

КУРСКАЯ ПРАВДА

Орган Курского Обкома ВКП(б), Облсполкома, Облпрофсовета и Горкома ВКП(б)
Воскресенье, 4 августа 1935 г. № 178 (3704) Год изд. 18-й

ВЫСОКАЯ СТАЛИНСКАЯ ОЦЕНКА ОБЯЗЫВАЕТ

Прием железнодорожников в Кремле в высшей степени знаменателен. Транспорт наш, столь долго висевший тяжелым грузом на ногах народного хозяйства, в последнее время добился значительных успехов. Увеличение суточной погрузки с 56 тысяч до 73 тысяч вагонов, достигнутое на протяжении очень короткого срока, сразу отозвалось самым благоприятным образом на всем социалистическом строительстве. Мы еще не можем сказать, что транспорт удовлетворяет полностью всю потребность страны в перевозках грузов, но это еще не так далеко, но время грузовых пробов уже позади, и пульс хозяйственного кровообращения становится все более ровным и здоровым.

Враги советского государства, ставившие много ставок на поражение социализма и каждый раз неизбежно проигрывавшие их, с надеждой смотрели на плохую работу нашего транспорта. Вот орех, на котором большевики, наконец, сломали себе зубы, говорили они. Некоторая часть наших железнодорожных работников была заражена пессимизмом и не верила в возможность быстрого улучшения дела, утверждая, что транспорт работает на пределе, что он исчерпал все возможности. Но жизнь показала другое. Ставка врагов советского государства снова оказалась битой. Секретарь ЦК ВКП(б) тов. Лазарь Моисеевич Каганович, назначенный народным комиссаром путей сообщения, показал стalinское мастерство организации масс и добился серьезных успехов в работе транспорта.

Тов. Сталин на приеме в Кремле сказал, что успехи железнодорожников заслуживают настоящей большевистской похвалы. Похвала Сталина—это большая награда, высокая оценка. Вся армия железнодорожников прочтет слова вождя и учителя с чувством громадного удовлетворения и зажжется новым стремлением—работать еще лучше, сделать неизмеримо больше.

Значение указаний, отданных тов. Сталиным железнодорожникам, выходит далеко за пределы транспорта. Это—указания для всей партии, для всех большевиков, партийных и непартийных.

С огромной широтой мысли тов. Сталин поставил вопрос о значении железных дорог для нашей страны. Подобно тому, как Англия является первоклассной морской державой, Советский Союз является великой железнодорожной державой. Транспорт цементирует все территории страны в единое мощное государство, соединяет все элементы народного хозяйства.

Это придает особый смысл работе каждого железнодорожника, от инженера до стрелочника, от начальника дороги до кондуктора, от наркома до уборщицы. Работать на советском транспорте—значит выполнять одну из наиболее важных и почетных задач социалистического строительства.

Чтобы оправдать громадное, всеобъемлющее значение транспорта, нужно, чтобы в этом громадном конвейере не было ни одного звена и каждый винтик исправно исполнял свою функцию. Дисциплина не означает тащить за шиворот—и все. Сладить весь коллектив, сладить и спаять всех работников,—вот как большевики понимают дисциплину.

Нужен, конечно, и нажим. Нельзя ждать, когда все сладится и сработается само собой. Приходится отстаивать, приходится настаивать. Но элементы принуждения, сами по себе необходимые, не являются решающими. Нужна спаянность,—в этом главное. «Требуется прежде всего слаженность всех частей и их работа в строго определенном порядке. Это и есть то, что называется дисциплиной на транспорте».

(Сталин).

Сталинское определение дисциплины войдет в арсенал большевистских методов руководства как важнейший инструмент, которым должны уметь владеть все наши хозяйственники, все руководящие работники в различных отраслях социалистического строительства.

В непосредственной связи с вопросом о дисциплине стоит вопрос о самокритике. Тов. Сталин, неустанно воспитывающий партию и всех трудящихся в духе самокритики, в речи от 30 июля снова требует не замалчивать недостатков, прислушиваться к голосу низовых работников. Иногда очень «маленькие» люди, ничем не руководимые, не сидящие в кабинетах, очень хорошо вскрывают недостатки. Они нередко видят жизнь лучше самих руководителей, во всяком случае видят их ближе. Надо прислушиваться к голосу всех работников.

Говоря об очередных задачах транспорта, тов. Сталин указал, что надо добиться среднесуточной погрузки в 75 тысяч—80 тысяч вагонов в день. За этот сталинский план погрузки должны драться все железнодорожники—от наркома до стрелочника—и обеспечить победу.

