чыгунач-
а транспарту дала і дае яшчэ
а велізарныя рэзультаты. Але
а таго, каб развіць дасягнуты
а, неабходна пачаць з бю-
а нашых кадраў ад класа-
варожых людзей.

абылізаванні людзей на чыгунач-
а транспарту дала і дае яшчэ
а велізарныя рэзультаты. Але
а таго, каб развіць дасягнуты
а, неабходна пачаць з бю-
а нашых кадраў ад класа-
варожых людзей.

абылізаванні людзей на чыгунач-
а транспарту дала і дае яшчэ
а велізарныя рэзультаты. Але
а таго, каб развіць дасягнуты
а, неабходна пачаць з бю-
а нашых кадраў ад класа-
варожых людзей.

абылізаванні людзей на чыгунач-
а транспарту дала і дае яшчэ
а велізарныя рэзультаты. Але
а таго, каб развіць дасягнуты
а, неабходна пачаць з бю-
а нашых кадраў ад класа-
варожых людзей.

абылізаванні людзей на чыгунач-
а транспарту дала і дае яшчэ
а велізарныя рэзультаты. Але
а таго, каб развіць дасягнуты
а, неабходна пачаць з бю-
а нашых кадраў ад класа-
варожых людзей.

абылізаванні людзей на чыгунач-
а транспарту дала і дае яшчэ
а велізарныя рэзультаты. Але
а таго, каб развіць дасягнуты
а, неабходна пачаць з бю-
а нашых кадраў ад класа-
варожых людзей.

Працоўныя БССР вітаюць пастановы пленума ЦК ВКП(б)

МЕНСК

СТАХАНАўСКІЯ СУТКІ НА ФАБРЫЦЫ ІМЯ КАГАНОВІЧА

Два дні—25 і 26 жніўня ва крыві ўсе ўстаноўлены да гэ-
абычыя тэхнізму ўсёх
чыгуначнага транспар-

абычыя тэхнізму ўсёх
чыгуначнага транспар-

абычыя тэхнізму ўсёх
чыгуначнага транспар-

абычыя тэхнізму ўсёх
чыгуначнага транспар-

абычыя тэхнізму ўсёх
чыгуначнага транспар-

БАРЫСАУ СТАХАНАўЦЫ АДКАЗВАЮЦЬ НА РАШЭННІ ПЛЕНУМА ЦК ВКП(б)

Учора і сёння на прадпрыем-
абычыя тэхнізму ўсёх
чыгуначнага транспар-

абычыя тэхнізму ўсёх
чыгуначнага транспар-

абычыя тэхнізму ўсёх
чыгуначнага транспар-

абычыя тэхнізму ўсёх
чыгуначнага транспар-

БАБРУЙСК АБАВЯЗАЛІСЯ ВЫКАНАЦЬ ПЯЦГОДКУ ЗА ЧАТЫРЫ ГАДЫ

абычыя тэхнізму ўсёх
чыгуначнага транспар-

Давайце арганізуем к новаму году

дзвем добрую ёлку

абычыя тэхнізму ўсёх
чыгуначнага транспар-

абычыя тэхнізму ўсёх
чыгуначнага транспар-

абычыя тэхнізму ўсёх
чыгуначнага транспар-

абычыя тэхнізму ўсёх
чыгуначнага транспар-

абычыя тэхнізму ўсёх
чыгуначнага транспар-

абычыя тэхнізму ўсёх
чыгуначнага транспар-

абычыя тэхнізму ўсёх
чыгуначнага транспар-

абычыя тэхнізму ўсёх
чыгуначнага транспар-

абычыя тэхнізму ўсёх
чыгуначнага транспар-

абычыя тэхнізму ўсёх
чыгуначнага транспар-

абычыя тэхнізму ўсёх
чыгуначнага транспар-

ДЭЛЕГАЦЫЯ ІНІЦЫАТАРАУ СТАХАНАўСКІХ МЕТАДАУ РАБОТЫ БАБРУЙСКАГА ЛЕСАКАМБІНАТА У ТАВ. ГАЛАДЗЕДА

абычыя тэхнізму ўсёх
чыгуначнага транспар-

гальмінацыя ўзбраенняў транспарту. Чыгуначны транспарт атрымае ў 1936 годзе 520 магутных паравозаў «И. С.», якія будуць выкарыстоўвацца ў якасці асноўнага транспарту. У 1936 годзе атрымае 675. У 1936 годзе чыгуначны транспарт атрымае ад 200 да 300 больш магутных паравозаў.

Чыгуначны транспарт атрымае ў 1936 годзе 75 магутных паравозаў «И. С.», якія будуць выкарыстоўвацца ў якасці асноўнага транспарту. У 1936 годзе атрымае 675. У 1936 годзе чыгуначны транспарт атрымае ад 200 да 300 больш магутных паравозаў.

У 1936 годзе на чыгуначным транспарце атрымае ўжыванне новы тып паравозаў з канструкцыяй пары, якія выкарыстоўваюцца адпрацоўваюцца ў якасці асноўнага транспарту. У 1936 годзе атрымае 675. У 1936 годзе чыгуначны транспарт атрымае ад 200 да 300 больш магутных паравозаў.

