

ЗВЯЗДА

№ 95 (5221)
ПЯТНІЦА
26
КРАСАВІКА
1935 г.
ГОД Выходна XVII

Орган ЦК і МК КП(б)Б, ЦВК і СНК БССР

**Рабочыя і работніцы, камандзіры і інжынеры чыгуначнага транспарта!
Поўнасцю ліквідуем крушэнні і аварыі! За поўнае скарыстанне і хуткі
абарот таварнага вагона! За жалезную працоўную дысцыпліну! За падняцце
кваліфікацыі! За павышэнне адказнасці, за большэвіцкае кіраўніцтва каман-
дзіраў транспарта! Зробім савецкі транспарт узорным!**

(З першамайскіх лозунгаў ЦК ВКП(б))

Слаўнае трыццацігоддзе

Вялікае сучаснае нашай краіны асвятляе новым святлом не рэвалюцыйнае мінулае. Чым вышэй узнімаецца сацыялістычная рэвалюцыя, чым глыбей яна пускае свае карані, тым больш палка і прывабна перад нашым народам устае гісторыя большэвізма. Восень часу не закрывае гісторыі нашай партыі, адкрывае яе на чале гераічнага рускага пролетарыята сапраўднае жыццё вызваленнага чалавечтва. Вечна будзе зелянець дрэва комунізма. Дзеянні большэвізма, яго правядыроў **Леніна і Сталіна** будуць вывучацца стагоддзямі.

Чым больш працоўныя ўдумваюцца ў гісторыю ленінскай партыі, чым больш яны не вывучаюць, яны знаходзяць усё новыя і новыя сілы, крыніцы натхнення для вялікай справы, тварымай нашай краінай. І няма нічога цудоўнага, што мы карыстаемся любой гістарычнай датай з жыцця партыі, каб яшчэ і яшчэ раз абдумаць дзівосны шлях рабочага руку ў Расію.

Сёння адзін з такіх юбілеяў. Спюлілася 30 гадоў з дня адкрыцця III з'езду партыі.

У гісторыі большэвізма гэты з'езд займае асабліва важнае месца. Ён адбываўся ў 1905 годзе. Гэта быў вялікі час. Пролетарыят узняўся на чале народных мас супроць ганьбы і пракляцця Расіі — супроць самадзяржаўя. Палаводзіце буржуазна-дэмакратычнай рэвалюцыі падмывала ланурыя ўстоі царыма.

У гэтыя месяцы расцвіў ва ўсёй сваёй магутнай сіле геній Леніна. У новай гістарычнай абстаноўцы ён па-новаму вырашаў каронныя пытанні рабочага руху. Большэвікі змагаліся за саюз рабочага класа з сялянствам пад гегемоніяй пролетарыята. Яны дабіліся ўсталявання рэвалюцыйнай

годзе, была ўдарам па меншавіцкаму лагеру, які асабліва моцна акапаўся ў Закаўказзі.

III з'езд партыі даў працоўным зброю ў руці. Рэвалюцыі аб узброеным паўстанні, аб адносінах да сялянскага руху, аб часовым рэвалюцыйным урадзе, аб меншавіках назаўсёды астануцца сведчаннем бяспрашнасці нашай партыі, геніяльнасці яе правядыроў і іх кроўнай адданасці справе пролетарскай рэвалюцыі.

Нельга без глыбокага хвалявання чытаць партыйныя дакументы таго часу. Хіба не пераклікаюцца з нашымі днямі вогненыя словы Леніна, напісаныя напярэдадні III з'езду:

«Наляўнасць... велізарных свежых сіл, асабліва ў рабочым класе і сялянстве, — ёсць дастаткова ручацельства за тое, што новыя задачы могуць быць вырашаны і абавязкова будуць вырашаны. Практычнае пытанне, якое стаіць перад намі, заключаецца перш за ўсё ў тым, як іменна скарыстаць, накіраваць, аб'яднаць, арганізаваць гэтыя новыя сілы, як іменна сканцэнтравать сацыял-дэмакратычную работу, галоўным чынам, на новых вышэйшых задачах, выскоўваемых мамантам, зусім не забываючы пры гэтым тых старых і звычайных задач, якія стаіць і будучы стаіць перад намі, пакуль трымаецца свет капіталістычнай эксплуатацыі.

...Люды ёсць, ніколі не бывала ў рэвалюцыйнай Расіі такой масы людзей, як цяпер. Ніколі не бывала ў рэвалюцыйнага класа такіх незвычайна спрыяючых умоў — у адносінах часовых саюзнікаў, свядомых прыяцеляў, вольных дапаможнікаў, як у сучаснага рускага пролетарыята. Людзей маса. Трэба толькі даць простор пачыну і ініцыятыве... і

ПА-БОЛЬШЭВІЦКУ ЗМАГАЦА ЗА ПЕРАВЫКАНАННЕ ПЛАНА ЧЫГУНАЧНЫМ ТРАНСПАРТАМ

Прамова тав. Л. М. КАГАНОВІЧА на нарадзе работнікаў чыгуначнага транспарта*)

I. ЗНАЧЭННЕ НАРАДЫ

Таварышы! Па даручэнню ЦК ВКП(б) і ўрада НКШЗ сабраў гэту нараду ў складзе начальнікаў дарог, начальнікаў дарожных палітадзелаў, раду начальнікаў эксплаатацыйных аддзяленняў і іх палітадзелаў, начальнікаў і партаргаў буйнейшых станцый, вагонных участкаў, паравозных дэпо, чыгуначных будоўляў, начальнікаў служб некаторых дарог. Тут прысутнічаюць таксама работнікі прамысловасці, якія маюць непасрэднае дачыненне да транспарта.

На нашай нарадзе прымаюць удзел кіраўнікі партыі і ўрада. На нашай нарадзе прымае ўдзел той, хто з'яўляецца натхніцелем усёй краіны на вялікай справы, той, хто зараз з'яўляецца непасрэдным натхніцелем і кіраўніком нас, чыгуначнікаў, у барацьбе за палітычнае пераапераванне транспарта, — наш таварыш **Сталін**. (Бурныя апладысменты).

Значэнне нашай нарады незвычайнае. Завадта ўжо востра пастаўлена пытанне аб транспарце, каб зводзіць задачы нашай нарады да выяснення толькі бягучых пытанняў. Такое адчуванне, такое ўсведамленне, не памылюся, калі скажу, не толькі нашай партыі, але і большасці працоўных мас Савецкага Саюза.

Голасам партыі, голасам усёй

працоўных нашай вялікай радзімы таварыш **Сталін** сказаў на XVII з'ездзе партыі, што «транспарт з'яўляецца тым вузкім месцам, аб якое можна спатыкнуцца, ды, бадай, пачынае ўжо спатыкацца ўся наша эканоміка і, перш за ўсё, наш таваразварот».

Гэта такая вострая пастаўка пытання, якая павінна была прымусяць усё чыгуначнікаў ускалыхнуцца па-сапраўднаму. На жаль, пасля XVII з'езду партыі мы сапраўднага пералому ў рабоце чыгунак не атрымалі. Работнікі чыгунак не ўсвятломлі яшчэ сур'ёзнасці становішча і сур'ёзнасці тых перасцярог, якія былі зроблены XVII з'ездом партыі.

Трэба сказаць праўду — большасць чыгуначнікаў не ўсвоіла яшчэ тых метадаў работы, якімі адраджалася, развіталася, мацнела і вырасла ў вялікую сілу наша сацыялістычная індустрыя. Метады цяжкай прамысловасці, якія былі прыменены пры перабудове вугольнага Данбаса, а затым з поспехам ва ўсіх галінах нашай прамысловасці, — гэтыя метады, якія потым ЦК партыі і ўрад у сваіх пастановах пашырылі і на чыгуначны транспарт, — яны не былі ўсвоены работнікамі чыгуначнага транспарта.