Впереди зима. Железнодорожникам надо быть крепко готовыми к зиме, чтобы успешно справиться с ее трудностями. Похвала, полученная железнодорожниками от тов. Сталина, не должна вскружить им голову, а должна побуждать их к еще более энергичной работе. Транспорт движется вперед, но в его работе еще много недостатков, которые не дают ему занять место в ряду самых передовых отраслей народного хозяйства. Не даром тов. Сталин так настойчиво требует развертывания самокритики. Она должна помочь вскрыть и устранить недостатки транспорта.

Опыт последних месяцев показал, что с такими людьми, какие имеются на нашем транспорте, с таким руководством, с таким сообщением, как Л. М. Каганович, железнодорожники могут в кратчайший срок добиться прочной и основательной победы. Один железнодорожник, участник приема в Кремле, зашедший в редакцию «Правды» поделиться своими впечатлениями, сказал: «Те, кто были там и слышали Сталина, могут теперь гордиться, такой он дал всем нам подъем. Я слышал, как товарищи говорили после приема: теперь надо ехать прямо на работу и браться за дело».

За дело!—единственно правильный большевистский ответ на похвалу тов. Сталина. Будьте же достойны, товарищи железнодорожники, высокой сталинской оценки. За работу! За 80 тысяч вагонов в сутки!

Передовая «Правды» по радио

ПРИЕМ РАБОТНИКОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В КРЕМЛЕ

После происшедшего 25—29 июля совещания работников железнодорожного транспорта, созванного НКПС по поручению ЦК ВКП(б) и Совнаркома СССР и обсуждавшего вопросы улучшения использования паровозов и установления твердого графика и расписания движения товарных поездов, руководители Центрального комитета ВКП(б) и правительства Союза ССР приняли для товарищеской беседы участников совещания и работников московского железнодорожного узла.

Прием состоялся 30 июля, в 8 часов вечера, в залах большого Кремлевского дворца.

На приеме присутствовало около четырехсот работников железнодорожного транспорта—начальников дорог, полнотехников, служб: паровозных и эксплуатации, отделений эксплуатации, паровозных депо, станций, машинистов, ремонтных рабочих, кондукторов, диспетчеров и других.

В 8 часов вечера товарищи Сталин, Каганович, Орджоникидзе, Ворошилов, Чубарь, Калинин, Микоян, Антипов, Мемлауи и другие наркомы и руководители советских и партийных организаций появились в Георгиевском зале и проходили под бесконечные овации присутствующих.

Народный комиссар транспорта т. Л. М. Каганович свое первое слово приветствия обращает к тому, «кто наряду с руководством великой борьбой за социализм умеет согреть теплотой своего великого сердца и нас—транспортников и всех трудящихся нашей страны—первому машинисту Советского Союза, любимому и великому Иосифу Виссарионовичу Сталину».

Бурными овациями, возгласами: «Да здравствует наш родной Сталин!» отвечают собравшиеся на первые слова наркома.

Далее товарищ Каганович говорит:

— Маркс писал в «Классовой борьбе во Франции», что «революция—это локомотив истории». По графику Маркса локомотив истории поставили на рельсы и повели вперед Ленин и Сталин. Враги революции пророчили нашему локомотиву аварии, пугали тяжелым профилем пути, крутыми спусками и трудными подъемами. Но мы сумели провести локомотив революции через все спуски, подъемы, через все повороты и кривые, потому что у нас были великие машинисты, умевшие вести локомотив истории. Мы победили потому, что в спаренной бригаде нашего локомотива машинистами были великие Ленин и Сталин. (Бурные аплодисменты).

Машинист революции внимательно следил за тем, чтобы в пути не было перекосов вперед и назад. Он выбрасывал гнилые шпалы и негодные рельсы—правых и «левых» оппортунистов и тропистов, освобождал путь от всяких препятствий, исправлял земное полотно, ликвидировал балластные корыта. Машинист великого локомотива повел наш локомотив без аварий, крушений до станции назначения—до построения социализма в нашей стране. (Бурные овации).

Большая беда железнодорожников—разрывы поездов. Они бывают от неумелого управления, от плохого торможения, от неправильного спуска, особенно на поворотах, на кривых. Наш великий машинист—Сталин—умеет вести поезд без толчков и разрывов, без выжимания вагонов, спокойно, уверенно проводя его на кривых и поворотах.