У 1936 годзе на чыгуначным транспарце атрымае ўжыванне новы тып паравозаў з канструкцыяй пары, якія выкарыстоўваюцца адпрацоўваюцца ў якасці асноўнага транспарту. У 1936 годзе атрымае 675. У 1936 годзе чыгуначны транспарт атрымае ад 200 да 300 больш магутных паравозаў.

У 1936 годзе на чыгуначным транспарце атрымае ўжыванне новы тып паравозаў з канструкцыяй пары, якія выкарыстоўваюцца адпрацоўваюцца ў якасці асноўнага транспарту. У 1936 годзе атрымае 675. У 1936 годзе чыгуначны транспарт атрымае ад 200 да 300 больш магутных паравозаў.

У 1936 годзе на чыгуначным транспарце атрымае ўжыванне новы тып паравозаў з канструкцыяй пары, якія выкарыстоўваюцца адпрацоўваюцца ў якасці асноўнага транспарту. У 1936 годзе атрымае 675. У 1936 годзе чыгуначны транспарт атрымае ад 200 да 300 больш магутных паравозаў.

У 1936 годзе на чыгуначным транспарце атрымае ўжыванне новы тып паравозаў з канструкцыяй пары, якія выкарыстоўваюцца адпрацоўваюцца ў якасці асноўнага транспарту. У 1936 годзе атрымае 675. У 1936 годзе чыгуначны транспарт атрымае ад 200 да 300 больш магутных паравозаў.

Калі раней большая частка рамонтных пуні праводзілася па асобных участках без якой-бы там ні было сістэмы, то зараз мы канцэнтруем рамонт на тых 30 тысячных кілометраў пуней, якія даюць каля 70 процантаў усяго грузапатоку. На гэтых 30 тысячных кілометрах пуні будуць сканцэнтраваны не толькі работы па пунівай гаспадарцы, але і па эксплуатацыі і іншых галінах чыгуначнай гаспадаркі. Тое-ж самае на тых 334 грузаважных станцыях з 7.200 станцыяў, якія даюць 50 проц. усяй пагрузкі і выгрузкі і 127 участковых станцыяў, якія даюць 50 проц. усяй транзітных работ, мы канцэнтруем рамонтныя работы для палепшэння станцыянай гаспадаркі. Мы не раскідваемся па шырокім неабсяжаму фронту, не выпадкова мы ўкладаем капітал у той ці іншы ўчастак, у тую ці іншую станцыю, у залежнасць ад таго, хто больш папроціць. Мы канцэнтруем капіталаўкладанні на галоўных участках і галоўных станцыях, расшарываем работу сеткі.

У пунівай гаспадарцы арганізацыя ў 1936 годзе 50 машынапуніважных станцыяў, узброеных новымі машынамі для рамонтных пуні: баластырамі для баластыроўкі пуні і самаразгрузачнымі саставамі, пуніважымі стругамі для ачысткі канаў і абрэзкі брукі палатна, шпалападбойкамі, кампрэсарамі, перасовачнымі электрастанцыямі, матормымі дамкратамі і інш. машынамі. Апрача таго ў 1936 годзе будзе арганізавана 150 выстанічных майстэрняў пуні. Нарэшце, у пунівай гаспадарцы сур'ёзная справа—рамонт і пабудова новых мастоў, якім мы аддамо сур'ёзную ўвагу.

Чыгуначны транспарт атрымае ў 1935 годзе 80 тыс. вагонаў і ў 1936 годзе атрымае ад нашай ролнай індустрыі пры дапамозе тав. Орджэнікідзе яшчэ 80 тыс. вагонаў, абсталяваных аўтасцепкай і аўтармазамі. (Апладысменты). Пераважная маса іх — гэта вялікагрузныя вагоны. У гэтым годзе мы пабудавалі пры дапамозе партыйных і савецкіх арганізацый за 4 месяцы 200 вагонарамонтных пунктаў. Хачу тут падкрэсліць, што ў поспехах транспарту ва многім велізарную ролю адыграла дапамога тэрытарыяльных партыйных і савецкіх арганізацый, якіх чыгуначнікі раней крыху цураліся, але з якімі яны зараз зрадніліся.

У бягучым годзе мы будзем яшчэ 50 вагонарамонтных пунктаў, 25 тысяч вагонаў з наўнага вагонага парку (не лічачы новых) будуць абсталяваны аўтасцепкай і 15 тысяч вагонаў — аўтармазамі. Апрача таго, мы адрамантуем вялікую колькасць вагонаў, замяніўшы разрэзаныя буксы неразрэзанымі і абсталюем вагоны ўзмоцненай вяртавой вушкаражжы.

Па гаспадарцы эксплуатацыі раней галоўнымі работамі былі земляныя — укладвалі новыя пуні,

кошт, ачышчалі ад усялякіх непатрэбных і лішніх прыстасаванняў. Апрача таго, у 1936 годзе будзе пабудавана 15 немеханізаваных горак, што павялічыць прапусканую здольнасць станцыяў. Механізацыя і будаўніцтва новых горак — гэта такое рэканструкцыйнае мерапрыемства, якое выратавае і задае бягучага дня, дае эфект надалей.

