

Героизма, одержат новые победы
борьбе за коммунизм. (Апп-
менты).

Новыми производственными достижениями отвечают трудящиеся области на решения XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б)

На Горьковской

По всем станциям, депо, дистанциям пути и в общежитиях железнодорожников Горьковской дороги проводятся беседы и собрания, на которых обсуждаются материалы XVIII Всесоюзной партконференции. Несколько сот агитаторов разъясняют доклады тт. Маленкова, Вознесенского и резолюции по ним. Железнодорожники горячо одобряют решения конференции, направленные на коренное улучшение работы промышленности и транспорта. Многие железнодорожники Горьковской добиваются новых производственных успехов. С 15 по 20 февраля проведено 306 тяжелых поездов. Лучших результатов по возведению тяжелых поездов добились машинисты депо Горький-сортiroвочная и депо Владимир. Машинист депо Горький-сортiroвочная т. Панькин 16 февраля провел тяжеловесный поезд весом 3.050 тонн при норме 1.700 тонн. Машинисты тт. Савлов, Кудрявцев, Михайлов и др. водят тяжеловесные поезда по участку Вязники—Горький без набора воды в пути. Некоторые партийные организации Горьковского узла уже приступили к выполнению решений партконференции. После обсуждения доклада тов. Маленкова в вагонном депо Горький-пассажирская было приступлено к наведению чистоты. Больше всех обнаружено грязи в арматурной мастерской. 20 февраля вся грязь и мусор здесь были уничтожены, причем при очистке мастерской в мусоре обнаружена масса болтов, гаек и других деталей. В производственном пункте обнаружены несколько лет бездействовавшие докматы, в которых сильно нуждается депо. Также обнаружено нуждающееся оборудование.

Партийная организация вскрыла, что рабочие на текущем и годовом ремонте пассажирских вагонов, как правило, не получали нарядов перед работой. Парторганизация потребовала от командиров производства ликвидировать этот недостаток. После обсуждения материалов XVIII Всесоюзной партконференции с новой силой развернулась борьба за чистоту и культуру на производстве и в общежитиях железнодорожников. В паровозном депо Горький-пассажирская машинисты и слесари по ремонту привели свои участки в культурный вид. Машинисты тт. Климов, Сучков и другие повели свои поезда в опрятном состоянии. Гораздо лучше с чистотой стало в паровозном депо Горький-сортiroвочная и на других участках. По инициативе дорожников 20 февраля проведено собрание уборщиц и командиров общежитий узлов Горький-сортiroвочная и Горький-пассажирская. Собрание приняло обращение ко всем уборщицам и командам Горьковской дороги с призывом организовать соревнования за чистоту станций, дистанций пути и связи, в рабочих общежитиях. Коллектив станции Горький-сортiroвочная обязался к 1 мая сформировать 1060 поездов по методу знатных составителей нашей страны тт. Краснова и Божухаря, обрабатывать скоростными методами не менее 30 поездов в сутки. Железнодорожники Горьковской в своих обязательствах ставят главной задачей—на основе выполнения решения XVIII Всесоюзной партконференции—покончить с отставанием дороги и сделать ее передовой магистралью нашей страны.

Н. ЧЕНАШЕВ.

Станки слесаря Ротанова

СЕРГАЧ. 21. (По телеф. от соб. корр.). Слесарь депо ст. Сергач П. М. Ротанов сконструировал станок для обточки бандажей паровозов без выкатки колес. Станок приводится в движение электромотором. Он экономит 21 тыс. руб. в год, сокращает потребность в рабочей силе. По конструкции т. Ротанова сделаны станки в ряде других депо Казанской железной дороги. Раньше при ремонте паровоза в депо приходилось применять докматы. Теперь же станок поднимает в паровозу и на месте производит обточку бандажей.

В день открытия XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б) т. Ротанов закончил конструирование нового станка для обточки бандажей паровозов осей паровозов. Этот станок значительно сокращает время обработки детали и более равномерно ее обрабатывает. Сейчас т. Ротанов работает над изобретением станка для резки колец салышков «кинка», который будет приводиться в движение также электромотором. Тов. Ротанов в конкурсе по изобретательству занял первое место на Казанской дороге.

А. ГОРОДСКОЕ.

Победа стахановца Богатырева

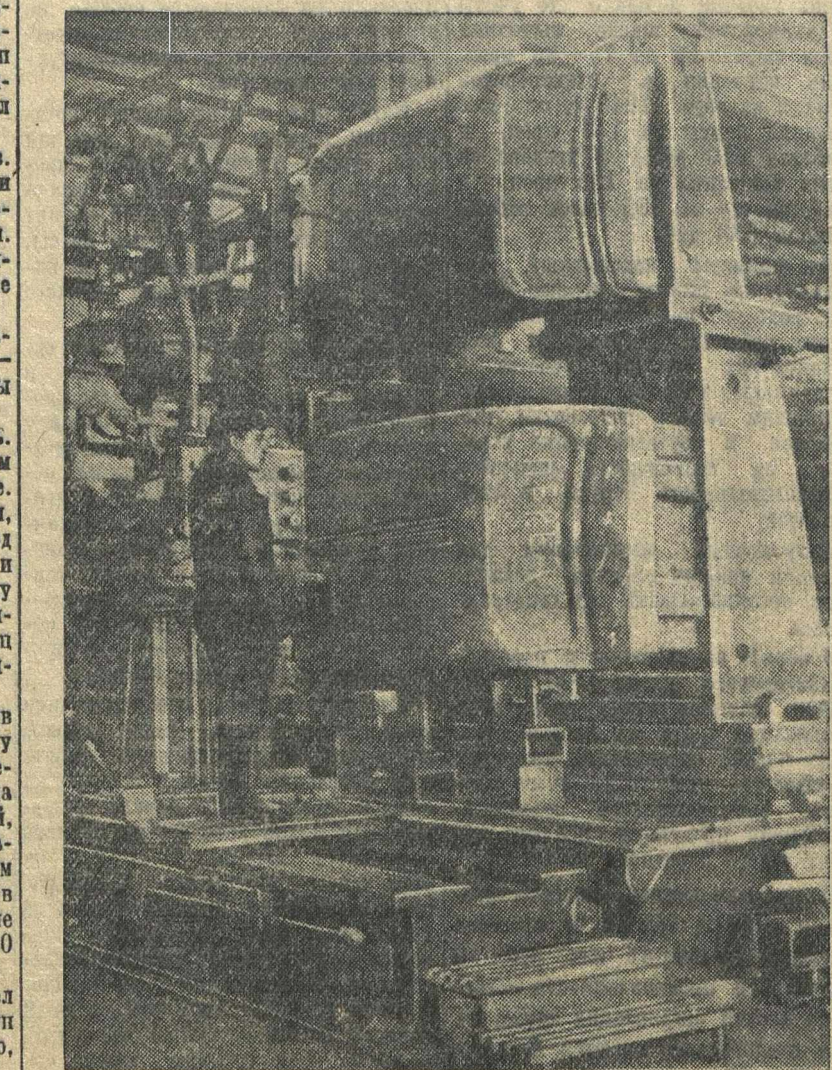
15 февраля, в день открытия Всесоюзной партконференции, в кабинете начальника цеха т. Коробова вышел молодой токарь стахановец Михаил Богатырев. Товарищ начальник!—сказал он,—я решил отметить дни работ партийной конференции новым производственным подвигом. —Что же ты думаешь сделать?—спросил начальник. —Для производства детали по чертежу № 10556-24 мне нужно изготовить новый резец-метчик из углеродистой стали. Это позволит одновременно протачивать деталь и не делая перестановки, нарезать в ней резьбу. И он положил на стол начальника эскиз резца. —Предложение хорошее, но резец нужно сделать из быстрорежущей стали,—сказал ему т. Коробов.—Внимательно посмотри недостатки эскиза и измени углы расточки. Богатырев выслушал замечания начальника, привлек на помощь для составления нового эскиза стахановца Кулакова. По окончании смены Богатырев и Кулаков обсуждали и составили чертежи. Главный инженер завода т. Кузьмин одобрил их инициативу. Начальник цеха т. Коробов и зав. секцией технической подготовки т. Суханова обсуждали вопрос, кому же поручить изготовить резцы. Если этот заказ дать инструментальному цеху, то он выполнит не раньше как через два месяца. —Пригласите ко мне токаря Залетнова и фрезеровщика Вавилова,—сказал т. Коробов.—Эти стахановцы выполнят задание. Надежды т. Коробова оправдались. Залетнов и Вавилов с энтузиазмом взялись за ответственное поручение. Операции переходили из рук в руки, без задержки. Вся работа была под строгим контролем тт. Коробова и Сухановой. На второй день в контору смены Залетнов и Вавилов сообщили о выполнении заказа на резец в полтора дня вместо 11 дней, данных им по норме. Стахановец Богатырев, получив резец, приступил в практическому делу. За 3 часа он изготовил в результате применения нового резца 300 высококачественных деталей, тогда как раньше изготовлялось самое большее 100 деталей, при чем в прошлом эти детали делались в 2 пехах. Кроме того, предложение т. Богатырева сэкономило заводу 20 тысяч рублей.