Гутарка ідзе не аб пошуках

новых устаноў. Устаноўкі даны ў выступленнях таварыша **Сталіна**, у пастановах ЦК і Соўнаркома, у прамовах кіраўнікоў партыі і ўрада на з'ездзе партыі і з'ездзе Саветаў. Гутарка ідзе толькі аб палітычнай практычнай рабоце, аб мабілізацыі сіл, свядомасці, здольнасцей усё чыгуначнікаў, у першую чаргу лепшай іх часткі, для практычнага ажыццяўлення гэтых устаноў.

Гэтай нарадай мы павінны падвесці рысу пройдзенаму, рысу не на паперы, а ў практычнай нашай рабоце. Мы павінны сказаць, што **далей так працаваць, як зараз працуем на чыгунках, нельга**. Мы павінны наметыць практычныя меры, як лепш працаваць, як устрымаць тых буйнейшых недахопаў, якія ёсць на чыгуначным транспарце.

На нарадзе не пастаўлена пытанне наогул аб рабоце чыгуначнага транспарта ва ўсіх яго галінах, а ўяты тры вузлавых пытанні — аб барацьбе з крушэннямі, аб паскарэнні абароту вагонаў і аб капітальным будаўніцтве. Гэтыя пытанні, з'яўляючыся рапашчымі, даюць нам спалучэнне бягучай барацьбы з перспектывамі далейшай рэканструкцыі чыгуначнага транспарта.



II. АБ БАРАЦЬБЕ З КРУШЭННЯМІ

У загадзе ад 19 сакавіка задачы барацьбы з крушэннямі і аварыямі былі вылажаны настолькі ясна, што я не буду падрабязна паўта-

сумывацца, ці хопіць у іх часу выязджаць на расследаванне і ліквідацыю вынікаў крушэнняў. Пачынаюць падлічваць: у сутках 24 гадзіны, у сутках 24 гадзіны, у сутках 24 гадзіны...

НКШЗ, ашукання партыі і краіны ў гэтым пытанні.

Справаздачы начальнікаў дарог і сярэніх ўскрызлі і паставілі пэ-

метарыята і сьлянтства з тым, каб ад рэвалюцый буржуазна-дэмакратычнай неадкладна перайсьці да рэвалюцый сацыялістычнай. Меншавікі адваргалі гэту палітыку. Яны лічылі, што раз адбываецца буржуазная рэвалюцыя, то капіталісты павінны быць галоўнымі двюльшымі асобамі. Яны арыентаваліся на «прагрэсіўную» буржуазію. А самі выбралі для сябе ролю не штурхаюч. Гэтыя нікчэмныя апартуісты не хацелі зразумець, што ліберальная буржуазія яшчэ больш, чым самі меншавікі, баіцца рэвалюцыі. Буржуазія ішла на здзелку з царызмам, каб задушыць рэвалюцыю.

Толькі адны большэвікі з жалезнай паслядоўнасцю праводзілі рэвалюцыйную палітыку. Ленін у прамове на III з'ездзе партыі высьмейваў меншавікоў і гаварыў: «Адно з двух: або возьмем ірэніасць, каб утрымаць яе, або не ёсьці на прыступ і заявіць, што хочам толькі малое месцічка каля крэпасці». І большэвікі ішлі на штурм царыдзіні мракабесся, на штурм самадзяржаў, каб даясці буржуазна-дэмакратычную рэвалюцыю да канца. «Дэмакратычная дыктатура... — гаварыў Ленін у дакладзе на III з'ездзе партыі, — ёсьць не арганізацыя «парадку», а арганізацыя вайны». І гэта вайна павінна была перарасці ў сацыялістычную рэвалюцыю супроць капіталізму.

Каб яе весці, патрэбна была жалезная пролетарская партыя, партыя грамадзянскай вайны. Але страшнікі-меншавікі іменна ў гэты гарачы час з асаблівай стараннасцю разлагалі партыю. Большэвікі пачалі кампанію за скліканне III з'езда, які павінен быў вырашыць пытаньне аб арганізацыі партыі. Большэвікі пачалі кампанію за скліканне III з'езда, які павінен быў вырашыць пытаньне аб арганізацыі партыі. Большэвікі пачалі кампанію за скліканне III з'езда, які павінен быў вырашыць пытаньне аб арганізацыі партыі.

Гэта быў першы чыста большэвіцкі з'езд. Меншавікі яго байкатавалі. Усе левіцкія сілы партыі падполля сажынуліся, каб аб'яднаць партыю. Трэці з'езд, у якім барацьба сабраў партыю, каб даць рэвалюцыі 1905 года баявое кіраваньне. Палемічная брашура Сталіна «Воскіль о партійных расколасіях», выйшаўшая ў 1905

цыйнага класа, калі пролетарыят Расіі таксама геройскі правядзе ўсю вялікую рускую рэвалюцыю, як геройскі ён яе пачаў».

Большы тут гарчай любві і веры ў масы!

Непарыўная сувязь з масамі — адзін з важнейшых прызнакаў большэвізму і кожнага большэвіка. Гісторыя большэвізму адзначана тым, што партыя заўсёды жыла жыццём мас, адчувала біенне іх пульса і ўмела на ўсіх этапах, на ўсіх крутых паваротах і пад'ёмах арганізаваць для барацьбы і перамогі новыя сілы пролетарыята і сьлянтства. І цяпер, у зусім другой эпосе, калі новыя і бліскучыя сілы працоўных узняліся, каб вырашыць задачы, пастаўленыя партыяй пад кіраўніцтвам Сталіна. Слаўная радь рабочых ударнікаў, калгаснікаў, інтэлігенцыі, вялікае пакаленне, выхаванае Сталіным, хіба яно не робіць пудаў! Мы можам з найвялікшай гордацю ўсклікнуць цяпер словамі Леніна:

Ніколі не бывала ў рэвалюцыйнай Расіі такой масы людзей, як цяпер.

І ўсе яны цягнуць свае жыццёвыя сокi з таго вялікага часу, калі Ленін узнімаў пролетарыят на штурм у 1905 годзе.

Без трэціга з'езда партыі гісторыя нашай краіны магла б мець іншы выгляд. Гэты з'езд пераклікаецца са стэральбой чырвонагвардзейцаў на Дворцовым пляцы ў кастрычніку 1917 года і з прыбоем сацыялістычнага будаўніцтва нашых дзён.

Пасля з'езда Ленін у сувязі з яго расшэнямі па-працоўку пісаў: «Расійскі пролетарыят здолее выкаваць свой абавязак да канца... Ён здолее адбіць усе контррэвалюцыйныя спробы, бяспітасна раздвіць усіх ворагаў свабоды...».

Так яно абзлося, бо Ленін ужо за 1905 годам бачыў грозны 1917 год, за перамогі над царызмам — перамогу сацыялізму. Пролетарыят савецкай краіны, як заўсёды, пад кіраўніцтвам партыі Леніна—Сталіна выконвае і выканае свой абавязак да канца.

(Перадавы артыкул «Правды».)

нашаго толькі на некалькіх прыкладах практычнага правядзення загаду ў жыццё.

Неабходна, перш за ўсё, перасправаць даную нараду і ўсіх чыгуначнікаў ад пераўвельчэнняў па частцы пералому настраюў у барацьбе з крушэннямі і аварыямі. **Сапраўднага пералому ў барацьбе з крушэннямі і аварыямі яшчэ няма.**

Трэба быць самакрытычным да сябе і да акружаючых і кожны дзень праграць сябе, што можна было зрабіць для таго, каб паярэдзіць крушэнні, і чаго не зроблена. Патрэбна выкрываць тых людзей, якія языком гавораць, а справы не робяць. Вялікая небяспека заключаецца зараз у тым, каб прывітаньнямі, салтыментамі, ухваленнямі і захопленасцю ад загаду па барацьбе з крушэннямі не сапсаваць практычную работу, якая ў нас павінна разгарнуцца.