Аўтаблэкціроўкай будзе абсталявана 1372 км. Ад Масквы да Паўночнага Каўказа ў нас будзе сувязальная аўтаблэкціроўка. Яна павялічыць прапусканую здольнасць і паскорыць працоўнае паяздоў. Гэта далёка не поўны пералік тэхнічных рэканструкцыйных мерапрыемстваў 1936 года. Яны наметаны і павінны быць праведзены ў барацьбе супроць адсталых антымеханізатарскіх настрояў, бо якраз тыя людзі, якія даказвалі, што цяперашняя чыгуначная тэхніка вельмі слабая і дрэнная і скарыстана так, што няма ніякіх рэзерваў, якраз гэтыя людзі тармавалі новую тэхніку на транспарце.

Стаханаўскі рух забяспечыць нам паспяховае правядзенне рэканструкцыйных работ.

Задачы чыгуначнага транспарту вялікія і складаныя. Ён адстае яшчэ ад патрабаванняў грузаабароту. Мы павінны стварыць сапраўдны культурны баявы чыгуначны транспарт, такі, якога патрабуе растуцай краіна, партыя, таварыш Сталін.

Транспарт павінен поўнаспасо задаволіць патрэбы грузаабароту і перавозак растуцага насельніцтва краіны. Транспарт павінен быць гатовым і да таго, каб абслужыць патрэбнасці нашай слаўнай Чырвонай арміі ў справе абароны нашай радзімы (бурныя апладысменты).

Чыгуначнікі не павінны ні захапляцца фантазіямі будучыні, ні акапывацца, які эмпіры ў бягучых дробных справах. Яны павінны ўмеець спалучаць бягучую работу з рэканструкцыйнай транспарту і ўжо сёння гэту рэканструкцыю праводзіць.

Чыгуначнікі самі сябе раней разглядалі, як асобную ізаляваную групу, займаўшую асобны ўчастак, так званую «паласу адчужнення». Цяпер скончылася гэта паласа адчужнення транспартнікаў ад тэрытарыяльных, партыйных і савецкіх арганізацый, паласа адчужнення ад акружаючага іх, буючага балдэражы і ўпаўнёнасці, морз герояў працы — стыханаўцаў. Зліліся героі транспарту крываносцаў стыханаўцы са стыханаўцамі вузгало, руды, сталі, машынабудаўніцтва. Стаханаўскі рух гаворыць аб тым, што арганізм нашай савецкай дзяржавы, арганізм нашай сацыялістычнай гаспадаркі становіцца ўсё больш магутным і моцным.

Перад чыгуначнікамі адкрываюцца вялікія перспектывы і ў сувязі з будаўніцтвам новых дарог. Аб гэтым будаўніцтве мы нядаўна

беспрараўна. Не нажывалі калітальста, а задаваліся ўрадавацкіх патрэбнасцей народу — вось мэта нашай ладу, мэта нашай гаспадаркі, мэта нашай работы. Стаханаўскі рух, які забяспечвае гіганцкі рост прадукцыйнасці працы, і, як вынік, поўнае задавальненне патрэбнасцей народу ў прадуктах, у вырабах і ў вырабах дображасных і таных—дае гіганцкі рост матэрыяльнага добрабыту краіны.

Як у сацыялістычным сабораўніцтве камуністы і комсамольцы акаваліся ў перадавых задах ударнікаў і дастойна выконвалі тую авангардную ролю, якая ўскладалася на іх, як на членаў слаўнай большэвіцкай партыі і ленінскага комсамала, так і ў стыханаўскім руху камуністы і комсамольцы не маюць права, не павінны адставаць. Партыйныя і непартыйныя большэвікі павінны паказаць у стыханаўскім руху ўсю сілу большэвізма, сілу вялікага пафасу, даваўшага нам не раз выдатныя перамогі ў барацьбе за вызваленне рабочага класа.

Гаспадарчыя, партыйныя, профсаюзныя арганізацыі павінны перадаваць пасля пленума ЦК, яшчэ больш кваліфікавана ўзяцца за далейшае развіццё стыханаўскага руху і замацаванне яго поспехаў.

Каб нам — гаспадарнікам, партработнікам, профсаюзнікам іспі ў нагу з ростам краіны, з ростам магутнасці народу і рабочага класа, нам трэба браць прыклад з большэвіцкага кіраўніцтва нашай партыі, якая дае нам узор штодзённай сувязі з найшырэйшымі працоўнымі масамі.

Апошнія некалькі месяцаў мы з'яўляемся сведкамі ўдзельніцкіх асабліва блізкіх сувязей прадстаўнікоў лепшых людзей народу, прасякнутых найглыбейшай любоўю. — ад балюнарабаў Узбешістана, Туркменістана, Таджыкістана да камбайнераў, вугальшчыкаў, металургаў, чыгуначнікаў нашай вялікай Савецкай краіны з ЦК партыі, урадам, найвялікшым чалавекам свету, з правадыром народу — таварышам Сталіным. (Бурныя, доўгія апладысменты).