Б. Михайлу Богатыреву подослал главный инженер завода т. Кузьмин и, положив руку на его плечо, сказал: —Поздравляю с победой. Ты разрешил одно из узких мест в производстве завода. Твои успехи дирекция завода достойно оценит. С. ОШЕНИН.

Обязательства выполнены

БОР. (По телефону). На предприятных, в колхозах и учреждениях подведены итоги соревнования им. XVIII Всесоюзной партконференции. Коллектив судоремонтного завода имени Молотова досрочно выпустил из ремонта паровозы «Память Азина», «Георгий Димитров», баржу № 48, дебаркадер № 73 и ряд других судов. Во всесоюзном соревновании предприятия Наркомвселоделания заняли первое место. Коллектив рабочих и инженерно-технических работников Ситниковского торфопредприятия досрочно закончил ремонт кранов №№ 25 и 26. Совхоз «Борская молочная ферма» выполнил полуторамесячный план по сдаче молодняка колхозам пригородной зоны на 124 проц.

В. Хмелев.



На автозаводе им. Молотова. Обработка штампа крышки кузова малолитражки на копировальном станке «Неллер». Вверху — деревянная мастер-модель, внизу — обрабатываемый штамп. Фото Н. Добровольского.

Производственные подарки

Инженерно-технические работники автозавода им. Молотова XVIII Всесоюзную партконференцию отмечают новыми творческими работами. Коллектив центральной заводской лаборатории брал обязательство изучить возможность внедрения в производство литейных пехов антрацита взамен кокса. Это обязательство выполнено. Мероприятие внедрено. Вагранки начали работать с добавкой 30 проц. антрацита.

Предложение реализовано, термический пех № 1 начал работать на поваренной соли.

До последнего времени при обнаружении брака по отбелу одного поршневого кольца браковалась вся партия данного отлива колец. Работники сектора автоматизации завода инженер т. Савельев, конструктор т. Зыбов и мастер т. Чижов разработали и в день открытия партконференции смонтировали специальный автомат для контроля поршневых колец. Он позволяет браковать не всю партию данного отливки, а только отдельные кольца, имеющие отбел. Производительность автомата 30 тысяч колец в смену. Экономический эффект свыше 200 тысяч рублей в год.

В пожаро-конференции сектором автоматизации изготовлен также светофорный прибор для быстрого и одновременного контроля правильности размеров буртиков и канавок поршня. До сих пор контроль поршня проводился вручную, несколькими предельными скобами. Новый прибор повышает производительность труда контролеров в 8—10 раз. Работами руководил инженер т. Поссе, конструировал прибор конструктор Обломов.

Автомат для контроля поршневых колец и прибор контроля поршня в ближайшее время будут демонстрироваться в Москве на научной конференции по автоматике и телемеханике, созываемой наркомсредмашем.

А. КОЛЧИН.

В честь конференции

Коллектив ряда судоремонтных заводов—им. Парижской Коммуны, им. Молотова, им. Карла Маркса, им. 25 Октября, им. Жданова и им. Бутякова—перевыполнили социалистические обязательства, принятые в честь XVIII Всесоюзной партконференции. Подволи итоги соревнования, они взяли на себя новое обязательство—к VIII Сессии Верховного Совета СССР дать технически готовых 19 самоходных и 71 несамоеходное судно.

И. КИСЕЛЕВ.

В дни работы XVIII Всесоюзной партийной конференции сталевары мартовского цеха завода «Красное Сормово» отняли 150 тонн высококачественной стали сверх плана. 19 февраля на печи № 2 три бригады тт. Шишакова, Портнова и Баландина несли стахановскую вахту. Применяя скоростной метод плавления, они выдали одну пазу на 22 тонны выше нормы. В этот день на 52 тонны перекрыли задание весь цех.

В. ШАЛДАМАНОВ.

Великая, непобедимая армия страны социализма

В ПОМОЩЬ АГИТАТОРУ

Созданная Советским государством Красная армия идет к своей XXXII годовщине как самая сильная армия в мире. Наша Красная армия и Военно-Морской флот своим глубоким корнями уходят в историю большевизма, в боевые рабочие отряды и дружины, зародившиеся еще в 1905 году.

Созданные и воспитанные партийной рабочей дружины стали основой Красной гвардии в 1917 году. Они сыграли огромную роль в борьбе за завоевание и укрепление диктатуры пролетариата.

Победа Великой Октябрьской социалистической революции и установление диктатуры пролетариата привели в бешеную буржуазию и ее пособников—меньшевиков и эсеров. Все черные силы контрреволюции объединились для борьбы против молодой Советской республики.

Красная гвардия, несмотря на свой героизм, не могла противостоять поджигам империализма. Не годилась для этой цели и старая армия.

