

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК



№1

1929 г.
ЯНВАРЬ.

УКЛЕВНОДОРОЖНИК



Содержание.

	Стр.		Стр.
С. Яворский. За две недели. (Обзор международного положения.)	1	Д. Сухинин. Дорогу рабочему изобретательству . . .	17
		В. Новиков-Максимов. Одна из основных задач жел.-дор. транспорта	19
И. Молчанов. «Сделаем все для победы социализма, объявим беспощадную борьбу бюрократизму, произведем генеральную чистку советского аппарата, — так сказал VІІІ съезд профсоюзов	4	А. Б. Ленинская линия. (К пятилетию со дня смерти В. И. Ленина.)	21
И. Чирков. Пятилетний план клубного строительства	6	СССР.	
Н. Волской. Художественная работа в клубах	8	М. Строев. СССР и внешний рынок	25
Щилов. Экскурсионная и туристская работа на предприятии	9	И. Сакало-Поповский. Блестящий ответ	27
А. Д. Звездный лыжный пробег	11	ЗА КРАСНОЙ ЧЕРТОЙ.	
ПОД ОГОНЬ САМОКРИТИКИ.		А. Ксандров. Классовая борьба на транспорте	28
Гри. Дубиновское мракобесие	12	Ф. Апельт. Десятилетие убийства Карла Либкнехта и Розы Люксембург	30
А. К. Бумажный поток	13	А. Оленин. Демьян Бедный	31
И. Кулагин. Капитальные вложения в жел.-дор. транспорт в 1928/29 году	14	БИБЛИОГРАФИЯ	32
		Шахматы № 28	33

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК

ОРГАН ЦК Ж.-Д.—МОСКВА ★ № Январь 1929 г. 1 ★ ВЫХОДИТ 2 РАЗА В МЕСЯЦ

ЗА ДВЕ НЕДЕЛИ

(Обзор международного положения)

Наше мирное предложение Польше. — Затруднительное положение польских империалистов. — Игра на неприглашении Румынии. „Суд“ над Войцеховским. — Новый налет на Китайско-Восточн. ж. д. — Угроза прызитльстзенного кризиса во Франции. — Забастовка французских горняков.

Предложение советского правительства Польше подписать немедленно соглашение о введении в действие пакта Келлога произвело во всем мире ошеломляющее впечатление. Как известно, «договор о запрещении войны», именуемый иначе пактом Келлога по имени автора этого договора, министра иностранных дел Соединенных Штатов, был подписан 27 августа 1928 г. в Париже. К числу государств, первыми подписавших его, принадлежит и Польша. В этом договоре буржуазные правительства обязались не нападать друг на друга и разрешать все споры между собой только мирными средствами. Хотя советское правительство превосходно понимало, что все обещания такого рода, даваемые капиталистическими государствами, являются пустыми словами и рассчитаны лишь на обман народных масс, тем не менее и оно решило подписать пакт Келлога, так как, по словам ноты нашего народного комиссариата по иностранным делам, «договор о запрещении войны налагает на подписавшие его государства некоторые моральные обязательства в смысле сохранения мира».

Наше правительство не упускает ни одного случая, чтобы не использовать его для укрепления мира. Хотя буржуазные правительства рассматривают пакт Келлога, как ключок бумаги, ни к чему их не обязывающий, тем не менее, если бы советское правительство не присоединилось к этому пакту, они имели бы возможность указывать трудящимся классам Запада, что вечный мир невозможен потому, что к договору о запрещении войны не присоединилось такое могущественное государство как Советский Союз. Однако, со времени подписания пакта Келлога прошло

свыше 4-х месяцев и еще ни одно государство, кроме СССР, не ратифицировало (т.-е. утвердило) его. А между тем, без ратификации никакие международные договоры не имеют силы. Поэтому советское правительство, зная, какие огромные военные приготовления делает Польша, предложило польскому правительству немедленно ратифицировать пакт Келлога, т.-е. взять на себя обязательство не воевать с СССР.

Если бы намерения польского правительства были чисты, оно ни на минуту не задумалось бы над сделанным ему предложением.

Польское правительство ответило, наконец, после двухнедельной проволочки, на предложение тов. Литвинова. Ответ этот не содержит ничего нового по сравнению с тем, что писали о нашем предложении польские газеты.

Предложение советского правительства отличается такой прямолинейностью и таким подлинным стремлением к миру, что, как и следовало ожидать, польское правительство не сочло возможным прямо отказаться от предлагаемой ему гарантии мира. Оно заявляет, что «в принципе» соглашается принять это предложение. Но этот «принцип» варшавское правительство обставляет таким количеством оговорок и дополнительных условий, что по существу польская нота ясно свидетельствует только об одной заботе: найти какие-либо предлоги, которые позволили бы отклонить советское предложение. Ни для кого не является секретом, что в своей политике Польша несамостоятельна. Линия поведения диктуется ей ее хозяевами и покровителями—Англией и Францией. Поскольку известны уже

отзывы французских и английских правительственных газет, они сводятся к грубой ругани и к злобному отрицанию советской инициативы.