Стаханаўскі рух падмае новыя пласты перадавых людзей, найбольш ярка паказвае любоў мільёнаў перадавых людзей краіны да сваіх кіраўнікоў, да правадыроў партыі, да Цэнтральнага Камітэта партыі, да савецкага ўрада. Дык давайце-ж, таварышы, на месцы, на практыцы, у жыцці—у гэтым мэце абмеркавання тут пытанні аб стыханаўскім руху — давайце ўзначалім гэты рух практычна, будзем развіваць самакрытыку, ускрываць недахопы работы, працаваць так, як працуе таварыш Сталін, і тады наша справа будзе непераможнай.

Няхай жыве стыханаўскі рух, вышэставаны нашым вялікім Сталіным!

Няхай жыве Сталін! (Бурныя, доўга не маўчаючыя апладысменты, якія пераходзяць у авацыю. Усе ўстаюць).

БАБРУЙСК

АБАВЯЗАЛІСЯ ВЫКАНАЦЬ ПЯЦІГОДКУ ЗА ЧАТЫРЫ ГАДЫ

БАБРУЙСК, 28 снежня. На ўсіх прадпрыемствах Бабруйска адбыліся мітынгі і сходы, прысвечаныя абмеркаванню рашэнняў пленума ЦК ВКП(б). Рабочыя швейнай фабрыкі імя Дзержынскага ў адказ на гістарычны рашэнні пленума абавязаліся ператварыць фабрыку ў стыханаўскую і выканаць другую пяцігодку за чатыры гады.

ОРША

СТАХАНАЎЦЫ УСТУПАЮЦЬ У СПАЧУВАЮЧЫЯ

Рашэнні пленума ЦК ВКП(б) абавязваліся на ўсіх прадпрыемствах горада.

Рабочыя завода «Чырвоны Кастрычнік» у сваіх выступленнях горада віталі рашэнні пленума ЦК ВКП(б). Стаханаўцы тт. Юрчан-

Па рашэнні рабочых дрэвапрацоўчага камбіната 30 і 31 снежня на камбінаце абвешчаны стыханаўскімі днямі. У гэтыя дні рабочыя абавязаліся выканаць план не менш, як на 230 проц. У стандаартным руху камбіната 1, 2 і 3 студзеня праводзіцца стыханаўскі трохдзёнік. (БЕЛТА).

АКРУГОВАЯ НАРАДА ПРАПАГАНДЫСТАЎ У МАЗЫРЫ

МАЗЫР, 28 снежня. (Кар. «Звязда»). 27 і 28 снежня ў Мазыры адбылася нарада прапагандыстаў Мазырскай акругі. На нараду з'ехалася каля 100 чал. з раёнаў акругі.

З дакладам аб выніках снежаньскага пленума ЦК ВКП(б) і задачах прапагандыстаў выступіў загадчык аддзела партыйнай прапаганды і агітацыі ЦК КП(б)Б тав. Конік. На нарадзе быў заслушан даклад сакратара Жыткавіцкага РК КП(б)Б тав. Гарбунова аб становішчы партыйнай прапаганды і агітацыі ў раёне.

РАЁННЫ СХОД ПАРТЫЙНАЙ АРГАНІЗАЦЫІ БАРЫСАВА

25 снежня ў Барысаве адбыўся агульны сход усяй партыйнай арганізацыі раёна.

З дакладам аб выніках правяркі партдакументаў выступіў сакратар райкома КП(б)Б тав. Майсееў.

Сход партарганізацыі прадаўжаўся шэсць гадзін. Выступаючыя камуністы па-дэлаваму крытыкавалі работу райкома партыі. Камуністы ў сваіх выступленнях уносілі практычныя прапановы па рэалізацыі рашэння бюро ЦК КП(б)Б.

Сход-адборыў рашэнне бюро ЦК КП(б)Б аб правярцы партдакументаў па барысаўскай партарганізацыі.

В. КАТКЕВІЧ.

У МАСКВУ — НА ПРЫЁМ ДА ТАВ. ЛОБАВА

27 снежня ў Маскву прыехалі лепшыя стыханаўцы — лесарубы Кілічэўскага і Асіпаўскага леспрагасаў, якія дабіліся ўсесаюзнага рэкорду па загатоўцы драўніны (126,3 — 90 кубаметраў): Лызо Яфім, Ільічык Піліп, браты Пірожнікавы, Бондараў Дзміс, Лызо Нікалай, Пілік Нікалай, Цясленік, Манько Андрэй і іншыя.

Стаханаўцы-лесарубы прынялі ўдзел у пасяджэнні прэзідыума Беларускага рэспубліканскага камітэта саюза лесасілав. Учора 10 перадавых лесазататовак раз'ехаліся для перадачы свайго вопыту работы па чатырох леспрагасах. Рэжымі, Барысаўскі, Тураўскі, Барысінскі.

У гэты ж дзень выехала ў Маскву на прыём да наркома лесной прамысловасці СССР тав. Лобава дэлегацыя знатных людзей лесной прамысловасці БССР у складзе 30 чалавек. Сярод іх стыханаўцы-лесарубы Ільічык Піліп, Дыдо, Цясленік, Пілік, шофер Кудзін, гон. таварыш Сетнік, шпалара Куп'янеў, возчык Ляпата, трактарыст Шаніцін і іншыя.