Загады аб барацьбе з крушэннямі былі і раней. Многія з іх былі вельмі добрыя. Але ўся бяда заключалася ў тым, што не было правяркі выканання загадаў. Лічылі, што барацьба з крушэннямі і аварыямі ёсьць адна сотая частка ў агульнай рабоце і мерапрыемствах, якія праводзяцца чыгуначнікамі. Зусім не зразумелі таго, што не толькі крушэнні і аварыі — асноўны паказальнік якасці работы дарог, але і барацьба з імі — **важнейшы вагяр перабудовы работы чыгуначнага транспарта.**

Цяперашняя перабудова праходзіць у барацьбе з супраціўленнем гэтай перабудове. Элементы такога супраціўлення, будзем гаварыць адкрыта, ёсьць нават у такіх людзей, як вы самі, — у камандзіраў транспарта.

Большасць работнікаў транспарта лічыць, што крушэнні — з'ява зусім немінучая. Вось супроць такіх настраюў і накіравана астрыёе загаду аб барацьбе з крушэннямі. Каб з поспехам павесці мільёны чыгуначнікаў на барацьбу з крушэннямі, патрэбна, каб асноўныя кадры — камандзіры — былі ўпэўнены ў перамозе!

Загад высювае як адно з першачарговых арганізацыйных мерапрыемстваў абавязковае выезд начальніка дарогі на расследванне кожнага важнага выпадку крушэння. Тут многія выступалі на пытаньне аб выездах на месца крушэнняў. Некаторыя выступалішыя

на імя «белай» работы, падкрэслі-то папер, напісаць даклад у НКПС, а тут ад нас яшчэ патрабуюць выязджаць на лінію. Трэба зразумець, што гэта і ёсьць канцэлярска-бюракратычны падыход да работы. Чаму? Таму, што калі выяздзе на месца з упраўлення дарогі на лінію, вразумела, не бюракратычна, з захаваннем усякіх умоўнасцей і знешняй формы, а капаючы, узяючы ў самую гущу, у самую глыбіню пытаньня, правяраючы людзей на рабоце, то і без вас паперы будуць пісацца. можа быць круху горш, але затое, дарога будзе працаваць лепш. У гэтым сумненняў няма! **(Апладысменты).**

Калі начальнік дарогі сам не можа выехаць, няхай пашле свайго намесніка. Мы слухалі тут справадчыка аб крушэннях. Якія толькі практычныя пытанні чыгуначнага транспарта не закраналіся ў сувязі са справадчыкамі аб крушэннях: і аб паравозах, і аб машыністах, і аб вагонах, і аб шляхах, і аб сігналізацыі, і аб экіпажатах, адным словам, пытанні ўсіх службаў, усёй работы дарог.

На чым лягчы самому навучыцца і другіх навучыць аператыўна кіраваць? Ці на тым, што на чыстым аркушы паперы напісаць добрую інструкцыю, сказаць на сходзе выдатную прамову, або самому навучыцца аператыўна кіраваць і другіх навучыць на прыкладзе крушэнняў, на ўроку паражэнняў там, дзе вы вымушаны будзеце логікай рэчаў выпраўляць і камандаваць аператыўна. Кожны начальнік дарогі павінен, напрыклад, навучыцца сам кіраваць дапаможным поездам па ліквідацыі крушэння. Начальнік дарогі або яго намеснік павінен сам разбіраць кожны важны выпадак крушэння не з пункту гледжання «вялікіх» вывадаў і складання пошты «тэзісаў аб шкоднасці крушэнняў», але галоўным чынам для таго, каб вызначыць, як можна сапраўды аператыўна паярэджаць гэтыя крушэнні.

У сувязі з тым, што работа дарог будзе адцяжвацца і па выніках барацьбы з крушэннямі і аварыямі, то ёсьць небяспека, што на месцах папрабуюць утойваць сапраўднае становішча рэчаў, не будуць паведамляць аб усіх адбываючыхся аварыях або крушэннях. Мы паярэджаем таварышоў, што будзем прыцягваць, не гледзячы на асобы і ранейшыя заслугі, да найстражэйшай адказнасці за малейшыя спробы очкаўцірацельства, ашукання кіраўніцтва

шляхоў, хоць не ўсе адказваць вольна пад язных шляхоў. Са свайго боку мы павінны будзем вылучыць спецыяльных інспектароў НКПС для нагляду за становішчам пад'язных шляхоў, каб не пускаць вагоны на тыя запушчаныя шляхі, становішча якіх пагражае пашкодваннямі нашаму рухому саставу.

Упраўленні і аддзелы НКПС павінны дэталёва падпрацаваць усе мерапрыемствы і дабіцца правядзення ў жыццё практычных пытаньняў, пастаўленых тут на нарадзе.

Па шляхавай гаспадарцы правільна прапаноўвалася ў бліжэйшы месяц правесці суцэльны агляд рэек, ляжачых у пуці, вамяніць усе рэйкі, небяспечныя для руху, — маючыя трэччыны, адколы галоўкі, падшывы і т. п. Неабходна ў далейшым такія суцэльныя агляды рабіць два разы ў год — ранняя вясной і ў пачатку зімы, да наступлення вялікіх марозаў, г. зн. у перыяд адтайвання і замарзання баласту. Патрэбна ўстанавіць дакладны графік сістэматычнай правяркі шляхавых машыністаў.

Машыністы павінны быць у найкарацейшы тэрмін забяспечаны правяраемымі прадоўжнымі профільнымі шляхамі і спецыяльна праінструктаваны аб абрыўных месцах і як па іх вадзіць паязды. Пры гэтым неабходна тэрмінова аднавіць усе шляхавыя знакі (пачатак і даўжыня пад'ёму, ухілу і т. п.), а таксама ўстанавіць асобыя знакі на ўсіх абрыўных месцах.

Разам з тым неабходна абавязваць машыністаў абавязкова паведамаць на першай-жа станцыі і дзяжурнаму па свайму дэпо аб усіх заўважаных месцах неспакойнага ходу поезда (штуршы і т. п.), каб шляхавыя рабочыя маглі іх хутка выпраўляць.

У загадзе ўжо было ўказана, што да гэтага часу чыгуначнікі амаль не мелі дэфектаскопаў, г. зн. прыбораў, дазваляючых быстра і дакладна вызначыць усе недакошы рэек. Між тым вопыт Метрабуда паказаў, што наяўны дэфектаскоп тав. Каршава дазваляе выяўляць дэфекты, нябачныя простым вокам. Наша прамысловасць у поўнай меры можа выканаць заказы на такія дэфектаскопы як для рэек, так і для вагонных і паравозных восей. Трэба толькі больш ініцыятывы і настойлівасці з боку работнікаў чыгуначнага транспарта.

Наш рухомы састаў — вагоны і паравозы — калечыцца не толькі на шляхах НКПС, але і на пад'язных шляхах прамысловасці. Гэтыя пад'язныя шляхі знаходзяцца ў яшчэ больш запушчаным становішчы, чым шляхавая гаспадарка НКПС. Тав. Орджанікідзе абяцаў па свайой лініі моцна націснуць, каб ужо ў бліжэйшыя месяцы падцягнуць транспартныя цэхі

заваць рад прасцейшых рэчаў.