Вместо того, чтобы серьезно отнестись к предложению ускорить ратификацию пакта Келлога, как французские, так и польские газеты не нашли других названий для советской «ноты», как «дипломатический трюк», «крючкотворство кремлевских властей», «интрига Коминтерна» и т. п. Совершенно ясно, что советское предложение задело французских и польских империалистов за чувствительное место и помешало их антисоветской игре. Событийный их гнев вызывает то обстоятельство, что приглашая Литву и прибалтийские государства присоединиться к предложенному Польше соглашению о введении в действие пакта Келлога, советское правительство ничего не упомянуло о Румынии. Из этого делается вывод, что советское правительство намерено оторвать Румынию от Польши, ослабить польско-румынский союз и, заставив Польшу соблюдать нейтралитет, напасть потом на Румынию.

Нечего и говорить, что во всех этих рассуждениях нет ни на грош истины. Тем самым, что советское правительство подписало пакт Келлога, к которому присоединилась и Румыния, оно взяло на себя обязательство не нападать и на Румынию. Но, конечно, Советский Союз не может обращаться ни с какими предложениями к румынскому правительству, которое держит в своих руках украденную у СССР Бессарабию. Всякое обращение такого рода Румыния рассматривала бы, как признание ее нынешних границ, т.-е. признание принадлежности Бессарабии к румынскому королевству. Во всяком случае, не СССР должен обратиться к Румынии, а Румыния к СССР. Отсутствие обращения советского правительства к Румынии и служит для французских, английских и польских империалистов поводом для обвинения СССР в «двуличии». Таким путем буржуазная печать ду-

мают обмануть трудящиеся массы, приветствующие мирное предложение советского правительства. Можно быть, однако, уверенным, что трудящиеся население всего мира оценит выступление СССР не так, как этого хотят империалистические правительства и буржуазные классы. Своим отказом подписать соглашение о ненападении с советским правительством, империалистическая Польша только лишней раз докажет воинственный и захватнический характер своей политики.

**

Одним из доказательств отсутствия у Польши мирных намерений по отношению к СССР является приговор варшавского суда над белогвардейским эмигрантом Войцеховским, стрелявшим в торгового представителя СССР в Польше тов. Лизарева. Правда, Войцеховский приговорен к 10 годам тюремного заключения. Иначе польские судьи поступить не могли, так как факт покушения на убийство был доказан. Но, во-первых, судьи не признали должностным лицом официального советского представителя т. Лизарева, облеченного дипломатическими полномочиями. Поэтому Войцеховского судили, как за покушение на убийство частного лица. А, во-вторых, суд признал, что Войцеховский действовал по своему единоличному желанию и без чьего бы то ни было подстрекательства или содействия. Иначе говоря, суд заявил, что в Польше не существует никаких русских белогвардейских террористических организаций, ведущих борьбу с советской властью.

Уже после убийства в 1927 г. полпреда СССР в Польше т. Войкова советское правительство представило польскому целый ряд доказательств, устанавливающих, что белогвардейские боевые организации не только существуют на территории Польши, но и пользуются содействием польских властей. И тогда польское правительство категорически отрицало существование таких организаций. Неудавшаяся попытка белогвардейца Трайковича проникнуть в здание советского посольства, чтобы убить нового полпреда т. Богомолотова, дала повод новому обмену нот между Польшей и СССР. Польское правительство снова отказалось признать существование белогвардейских организаций. И даже теперь, когда произошло третье покушение — жертвою которого едва не стал т. Лизарев, суд снова повторяет, что Войцеховский действовал как отдельное лицо, без чьего бы то ни было ведома. Столь упорная защита польским правительством русских белогвардейских организаций, обосновавшихся в Польше, имеет одно только объяснение: организации эти нужны Польше на случай войны с СССР. В момент, когда польские войска нападут на советские границы, белогвардейские организации будут фигурировать в качестве «русского народа». Польша подкармливает русских эмигрантов для того, чтобы в нужный момент иметь готовый кадр русских офицеров, чиновников, полицейских, жандармов и т. д.

**

О том, какое применение готовится дать русским белогвардейцам

западные империалистические государства, можно судить по использованию белогвардейских элементов в Китае, в частности в Манчжурии. Как только китайское правительство намеревается совершить какой-нибудь очередной враждебный поступок по отношению к СССР, оно немедленно выдвигает в качестве ударного авангарда русских белогвардейцев. Особенно широко практикуется этот метод в Харбине, где наряду с многочисленными советскими гражданами, обслуживающими Китайско-Восточную ж. д., проживают многочисленные эмигранты-белогвардейцы, состоящие на китайской службе в качестве преимущественно полицейских и шпионов.