Внутренние и внешние положения страны Советов настоятельно требовали создания новой, сильной, революционной армии. Учитывая сложившуюся обстановку, 28 января 1918 г. В. И. Ленин подписал исторический декрет об организации Красной армии. 14 февраля был опубликован декрет Совнаркома об организации Военно-Морского Красного флота.

На первых порах наша армия строилась на принципах добровольности. Это объяснялось тем, что в условиях непереносимой усталости народа от четырехлетней империалистической войны нельзя было строить армию на началах обязательности военной повинности до тех пор, пока многонациональная масса демобилизованных солдат развалившейся царской армии не ощутила плоды Октябрьской революции, пока не осознала нового характера войны.

Красная армия, только пачав свое формирование, сразу же столкнулась с войсками интервентов и внутренней контрреволюцией. Используя предательство Юденича-Троцкого и его сподвижников, так называемых «левых коммунистов», войска кайзера Вильгельма 18 февраля 1918 г. перешли в наступление против Советской России.

Большевистская партия и Советское правительство обратились к рабочему классу, к трудящимся нашей страны с призывом положить все силы на дело обороны. Социалистическое общество было объявлено в мобилизацию. В ответ на этот призыв быстро формировались первые части Красной армии и направлялись на фронт.

Беспечно двинувшиеся вслед за отступающей старой армией германские полки неожиданно натолкнулись на непреодолимое сопротивление интерских пролетарских отрядов и революционных солдат.

В боях под Нарвой и Псковом 23 февраля 1918 года молодая Красная армия нанесла первый сокрушительный удар интервентам. День отпора немцам захватил как ее стороны только что сформировавшейся революционной армии стал традиционным днем рождения Красной армии.

Немалую работу по формированию новых частей Красной армии провела и парторганизация Нижегородской губернии. На конференции представителей губернского военного округа Московского военного округа 26 марта 1918 г. делегат от Нижегородской губернии докладывал: «Военный округ образовался две недели тому назад. Красноармейцев 1200 человек, из которых 70 проц. обученных. При них 2 пушки и 10 пулеметов. Формируем новый отряд. Ежедневно записывается 30—40—50 человек, но принимаем по строгой рекомендации. Присутствия к расформированию Красной гвардии. Старая армия вся демобилизована. Состав Красной армии очень хороший... Начала выходить военная газета».

В начале мая 1918 года Красная армия насчитывала в своих рядах 306 тысяч бойцов. Но для разгрома пачавшейся интервенции Антанты этого было недостаточно. Ленин выдвинул задачу: увеличивать и усиливать Красную армию. 29 мая 1918 года ВЦИК издал декрет о наборе в Красную армию рабочих и беднейших крестьян на основе всеобщей мобилизации.

Партия Ленина—Сталина подняла трудящиеся массы Советской республики на отечественную войну против иностранных захватчиков и внутренней контрреволюции.

3 октября 1918 г. В. И. Ленин писал: «Мы решили иметь армию в 1.000.000 человек к весне, нам нужна теперь армия в три миллиона человек. Мы можем ее иметь. И мы будем ее иметь» (т. XXIII, стр. 217).

Эта директива вождя была выполнена. На 1 января 1920 г. Красная армия стала четырехмиллионной.

30 ноября 1918 г. партия и правительство создали Совет Рабочей и Крестьянской обороны во главе с Лениным и Сталиным, который руководил пополнением армии людьми, организовывал снабжение фронта оружием, продовольствием, обмундированием, снаряжением.

Совет обороны мобилизовал всю промышленность, транспорт, поставил весь тыл на службу фронта. Ленин и Сталин были не только

дейными вдохновителями и создателями Красной армии, они непосредственно руководили ее боевыми действиями.

Секретари товарища Ленина в своих воспоминаниях рассказывают, что свой рабочий день в годы гражданской войны Ленин обычно начинал с изучения оперативных донесений с фронтов и прочей военной переписки.

«Мельком взглянув на стол, где уже всегда были приготовлены почта и обязательно отдельно все военные телеграммы с фронта, он много брал именно эту папку и быстро прочитывал их... Прометрел телеграммы и жмол к стене—«о одной, к другой, к третьей. Всюду разрешены карты и досуду собственноручной рукой его отмечены все 14 фронтов, с которых в разное время наседали на нас и на нашу социалистическую молодую республику международный враг».

«Все изучил, заметил, сообразил и разом—к столу и быстро, быстро стал писать телеграмму за телеграммой; затрепал телеграфные аппараты, вызовы по прямому проводу во все стороны—и на север, и на юг, и на восток, и на запад. И затрубили все все все, правления и заработало и заспешило».

Некислительную большевистскую энергию, волю и настойчивость проявил товарищ Сталин на фронтах гражданской войны. Он искусно сочетал свои ответственные обязанности члена ЦК партии, заместителя Ленина в Совете Рабочей и Крестьянской обороны, народного комиссара по делам национальностей с функциями организатора, полководца и военного комиссара Красной армии.

В июле 1918 г. белогвардейские полчища под командованием генерала Краснова, при помощи иностранных оккупантов, попытались захватить Царицын. Этот город стал центром удара врагов.

Товарищ Сталин, находясь с 6 июня 1918 г. в Царицыне в качестве руководителя продовольственного дела на юге России, отправляя сотни тысяч пудов продовольствия в голодающие промышленные центры, мастерски организовал оборону города. Блестяще владея марксистским диалектическим методом, учитывая реальную обстановку, товарищ Сталин гениально разгадал роль Царицына, как важнейшего стратегического пункта.

Взятие Царицына врагами отрезало бы Советскую республику от последних хлебных ресурсов, от бакинской нефти, позволило бы белым объединить доноску контрреволюцию с чехословацкой и общим фронтом идти на Москву.

Поэтому товарищ Сталин с величайшей энергией борется за превращение Царицына в неприступный форпост пролетарской революции.

В это время в Царицын с Украины, Донбасса через Донецкую область пробралась 35-тысячная армия тов. Ворошилова, превращая в собой более ста паровозов и более трех тысяч вагонов оборонного имущества.

Группа войск под командованием тов. Ворошилова была реорганизована в 10-ю армию, которая вместе с другими частями Красной армии разгромила белогвардейцев под Царицыном.

В декабре 1918 г. на восточном фронте создавалось катастрофическое положение. В результате предательства Троцкого и его ставленников Колчаку удалось нанести серьезное поражение 3-й армии наших войск и с 24 на 25 декабря взять Пермь.

Нападение Перми создало угрожающее положение для нашей страны. Колчак, наступая на Вятку, пытался соединиться с английской интервенцией на севере. Создавалась угроза Москве.

Для ликвидации пермской катастрофы и восстановления положения на восточном фронте ЦК партии по предложению Ленина назначил партийную следственную комиссию во главе с товарищем Сталиным.