ПРЭМІРАВАННЕ ЛЕПШЫХ СТАХАНАЎЦАЎ

БАРЫСАЎ. (Карэспандэнт «Звязды»). Нарком лесной прамысловасці СССР тав. Лобаў прэміраваў удзельнікаў усесаюзнай нарады стыханаўцаў запалкавай прамысловасці, работнік барысаўскай запалкавай фабрыкі імя Кірава тт. Дзержыгу С. — 300 руб., Сару Блох і Вернікоўскую — 250 руб.

Дырэктар фабрыкі тав. Далінскі прэміраван двухмесячным аплатам.

ДЭЛЕГАЦЫЯ ІНІЦЫЯТАРАЎ СТАХАНАЎСКІХ МЕТАДАЎ РАБОТЫ БАБРУЙСКАГА ЛЕСАКАМБІНАТА У ТАВ. ГАЛАДЗЕДА

Учора старшыня СНК БССР тав. Н. М. Галадзед прыняў дэлегацыю ініцыятараў стыханаўскага руху Бабруйскага лесакамбіната, якія вярталіся з Масквы, дзе яны былі прыняты наркомам лесной прамысловасці тав. Лобавым. У складзе дэлегацыі: славуты рамшчык т. Рушко, парторг лесадэка камбіната тав. Гладышаў, дырэктар завода тав. Зубрыцкі, старшыня заўкома тав. Кузняцоў і сакратар комсамольскай арганізацыі камбіната тав. Канчакі.

Дырэктар завода тав. Зубрыцкі расказаў тав. Галадзеда аб становішчы разгортвання стыханаўскага руху на камбінаце. Тав. Зубрыцкі скарызіў, што работу тармазіць дрэннае забеспячэнне камбіната сыравінай, у першую чаргу з боку Асіпаўскага і Бабруйскага леспрагасаў.

Тт. Гладышаў і Рушко расказалі аб сваіх рэкордах, аб тым, якія дабіліся ўсесаюзнага прызнання на расілоўцы лесу на раме «Боліндэрс».

У канцы гутаркі тав. Галадзед выступіў з кароткай прамовай, у якой звярнуў увагу на выключную важнасць пастановы пленума ЦК ВКП(б) на пытанніх прамысловасці і транспарту ў сувязі з стыханаўскім рухам, на задачы кіраўніцтва гэтым выдатным рухам, на пытанніх механізацыі работ і інш. Тав. Галадзед абяцаў дэлегацыі прыняць меры да бесперабойнага забеспячэння камбіната сыравінай і пажадаў далейшых поспехаў.

НА ЗЛЁЦЕ СТАХАНАЎЦАЎ ЦАГЕЛЬНЫХ ПРАДПРЫЕМСТВАЎ

27 снежня на цагельным заводзе № 1 адбыўся злёта стыханаўцаў цагельных заводаў Менска. На злёце прысутнічала 145 чалавек: стыханаўцы, інжынерна-тэхнічныя работнікі, дырэктары заводаў.

Пасля даклада старшыні ЦН саюза цагельнікаў тав. Варанскі аб выніках усесаюзнай нарады па будаўніцтву пры ЦК ВКП(б) выступілі стыханаўцы Аляксееў, Кубішаў, Панфілаў і інш. Яны гаварылі аб непаладках у цэхах, аб недастатковай дапамозе ім з боку мастроў і нечальнікоў цэхаў. Стаханаўцы ўзлілі на сябе абавязанасць павысіць яшчэ больш свай прадукцыйнасць і даць дображасную пэгту для сацыялістычных новабудоваў.

Пасля ўрачыстай часткі была наладжана вячэра, дзе стыханаўцы абменьваліся вопытам свай работы.

У рабоце злёта прынялі ўдзел нарком мясцовай прамысловасці тав. Беліцкі, ад Кагановіцкага райкома КП(б)Б тав. Петрухін, дырэктар треста будматэрыялаў тав. Бампі і інш.

СЕННЯ 9 НУМАР 6 СТАРОН
СЕННЯ 9 ТЭАТРАХ І КІНО
БДТ-1: Жыццё кліча: МУЗКАМЕ-
ДЫЯ: «Голубая мазурка»: «ЧЫРВО-
НАЯ ЗОРКА»: Вясёлыя рэбяткі:
«ПРОЛЕТАРЫ»: Петэр: «ІНТЭР-
НАЦЫЯНАЛ»: Поўналецце: «СПАР-
ТАК»: Алім.

ВЫШАЎ З ДРУКУ І РАССЫ-
ЛАЕЦЦА ПАДПІСЧЫКАМ № 14
ЖУРНАЛА

„БОЛЬШЭВІК
БЕЛАРУСІ“,

Змест журналу

Прамова таварыша Сталіна на пер-
шай усеаганай нарадзе стажанаў-
цаў.

Прамова таварыша Сталіна на пры-
ёме калгасніц-ударніц буражных
падбў.

Прамова таварыша Сталіна на нара-
дзе перадавых камбайнсраў і кам-
байнераў.