Манчжурские власти, действующие под влиянием Японии, а в последнее время — и Англии, ведут бандитскую политику постепенного захвата К.-В. ж. д., построенной, как известно, на русские деньги. Советское правительство в 1924 г. заключило с Китаем соглашение о совместном управлении К.-В. ж. д. и о распределении доходов от нее между Китаем и СССР. Советский Союз поступил в данном случае так, как никогда не поступило бы в Китае никакое другое государство. Он отказался от всех привилегий, полученных царским правительством в Китае и Манчжурии, вывел из Манчжурии свои войска и признал права Китая на железную дорогу, проведенную по китайской территории. Но манчжурские генералы и китайская буржуазия, действующие по указке иностранных империалистов, отплатили СССР самой черной неблагодарностью. Подстрекаемые своими иностранными покровителями, они ведут по отношению к СССР политику грубого насилия, так как уверены, что советское правительство не станет проливать кровь миллионов советских и китайских крестьян и рабочих из-за вопросов «престижа». Кроме того, советское правительство понимает, что китайские генералы, играют роль продажного орудия в руках иностранных империалистов, которые рассчитывают таким образом спровоцировать войну на Дальнем Востоке.

Управления К.-В. ж. д. китайскими властями постепенно были отняты речные транспортные средства, затем управление школьным делом и, наконец, в последние дни — центральная телефонная станция,



К СОБЫТИЯМ В АФГАНИСТАНЕ. Современный Афганистан. Часть Кабула (столицы Афганистана) с северной стороны.

обслуживающая как железную дорогу, так и город Харбин и связанная с телефонной линией, идущей до Владивостока. Захват телефонной станции нарушает все существующие с Китаем соглашения и никакой пользы Китаю этот захват принести не может. Шаг этот рассчитан лишь на ухудшение советско-китайских отношений, так как не только телефонная станция отнята у К.-В. ж. д., но от обслуживания ее удален весь советский персонал и заменен русскими бело-гвардейцами.

Переписка между советским и китайским правительствами по вопросу о телефонной станции еще не закончена. Но совершенно очевидно, что если даже этот вопрос будет урегулирован, скоро китайские черносотенцы найдут новый повод для обострения отношений с СССР. Особенно следует ожидать этого обострения, в виду состоявшегося соглашения между Англией и нанкинским правительством, являющимся теперь правительством всего Китая. Соглашение это возвращает Англии все ее привилегии в Китае, а китайскому народу предоставляет лишь ничтожные уступки в таможенном вопросе, да и то лишь по истечении довольно длительного срока. Англо-китайское соглашение открывает английскому капиталу пути к эксплуатации Манчжурии, где до последнего времени полными хозяевами чувствовали себя японцы. Налет на телефонную станцию К.-В. ж. д. и является одним из последствий сближения Китая с Англией.

Заключенное весной 1928 года соглашение между Англией и Францией освободило английское правительство от забот в Европе и позволило ему почувствовать себя спокойнее и увереннее на азиатском Дальнем Востоке. Но зато решающую роль в Европе приобрела Франция. Но честь быть самой могущественной военной державой обходится очень дорого. Франция, только что перешедшая на твердую валюту и укрепившая свои финансы, буквально стонет под тяжестью налогов. Франция не только вооружается сама, но и снабжает оружием и военными припасами Польшу, Румынию, Чехословакию и



К СОБЫТИЯМ В АФГАНИСТАНЕ. Прибывшие отряды правительственных войск на станции Пехевар около Кабула.

Югославию. В то же время Америка требует уплаты причитающихся ей от Франции военных долгов. Французская мелкая буржуазия недовольна повышением налогов, тем более, что усиленная индустриализация страны отзывается на благосостоянии рабочих и уменьшает их покупательную способность. Рабочие недовольны усиливающейся эксплуатацией труда, крестьянство, вынужденное платить высокие налоги и покупающее промышленные товары за дорогую цену, также ропщет. В результате радикальная и социалистическая партии, являющиеся выразителями интересов мелкой буржуазии, начинают относиться все более враждебно к министерству Пуанкаре, защищающему интересы крупного капитала. Положение министерства Пуанкаре пошатнулось и весьма возможно, что отставка его состоится в самое ближайшее время. Конечно, положение трудящихся от этого не изменится. Буржуазия все равно останется у власти и крупный капитал не будет устранен от управления государством до тех пор, пока его не свергнет победоносная революция.