Даламожны поезд павінен быць на кожным асноўным і абаротным дэпо. Камі начальнікі дарог як след, па-баявому возымудца за арганізацыю дапаможных паяздоў, то ўжо ў бліжэйшыя 2—3 месяцы, яны будуць мець на важнейшых участках добра абсталяваныя дапаможныя паязды і тым значна скараціць час па ліквідацыі вынікаў крушэнняў і перарыву ў руху.

Зараз з дапаможным поездам ездзяць выпадковыя людзі, і поезд напамінае сабой дрэнную сельскую пажарную каманду, а не арганізаваную і забяспечаную ўсім неабходным абсталяваннем ударную аварыйную брыгаду. Кадры, абслугоўваючыя дапаможныя паязды, павінны быць пастаянна задаваны за імі, дасканала падобраны і навучаны. Трэба перагледзець магчымасць быстрага выкліку гэтых рабочых на поезд у выпадку крушэння. На чале поезда павінен быць моцны, энергічны начальнік. Начальнікам дарог яма чаго чакаць далейшых указак з НКПС, яны павінны самі разгарнуць работу на месцы.

Па ходу арганізацыі і рабоце дапаможных паяздоў мы будзем сузіць аб жаданні і ўменні кіруючых кадраў дарог па-баявому ставіць ліквідацыю вынікаў крушэнняў.

Па сігналізацыі і сувязі. Пасля апублікавання загаду дарогі пачалі прыводзіць сігналы ў парадак, на некаторых дароггах (Пермскай, Томакай, часткова Паўночнай) ёсьць ужо невялікае паліпшэнне. Але ўсё-ж, як гэта падтвердзілася і тут у справадчыка начальнікаў дарог, на большасці дарог сігнальная гаспадарка знаходзіцца ў запушчаным і безнаглядным становішчы. Адна служба звалвае на другую адказнасць за агідны стан сігналаў. Гэта трэба спыніць і ўсім дружна ўзяцца за правядзенне сігналізацыі ў парадак.

Правільна прапаноўвалі тут перавесці на важнейшых участках сігналы з карасінавага асвятлення на электрычнае. Трэба і паравозы, у першую чаргу пасажырскія, штурхачы і манеўровыя, перавесці на электрычнае асвятленне.

Пленум Менскага гаркома КП(б)Б

ВЫСТУПЛЕННЕ САКРАТАРА ЦК КП(б)Б тав. ГІКАЛО

Учора адбыўся пленум Менгаркома КП(б)Б.

Пленум заслухаў даклад сакратара парткома завода «Большэвік»

т. Перачынскага аб вырошчванні партыйных кадраў.

З вялікай прамовай выступіў сакратар ЦК КП(б)Б тав. ГІКАЛО.

* У данай стэнаграме аб'яднаны два выступленні т. Л. М. Кегановіча — на нарадзе гаспадарчых і палітычных работнікаў чыгуначнага транспарта 1—4 красавіка і на нарадзе работнікаў чыгуначных палітаддзелаў 9 красавіка.

велізарнай краіне, не разумеюць, што дысцыпліна даламагла вам, разутым, раздетым, галодным, перамагчы ворагаў савецкай улады, стаць вялікай краінай.

Дысцыпліна — чуждзіла старога ладу, дысцыпліна, насаджваемая сілай, пугай і пагайкай, — такая дысцыпліна была пры парызме. У нас жа ў краіне свядомая працоўная дысцыпліна рухае соцыялістычную справу ўперад і робіць чуды.

III. АБ ПАСКАРЭННІ АБАРОТУ ВАГОНАУ

ЗМАГАЦЦА ЗА ВЫКАНАННЕ ПЛАНА ПЕРАВОЗАК—ЗНАЧЫЦЬ ЗМАГАЦЦА ЗА ПАСКАРЭННЕ АБАРОТУ ВАГОНАУ

Пытанне аб паскарэнні абароту вагонаў ёсць пытанне аб выкананні плана перавозак чыгункамі.

А між тым у шрамовах раду выступаўшых таварышоў чулася музыка мінулага — звычайная «грызня» дарог з эксплуатацыйным упраўленнем НКПС аб вымаральніках. Нам сёння не гэта патрэбна. Нам трэба ўзняцца на п'яны ўзровень тэхнічнай, практычнай, арганізацыйнай пастаноўкі нашых задач для таго, каб адказаць на адно пытанне, якое задае нам партыя, урад і ўся краіна: **чаму вы, чыгуначнікі, не выконваеце плана перавозак, ці намераны вы калі-небудзь выконваць план?**

Сярэднесутачная пагрузка павінна ўзніцца з 55.717 вагонаў ў 1934 годзе да 63 тыс. вагонаў у 1935 годзе. Але з прычыны таго, што ў I квартал сярэднесутачная пагрузка складала ўсяго 55.282 вагоны, а на II квартал устаноўлена пагрузка толькі 62 тыс. вагонаў у суткі, каб даць магчымасць чыгункам як след падрыхтавацца да асенне-зімоўных перавозак, то ў III і IV кварталах для выканання гадавога плана пагрузкі мы павінны будзем грузіць не менш 67 тыс. вагонаў у суткі.

На прапанове таварыша Сталіна соцыялістычная індустрыя дае нам у гэтым годзе велізарную падмогу — 80 тыс. новых таварных вагонаў (у двухосным вылічэнні). Але асноўным рэзервам для выканання гадавога плана перавозак з'яўляецца паліпавячэнне работ чыгункаў — паскарэнне абароту вагонаў і правільная арганізацыя рамонтна-ісправавага рухонага саставу.

Задачы паскарэння абароту вагонаў непасрэдна звязаны з зада-

святатчывымі рэзалюцыямі, якія будзем і кожны чыгуначнік, у першую чаргу кожны камандзір, у кім ёсць пацупіць гонару за сябе, за чыгуначнікаў, за нашу партыю, за нашу савецкую краіну, павінны ўзяцца за справу і дабіцца таго, каб гэты загад быў ажыццёўлен. Лік і размеры крушэнняў павінны быць скарачаны ва што-б там ні стала! (Працэнтны агляднік-ты).

чай выканання дзяржаўнага плана перавозак. Калі мы не паскорым абароту, то не хопіць вагонаў для таго, каб у другім наўгодзі грузіць 67 тыс. вагонаў у суткі.

Крыжудушнічаюць тыя, якія клічуцца ў выканальнасці плана перавозак, але адначасова аспрэчваюць рэальнасць даных ім заданых па паскарэнні абароту вагонаў. Неабходна прама сказаць: у раду чыгуначнікаў, у тым ліку і ў камандзіраў, няма ўпэўненасці ў магчымасць выканання плана перавозак. Адсюль такая вужкая, ведамствяная «ў дарожным мантабе» пастаноўка пытання. Адсюль няўменне ўзняцца на вышнюю аналіз усяго позы бою, да нам трэба змагацца і перамагчы.

Для паспехаў бою перш за ўсё патрабуецца абсалютная ўпэўненасць арміі і ў першую чаргу яе камандзіраў у перамозе. Задачы складаны і трудныя, але зусім ажыццявымыя. Усе аб'ектыўныя прадпасылкі ў намінасці. Астаноўка за якасцю нашай работы. **Рэзервы на чыгунках велізарныя, і калі мы хоць крыху палепшым сваю работу, то не толькі выканам, але і перавыканам план.**

З чаго складаецца час абароту вагонаў? Гэтыя лічбы вельмі паказальныя, і іх павінны цвёрда ўсвоіць кожны чыгуначнік. У 1934 годзе ў сярэднім адзін вагон прабягаў ад адной пагрузкі да другой 1.029 кілометраў, з іх 300 кілометраў у парожнім стане, за 211 гадзін, г. зн. 8,78 сутак.