Прамова таварыша Сталіна на на-
радзе перадавых калгаснікаў і
калгасніц Таджыкістана і Турк-
меністана.

Перадавы — Новы этап соцьялі-
стычнага спаборніцтва.

Да вынікаў правяркі партдакумен-
таў і чарговых задачы партыйна-
масавай і ідэйна-папільнячай работы
партыйных арганізацый:

В. Чарнышоў (сакратар Бабруй-
скага РК КП(б)В).

К. Бангайціс (сакратар Добруш-
скага РК КП(б)В).

А. Штэйнгарт (сакратар Капыль-
скага РК КП(б)В).

М. Рыкаў (сакратар Старадарож-
скага РК КП(б)В).

Н. Кіштымаў (сакратар Слуцкага
РК КП(б)В).

Э. Вайніман (сакратар Рагачоўска-
га РК КП(б)В).

Б. Мар'янаў (сакратар Хойніцкага
РК КП(б)В).

Н. Малінін (сакратар Рэчыцкага
РК КП(б)В).

С. Кудман (сакратар Смалевіцкага
РК КП(б)В).

А. Кенюк (сакратар парткома
швейнай фабрыкі «Кастрычнік»).

Б. Рабін (сакратар парткома фаб-
рыкі «Комунарка»).

Пастанова ЦК КП(б)В.

і выдавецтва «ЗВЯЗДА»
ад 26 снежня 1935 за № 234.

прыгараднага гаспадарка «Звядзі»
ЛІКВІДУЕЦЦА

Усе прадпрыемствы, установы і
асобы, маючы прэтэнзіі да прыга-
раднага гаспадаркі, павінны прад'я-
віць іх ліквіднаму (Менск, Совец-
кая, 63, 3 паверх, пакой № 10)
да 5 студзеня 1936 г.

Пасля ўказанага тэрміну пількі
прэтэнзіі прымацца не будуць.
ЛІКВІДНОМ.

КАРАБАНАЎ Міна Яўсеевіч, які
паходзіць з в. Васілевічы, Добрага-
шанскага сельсавета, Жлобінскага
района, мяняе прозвішча і імя на
КАЛЬЦОЎ Нікалай. Асоб. маючых
прэтэнзіі да змены прозвішча і імя,
прасьба іх паведаміць у Жлобінскі
райзагс.

РЭВЯКОЎ Ціт Андрэевіч, жыхар
г. Жлобіна, мяняе імя на Ціхон.
Асоб. маючых прэтэнзіі да змены
імя, прасьба іх паведаміць у Жло-
бінскі райзагс.

Треконтсол
ЯВЛЯЕТСЯ ОДНИМ ИЗ ЛУЧШИХ ХИМИЧЕСКИХ
СРЕДСТВ ДЛЯ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ
БЕРЕМЕННОСТИ

РЕКОМЕНДОВАН
ЦЕНТРАЛЬНЫМ
КОМИТЕТОМ НК ЗДРАВ
ПОБОРЬБЕ С АБОРТАМИ

1-я ФАБРИКА ПРОФИЛАК-
ТИЧЕСКИХ ПРЕПАРАТОВ
ГАЛУ НКЗ-ДАВАРСФСР

ПРОДАЖА ВО ВСЕХ АПТЕКАХ И
МАГАЗИНАХ САНГИГИЕНЫ

гаспадарчых сродкаў БЕЛМЕТАЛАТРЕСТА

на 1 студзеня 1935 г. і параўнанне яго з данымі бухгалтарскага балансу на 1 студзеня 1934 г.