К затруднениям, переживаемым правительством Пуанкаре, прибавилась в последнее время забастовка углекопов в бассейне реки Лу-

ары. Растущая дороговизна жизни привела в последние месяцы в движение массы горнорабочих Франции, которые выдвинули требование прибавки 5 франков в день (франк—7½ копеек). Вожди реформистских профсоюзов сумели, однако, убедить рабочих согласиться на предложенную шахтовладельцами прибавку в 1½ франка в день. Однако, в районе Луары, где сильное влияние имеет унитарный (революционный) союз горняков, рабочие не захотели примириться с предпринимательской подачкой и с 26 декабря объявили всеобщую забастовку. Забастовка эта протекает под руководством унитарного профсоюза и к ней, несмотря на сопротивление своих вождей, примкнули и рабочие, входящие в реформистский союз. Единный фронт осуществлен, таким образом, снизу. Забастовка перебросилась на соседний каменноугольный район Гар и весьма возможно, что под влиянием движения в бассейне Луары к забастовке примкнут рабочие самого крупного каменноугольного района Франции — Северного. Так как во Франции почти нет безработных и рабочих приходится выписывать даже из-за границы, то опасность штрейкбрехерства невелика. Если только единый фронт горняков не будет сорван социалистами и реформистами, их победа обеспечена.

С. Яворский.



СДЕЛАЕМ ВСЕ ДЛЯ ПОБЕДЫ СОЦИАЛИЗМА, ОБЪЯВИМ БЕСПОЩАДНУЮ БОРЬБУ БЮРОКРАТИЗМУ, ПРОИЗВЕДЕМ ГЕНЕРАЛЬНУЮ ЧИСТКУ СОВЕТСКОГО АППАРАТА,— ТАК СКАЗАЛ VIII СЪЕЗД ПРОФСОЮЗОВ.

НАШИ ПЕРСПЕКТИВЫ И ВОЗМОЖНОСТИ.

Правильная классовая политика ВКП(б) и советского правительства привела к успешному завершению восстановительного периода и позволила перейти к периоду реконструкции народного хозяйства, строительству новых фабрик и заводов, железных дорог и электростанций, переоборудованию старых предприятий и к социалистической рационализации промышленности. Рабочий класс под руководством ВКП(б), советского правительства и профсоюзов успешно продвинулся вперед по пути действительного социалистического переустройства СССР.

Такую именно оценку дал 8 всесоюзный съезд профсоюзов нашему социалистическому строительству и деятельности профсоюзов за время, протекшее между 7 и 8 съездами профсоюзов. Действительно, за это время была проделана огромная работа во всех областях союзной деятельности, а также в деле социалистического строительства.

Но еще более огромные и трудные задачи стоят на очереди перед рабочим классом нашей страны и объединяющими его профсоюзами. Необходимо и в дальнейшем обеспечить быстрый рост промышленности. Необходимо сделать все для развития сельского хозяйства, перестраивая его на социалистических началах. Само собой разумеется, что развитие всего народного хозяйства должно идти по линии всемерного укрепления смычки рабочего класса с крестьянством. На основе роста промышленности надо также повысить материальный и культурный уровень трудящихся масс.

О размерах и важности стоящих перед нами проблем народного хозяйства можно судить по докладу тов. Куйбышева о пятилетнем плане развития этого хозяйства. Вот, что говорят краткие цифры,

оглашенные докладчиком на съезде. Продукция промышленности, в соответствии с намеченной пятилеткой, ежегодно будет расти в пределах 21—22%. В цифрах рост промышленной продукции, принимая во внимание неизменность цен, выразится следующим образом: в то время как в 1927/28 г. было выпущено промышленной продукции на 10,8 млрд. рублей, в 1928/29 г. продукции будет выпущено уже на 13,1 миллиард рублей, в 1929/30 г. — на 15,8 млрд., в 1930/31 г. — на 19,3 млрд. руб., в 1931/32 г. — на 23,6 млрд. руб., в 1932/33 г. — на 28,9 млрд. руб. Следовательно, за пять лет продукция промышленности возрастет более чем в два с половиной раза, а по отношению к довоенному уровню выпуск ее увеличится в три раза.

Приведем ряд цифр, показывающих, как будет происходить рост промышленности по отдельным ее отраслям. Каменного угля в 1927/28 г. было добыто 35,3 млн. тонн, в 1932/33 г. предполагается довести добычу угля до 75 млн. тонн, то есть добыча возрастет больше чем в два раза. Черного металла, чугуна, в 1927/28 г. было произведено 3,5 млн. в 1932/33 г. произойдет увеличение добычи до 10 млн. тонн, то есть выпуск увеличится в 3 раза. В 1927/28 г. электроэнергия по всему Союзу определялась в 5,1 млрд. киловатт, в 1932/33 г. предполагается произвести 17 млрд. киловатт-часов — опять увеличение больше чем в 3 раза. Сельскохозяйственных машин в 1927/28 г. было изготовлено на 160 млн. руб., в 1932/33 г. производство машин будет доведено до 610 млн. руб. — увеличение в 4 раза. Химических удобрений в 1927/28 г. было выработано — 180 тыс. тонн, а в 1932/33 году выработку удобрений предполагается поднять до 7 млн. тонн — увеличение произойдет в 40 раз. Размер капитальных вложений в промышленность

в течение пятилетия (не считая электростроительства) по ценам 1927/28 года определяется суммой 17,940 млн. рублей. Капитальные вложения будут расти из года в год и в последний год пятилетки они достигнут 5,8 млрд. рублей. Действующий основной капитал промышленности возрастет с 9.700 млн. рублей в 1927/28 г. до 23,366 млн. рублей к концу 1932/33 г.