Товарищ Сталин, вынуженный причины катастрофического положения, со свойственной ему быстротой и твердостью проводит ряд практических мероприятий, направленных на поднятие боеспособности 3-й армии и ее тыла, в результате чего продвижение Колчака было приостановлено. А в январе 1919 года Красная армия перешла в наступление. Колчак с большими потерями для него был отброшен за Уфу и Оренбург.

Однако, весной 1919 г. Колчак, оправившись от прежних ударов, собрал огромную армию и начал новую наступление. В связи с угрожающим положением на восточном фронте Ленин призвал все партийные, профсоюзные и комсомольские организации направить все силы для разгрома Колчака.

В апреле была объявлена всеобщая мобилизация. На восточный фронт было послано около 10 тысяч коммунистов, 50 тысяч комсомольцев и членов профсоюзов. Красная армия перешла в наступление и в короткий срок разгромила Колчака.

На фронте были измены. Пользуясь преступным попустительством врагов народа Зиновьева и Беденова, в самом Петрограде безнаказанно орудовали сотни шпионов и диверсантов.

В минуту смертельной опасности, когда враги пролетарской революции угрожали Петрограду, президиум ВЦИК, ЦК партии поручают товарищу Сталину возглавить руководство обороной пролетарской столицы.

По указанию товарища Сталина были произведены обыски в бывших буржуазных квартирах Петрограда, в том числе в иностранных посольствах. Было изъято около 7 тысяч вышпков, 600 револьверов, станковые пулеметы, гранаты.

В результате непосредственного вмешательства товарища Сталина в оперативные дела, благодаря его революционной стратегии и тактике, войскам Красной армии Юденич был разгромлен и Питер спасен.

Осенью 1919 г. Антанта организовала второй поход против Советской республики. Центр тяжести этого похода лежал на этот раз на юге, в районе Деникина. В половине октября белые захватили Украину, взяли Орел и подошли к Туле, которая снабжала нашу армию патронами, выстрелами, пулеметами.

По предложению Ленина ЦК поручает товарищу Сталину возглавить руководство этим ответственным фронтом гражданской войны.

Товарищ Сталин, прибыв на южный фронт, отверг пораженческий план Троцкого и предложил свой план, который был утвержден ЦК.

По плану товарища Сталина главный удар против денкинской армии направлялся из района Орел—Воронеж через Харьков—Донецк—на Ростов. Этот план обеспечил быстрое продвижение красных войск при участии сочувствия рабочих и крестьян на всем пути движения. Затем этот план давал возможность быстро освободить Донбасс от денкинцев и обеспечить страну топливом. Наконец, проведение этого плана давало возможность расчистить денкинскую армию на две части и уничтожить ее.

В результате выполнения плана товарища Сталина и его руководства частями Красной армии Денкины были разбиты.

Разгромив Колчака, Деникина и Юденича, наша страна получила небольшую передышку, но Ленин предвидел опасность нового нападения врагов и призвал к готовности к отбору. И, действительно, весной 1920 года Антанта начала свой третий поход на Советскую республику. На этот раз наступали панская Юльяна и Врангеля.

По зову партии вновь было послано 25 тысяч коммунистов на польский и врангелевский фронты.

По предложению Ленина, товарищ Сталин поехал на юго-западный фронт. И вскоре решительными действиями частей Красной армии был нанесен сокрушительный удар белополякам, а затем и Врангелю. Советская земля навсегда была очищена от интервентов, и многомиллионному советскому народу была завоевана возможность победоносного строительства бесклассового социалистического общества.

Неоценимая заслуга в деле грандиозной победы в годы гражданской войны принадлежит талантливейшим полководцам, военным руководителям нового типа—Фрунзе, Ворошилову, Буденному, Тимошенко и другим, которые увлекались своим героизмом массы.

Одной из важнейших предпосылок побед Красной армии в годы гражданской войны было наличие в ее рядах таких народных героев-самоотверженных, как Чапаев, Ботовский, Лазо, Шорс, Пархоменко и многих других.

Важнейшим условием победы Красной армии является неустанный труд большевистской партии во главе с Лениным и Сталиным. Политическим просвещением Красной армии лично занимались Ленин и Сталин и такие деятели нашей партии и правительства, как Молотов, Калинин, Свердлов, Каганович, Орджоникидзе, Киров, Куйбышев, Микоян, Жданов, Андреев и другие.

За годы социалистической стройки неузнаваемо изменилась наша страна. Советский Союз превратился в неприступную крепость социализма. Вместе с ростом страны социализма росла и крепла могущественная Красная армия.

В результате блестящего выполнения сталинских планов Красная армия и Красный флот получили от социалистической промышленности первоклассную технику.

Для дальнейшего роста оборонной промышленности СССР исключительное значение имеет решение основной экономической задачи СССР. Чем больше мы будем вырабатывать металлы, машин, танков и самолетов, тем сильнее и могущественнее будет наша Красная армия.

И сейчас огневая мощь наших корпусов больше огневой мощи корпусов любой капиталистической армии. Перед силой огня советского тяжелого оружия не в состоянии устоять никакие современные железобетонные укрепления. В 1939 г. по сравнению с 1930 годом в Красной армии количество танков увеличилось в 43 раза, самолетов—в 6 с половиной раз, артиллерии тяжелой, средней и легкой—в 7 раз. На каждого красноармейца в среднем приходилось 13 механиче-

ских лошадиных сил. В 1939 году у нас уже были боевые самолеты, которые поднимались на высоту более чем в 15.000 метров, и бомбардировщики, скорость которых превышала 500 км. в час.

Товарищ Сталин лично занимается вооружением Красной армии и Морского флота. Каждая новая конструкция самолета, танка, корабля, каждая новая система артиллерийского оружия хорошо изучаются товарищем Сталиным.

Самым ценным завоеванием Красной армии и Военно-Морского флота является рост военных кадров. Современная техника обслуживается и управляется десятками и сотнями тысяч людей различных специальностей. Наши люди, овладевшие сложнейшей, первоклассной техникой,—это инженеры, техники, механики, радисты.

Товарищ Сталин неустанно заботится о кадрах Красной армии и Военно-Морского флота. Они только со сухопутные и авиационные силы имеют около 100 училищ, ежегодно выпускающих десятки тысяч специалистов. Красная армия имеет 14 военных академий, готовящих тысячи специалистов по разным отраслям военного дела.

Кадры Красной армии и Морского флота, обладающие высокими моральными и политическими качествами, сильной своей организованностью, высокой и сознательной дисциплиной. Это сыны советского народа, беспрестанно предавшие своей социалистической родине и готовые каждую минуту на любой подвиг за дело Ленина—Сталина. Эти замечательные качества Красной армии, помноженные на высокие знания военного дела, делают ее непобедимой.

Героизм Красной армии, проявленный в суровые годы гражданской войны, ширится и еще больше развивается сейчас. В боях за родную у озера Хасан и на полях у Халхин-Гола, в боях против польских панов за освобождение народов Западной Украины и Западной Белоруссии, в боях против финской белогвардейщины Красная армия и Морской флот демонстрировали перед всем миром неслыханный героизм и отвагу.