АНТЫ		СУМА	
		на 1-1-34 г.	на 1-1-35 г.
I. АСНОУНЫЯ СРОДКІ			
1. Асноўныя сродкі вы- творч. значэння		17451273—43	20139727—68
2. Асноўныя сродкі не- вытворч. і спажывецкага значэння		1356298—20	1760667—35
Усяго па I раздзелу:		18807566—63	21900395—03
II. ВЫТВОРЧЫЯ ЗАПАСЫ НА СКЛАДЗЕ І У ПУЦІ			
1. Сыравіна, асноўн. і да- паможн. матэрыялы гара		3187097—81	4760983—46
2. Паліва		207211—42	452252—66
3. Абсталяванне для ўста- ноў		170689—75	223376—02
Усяго па II раздзелу:		356499—98	5436613—14
III. НЯСКОНЧАНАЯ ПРАДУКЦЫЯ			
1. Астача няскончанай вы- творчасці і поўнафабрыка- таў		2082811—49	2530680—34
2. Няскончаная капіталь- ная работы		2176967—36	2720129—35
Усяго па III раздзелу:		4259778—85	5250810—19
IV. ТАВАРНЫЯ ЗАПАСЫ			
1. Тавары і фабрыкаты на складах і ў пуці		2590239—82	3150644—59
2. Тавары адгужаных вяслоўных		2170406—33	2455626—08
3. Матэрыялы для рэаліза- цыі і пераказу		74729—25	81134—88
Усяго па IV раздзелу:		4835375—40	5687505—55
V. ГРАШОВЫЯ СРОДКІ			
1. Разлікі і асобн. рых- ты ў крэд. устан.		1246889—13	604335—24
2. Выхучныя рахункі ў кредытных установах		8939—67	59972—47
3. Каса і грашовыя пераказы		570656—97	107005—45
Усяго па V раздзелу:		1825985—77	771313—16
СУМА			
АНТЫ		на 1-1-34 г.	на 1-1-35 г.
VI. РАЗЛІКІ			
1. Падсправадачныя сумы		100341—01	58858—06
2. Дэбіторы		1207785—43	904572—08
3. Разлікі з бюджэтам		664738—52	1658680—46
4. Выдаткі будучых гадоў		246942—05	374597—85
Усяго па VI раздзелу:		2219702—01	2996708—46
VII. ВЫЗДЕЛЕННЫЯ СРОДКІ			
1. Каштоўныя саперы		50401—61	55909—66
2. Паі. акцыі і ўдзел у інш. арганізац.		778669—46	747141—19
3. Уклады ў крэдытн.		1606385—23	1914346—23
Усяго па VII раздзелу:		2435456—29	2717397—48
БАЛАНС:		37948963—93	44760741—60
ПАСІР			
I. УНУТРАНЫЯ РЭСУРСЫ			
1. Статутны фонд		10923080—70	26534842—60
2. Метавыя фонды:			
а) фонд амерызацыі		1315970—46	1717045—76
б) фонд		1487776—82	1763482—95
в) іншыя		451041—59	722809—35
3. Рэзервы		738283—36	425113—02
4. Зношанасць асноўных фондаў па ставовішчу на 1/X-1925 г.:			
а) вытворчага значэння		691409—10	678375—97
б) жыллёва-будыні		33120—69	33120—69
5. Інш. рэгулююч. артн.		274777—18	376438—34
кулы			
Усяго па I раздзелу:		6115459—92	32251228—88
II. ПАЗЫКОВЫЯ СРОДКІ			
1. Доўгатэрміновыя крэд.		3742869—68	2876021—52
2. Кароткатэрміновыя осу- ды ў крэд. устан.		540127—70	1437435—92
3. Разлікі з бюджэтам		102568—79	320023—83
4. Крэдыторы		3051674—51	3909743—53
5. Даходы будучых гадоў		74—20	—
Усяго па II раздзелу:		7477314—88	8543214—50
III. НАКАПЛЕННІ			
а) папярэдняга перыяду		4356089—13	—
б) за справадач. перыяд		—	3966298—22
БАЛАНС:		37948963—93	44760741—60

СТРАТЫ		РЕЗУЛЬТАТЫ ГАСПАДАРЧАЙ ДЗЕЙНАСЦІ за 1934 г.	
		УСЯГО РУБ.	НАКАПЛЕННІ
1. Страты ад отыхайных бядоў		1377—24	
2. Страты ад спісання безнадзей- ных даўгоў і за пропускам тэр- мінаў даўнасці		70057—39	
3. Іншыя страты		1384423—17	
4. Страты мінулых гадоў		34249—85	
УСЯГО РУБ.		1759287—65	
Чысты прыбытак		3966298—22	
УСЯГО РУБ.		5725585—87	
			НАКАПЛЕННІ
1. Накапленні ад рэалізацыі тавар- аў і ад аказаных паслуг		4583180—19	
2. Накапленні ад паступлення па безнадзейных даўгах і ад спісання кредыторскай запазычанасці за про- пускам тэрмінаў іскавой даўнасці		250029—62	
3. Іншыя накапленні		799425—12	
4. Накапленні мінулых гадоў		92 50—94	
УСЯГО РУБ.		5725585—87	

Гэты баланс разгледжан і зацверджан справадачна-балансавай камісіяй НКМБ БССР
(прат. № 3 ад 26 лютага 1935 г.) і да друкавання дазволена.

Нач. аддзела фінанс. і бухгалтэрыі НКМБ БССР БАБІЦКІ.

Менгарфа, Менгарана і Менгардраў
СКЛІКАЮЦЬ

НАРАДУ РАХУНКОВЫХ РАБОТНИКАЎ

устаноў мясцовага бюджэта.

Я ў К А ўсіх рахунковых работнікаў або асоб, іх замяняючых,
А Б А В Я З К О В А пад адказнасць кіраўнікоў устаноў.

БЕЛАРУСКАЯ КАНТОРА ДЗЯРЖБАНКА

даводзіць да ведама, што 30 снежня Дзяржбанк будзе праводзіць
аперацыі па выдачы грошай да 12 гадзін дня, а ўсе астатнія апер-
цыі — да 13 гадзін 30 мінут.

31 снежня банк будзе праводзіць наступныя аперцыі:

1. Прыём узносаў наяўнымі на разліковыя і бягучыя рахункі.
 2. Прыём плацяжоў па палатках, штрафах, страхавых узносах і іншых плацяжах.
 3. Прыём даручэнняў ад арганізацый на пералічэнне ў бюджэт.
- Выдача грошай у гэты дзень рабіцца не будзе.
- ДЗЯРЖБАНК.