Из всех этих приведенных цифр видно, что тяжелой индустрии, производству металлов, топливу, электроэнергии, машиностроению и в частности сельскохозяйственному машиностроению, а также производству химических удобрений в пятилетке уделяется исключительно большое внимание. Да это и понятно — без твердого курса на индустриализацию страны мы не сможем быстро развивать наше хозяйство, без производства сельскохозяйственных машин нам не удастся перестроить деревню на нозых социалистических началах. Сейчас мы производим 3.000 тракторов в год, а к последнему году пятилетки наши заводы будут выпускать до 60.000 тракторов в год. Такой темп развития трактороснабжения будет способствовать переустройству деревни. Ежегодно новые десятки тысяч «стальных пахарей» будут пропагандировать и организовывать новый социалистический быт в деревне.

8 съезд профсоюзов следующим образом определил перспективы развития нашего народного хозяйства:

«Задачи социалистического строительства, необходимость в кратчайший исторический срок догнать и затем перегнать индустриальное развитие передовых капиталистических стран, задачи под'ема и социалистического переустройства крайне отсталого сельского хозяйства, повышения материального и

культурного уровня жизни трудящихся и, наконец, интересы обзоры диктуют необходимость возможно более быстрых темпов развития промышленности и в первую очередь производства средств производства».

Далее в решениях с'езда о пятилетнем плане хозяйственного строительства говорится так:

«Предложенный пятилетний план развития промышленности, построенный в соответствии с директивами 15 партс'езда, в основном соответствует задачам индустриализации страны».

Иными словами, это значит, что пятилетний план строительства вполне совпадает с интересами рабочего класса.

ТРУДНОСТИ НАС НЕ СТРАШАТ.

Вместе с тем в решениях с'езда имеются определенные указания на те чрезвычайно большие трудности, которые стоят на пути нашего строительства. Конечно, трудности эти не должны вызывать панические настроения, задерживающие успешное развертывание строительства—паникерству нет места в наших рядах. Но было бы непростительной ошибкой преуменьшать или не видеть имеющиеся затруднения. Нельзя забывать, что нам приходится строить социалистическое хозяйство в промышленно отсталой, мелко-буржуазной стране, в капиталистическом окружении и при постоянной угрозе войны. Естественно, что при таких условиях рост социалистического хозяйства встречает упорное сопротивление со стороны капиталистических элементов города и деревни.

Бюрократизм, волокита, косность аппарата в наших учреждениях также мешают успешности строительства. Очень часто директивы правительства не выполняются, а иногда даже извращаются. Наши учреждения все еще засорены враждебными пролетариату капиталистическими элементами, которые не заинтересованы в проведении социалистических мероприятий. Некоторая же часть этих элементов занимается даже вредительством, сознательно нанося ущерб нашему хозяйству, разрушая предприятия и различное оборудование. Наиболее ярко деятельность этих вредителей была выражена на Шахтинском процессе. Из данных, сообщенных в докладе

тов. Орджоникидзе, видно, что при чистке советского аппарата в Смоленской губернии из 1.313 человек, вычищенных из учреждений, 260 оказались бывшими помещиками и крупными царскими чиновниками, 242—торговцами и домовладельцами, а остальные—лицами духовного звания, служившими в белых армиях, имевшими уголовные преступления и т. д. Чистка, произведенная и в других губерниях, также показала, что в наших аппаратах есть много еще больных наростов.

Не закрывая глаза на имеющиеся у нас трудности, с'езд указал в своих решениях следующее:

— Упорная и последовательная борьба с нэпманом в городе, с кулаком в деревне есть важнейшая очередная задача рабочего класса и неприменная предпосылка для успешного строительства социализма.

С'езд высказался за решительную борьбу с бюрократизмом и волокитой в госаппарате, со всякими злоупотреблениями и нарушениями революционной законности, за орабочивание государственного аппарата. «VIII с'езд целиком поддерживает предпринимаемую РКК работу по проверке советского аппарата и очищению его от элементов, сопротивляющихся проведению директив и постановлений власти... С'езд предлагает РКК совместно с ВЦСПС разработать практические мероприятия, ограждающие советский аппарат от засорения его чуждыми элементами и от возвращения в него лиц, снятых с работы в порядке общественной проверки советского аппарата».