Героизм в нашей стране стал массовым явлением. Это вполне закономерно. На протяжении многих лет Ленин и Сталин на личном примере воспитывали в трудящихся массах нашей страны смелость и решительность, как непрерывное усиление революционного действия и социалистических дел. Смелость и решительность—это закон революции. Закон этот живет и действует в Красной армии, как органическое свойство.

Под руководством товарища Сталина наша партия и советская власть разгромили осинные гнезда врагов народа и ликвидировали последствия их гнусной деятельности. Однако, это не дает никому и никакого права на самоуспокоение. Бдительность нужна нам везде и всюду.

День славного юбилея—XXIII годовщину Красной армии и Военно-Морского флота наша страна встречает в условиях сложной международной обстановки, в условиях, когда пламя второй империалистической войны захватывает все новые и новые участки капиталистического мира.

Современная международная обстановка с особой силой диктует необходимость еще большего укрепления обороноспособности страны: всегда и везде быть готовым к разгрому врага.

Задача Красной армии быть готовой к тому, чтобы в случае нападения на нашу страну молниеносно перенести военные действия на территорию противника, выполнить свои интернациональные обязанности и умножить число советских республик.

Бойцы и командиры Красной армии, переставшая свою работу по новому, должны обладать не только высокими политико-моральными качествами, но и быть закаленными и физически выносливыми.

Товарищ Сталин учит нас, что «нужно всемерно усилить и укрепить нашу Красную армию, Красный флот, Красную авиацию, Осоавиахим. Нужно весь наш народ держать в состоянии мобилизации перед лицом опасности военного нападения, чтобы никакая «случайность» и никакие фокусы наших внешних врагов не могли достигнуть нас врасплох...».

Это указание товарища Сталина, великого кормчего коммунистического строительства, свято претворяет в жизнь советский народ. И в день славного юбилея—XXIII годовщину Красной армии и Военно-Морского флота народы Советского Союза сиз рад скажут: мудрому руководству и неустанный заботе большевистской партии, лично товарища Сталина обязана Красная армия своим могуществом, своими славными победами.

XVIII Всесоюзная конференция ВКП(б) поставила перед нашей страной новые грандиозные задачи. Она мобилизовала трудящиеся массы нашей страны на новые победы социалистического строительства. Выполняя решения XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б), наша социалистическая родина будет еще могущественнее, еще сильнее будет ее Красная армия и Красный флот.

Л. ЛЕВ, преподаватель основ марксизма-ленинизма военно-политического училища имени Фрунзе.

ЗАВОД НОВЫЙ, ПОРЯДКИ СТАРЫЕ

Муромский станкопатронный завод им. Орджоникидзе является типичным примером первой сталинской пятилетки. Преприятно оснащено передовой техникой, располагает прекрасным оборудованием. На его расширение государство ежегодно затрачивает большие средства.

Несмотря на все эти преимущества, завод считается самым отстающим в городе. Что за причина?

Больше года прошло как здесь приступили в эксплуатацию новый цех № 5. За время существования он не выпустил продукции ни на рубль. Цех отнюдь не простаивает, он работает и каждодневно поглощает массу металла. Но... выпускает только брак. В цехе уже 4 раза меняли технологию производства. Технологическая инструкция составлялась и менялась с поразительной легкостью. Никто здесь не хотел как следует подумать о том, что новое дело требует больших усилий, напряжения. Руководители предприятия и сейчас еще не могут толком сказать, когда в цехе № 5 кончится период «своения». Никто на заводе не уверен, что очередная партия продукции, которую цех поглотит, будет к выпуску, выдержит все испытания.

Пример цеха № 5 — явление не случайное. Он характеризует стиль деятельности руководителей станкопатронного завода, привыкших работать кустарным способом.

В цехах невозможно встретить технологических карт, где бы было указано, на каком станке и каким инструментом нужно обрабатывать ту или иную деталь, как следует применять режим резания и т. д. Каждый рабочий обрабатывает серийную деталь по своему, как подсказывает ему его знания и совесть. В результате, когда детали поступают на сборку, то их трудно подогнать.

После сборки патроны переделываются по нескольким раз. Особенно неблагоприятно обстоит дело с технологической дисциплиной. Почти 50 процентов продукции цеха сверлящих патронов идет в ширпотреб, многие детали поступают в переделку по пять и больше раз. Это обстоятельство нисколько не волнует руководителей цеха и завода.

В цехе рассуждают просто: без брака вряд ли можно работать, а что касается ширпотреба, то в этом ничего нет худого. Ведь патроны не выбрасываются на свалку, а лишь продаются на 10 проц. дешевле.

Такое пренебрежительное отношение к качеству выпускаемой продукции расстраивает трудовую дисциплину, дает рабочий повод к нарушению технологии. В цехе весьма часто можно слышать такой разговор: «Не беда, что первым сортом не примут — в ширпотреб пойдет».

Технология не в почете во всех без исключения цехах. В кузнице нагретые машины для поковок производятся произвольно. Печи здесь не снабжены измерительной аппаратурой.

ТРАНСПОРТ — УЗКОЕ МЕСТО

Почти все цеха завода «Красное Сормово» жалуются на плохую работу транспортного отдела.

Он и напоздному не выполняет наших заказов, — говорит диспетчер корпусного цеха т. Погостинский.

По две недели ждем платформу, — заявляет диспетчер цеха № 8.

То же можно услышать и в других цехах.

Транспорт — наиболее узкое место на заводе. Повинны в этом прежде всего руководители транспортного отдела. Однако бывает и так, что сами цехи неправильно используют

рой. Хуже того, кузнец не имеет ни малейшего представления о том, до какой температуры нужно нагревать, скажем, сталь 52, чтобы она не потеряла своего свойства, как следует эту сталь ковать и т. д. На заводе имеются 18 инженеров, из них работают на производстве только трое, остальные отсиживаются в аппарате заводоуправления.

Директор предприятия, — говорит тов. Маленков в своем докладе на XVIII партконференции, — если он хочет по-настоящему держать в руках предприятие и работать не вслепую, но на авось, должен хорошо знать все хозяйство завода, должен знать, где и сколько имеется на заводе оборудования, инструмента, сырья, материалов...

Эту простую истину никак не хотят уяснить на станкопатронном заводе. Складской материал здесь находится в хаотическом состоянии. Поступающие на завод материалы отгружаются как попало. Учет их поступления поставлен совершенно неудовлетворительно. Некоторые сорта стали раскисаются месяцами, потому что сырье лежит глубоко под снегом. Бывает и так, что поковка производится не из того материала, который требуется. А руководители завода узнают об этом лишь тогда, когда поковка обработана.