«У паяздах», як пішуць у справаздачах, вагон быў 72,5 гадзіны. Але і гэтыя 72,5 гадзіны трэба расшыфраваць, бо сюды ўключаюцца і прастой на прамежных станцыях. Калі мы іх расшыфруем, то атрымаецца, што ў руху вагон знаходзіўся толькі 45,7 гадзін, г. зн. 21,6 проц; стаюць на

гэтых буржуазных гора-гараўцы з Інстытута эксплуатацыі ўтойваюць моцныя бакі чыгуначнага транспарта Амерыкі і Германіі, якія могуць служыць нам узорам.

СКАРАЦЦЬ ПРАСТОІ

На сартыровачных станцыях траўзійныя вагоны з перапрацоўкай стаюць па 12-14 гадзін у суткі. Гэтыя прастой лёгка можна скараціць, як гэта паказвае практыка перадавых станцый, мінімум на 25—30 проц. Такое скарачэнне дазваляе значна паскорыць абарот вагонаў.

Перш за ўсё трэба звярнуць увагу на буйныя сартыровачныя станцыі, якія з'яўляюцца зараз, як правіла, «адстойнікмі» вагонаў.

На сетцы ёсць усяго 31 станцыя з працуючымі горкамі. Возьмем яшчэ столькі-ж буйных сартыровачных станцый без горак. Будзе ўсяго 70—80 станцый, якія вырашаюць лёс плана. Хіба зараз гэтыя станцыі выдзелены ў асобна-небудзь адносінах: у палітычных, арганізацыйных, матэрыяльных? На гэтых станцыях — гразь, беспарадак, і начальнікі станцый не мае ні канейкі грошай, каб ачысціць і прывесці ў парадак тэрыторыю сваёй станцыі. Хіба нельга гэтыя 70—80 станцый паставіць узорна ва ўсіх адносінах? Варта толькі рукі прыкласці да гэтай справы па-рэвалюцыйнаму, пабольшэвіцку, а не па-чыноўніцку, і прастой вагонаў рэзка скараціцца на гэтых станцыях.

У тым-то і бяда, што на чыгунках заналта многа вымаральнікаў, занадта многа ўліку і занадта мала сапраўднай барадбы.

Зараз напружаны ў рабоце сартыровачных станцый не адуваецца. Працуюць рыўкамі — з халадом першую палову сутак і крыху жывей к 18 гадзінам.

Быў я гэтымі днямі на станцыі Любліна, хадзіў з паловы дзевятай раніцы да паловы другой дня. Любліна — не горшая станцыя, яна больш ці менш спраўляецца са сваёй работай, і разам з тым сапраўдных тэмпаў работы на ёй няма. Калі люблінецкі возышчыца за работу па-баявому, яны змогуць рэзка знізіць прастой вагонаў.

Станцыі павінны працаваць па плаву, па графіку. Прастой вагонаў на станцыі трэба разбіць па асобных аперацыйных і ўважліва разабраць, ці нельга скараціць час на тую ці іншую аперацыю, ці нельга некалькі аперацый весці адначасова. Тады кожны станцыйны работнік будзе ведаць, што ад

зрываецца пасляховае развіццё народнай гаспадаркі.

Кансерватыўныя элементы, у тым ліку і некаторыя камуністы прабуюць даказаць, што з вагона,

НА СТАНЦЫЯХ, ПАСКОРЫЦЬ ПРАСОУВАННЕ ПАЯЗДОУ

яго патрабуецца, выконвае ён заданне ці зрывае.

Такая папярэдняя работа была прароблена на некаторых станцыях Данецкай чыгункі пасля задання аб мабільнасці дарогай не менш 1.000 вагонаў для пагрузкі з унутраных рэсурсаў.

Начальнікі станцыі «Красны Ліман» праёў скарачэнне прастою па вожнай аперацыі. Напрыклад, ён скараціў час прастою ў парку прыбыцця пад апрацоўкай з улікам тэхнічнага агледу з 1 гадзіны 52 мінут да 25 мінут шляхам укаранення папярэдняй разметкі на падыходах, прыёму паяздоў на адпаведныя шляхі і змяшчэння часу на тэхнічную апрацоўку прыбыўшых саставаў. Прастой саставаў пад апрацоўкай у парку адпраўлення ён скараціў з 4 гадзін 6 мін. да 2 гадзін 45 мін. і т. п. Прастой на станцыі і пасля скарачэння яшчэ вельмі вялікі. Але ўжо прароблена работа дазволіла эканоміць для пагрузкі 263 вагоны з унутраных рэсурсаў.

Расклады таварных паяздоў на чыгунках — «яе ў пашане». Таварныя паязды звычайна ходзяць без раскладу.

Складаюцца расклады па участках, але няма ўважнення гэтых раскладаў з планам работы ўчастковых і сартыровачных станцый. Часта графік складаецца без уліку прапускной здольнасці станцый, у рэзультате — зрывы раскладаў.

І даручыў правярыць хаджэнне паяздоў па раскладах на выбарку за некалькі дзён. Вось, напрыклад, за 29 сакавіка з Алесандрава на Ласінастраўскую па Паўночнай дарозе было адпраўлена 18 таварных паяздоў, з іх толькі 7 па раскладу. Прыбыло ў Ласінастраўскую па раскладу 9 паяздоў (2 нагналі спазненне ў дарозе), а 9 прыбылі са спазненнем усе разам на 19 гадзін. Прычыны спазненняў: пропуск спазніўшыхся пасажырскіх паяздоў — 8 гадзін 15 мінут, позні выпуск паравоза — 2 гадзіны 9 мінут, рамонт паравоза пад поездам — 42 мінуты, негатыўнасць састава — 1 гадзіна 40 мінут і т. д. Гэта пад Масквой, на параўнальна благапапулярным участку. На другіх участках справа абстаецца значна горш.

Астановак на прамежных станцыях надта многа. Тав. Серада,

абоўдзем да разгляду рэальных рэзерваў і магчымасцей, якія ёсць на чыгунках для паскарэння абароту вагонаў.

Галоўны кандуктар на ст. Любліна, гаварыў мне: «Калі я згаварыся з машыністам і ён перад адпраўкай набярэ ваду, то мы дазвядзем да Серпухова без астаноўкі, і ў Падольску вады браць не трэба». Але такая дагаворнасць бывае не часта, і паязды стаюць на прамежных станцыях без толку, без патрэбы.

Графікі руху пасажырскіх паяздоў складзены большай часткай няўдала. Яны тармазяць таварны рух. На радзе напружаных грузавых напрамкаў пасажырскі рух займае больш паловы ўсёй прапускной здольнасці. Таварныя паязды пусваюцца кружным, больш далёкім шляхам. Доўгія гадзіны таварныя паязды прастойваюць у чаканні абгону пасажырскімі. На ўчастку Тула—Масква 20 таварных паяздоў перапрастойваюць з-за гэтага 88 гадзін у суткі. Да гэтага трэба дадаць, што пасажырскія паязды ходзяць у значнай ступені незапоўненымі, а больш паловы едучых у іх — гэта едучыя за кошт сваіх устаноў, часткова па лішніх або нават фіктыўных камандзіроўках. Кожны рабочы, кожны грамадзянін Савецкага Саюза разуме, што такое становішча ненармальна, што мы не можам афірмоваць для гэтага народна-гаспадарчымі інтарэсамі. Вось чаму ўрад даручыў упарадкаваць пасажырскі рух, і дзе неабходна, скараціць лішнія паязды.