НАША СИЛА В ЕДИНЕНИИ С МАССАМИ.

Дале в решениях с'езда говорится: «Указанная выше обстановка строительства социализма в нашей стране делает особенно ответственной роль профсоюзов как широкой беспартийной организации, охватывающей почти поголовно всех рабочих. Важнейшей задачей профсоюзов является сплочение рядов рабочего класса, мобилизация всех его творческих сил для самой энергичной поддержки курса советской власти на социалистическую индустриализацию промышленности и сельского хозяйства и для преодоления всех трудностей, стоящих на пути строительства социализма».

Профсоюзам предстоит проделать огромную работу по разъяснению широким массам трудящихся очередных классовых задач пролетариата и по вовлечению этих масс в активное строительство социализма. Осуществляя генеральную линию нашего строительства, профсоюзы должны будут в то же время обратить особенно серьезное внимание на улучшение материального положения рабочих масс и на повышение их культурного уровня. Только неустанной работой по удовлетворению материальных, бытовых и культурных потребностей трудящихся профсоюзы достигнут сплочения рабочих масс в борьбе за успешное развитие социалистического строительства.

Успешно справиться со всеми огромными задачами профсоюзы смогут лишь при решительной борьбе с недостатками, корнящимися еще и в самих профорганизациях. Не должно быть места в профорганизациях ни бездушному бюрократическому отношению к нуждам рабочих масс, ни разложившимся элементам, ни нарушению профсоюзной демократии. Профработникам, не понимающим стоящих перед профсоюзами огромных задач, нельзя оставаться в профорганизациях.

Необходимо самое смелое развертывание самокритики и, в особенности, со стороны рабочих, необходимо бороться со всеми попытками извращения и зажима самокритики.

VIII с'езд профсоюзов дал исчерпывающие указания в своих резолюциях по всем вопросам союзной деятельности и социалистического строительства. Надо сейчас же шире развернуть повсюду работу по ознакомлению союзных масс с трудами и решениями с'езда, надо мобилизовать общественное мнение трудящихся для полного и наиболее быстрого проведения их в жизнь. Вся работа союзов должна развиваться по путям, намеченным с'ездом. Необходимо чутко прислушиваться к голосу с'езда и осуществлять всю союзную работу под лозунгом: «Ближе к массам, за лучшее обслуживание масс», ибо только при этих условиях мы сможем обеспечить все новые и новые успехи в деле строительства социализма и улучшения материального положения рабочего класса.

И. Молчанов.

ПЯТИЛЕТНИЙ ПЛАН КЛУБНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

Рост культурных запросов рабочих масс и потребности социалистического хозяйства ставят перед профсоюзом железнодорожников вопрос о плановости в клубном строительстве, рассчитанном на годы, с тем, чтобы все крупные рабочие пункты были охвачены культурным обслуживанием.

За последние годы (1925/26—1926/27) мы в клубном строительстве шагнули далеко вперед. За 1925/26 и 1926/27 г.г. выстроено 70 клубов, и в 1928 году в строительстве находились 33 клуба. Всех средств только за два года вложено 13 миллионов рублей.

Как-будто, в отношении количественного роста дело идет не плохо, стоит ли говорить о каком-то плане?

Не повредит ли план, не свяжет ли местную инициативу?

Стоит ли вообще культурно-строительному размаху ставить плановые, организационные преграды?

Чтобы ответить на эти вопросы, надо иметь ясность в вопросах финансирования этого строительства в прошлом: источники, порядок получения, ну, а затем перядок расходования.

Всегда ли мы строим клубное здание, отвечающее тем задачам, которые ставятся перед клубом, как основным центром культурной работы профсоюзов.

Из 13 милл. рублей (1926/27 г.) только 15% средств были отпущены Центральным Комитетом (фонда быта не существовало). Значит, главные источники—местные средства: локальные договора, соглашения сторон насчет будущих прибылей по остаткам смет, за счет «будущих благ» (протокольные кредиты).

Клубный фонд раньше составлял 1%, а теперь $\frac{1}{2}$ % всего культурного фонда; экономия на культурно-массовой работе, месткомовские остатки дают кое-где некоторые средства, в некоторых узлах помогли местные советские и другие организации.

При такой системе получения средств говорить о плане, системе было трудно, да и почти невозможно.

Всякая лишняя тысяча рублей, появлявшаяся в месткоме, учке, уже вызвала инициативу к строительству, а в некоторых узлах пря-

мо без денег начинали, объектами, толкавшими к строительству, были старая баня, депо, казарма, церковь,—разбирай, разворачивай и начинай.

Кое-где и этих объектов не было, тогда торжественно привозился громадный камень, зачитывались приветствия и кончено: есть клуб, будет клуб, подтверждением этому—камень и ограда вокруг него.