Выпуск готовой продукции на заводе производится неравномерно, рынками и, как правило, сосредотачивается к концу месяца. В первой половине месяца здесь раскисаются, создавая задел, а после 20 числа начинают штурмовать, объявляют «аврал». Завод не имеет заранее разработанного твердого графика выпуска готовой продукции.

Руководители завода стараются выгнать такую продукцию, которая легче дается и не требует особых усилий. Здесь мало считаются с заказами и договорными машиностроительных заводов. В прошлом году руководителям завода было предложено освоить выпуск токарных самоцентрирующих патронов. Заказ не выполнен.

Завод и так не справляется со своими задачами, а тут еще предлагают осваивать новые виды продукции, не до этого нам. — Так решил директор завода т. Мышкин.

Как парторганизация боролась за ликвидацию прорыва на заводе? — спросили мы секретаря партбюро т. Пашигина.

Вопрос оказался для него неожиданным. Он не мог назвать ни одного примера, когда при помощи парторганизации был бы решен тот или иной вопрос, волнующий коллектив завода. И не случайно. Парторг у него секретаря глубоко не выкалывал в экономическую деятельность, проходили мимо фактов грубого нарушения технологической дисциплины, мимо старого, давно осужденного партий порядки, не выступали против кустарщины и беспечности на производстве.

В. ИВЛЕВ.



Стахановцы — скоростники мартовского цеха № 2 Выксунского металлургического завода Г. И. Щегова (слева) и В. С. Дорофеев.

На строительстве дороги Горький — Арзамас — Кулебаки

Больше мобилизованности

ЧЕРНУХА. (По телеф. от спец. корр.). Колхозники Чернухинского района обязались построить почти 27 км. дороги Горький — Арзамас — Кулебаки, 13 мостов и три жилых дома для обслуживающего персонала.

Участок дороги достался нелегкий. Нужно вырубить более 37 га леса, подвезти около 23 тыс. км. камня, почти 20 тыс. км. песка, заготовить 93 тыс. кв. метров полотна, провезти свыше 300 тыс. км. земляных работ.

Чтобы в срок осуществить такую грандиозную программу, нужно четко, оперативно руководить строительством, развернуть широкую политическую работу среди колхозников, по-большинству мобилизовать массы.

Однако, ничего этого пока не делается. В организации строительных работ и в организации труда колхозников на трассе наблюдается безалаберщина. Из 45 колхозов участвуют не более 30, и те не с полной силой. Например, из Мотовиловского колхоза имени XVIII партсъезда, где свыше 1500 трудоспособных, на трассе побывали лишь 50—60 человек. Совсем не заглядывали на свои участки колхозники колхозов «Красное озеро», им. Рабоче-Крестьянской милиции и др. Колхозу «Вторая пятилетка» осталось еще вырубить не менее полкилометра леса. На рубке занято всего 13—15 человек в день. Вторые колхозники лишь валат лес, но не очищают вырубку. Начало и уход с работы устанавливает кто как хочет. Так, члены колхоза «Станиславская Конституция» выходят на свой участок в 9 часов утра, а соседний колхоз «Красное знамя» в 11 часов утра и т. д.

Люди не знают нормы выработки, не знают результатов своего труда за день.

Производительность труда, понятно, очень низкая. Например, по первому прорабству задание выполняется не более чем на 50 проц.

Среди участников строительства второй народной магистрали не развернуто соревнование и стахановское движение.

Замечательны образцы социалистического труда передовых колхозов «Ударник», «Смычка» и отдельных колхозников. Например, 55-летний член артели «Красный партизан» т. Абонин, выполняющий по две нормы в день, совершенно не популяризируется, его опыт не передается. Да и сами руководители стройки плохо знают передовых строителей.

Один из них Абонин, — говорит прораб первого участка т. Тулянов, — а других я не помню фамилий...

Неудивительно, что район сильно отстал с производством дорожных работ: до сих пор не окончена рубка леса, не приступлено к подвозке лесоматериала для мостов и жилых домов; очень медленно идет подвозка песка, камня. Следует сделать замечание и в адрес технического руководства. Дело в том, что участки трассы отдельных колхозов проходят по глубокому песчаному грунту, тем не менее эти колхозы возят песок... на песок, занимают непроизводительным трудом, бесполезно тратят время и средства. А ведь можно точно установить, каким колхозам нужно возить песок.

Управление Чернухинского участка (начальник т. Горелов) строительством руководит из районного центра, не проявляет маневренности, бдительности, наблюдательности. На прорабских участках нет политруков, которые бы возглавляли массово-политическую работу. Колхозники не получают даже газет. Со строителями не проводятся беседы и чисток. Стенные газеты не выпускаются.

Помощник начальника строительства по политчасти т. Белов проявляет удивительную беспечность.

Шумиха и болтовня подменяют живое дело.

Нужно мобилизовать колхозников, — говорит т. Горелов.

Это, конечно, бесспорная истина. Но прежде всего нужно мобилизовать самих руководителей участка, возбудить активность колхозников, помочь им стать передовыми строителями второй народной магистрали.

Ф. ВИКУЛОВ.

На Всесоюзной сельскохозяйственной выставке

МОСКВА. (Нап. корр.). На огромной открытой территории Всесоюзной сельскохозяйственной выставки теперь безлюдно и тихо. Все занесено снегом, сковано морозом.

Но в павильонах, оранжереях, теплицах, на строительных участках кипит большая созидательная работа. Идет деятельная подготовка к выставке 1941 года.

Реконструируется павильон Карело-Финской ССР и начала подготовка к строительству новых павильонов — Эстонской, Литовской, Латвийской ССР и Молдавской ССР.

Большой голубен на тему «16 союзных республик» готовят для павильона Молдавской ССР коровичники Килинцевы.

В павильоне «Картофель и овощи» обустраивается тепличнопольный парниковый участок. Здесь будет демонстрироваться современная тепличная теплица, т. е. отработанный горючий водосток с электростанцией, завоу и т. д.

Высокая температура поддерживается в оранжереях, где зимуют плоды Гринуи, Азербайджана, Армении. В оранжереях субтропических растений цветут лимоны.

В оранжерей теплице собраны плоды многолетнего перуанского древовидного помидора «цифрандрия». Это растение вывез из Сорренто Максим Горький.

В холмистых выставках хранятся больше 150 тонн овощей и 100 тонн фруктов. Это экспонаты выставки 1941 года, которые начали поступать со всех концов страны. Здесь капуста из Заполярья, груши из Молдавии, яблоки из Средней Азии, из Крыма. Здесь плоды урожая прошлого 1940 года со всех уголков Советского Союза.

Досрочно закончили ремонт тракторов

АРЗАМАС. (По телеф. от спец. корр.). Совхоз «Культура» закончил выполнение плана ремонта тракторов и прицепного инвентаря. 14 февраля выведен из ремонта последний трактор НАТИ. Огременитированные машины осмотрены и приняты комиссией с отличной оценкой. Начался ремонт комбайнов.