Лёс выканання плана вырашаюць людзі. Гэта асабліва датычыць барадбы за дакладнае захаванне раскладу руху паяздоў. Вялікім недахопам існуючай зараз сістэмы на чыгунках з'яўляецца тое, што работнікі, якія павінны змагацца непасрэдна на рухавых паяздах з выкананнем раскладу, — кандуктары — з'яўляюцца ў радзе выпадкаў недастаткова кваліфікаванымі і зусім неаўтарытэтнымі.

Мне гаварылі галоўны кандуктары, што зараз, калі галоўны кандуктар напрабуе пазваніць на селямтару дыспетчэру і сказаць: «мяне няправільна затрымліваюць на перагоне», дык дыспетчэр часта слухаць не хоча. Калі мець аўтарытэтнага галоўнага кандуктара, разумнага, талковага, калі яго добра праінструктаваць, як след забяспечыць, адзец яго ў форму, ён будзе галоўным памочнікам ды-

спетчэра, а шляхам суправаджэння паяздоў.

Трэба падабраць 200 моцных работнікаў-байцоў, людзей, якія ведаюць жыццё і якія ўмеюць змагацца на практыцы за прасоўванне паяздоў. Гэтыя людзі будуць кожны персанальна зацверджаны НКПС і ў часе сваёй работы на дарозе падпарадкаваны начальнікам дарог. Але ў той-жа час яны

АБ ПАГРУЗЦЫ, ВЫГРУЗЦЫ І МАРШРУТЫЗАЦЫ

Прастой на станцыях пагрузкі і выгрузкі і на паўязных шляхах прадпрыемстваў дасягалі ў 1934 годзе 47 гадзін за адзін абарот вагона. Такія велізарныя прастой зусім нецарнымы.

70-75 проц. усёй пагрузкі праводзіцца на паўязных шляхах прамысловасці і толькі 25—30 проц. на шляхах НКПС. На жаль, НКПС не паказвае прамысловым наркаматам узору ў паскарэнні пагрузачна-разгрузачных работ на сваіх шляхах. Пагрузка, правядзінная сіламі чыгунак на чыгуначных шляхах, ідзе надзвычай марудна і дрэнна. Вагоны з гаспадарчымі грузамі НКПС у так званых гаспадарчых паяздах прасоўваюцца яшчэ больш марудна, чым звычайныя таварныя. Нельга больш цярдзец падобнай агіднасці.

Дрэнна працуюць транспартныя цэхі прадпрыемстваў нашых кліентаў, у тым ліку і нашага асноўнага кліента — Наркамцяжпрама. Грузы прадпрыемстваў Наркамцяжпрама екадаюць 33,6 тыс. вагонаў з 61,5 тыс. агульнай пагрузкі. З гэтых 33,6 тыс. вагонаў 20,4 тыс. вагонаў падае толькі на 5 дарог — Екацерынскую, Данецкую, Пермскую, Томскую, Паўднёва-Уральскую. Адзін з нашых асноўных кліентаў — Наркамцяжпром аб'ядае прыняць усе меры к таму, каб паставіць на заводах іванспартную справу ўзорна. Мы павінны яму ў гэтых адносінах усямерна дапамагчы, павінны выкрываць дрэнную работу прадпрыемстваў, павінны змагацца супроць тых эзэкаў, калі да вагона падыходзіць горш, чым да любой павозкі, калі вагон не лічыць за дзяржаўную маёмасць, стаіць вагон без патрэбы, а работнікам транспартных цехаў — хоць-бы што, адносяцца да прастою вагонаў занадта хладнакроўна.

Данецкая дарога і Данецкі абком нам паказалі кавалачак таго, чаго можна дабіцца, узглыбшыся як след за барадбы з прастоямі і за

ры, паміма іх не можа быць каманды на дарозе. Але гэта не значыць, што аб становішчы на той ці іншай дарозе НКПС будзе даведвацца толькі ад начальніка дарогі. У НКПС для таго, каб правільна, аператыўна кіраваць дарогамі, павінны быць рознастайныя крыніцы інфармацыі і сувязі з мясцамі. Адной з такіх сувязей будучы рэвізоры-дыспетчэры НКПС.

скарачэнне часу пад пружавымі аперацыямі.

Тое, што зроблена на Данецкай дарозе, можна зрабіць і на астатніх дарогах. У сакавіку толькі трохі прылажылі рукі да гэтай справы, і ўжо некаторыя рэзультаты ў наўнасці. Днепрапетраўскі абком паведаміў, што на іх прадпрыемствах прастой могуць быць скарачаны на 10-15 проц. Чэлябінскі абком паведаміў, што Паўднёва-Уральская дарога заклочыла з прадпрыемствамі такія агідныя дагавары, якія заахвочваюць вылікі прастою. Напрыклад, на Чэлябінскім трактарным заводзе прастой быў устаноўлены ў 7,5 гадзін. А пачер знізілі прастой да 4 гадзін 45 мінут і лічыць зусім магчымым у красавіку — маі давесці прастой да 3 гадзін. Чэлябінскі млын па дагавору мае права трымаць вагоны пад пагрузкай 3 гадзіны, а на справе ён укладваецца ў 1,5 гадзіны.

Важнейшая задача начальнікаў дарог і палітадзелу — атрымаць дапамогу абкомам і аблвыканкомам у барадбе за скарачэнне прастою вагонаў.

Велізарнай крыніцай паскарэння абароту вагонаў і скарачэння прастою з-за перафармавання саставаў на сартыровачных станцыях з'яўляецца маршрутызацыя. Планаваць савецкай гаспадаркі дае велізарныя магчымасці для найшпрэйшага прымянення маршрутызацыі, але маршрутызацыя, як арганічнай з'явы на чыгуначным транспарце, зараз няма. Няма разгорнутага прадуманага плана маршрутызацыі. Няма сістэматычнай барадбы за выкананне намечаных планаў маршрутызацыі.

Нельга-ж лічыць планам маршрутызацыі некалькі паяздоў, наметаных да адпраўкі з Данбаса ў Маскву і Ленінград. Дый к таму-ж і яны большай часткай не даходзяць пажам да месца прызначэння і падваргаюцца перадавецкі ў дарозе.

(ПРАЦЯГ НА 3 СТАР.)

ПАЧАТАК ПРАМОВЫ НА 1 СТАР.

Якля ёсць у нас магчымасці? Нам трэба перавезці ў 1935 годзе 358 мільёнаў тон грузаў замест 317 млн. тон, перавезёных у 1934 годзе. Якля гэта асноўныя грузы? Вугалю — 98 млн. тон — 27 проц. антрацыта, амаль адна трэця частка ўсіх перавозак, нафты — 24,5 млн. тон — 6,8 проц., чорных металаў — 17,5 млн. тон — 4,8 проц., руцы — 24 млн. тон — 6,7 проц. усёй пагрузкі, лесу — 36 млн. тон — 10 проц. пагрузкі, дроў — 16 млн. тон — 4,4 проц. усёй пагрузкі, хлеба — 29,5 млн. тон — 8,2 проц., будаўнічых матэрыялаў — 23 млн. тон — 6,3 проц. усёй пагрузкі. **Восем асноўных грузаў даюць 75 проц. пагрузкі — 268 млн. тон.**

Калі па-сапраўднаму, эканамічна грамадна паставіць планаванне перавозак, якля велізарныя магчымасці для маршпрутызацыі ёсць у тым факце, што 3/4 усіх перавозак складаюць 8 асноўных грузаў, перавозкі якіх плануюцца з цэнтра.

Такога становішча няма ў другіх краінах. Многія тэарэтыкуюць, параўноўваюць вопыт эксплуатацыі ў Амерыцы, у Англіі з нашым і забываюць, што адна справа — эксплуатацыя дарогі, разлічаная на грузы, ідучыя самацёкам, разлічаная на рынак, і зусім другая справа — паток грузаў, разлічаны па плану. Калі 75 проц. агульнай колькасці перавозкі складаюць 8 асноўных грузаў, то прынамсі 35-40 проц. пагрузкі — 20-25 тысяч вагонаў у суткі могуць фармавацца ў адправіцельскія маршруты.