На падставе пастановы СНК Саюза ад 2 ліпеня г. г. за № 134

„АБ ГАНДЛІ МЕДЫКАМЕНТАМІ“

ад 15 жніўня г. г. за № 1807 „АБ РЕГІСТРАЦЫ“

і пастановы СНК БССР ад 10/IX 1935 г. «Аб гандлі медыкаментамі» (м.
друкава. в газете «Звезда» ад 14 верасня 1935 г.) усім арганізацыям
(дзяржаўным, кааперацый, ОРСаў, Чырвонага крыжа, ветустанам, НКМБ
і інш.), жадаючым праводзіць гандаль медыкаментамі, аптэчнымі таварамі
і аптэкай у пунктах, дзе няма аптэчнай сеткі Беларускай рэспублікі
тва (аптэка, магазін, сапляркаў), належыць у 2-тыднёвы тэрмін звярну-
цца ў Беларускае кіраўніцтва (Комунальная, 1) ЗА АТРЫМАННЕМ І
СТРУКЦЫІ, ДАЗВОЛУ І РЕГІСТРАЦЫІ ВА УСТАНОВЛЕННЫМ ПАРА-
КУ.

У выпадку выяўлення гандлю медыкаментамі, аптэчнымі таварамі
і аптэкай без дазволу, а таксама невыканання правілаў гандлю, вы-
ватны будучы прыцягвацца да крымінальнай адказнасці.

БЕЛАПТЭКАКІРАЎНІЦТВА.

Усебеларуская кантора Дзяржаўнага банка

даводзіць да агульнага ведама, што ў сувязі з МЕХАНІЗАЦЫЯЙ
У ЧОТУ ў Б А Н К У,

кантора з 25 снежня пачынае прымаць ад усёй кліентуры г. Менска

банкаўскія даручэнні выключна на стандартных бланках, выпушчаных Саюзоргучотай

прычым, запоўненых на пішучай машынкцы.

Выключэнне дапускаецца толькі для калгасаў, саўгасаў, МТС,
сельсаветаў і профсаюзных арганізацый, якім дазваляецца прада-
ляць у банк стандартныя даручэнні, чотка запоўненыя ад рукі.

Не падлягаюць запаўненню на машынкцы чэкі і абавязальствы
на ссудах.

Дзяржбанк.

АБ'ЯВА АБ РЕГІСТРАЦЫ

Народны камісарыят фінансаў БССР паведамляе, што на падставе
пастановы Савета Народных Камісараў Саюза ССР ад 17 кастрычніка
1935 года за № 2325 арганізаван Беларускі саенторг

„БЕЛВАЕНТОРГ“.

Згодна палажэння СНК СССР ад 9 лютага 1931 г. аб дзяржаўнай
рэгістрацыі прадпрыемстваў, 21 снежня 1935 г. Наркамфінам БССР
дэна рэгістрацыя «БЕЛВАЕНТОРГА» па рээстру № 38.

НАРКАМФІН.

КУРОРТЫ ПРАЦОЎНЫМ

Беларуская курортная кантора „ВОК“

прыступіла да размеркавання санаторных пуцёвак і курсовак на ку-
рорты Крыма, Каўказа і Украіны на перыяд студзень—красавік 1936 г.

Санаторныя пуцёўкі па прыкладу мінулых гадоў будучы размяр-
коўвацца паміж ЦП саюзаў. Курсовыя на амбулаторнае лячэнне і харча-
ванне будучы адпушчаны за наяўны разлік усім працоўным на пас-
ведчаных урачоў, пацярджалых ад неабходнасці лячэння на курорце і
хадайніцтва профарганізацыі.

Для задавальнення ўсіх жадаючых атрымаць курортнае лячэнне
ёсць курсовыя на амбулаторнае лячэнне з харчаваннем на курорты Каў-
каза і Украіны, пакой ёсць на месцы ў дастатковай колькасці.

Расцэнкі на пуцёўкі і курсовыя сезона 1936 года арыентаваныя
ўстаноўлены наступныя: санаторныя пуцёўкі — 700 рублёў у месяц, за
курортнае лячэнне і харчаванне — 600 рублёў у месяц.

Прапоўныя, жадаючы набыць курсовыя, могуць звяртацца з піс-
мовым запросам (з аллочаным адказам) па адрасу: Менск, Дом урада,
пакой 440, Белкуркантора, тэлефон 22-724.

Браўіраванне курсовак праводзіцца ў сучасны момант па ўсе меся-
цы 1936 г.

БЕЛКУРКАНТОРА «ВОК».

ТЭЛЕФОНЫ РЕДАКЦИИ: Кабінет рэдактара — 21-852. Кабінет нам. рэдактара — 25-188. Сакратарыят — 20-330. Адрас рэдакцыі і выдавецтва: МЕНСК, Совецкая, 63.

21-846. Аддзел асветы, літаратуры і мастацтва — 23-855. Аддзел пісем — 21-800. Загальны выдавецтва — 21-358. Бухгалтэрыя — 21-843. Аддзел аб'яў і тыражны — 21-351.

Уп. Галоўлітбела № К—4531.

Друкарня газет «Звезда», Менск, Совецкая, 63.

Тыраж 99256 экз.