Критика и библиография КНИГА ОБ АКАДЕМИКЕ СТУПИНЕ*)

Александр Васильевич Сутин, художник-академик, основатель первой в старой крепостнической России школы живописи в Арзамасе, до сих пор еще не нашел достаточного отражения в биографической литературе. А между тем значение этого подвижника в искусстве, человека интереснейшей и поучительной биографии трудно переоценить.

Сутин воспитал много художников, сыгравших немалую роль в развитии русской живописи. В его школе начал свое художественное воспитание выдающийся художник-реалист Перов.

По примеру ступинской художественной школы такие школы стали возникать по всей России и это несомненно способствовало художественному воспитанию талантов.

Потому можно только приветствовать книгу о Сутине, написанную художником-горьковичем М. Званцевым и выпущенную Горьковским издательством. Книга эта будет представлять интерес не только для художников и специалистов искусствознания, но и для широкого круга советских читателей, жадно интересующихся культурным наследием прошлого.

М. Званцев не ограничился описанием только лишь судьбы Сутина, он показывает и жизнь бойкого, но кодового купеческого горького Арзамаса конца 18 и начала 19 века, который до постройки железной дороги и появления парового флота на Волге и Оке являлся большим торговым центром России. Через Арзамас проходили большие магистральные тракты из Москвы на юг и восток России. Автор дает, хотя и кратко, но достаточно убедительные характеристики ряда талантливых воспитанников ступинской школы, поколение которых смыкается уже с художниками — передвижниками, открывшими новую блестящую страницу в истории русской живописи.

Подводящее большинство этих воспитанников являлось людьми крепостными или пришедшими из демократических слоев населения. Но все это является лишь фоном книги, в фокусе ее находится судьба самого Сутина — «незаконно-рожденного» мальчика, сумевшего из ученика иконописца вырасти до художника, создавшего свою школу и получившего звание академика.

В своей работе автор использовал значительный исторический и биографический материал: газетные и журнальные статьи о Сутине, воспоминания его учеников и ряд литературно-художественных документов. Все это придает книге характер строгой добросовестности и документальной обоснованности.

Книга, очевидно, в соответствии с замыслом автора, не строилась как художественное произведение, но она в рамках своего жанра историко-биографического очерка могла бы приобрести большую познавательную ценность и убедительность. Для этого вовсе не требовалось бы того, что называется украшением. Но там, где автор допускает разрывы в биографии Сутина-человека, на помощь должен был прийти художественный домысел автора. К сожалению, в книге этого нет.

Почти совершенно обойден в книге вопрос о художественной биографии самого Сутина, вернее, этот вопрос затуманен. Известно, что Сутин, хорошо владея рисунком, не стал в то же время оригинальным художником-живописцем, он оставил после себя всего несколько картин и зарисовок, большая часть из которых не сохранилась, но и об этом автор не говорит ни слова.

Недостаточно освещен автором вопрос и о художественном методе и направлении ступинской школы и эстетических взглядах самого основателя школы, хотя известно, что это направление было реалистическим.

Автор спрашивает почему-то нужным привести ряд случайных свидетельств, рисующих Сутина чуть ли не как коростелью. Автор спорит с этими свидетельствами, приводит в обоснование своего мнения другие авторитетные доказательства учеников Сутина, рисующих его, как большого и бескорыстного человека. Но непонятно тогда, зачем вообще автор приводит эти непереносимые случайные характеристики?

На книге лежит печать некоторой расхожденности. Порой кажется, что книгу написал человек, для которого тема не стала органической своей. Там же, где автор выходит из-под влияния голого документа, а дает лишь на его основе свое отношение, книга становится более напряженной и эмоциональной.

К таким местам относятся страницы, рисующие одиночество Сутина, брошенного всеми, или его посещения триумфальный приезд в Санкт-Петербург, где восьмидесятилетнего старца с почетным и уважением встречают уже знакомые ему лично художники-академики.

При всех недостатках и слабостях книга о Сутине — интересная, познавательная книга. Она рассказывает о старой крепостнической России и о подвижничестве человека, сумевшего в условиях тяжелой действительности воплотить в жизнь свою благородную идею.

*) М. П. Званцев — А. В. Сутин. Горьковское изд-во. 1941.

А. ЗАРУБИН.

Из иностранных журналов

Боковой ветер и стабилизация автомобиля

Внезапное действие бокового ветра при движении автомобиля с большой скоростью может резко изменить направление движения. Проведенное в Германии экспериментальное исследование с небольшими моделями автомобиля, помещенными на движущейся ленте, дало следующие результаты.

Для обычной формы кузова легкового автомобиля точка приложения боковой силы от действия ветра лежит ближе к передней оси, благодаря чему появляется момент, стремящийся повернуть автомобиль по направлению ветра.

При проверке автомобиля под определенным углом по отношению к дороге на колесах возникает бо-

вые силы, также создающие момент относительно центра тяжести. Величина этого момента зависит от упругих свойств шин и от положения центра тяжести.

Если оба момента друг друга уравновешивают, то автомобиль становится нечувствительным к боковому ветру.

Были найдены формы кузовов, соответствующие этим условиям, и затем были изготовлены кузовы для автомобиля нормальных размеров.

Испытания этого автомобиля на автострадах подтвердили правильность полученных выводов.

(Из «Журнала объединения германских инженеров», 1940).

За единый технологический процесс работы станций и подъездных путей клиентуры

В Горьковской железной дороге примыкает 177 подъездных путей клиентуры общим протяжением в 1112 км. На них производится 80 проц. всей грузовой работы. Аналогичное положение в Муромском и Сергачском отделениях Казанской и Шарьинском отделении Северной железных дорог. Не трудно представить, что взаимозависимость в работе железнодорожников и клиентуры очень велика, без слаженности их действий нельзя рассчитывать на успех дела.

Достаточно ли эта слаженность, обеспечивает ли она нормальную работу?

Чтобы ответить на этот вопрос, обратимся к фактам.

За 1940 г. простой подвижного состава сверх установленной нормы на подъездных путях Горьковской железной дороги составил 1.354.886 вагоночасов. На подъездных путях Муромского и Сергачского отделений Казанской ж.д. перепростои составили в 550.300 вагоночасов. На подъездных путях Шарьинского отделения Северной ж.д. перепростои составили 340.464 вагоночасов. Ликвидирован перепростой, одна Горьковская дорога могла дополнительно перевезти 362.946 тонн груза, или дополнительно отправить 186 полновесных поездов.

В задержке вагонов повинны и железнодорожники, и клиентура. Клиентура в виде штрафов за перепростой вагонов уплатила дороге 4.593.510 руб. Дорога за свои

промахи уплатила клиентуре около 4 млн. рублей. Виновиники обменялись «ассигновками», сбалансировали свои «прибыли» и «убытки», а государству нанесли огромный ущерб.

В основе этого позорного провала, помимо недисциплинированности, безответственности как железнодорожников, так и клиентуры, лежат еще и другие глубокие причины организационно-технического свойства.