Пры маршпрутызацыі мы можам мінімум на адну трэць, а то і на палову, скараціць час праезджэння поезда ад Данбаса да Масквы за кошт ліквідацыі перафармавання на кожнай палутнай сартыроўачнай станцыі. Даказана, што калі ўзяцца, то маршруты можна прасоўваць са скорасцю мінімум 350—400 кілометраў у суткі.

Вось вам велізарны рэзерв парэзнення абароту вагонаў, вось вам рашаючая сіла планавай гаспадаркі!

Напраўдзіце ўсё перавесці на мову лічбаў і вы ўбачыце, што літаральна можае забраць рукамі рэзервы, якія дадуць вам магчымасць значна паскорыць абарот вагонаў, выканаць і перавыканаць дзяржаўны план перавозак! (Бурныя апладысменты).

Задача паскарэння абароту вагонаў прад'яўляе да паравознай і вагоннай гаспадарак павышаныя патрабаванні. Некаторыя прабуюць проціпаставіць барацьбу з крушэннямі задачы абароту вагонаў. Наша задача — так наладзіць чоткую работу чыгуначнага транспарта, каб і крушэнняў было менш і абарот вагонаў паскорыцца. Ясна, што змяншэнне ліку крушэнняў сур'яе паскарэнню абароту вагонаў, бо знішчае перашкоды руху з-за аварыі.

Але, каб паскорыць абарот вагонаў, не павялічваючы аварыйнасці, мы павінны правесці зарэзак рад мерапрыемстваў па рэзкаму паліпшэнню якасці рамонтнага састава. Мы павінны, зразумела, фарсіраваць працэс пераходу на аўтасцэпку і аўтатармазы. Зараз якасць работы рамонтных пунктаў, дэпо, вагона-і паравозарамонтных заводаў вельмі нізкая. Паравозы і вагоны выпускаюцца з вялікай колькасцю недаробак. Адсюль вымушаныя астаноўкі ў дарозе, адзіны вагонаў, аварыі, расстройваючы рух на доўгія гадзіны.

Рамонтныя базы чыгуначнага транспарта павінны ў корані перабудаваць сваю работу і выпускаць з рамонтнага паравозы і вагоны ў бездакорным становішчы.

Каб графік руху паяздоў строга захоўваўся, не павінна быць ні аднаго выпадку недачы паравозаў, трэба зжыць вымушаныя астаноўкі паравозаў у дарозе, палепшыць работу паравозных брыгад. Мы павышаем тэхнічную скорасць паяздоў на перагонах, а гэта патрабуе большай кваліфікацыі, большай уважлівасці і акуратнасці ў рабоце машыністаў.

У корані трэба перабудаваць работу абменных пунктаў. Нельга на іх скапіць рамонт вагонаў, і таму-ж правядзеныя наспех, сяк-так, толькі-б спіхнуць хворы вагон суседняй дарозе. Пры такім становішчы абменныя станцыі ператвараюцца ў «пробкі» для гаварных вагонаў, затрымліваюць усеь рух. Рамонт павінен праводзіцца загадай на станцыях пагрузкі, выгрузкі і фармавання. Неабходна спыніць шкоднае сужэнства на абменных пунктах, калі прадстаўнікі дарог «спабораюць» у тым, хто больш на каго налічыць конт дэфектаў, выяўленых у перадаваемых вагонах, а сапраўдным рамонтам дарогі не

Працяг прамовы тав. Л. М. КАГАНОВІЧА

будоўлі і на-хадзі выпраўляць становішча.

Аб арганізацыі працы. Арганізацыйнай працы, ад якой залежыць бельмі многае, на транспартных будоўлях амаль не займаюцца. На нашых будоўлях, раскіданых часта на адлегласці дзесяткаў і соцень кілометраў, не ўзнімеш працысцільнасці і якасці работы, калі не будзе правільнай сістэмы зароботнай платы, цвёрдых норм выпрацоўкі і жорсткага кантролю за іх выкананнем.

Нормы выпрацоўкі, якія ёсць зараз, у радзе выпадкаў заніжаны. Трэба гэта выпраўляць на-хадзі, не кампанейскі, і зрабіць іх сапраўднай зброяй павышэння прадукцыйнасці працы ў капітальным будаўніцтве на транспарце.

Велізарную ролю ў павышэнні прадукцыйнасці працы і якасці работы можа адыграць акордная сістэма работ, пры якой аплата ўстанаўляецца ў цэлым за работу брыгады на поўным участку. Такая сістэма зацкавіць усю брыгаду ў быстрой і скавчэнні работ і ў лепшай іх якасці.

Знансма расходаваць матэрыялы. Што датычыць матэрыяльнага снабжэння будаўніцтва, як і ўсяго чыгуначнага транспарта, то толькі што скончыла працаваць па гэтаму пытанню спецыяльная камісія, вылучаная ЦК партыі і Соўнаркам. Партыя і ўрад пашлі на сустрэч запросам НКШЗ. Фонды матэрыяльнага снабжэння чыгунак значна павялічаны як у параўнанні з першапачатковым планам снабжэння на 1935 г., так асабліва ў параўнанні з мінулым годам. Зразумела, і гэтых павялічаных фондаў не хопіць, каб задавоіць усе «апетыты». Але калі расходаваць аддушчаныя матэрыялы эканомна, то іх хопіць для задавалення першацарговых патрэб чыгунак.

Начальнікі будоўляў павінны з усёй большавіцкай рашучасцю перасячы жульніцтва і зладейства, якія ёсць на будоўлях. На нашых будоўлях крадуць направа і налева. Накрадзеным «корыцца» тысячы жульікаў у раёнах, прылягаючых да будаўніцтваў чыгунак.

на даць у 1935 годзе НКШЗ 80 тысяч грузавага вагонаў, 700 тыс. тон новых рэек, 340 тыс. тон прэйкавых скрапленняў, 498 тыс. тон пракату, 500 тыс. тон цэменту і т. п. Павялічана пастаўка НКШЗ лясных і будаўнічых матэрыялаў.

Але разам з тым можна і трэба па раду матэрыялаў дэцэнтралізаваць снабжэнне транспартных будоўляў і дабіцца таго, каб частку мясцовых матэрыялаў будаўніцтва даставалі самі на месцы. (Галасы: Правільна).

Людзі прывыклі спадывацца толькі на аддзел снабжэння НКШЗ, чакаючы ад яго ўсё, да апошняй дробязі. Між тым пры такой цэнтралізацыі снабжэння немінуча нараджаюцца бюракратычныя навічкі і бездаказнасць.

Нашы будаўнікі павінны паказаць сябе сапраўднымі гаспадарнікамі-арганізатарамі, уменчымі забяспечыць сваёй гаспадарчай зваротлівасцю бесперабойнае снабжэнне будоўляў усёмі тымі матэрыяламі, якія можна набыць на месцы.

Асобна трэба завастрыць пытанне аб механізацыі будаўніцтва.

Механізмы на будаўніцтвах выкарыстоўваюцца дрэнна. Эжскаватары зусім не выкарыстоўваюцца, а там, дзе выкарыстоўваюцца, яны загружаюцца менш чым на палову, калі не на чвэрць сваёй магутнасці. Якую пану маюць пры гэтым скаргі начальнікаў будаўніцтваў і дарог на няхватку эжскаватараў? Пры поўнай загрузцы эжскаватараў, якія ёсць у транспартным будаўніцтве, можна ахапіць імі не менш паловы ўсіх земляных работ.