Машинист социалистического строительства Сталин твердо изучил и отлично знает, не в пример многим нашим машинистам, тачовые расчеты своего непобедимого локомотива, знает силы сопротивления от толчков на стыках, силы сопротивления «воздушной среды». Он уточнял и развивал эти расчеты, данные Марксом, Энгельсом и Лениным, и не допускал разрывов поездов, обеспечивал настоящую, крепкую сцепку вагонов» разной конструкции, разной грузоподъемности, «вагонов» пролетарского города и советской деревни. Тем самым он обеспечивал неразрывный союз рабочего класса и трудя-

щегося крестьянства. (Бурные аплодисменты).

Наш машинист правильно набирал и набирал скорость, разгон, чтобы взять трудные подъемы.

Он осторожно вел и ведет поезд социалистического строительства на крутых спусках и обеспечил, в отличие пока от нас, железнодорожников, безаварийное продвижение поезда.

При этом форсировка котла, техническая и участковая скорость локомотива ре-

нарком транспорта приветствует в своих последующих тостах руководителей Советского правительства тт. Сталина и Молотова, внимательно относящихся к транспорту и помогающих работникам железнодорожного транспорта. Он приветствует народного комиссара тяжелой промышленности тов. Орджоникидзе, вооружающего транспорт его техническими средствами, рабоче-крестьянскую Красную армию, которая является родным братом транспорта и у которого железнодорожники обучают-

связывающего в единое целое, его многочисленные области и районы. В этом, говорит тов. Сталин,—великое государственное значение железнодорожного транспорта в СССР.

Он говорит о великой чести для каждого работать на транспорте, о работниках, которые поняли значение транспорта и кладут свой труд на алтарь своей родины. Чтобы реализовать решающую и всеобъемлющую роль железнодорожного транспорта, требуется, прежде всего, слаженность всех частей и их работа в строго определенном порядке. Это и есть то, что называется дисциплиной на транспорте.

Тов. Сталин говорит о том, что есть у железнодорожников работники на больших постах и работники, стоящие на небольших постах, но нет на транспорте людей ненужных или незначительных. Называя от самых больших руководителей и кончая «маленькими» работниками, вплоть до стрелочника, вплоть до смазчика, вплоть до уборщицы—все великие, все значительные, ибо транспорт является конвейером, где важна работа каждого работника, каждого винтика. Когда вы это поймете, товарищи железнодорожники,—говорит тов. Сталин,—когда вы установите слаженность всех частей, всех работников в механизме транспорта,—это и будет настоящая большевистская дисциплина.

Тов. Сталин говорит об успехах транспорта и недостатках его работы, которые необходимо вскрывать при помощи смелой и решительной самокритики.

Без критики двигаться вперед нельзя. Эта истина—чиста и прозрачна, как чиста и прозрачна ключевая вода. Он говорит о той самокритике, которой всегда учил нас Ленин,—критиковать открыто, честно, до конца, как полагается революционеру, вскрывать извык нашей работы, не бояться критики, а пойти ей навстречу, не замалчивать недостатки, прислушиваться к голосу всех работников, не только к работникам, но и к учителям у них. Критика и самокритика—ключ, при помощи которого мы вскрываем и устраняем недостатки социалистического строительства и движемся вперед. В этом секрет нашего прогресса.

Тов. Сталин говорит далее: успехи транспорта несомненны. Мы не собираемся их скрывать. Нам не нужна ложная скромность. Достижения ваши немалы. С 56 тысяч вагонов среднесуточной погрузки вы поднялись до 73 тысяч вагонов. Это немало, с точки зрения продвижения транспорта вперед. Но, товарищи, этого еще недостаточно с точки зрения потребности страны. Надо добиться среднесуточной погрузки в 75—80 тысяч вагонов в день.

Разрешите провозгласить тост за ваши успехи, которые несомненны и за которые вы заслуживаете настоящую большевистскую товарищескую похвалу.

Разрешите провозгласить тост за те достижения, которых еще нет у вас, но которые обязательно должны быть, за то, чтобы все вы, от стрелочника до наркома, сделали все необходимое и подняли транспорт, который идет уже в гору, но идет еще покачиваясь, за то, чтобы транспорт был четко работающим, исправно действующим, точным, как хороший часовой механизм, конвейер. За всех вас и за вашего наркома, товарищи!

Товарищ Сталин закончил свою речь. В едином порыве поднялись все присутствующие и откликнулись на произнесенные слова вождя бурной овацией в его честь. Долго гремели под сводами Кремлевского зала аплодисменты, возгласы восторга и радости.

Товарищ Каганович с огромным подъемом выразил чувство всех присутствующих железнодорожников, заявив от их имени т. Сталину, членам правительства, руководящим работникам наркоматов и Красной армии, участвовавшим в приеме, что железнодорожники приносят все силы и всемогущество тысяч вагонов ежесуточной погрузки дадут во что бы то ни стало в 1936 году.