Ярче всего бросается в глаза техническая отсталость, запущенность хозяйства подъездных путей. За 1940 г. на подъездных путях только с подвижным составом НКПС было более двухсот весьма существенных случаев брака и аварий.

Некоторые подъездные пути, например, даже такого крупного клиента, как Сормовский завод, сохранились с начала их постройки, т. е. с 1890-х годов и имеют крайне радиусы в 40 метров, т. е. негодны для прохода большегрузных вагонов, которые получает предприятие. И Сормовский завод в этом отношении не представляет исключения.

Работа транспортных цехов не поддается, а вернее всего игнорируется руководителями предприятий, главков и даже наркоматов. Директора предприятий и хозяйственные наркоматы относятся к промышленному транспорту потребительски, считая его второстепенным полезным участком. Предоставленные самим себе транспортные цехи большинства предпри-

тий оказались по существу в «полное отчуждения».

Отсталость промышленного транспорта привела к тому, что создались диспропорции в уровне технической оснащенности железнодорожных станций и подъездных путей, в перерабатывающей способности транспортных цехов и существующем грузообороте. Эта диспропорция серьезно осложняет переработку вагонопотоков, поступающих с дороги на подъездные пути и обратно.

На том же заводе «Красное Сормово» фронт выгрузки существует без изменения более десяти лет, тогда как поток грузов значительно возрос. Выгрузка таких грузов, как известняк, каменный уголь, обрешетки стали, ограничивается фронтом в 2—5 вагонов. А ведь завод получает таких грузов по 200—300 вагонов. На заводах «Красная Этна», «Двигатель революции», им. Кавановича и ряде других положение не лучше. Механизация погрузо-разгрузочных работ почти отсутствует, несмотря на то, что на нее ежегодно заводы и особенно неспромохы получают значительные ассигнования.

Работа на подъездных путях не регламентируется строго обдуманным технологическим процессом, проводится неорганизованно, без учета последних достижений станхановского движения. Транспортные цехи, как правило, — самые захлестываемые участки заводов. Соревнование среди решающих профессий — грузчиков, путевых рабочих — здесь организуется слабо, а

внедрении передовых методов, о массовом стахановском движении заботы почти никто не проявляет.

Руководители предприятий явно недооценивают огромного значения и богатых возможностей своих транспортных цехов.

В транспортных отделах и цехах клиентуры, обслуживаемой только Горьковской железной дорогой, помимо грузчиков и других рабочих массовых профессий занято более 2000 человек. С такой армией много можно сделать.

Но директора заводов и фабрик вместо развертывания борьбы за мобилизацию всех ресурсов своих транспортных цехов усердно добиваются увеличения норм простоя вагонов на заводских путях. Стоят доказывать, что это свидетельствует о намерении упрямить отсталость, сохранить безобразную организацию дела на подъездных путях?

Нельзя больше мириться с запущенностью транспортных цехов предприятий клиентуры. Этот вопрос требует быстрого разрешения.

Бюро обкома ВКП(б) после глубокого изучения состояния подъездных путей в взаимоотношениях клиентуры с железной дорогой поставило перед железнодорожниками Горьковской, железнодорожниками Муромского и Сергачского отделений Казанской, перед железнодорожниками Шарьинского отделения Северной дороги и всеми предприятиями нашей области, имеющими транспортные цеха — задачу разрабатывать и в ближайшее время ввести единый технологический процесс работы железнодорожников станций и подъездных путей клиентуры.

Единый технологический процесс должен сыграть колоссальную организующую роль. Он может и должен стать могучим средством в устранении ведомственных разрывов между станциями и прилегающими к ним подъездными путями.

Единый технологический процесс должен, прежде всего, органически соединить пока еще разобщенные станции железной дороги и транспортных цехов предприятий. Подъездные пути необходимо занести в техническое — распорядительные акты железнодорожных станций, в основной технический документ — паспорт станции.

При существующих отношениях станция не заботится о таком подходе вагонов, при котором на заводе можно было их растащить с меньшей затратой маневровых средств; завод, в свою очередь, не считается с интересами железнодорожных станций, отправляет с своей территории вагоны так, как «как сложится».

За период нахождения вагонов на заводских путях можно и надо было бы организовать технический осмотр их железнодорожниками и даже ремонт. На путях завода можно организовать предварительное списывание маршрутных составов, передачу отсюда информации на ж.-д. станции. Это значительно ускорило бы отправление поездов. Но согласованности не хватает. Обе стороны живут каждая своим миром, подводят друг друга, обмениваясь штрафами, в конечном счете оплачивая потери за государственный счет.

Единый технологический процесс должен положить конец уродливым явлениям.

Он установит единство смен, которое позволит лучше сработать и укрепить дисциплину. В единой смене оперативное командование при обработке вагонов и формировании поездов должно принадлежать одному лицу — диспетчеру станции. Это устранит почву для многих недоразумений.

Совместное оперативное планирование работы вообще и, в частности, на предстоящие сутки обеспечит лучшее использование подвижного состава и возможность выйти из затруднений без потерь. Наконец, самое главное — все это даст возможность организовать, быстрее и больше грузить. Транспортные цехи при совместном с железнодорожниками планировании станут крепким связующим звеном между дорогой и ее клиентом.

Нам кажется, что при этом потребовалось провести еще одно мероприятие. За счет сокращения большого штата многих транспортных цехов одного узла можно будет организовать единый аппарат и, в частности, усилить отдел подъездных путей при Управлении железной дороги. Они помогут лучше использовать вагоны в соответствии с ресурсами погрузки на каждый день.

Сумма подобного рода мероприятий создаст прочную основу для слаженной работы железнодорожников и клиентуры, оживит и сделает более конкретным и продуктивным их соревнование на лучшую постановку дела.

16 января при транспортном отделе обкома ВКП(б) состоялось посвященное этим вопросам партийно-техническое совещание железнодорожников и клиентуры. Участники совещания, особенно станханов, горячо поддержали выдвигаемые предложения. Но пока практические шаги они внедряются очень медленно.

Ничего не делают по разработке и введению единого технологического процесса. Управление и, в частности, служба движения Горьковской железной дороги. Начальник Горьковского отделения т. Макаров и начальник Муромского отделения т. Вавилов пока ограничиваются лишь словесным одобрением этой меры. Многие руководители железнодорожники не могут подняться выше существующих старых порядков и особенно в технологии своего производства, а работники политотделов произносят речи, пишут телеграммы, «накачивают» и по хоту вникнуть в дело по существу.

Горьком и райкомом ВКП(б) совместно с политотделами железных дорог сейчас следует вплотную заняться наведением порядка в транспортных цехах. В основу работы станций и подъездных путей следует положить разработку и внедрение единого технологического процесса. С введением его мы ликвидируем вредную разобщенность между железнодорожниками и клиентурой, обеспечим ошутимое и устойчивое улучшение работы железных дорог.

И. СЛЕПОВ,

зав. транспортным отделом Горьковского обкома ВКП(б).