Адначасова неабходна ўмацаваць фінансавую дысцыпліну на будаўніцтвах. Надзвычай неспрыялае становішча і з каштарыснай дысцыплінай на будоўлях НКШЗ. Першапачатковыя каштарысы перавышаюцца на радзе будоўляў у некалькі раз. Выдаткуюць грошы дарма, паставяць будоўлю пад пагрозу, а потым прапрашайчыюць. Начальнікі дарог і будоўляў павінны па-сапраўднаму, па-гаспадарску лічыць кожную

торамі, прычым частка важнейшых праектаў даецца для распрацоўкі на старану прыватным інжынерам. Праекты асобных службаў зусім адны з другімі не ўзгоднены. Будаўнікі гэта называюць па-вучоўнаму «някомплексным праектаваннем», а па-простаму гэта азначае, што ў адным месцы будуць шлях, а забываюць своечасова пракаласці вадаправод, расшыраюць стаяцыю, а не расшыраюць дэпо, будуць дэпо для паравозаў «ФД», але «забываюць» рэканструяваць шлях і т. п.

Планы будаўніцтва мяняюцца некалькі раз. У рэзультате такога «парадку» ўзаемазалежнасць паміж асобнымі элементамі плана (колькасць стойлаў у дэпо, вада-снабжэнне, разезды і інш.) парушаецца, і дарога, затраціўшы буйныя сродкі, атрымлівае нязначнае павелічэнне сваіх прапускных здольнасцей.

Многа агіднасцей дапушчана пры праектаванні другіх шляхоў. Гэта праектаванне праводзілася без ўліку становішча маючыхся першых шляхоў. Зараз неабходна будзе аб'яднаць усю праектную справу па ўсіх упраўленнях НКШЗ у адзіным цэнтры.

Для лепшага кіраўніцтва і кантролю за ўсім капітальным будаўніцтвам на транспарце мы на днях стварэння поўнакроўнага Цэнтральнага ўпраўлення чыгуначным будаўніцтвам — «Пузелдорстрой». Ён аб'яднаў у сабе і ўпраўленне новым чыгуначным будаўніцтвам і аддзел капітальнага будаўніцтва Цэнтральнага Упраўлення Шляху.

Трэба падпрацаваць яшчэ пытанні аб арганізацыі будаўнічых трэстаў і кантор пры ўпраўленні дарог і аб іх узаемаадносінках з «Пузелдорстроем». Трэба спадывацца, што новае ўпраўленне пры падтрыманні начальнікаў дарог і будоўляў, пры падтрыманні ўсіх транспартнікаў-будаўнікоў зможа наведці парадак у гэтай найбольш запущанай галіне чыгуначнай гаспадаркі.

Спадымаем, што мы не паўтोरным памылак будаўніцтва міну-

прайна-тэхнічных мерапрыемствах. **Не, справа ідзе аб баявым духу масавай палітычнай работы, справа ідзе аб ідэйна-палітычным наступленні на ўсё адсталое, нягоднае, на ўсё тое, што не толькі не разумее нас, але супраціўляецца нам.** Зусім не трэба ў кожным супраціўляючымся бачыць класавага ворага. Класавыя ворагі ёсць, і з імі трэба бязлітасна змагацца. Але ў той-жа час трэба ўмець мала свядомага, але нашага, савецкага чалавека пераканаць, што працаваць трэба добра.

А для гэтага трэба кожнаму палітадзельцу ўмець палітычна паставіць пытанне і правільна яго праедлумачыць. І не толькі палітадзельцу, але і начальніку дарогі і яго намеснікам трэба праявіць сябе сапраўднымі большавікамі, байцамі, уменчымі весті людзей у бой.

Ёсць рад элементарных пытанняў масавай работы, як, напрыклад, чытанне газет, з якіх і трэба пачынаць. Бо факт-жа, што многія чыгуначнікі газет не чытаюць. Калі я быў у Любліне, я вышпан быў чырванець, як былі салтаратар Маскоўскага абкома РКП(б), за тое, што на тэрыторыі Маскоўскай вобласці многія галоўныя кандуктары не чытаюць ні «Правды», ні «Гулка», ні дарожнай газеты, ні раённай палітадзельскай газеты. Неабходна зарад павярэціць, што калі мы выжым дзе-небудзь пасля двух месяцаў, што няма нават такой элементарнай масавай работы, як чытанне газет, то гэта будзе азначна, што палітадзела там па сутнасці справы няма, і мы гэты палітадзел аскандальмі на ўвесь Савецкі Саюз.

Нашу масавую партыйную работу часта пеуе фальшывая масавасць. Збярўць мітынг у 2.000 чалавек, фармальна правядуць яго і лічаць, што правялі масавую работу. Або, заходзяць парторг у пакой адпачынку кандуктарскіх брыгад, дзе сядзіць чалавек 40, скажа два словы і думае, што правёў масавую работу. Гэта — фальшывая масавасць. Сапраўдная масавасць азначае — выкаваць, выкаваць у кожным пункце — у кожным кандуктарскім рэзерве, у кожным дэпо, на кожным участку — калі адных справе партыі беспартыйных актывістаў, сапраўдных перадавікоў, людзей, сапраўды вылучыў за сабой масу чыгуначнага руху на транспарце.

Заклік мы назвалі імем таго, хто сам паказвае найярчайшыя ўзоры спалучэння паглыбленай марксісцка-ленінскай тэорыі і рэспіральна-шага арганізатарства з размахам масава-палітычнай работы, а праводзілі заклік няўмела, выпушчалі з яго асноўны змест. **Сталінскі заклік ударнікаў трэба ўзняць на новую ступень.** На даных нарадах пастаноўкай пытанні аб барацьбе з крушэннямі, аб паскарэнні абароту вагонаў, аб капітальным будаўніцтве мы даем асноўны напрамак і змест у далейшым шравіцэнні сталінскага закліку ударнікаў. Сталінскі заклік ударнікаў павінен праходзіць пад сцягам барацьбы за канкрэтныя паказальнікі барацьбы з крушэннямі, паскарэння абароту вагонаў, скарачэння працояў, паліпшэння капітальнага будаўніцтва. **Лепшыя чыгуначнікі нашай краіны павінны паказаць узоры барацьбы за перабудову транспарта па-сталінску.** (Апладысменты).

Барацьбу за ўедым транспарта, за перавыкананне плана перавозак павінны ўзначаліць камуністы. Без партыйнай арганізацыі ніякай справы, тым больш такой важнай і складанай, правесці нельга.

Што забяспечвае поспех барацьбы? Глыбокая, прынцыповая перакананасць камуністаў у правае сваёй справы. Актывінасць ў барацьбе з усёмі супраціўляючымі перабудове, перашкаджаючымі ўздыму транспарта. Арганізаванасць — каб камуністы дзейнічалі не разрозненна, кожны сам па сабе, а адзіным згуртаваным калектывам.

Якаво зараз становішча ў радзе партыйных арганізацый транспарта, у тым ліку і самога апарата НКШЗ? Ёсць камуністы, якія кіруюць у рабоце, актыўна змагаюцца з недахопамі, не хочуць мірыцца з ганебнай работай транспарта. Такіх, на жаль, яшчэ меншасць. Ёсць другая, таўсама невялікая група кансерватараў, апартуністаў, якія лічаць, што працаваць іны да гэтага часу добра, і лепш працаваць не жадаюць. Калі іх крытыкуеш, яны аслабляюцца і думаюць пра сябе: «чаго прыстае, лепш працаваць не можам». Такіх апартуністаў трэба выпрыскаць да канца. І нарэшце, большасць актывістаў перадавае іх на транспарце.