(ТАСС).



волюции куда выше нашей железнодорожной. (Описание в зале). Машинист нашего великого локомотива не только твердо знает свой марксистско-ленинский график, но внимательно следит за машиной, чтобы она не пропустила зря пара, чтобы всегда было достаточно воды в котле, чтобы давление не падало. А если кто-нибудь спускал революционный пар, то т. Сталин нагонял ему такого «пара», что другому не повало было (веселое оживление в зале, аплодисменты).

Машинист локомотива революции—Сталин—умеет крепко спланировать свою бригаду, освободить ее от плохих, нерадивых, негодных работников, внимательно следит и учитывает малейшую опасность, умеет четко прислушиваться, не в пример многим нашим машинистам, к сигналам кондукторской бригады.

Он умеет вырабатывать и сплачивать кадры. Сила нашего движения—в сплоченности нашей передовой бригады, в сплоченности ленинской партии и ее сталинского Центрального комитета, который ведет страну от победы к победе. Поезд революции идет четко и уверенно, твердо соблюдая расписание. Результаты выполнения твердого расписания первой и второй пятилетки видны в росте нашей индустрии, в деревне, в колхозах и совхозах, на гигантских заводах промышленности, в могучем вооружении нашей славной, мощной Красной армии, в улучшении материально-бытового положения трудящихся нашей родины, на спартакиадах, в школах, в каждом уголке нашей страны, где расцветает новая, светлая жизнь, где крепнет и поднимается новый человек, который победит во всем мире. (Бурные аплодисменты).

Для чего все это я говорю, товарищи? Для того, чтобы все наши машинисты работали так же хорошо и вели наши поезда так же аккуратно по графику, как работает и ведет вперед поезд нашей революции наш первый машинист—товарищ Сталин. (Бурные аплодисменты).

Лазарь Моисеевич говорит о том, что первые успехи, которые достигнуты транспортом, объясняются вниманием Центрального Комитета партии и т. Сталина к каждому вопросу работы железных дорог.

У нас еще много недостатков, несмотря на успехи, транспорт еще отстает от потребности страны, но я думаю, что вы дадите мне право,—говорит т. Каганович,—сказать здесь партии, правительству и т. Сталину:

«Железнодорожники партийные и беспартийные будут с честью выполнять поставленную перед ними задачу—поднять транспорт до уровня требований промышленности, обороны и всего народного хозяйства. Сумеют по-большевистски мобилизовать весь железнодорожный коллектив, сплотить железнодорожные кадры и двинуть наш локомотив вперед к победе. Я поднимаю первый тост за того, кто своим руководством облегчает нам победу, за здоровье нашего друга, вождя и учителя, нашего Сталина».

Нескопчанными овациями и возгласами «Да здравствует первый машинист Советского Союза, любимый товарищ Сталин!» отвечает зал на слова тов. Кагановича.

ся дисциплине и овладению сложной техникой, и ее вождя тов. Ворошилова; старейшего пролетария—руководителя советского строительства зам. пред. Совнаркома т. Чубаря; наркома развивающейся изю ция в день пищевой промышленности тов. Микояна.

Под гром аплодисментов и долго несомлающие овации начинает свое слово товарищ Сталин.

Он говорит о решающем значении железнодорожного транспорта для существования и развития такого громадного по размерам своей территории государства, как наше советское государство. Он говорит, что существование и развитие нашего государства, превосходящего по своим размерам любое государство мира, в том числе и Англию с ее колониями (не считая доминионов),—немыслимо без налаженного железнодорожного транспорта, связывающего громадные области нашей страны в одно государственное целое. Он говорит, что развитие народного хозяйства такого громадного государства невозможно без налаженного железнодорожного транспорта, связывающего и цементирующего в одно хозяйственное целое очаги и центры промышленности с областями и районами сельского хозяйства, дающего нам сырье и продовольствие. Англия, как государство, была бы немислима без первоклассного морского транспорта, связывающего в единое целое ее многочисленные территории. Точно также СССР, как государство, был бы немислим без первоклассного железнодорожного транспорта,

VII КОНГРЕСС КОМУНИСТИЧЕСКОГО ИНТЕРНАЦИОНАЛА

Дневник вечернего заседания 1 августа

Вечерним заседанием 1 августа заканчивается первая часть работ VII конгресса Коминтерна. Председательствующий тов. Флорин представляет заключительное слово тов. Пину, встреченному продолжительной овацией всего конгресса. С глубочайшим вниманием слушают делегаты заключительную речь тов. Пина, подводящую итоги прениям, в которых участвовали 60 делегатов. И когда тов. Пин говорит о том, что прения показали полное единство, сплоченность и монолитность коммунистических рядов во всем мире, бурные и долго несомлающие аплодисменты раздаются на скамьях делегатов.