Порядок расходования средств на строительство при таких условиях, когда не знаем сколько средств, когда получим, кто даст, также не мог не отразиться на качестве клубного строительства. Мы уже не говорим о типе построек, конструкциях внутри клуба, о сметах, ибо в большинстве это была местная инициатива ИТС-овцев или архитекторов службы пути и, конечно, без достаточного критического анализа к строительству прошлого. Мы имеем большие недостатки в строительстве, а кое-где даже преступную небрежность (клубы с трещинами, с провалами и т. д.).

Не было никаких оформленных договоров, при постройке были случаи, когда не знали, кто же отвечает за строительство.

Все ли так плохо? Нет, конечно, есть и много достижений, мы имеем клубы-гиганты и не плохо работающие, хотя и не развернувшие всех возможностей, которые они имеют.

При отпуске средств на клубное строительство в феврале месяце 1927 года президиум ЦК железнодорожников впервые обратил внимание на обеспечение средствами клубного строительства, на необходимость окончания уже начатых построек и рекомендовал не начинать строительства ряду дорог: Закавказской, Северной, Ташкентской, Сев.-Западной, Забайкальской и т. д. Новые постройки же начинать только в одном пункте. К сожалению, ряд указанных тогда дорог этой рекомендации не использовали и продолжали строить, не считаясь с наличием средств, имевшихся у них, а только необходимостью иметь в том или ином пункте клуб.

А так как нужда в клубах огромная, то посему, как мы уже указали выше, стремление строить во что бы то ни стало брало верх над всякими расчетами.

Нашлись такие дороги, которые развернули строительство в 4—5 пунктах.

IX съезд железнодорожников, учитывая ошибки в клубном строительстве и перспективу получения средств, крепче сказал о необходимости регулирования строительства, согласования проектов строительства и т. д. Кроме того, президиум ЦК разработал через специальный конкурс проекты типовых построек для клубов. Это значительно облегчает строительство, но, к сожалению, местные работники настолько увлечены своей инициативой, что другой раз и худший, но свой проект, раза два забракованный в технической консультации, все же идет в ход.

На ряду с регулированием клубного строительства, культотдел ЦК повел подготовку по выработке пятилетки клубного строительства с тем, чтобы устранить все те недостатки, которые имеет бесплановое строительство, а главное предупредить тот прорыв, который наметился на ряде дорог, в связи с ликвидацией локальных договоров, установлением бюджетной дисциплины, усилением средств на обслуживание культурных учреждений и т. д.

Первая пятилетка — заявка дорог на клубное строительство, после ряда уточнений, выразилась в 49.000.000 рублей.

Некоторые дороги ухитрились включить в пятилетку (1928/32 гг.) до 15 пунктов (Пермская), а большинство—7—8 пунктов.

При чем, как правило, дороги или не показывали сколько может быть затрачено своих средств, или показали 10%—15% обеспеченности строительства. Конечно, такой план не выдерживает никакой критики и должен быть переработан.

Дорпрофсожи его переработали в третий раз, уточнили и все же сделали его далеко не реальным.

При составлении пятилетки за были главное и основное — местные средства значительно уменьшались. По нашим ориентировочным данным они для всех дорог в год колеблются от 2.400.000 до 2.600.000. Локдоговоров нет, хозяйственники в кредитах отказывают (Омский УЖД ухитряется забрать даже за прошлые, кредиты правление Пермской требует по какой-то записи уплаты за креди-

ты и т. д.). Плохо помогают и местные организации, остается только клубный фонд из культфонда, да отдельные небольшие поступления—вот и все.

Отчисления на клубное строительство по фонду улучшения быта далеко не покрывают той необходимости, которая в самых минимальных размерах нами намечается на пятилетку. Из каких же источников может слагаться клубный строительный фонд, который был бы ближе к истине, не вводя в заблуждение тех, кто горит желанием строительства. На год 1.800.000, самое максимальное отчисление, которое может дать фонд быта, 500.000—600.000 из фонда ЦК ж.-д., который уменьшился, вследствие снижения отчислений от дорпрофсожей, и ориентировочно и осторожно мы считаем, что дороги изыщут вместе со своими строительным фондом—2.600.000 рублей.

При чем для ряда дорог (Западная, Мурманская, окраинные дороги) эти местные средства будут очень ограничены.

Сумма всех этих слагаемых дает нам 5.000.000 р. на год и на пятилетку 25.000.000 рублей. Это очень далеко от 49.000.000 рублей, которые дороги запрашивают.

Ноябрьское всесоюзное культурное совещание всех зав. культотделов согласилось с нами, что заявки велики и даже сумма 32.000.000 р., фигурировавшая на совещании, по

нашему мнению, оказалась нереальной. 25.000.000 рублей ближе к действительности, и эта сумма может быть принята за основу в пятилетке, ибо анализ этой цифры дает больший % обеспечения строительства, а главное прекращает строительство без средств, как попадаю.