В центре заключительного слова тов. Пин ставит вопрос создания коммунистических партий единого народного фронта борьбы против фашизма и империалистической войны. Особенный упор делает тов. Пин на необходимость максимального развертывания в секциях Коминтерна самокритики в отношении работы среди массовых организаций трудящихся, подчеркивая в первую очередь необходимость самой решительной борьбы против сектантских тенденций в профсоюзной работе коммунистических партий. Большое

внимание уделяет тов. Пин также вопросу об улучшении работы среди молодежи, указывая, что завоевание масс трудящейся молодежи в единый народный антифашистский и антимпериалистический фронт является одной из важнейших задач всех коммунистов.

Тов. Пин подчеркивает, что перед трудящимися массами стоит недвусмысленно один вопрос: фашизм или социализм, война или мир. То или иное решение этого вопроса зависит от мощи рабочего класса и от работы его авангарда—компартий.

Речь тов. Пина коротка. Он четко, ясно по-деловому очертил все основные вопросы, затронутые в прениях по его докладу. Он призывает делегатов взяться теперь за практическое дело, погубить проникнуть в самую гущу широких народных масс. Его заключительные слова тонут в буре аплодисментов. Все делегаты встают. Раздаются мощные звуки «Интернационала». Со скамей отдельных делегаций несутся приветственные возгласы. Долго не смолкает бурная овация.

Встреченный продолжительными аплодисментами конгресса тов. Куусинен вво-

сит проект резолюции по докладу т. Пина о деятельности Исполнительного Комитета Коминтерна. Этот проект обсуждался всеми делегациями конгресса. Председательствующий тов. Флорин ставит резолюцию на голосование. Конгресс принимает ее единогласно, под гром аплодисментов.

С предложением резолюции по докладу тов. Антаретиса о деятельности Интернациональной Контрольной Комиссии от имени германской, чешской, польской, французской, китайской, американской и ряда других делегаций выступает тов. Келлер. Предложенный им текст резолюции гласит: «VII Всемирный конгресс Коммунистического Интернационала: а) одобряет работу Интернациональной Контрольной Комиссии, б) утверждает кассовый отчет за время от VI до VII Всемирного конгресса Коммунистического Интернационала».

Резолюция принимается конгрессом единогласно. Ровно в 10 часов заседание закрывается. 2 августа, в 10 часов утра, конгресс заслушал доклад тов. Димитрова. (ТАСС).

Продолжение отчета о работе VII конгресса Коминтерна см. на 2 стр.

ЛЕВАНЕВСКИЙ В ПОЛЕТЕ

ПЕРВАЯ РАДИОГРАММА

Главное управление Северного морского пути сообщает, что самолет тов. ЛЕВАНЕВСКОГО поддерживает регулярную радиосвязь. В 8 ч. 14 мин. самолет находился в 270 км. к северу от Москвы. Он вышел уже из полосы низкой облачности и летит при ясной погоде. Мотор и все приборы работают вполне исправно.

Леваневский достиг Баренцева моря

11 час. 42 мин. подходим к Белому морю. Ясно. В 12 час. 04 мин. прошел снег. 12 ч. 44 мин.—пересекаю Белое море. В 13 ч. 21 мин. находимся на северном берегу Белого моря. В 14 час. 25 мин. достигли Баренцева моря.

Сообщение ТАСС

Главным управлением Северного морского пути получено от экипажа самолета «СССР-025» донесение о выбрасывании наружу масла из расходного бака, что привело к повышению против допустимой нормы расхода масла. Причину этого явления экипажу установить и устранить не удалось. Вследствие этого экипаж запросил разрешение прекратить свой полет по назначенному маршруту и

возвратиться на один из аэродромов в районе Ленинграда.

Получив разрешение, самолет лег на обратный курс из южной части Баренцева моря и направился через Кольский полуостров, Белое море, Петрозаводск к Ленинграду. Специальной комиссией поручено, после совершения посадки самолета, установить причины нарушившие нормальную работу масляной системы в полете.

ГЛАВСЕВМОРПУТЬ—ШМИДТУ

3 августа, в 22 час. 30 мин., самолет «СССР-025» провозв благополучно посадку на аэродроме в районе южнее Ленинграда, куда ему указано было сесть. ЛЕВАНЕВСКИЙ.