При наметке в 5.000.000 руб. мы имеем как-будто по 192.000 (кругло) на дорогу, и на Центральный Комитет падает 92.000 рублей.

Тот факт, что в 1926 году Центральный Комитет давал 15%, а теперь 50%, это также говорит за план. Раньше искали и находили средства, и без денег в кредит строили за счет местных средств, 15% средств, даваемых тогда ЦК, решающей роли в строительстве не играли. Но теперь 50% средств дает ЦК, который никакими урывками заниматься не может, никто на авось в кредит не дает, и строительство зависит от средств, которые будут отпущены централизованным путем.

Мы уже говорили, что ряд дорог никак не могут собрать 100.000 руб. своих местных средств, значит, возможно изменение отпуска средств от ЦК в сторону значительного уменьшения от ориентировочной цифры в 92.000 рублей, при усилении отпуска средств на окончание построек на слабых в денежном отношении дорогах.

А заявки годовые на один клуб среднего масштаба с толково составленной сметой (что в жизни редко бывает) составляют 200.000—250.000 р.

Харьковский небоскреб (6 этажей) только от ЦК просит 300.000 рублей в год, Кизил-Арватский клуб строится годами и, говорят, похож на средне-вековое укрепление по толщине стен, с больничными окнами; далее Гомельский клуб, Вологодский со сметой, растущей на сотни тысяч ежегодно, и не видно конца, когда перестанет расти и т. д. А нам нужен средний клуб стоимостью в 500.000—750.000 руб., строить 2—3 года максимум.

Мы еще имеем ряд дорог, которые в пятилетку будут исправлять прошлые грехи. М.-Киево-Воронежская не построила до конца ни одного клуба, все в постройке (3), и сдала Киевский клуб Юго-Зап. дор. с долгом в 68.000 рублей.

Плоховато и с Люблинским клубом Курской ж. д. Практика личной добродетели некоторых из НКПС, как правило, должна быть подкреплена резолюцией об отпуске средств. Случаи неясных обещаний и даже резолюций в самом разгаре срывают работу строительства, и в результате получается недостроенный клуб с одним почетным названием. Кое-кто из НКПС пытается даже урезать средства на клубное строительство, вместо того, чтобы прибавить.

Могут спросить, а сколько же можно строить клубов на сети в год? Нам кажется, не больше 15—18. Каждый год 5—10 дорог должны отдыхать, заканчивать прежнее, поднакапливать средства, как раз пятилетка это имеет в виду.

Как видно, перспективы не очень важны, ибо если по фонду быта (культурная часть) за эту пятилетку и будет рост, то он главным образом пойдет на содержание уже тех учреждений, которые выстроены и существуют.

Надо ли нам делать вывод—строить небольшие клубики в 100.000—200.000 рублей? В зависимости от местности и кое-где можно и надо строить и за 200.000 рублей, а в крупных узлах и за 500.000—800.000 рублей.

Надо лучше, крепче обмозговать прежде, чем строить, спросить и обсудить на рабочих собраниях, не увлекаться небоскребами, архитектурными колоннадами и причудами.

Нельзя строить клуб, не учитывая и недостаток строительных материалов, индекса цен.

Техническое руководство надо поставить на должную высоту, а главное—тысячу раз, прежде чем начать постройку, обдумать, подвергнуть техническому анализу проект.

В пятилетке и наметках могут быть и ошибки, но надо союзным организациям побольше внимания проявить к этим вопросам. Пленум ЦК должен внести коррективы и указать те источники, которые бы смогли увеличить наши возможности, а также указать те пункты, где действительно нужна велика и требуется строительство в первую очередь.

И. Чирков.



КЛУБ КОР. Рабочие «Гудса», «Труда» и др. на вечере-встрече в клубе КОР.



ХУДОЖЕСТВЕННАЯ РАБОТА В КЛУБАХ.

VIII съезд профсоюзов в своей резолюции особо обратил внимание на необходимость улучшения, повышения качества художественной работы, борьбы с халтурой, безыдейностью, обывательщиной в художественных постановках.

Уж если где-нибудь у нас есть слабость, ошибки и невнимательность, то в художественной работе клуба их значительно больше, чем в других отраслях культуры. Верно, есть и достижения, особенно мы далеко ушли от 21 22 года, когда клубная халтура заслоняла всю работу клуба.

Мы совершенно не уделяем внимания художественной работе, и подчас наши кружководы не знают какую роль искусство выполняет в период обостренной классовой борьбы против сил, влияния, традиций и привычек старого общества. Когда нужна постановка, то становится что попало, лишь бы это не было что-либо ярко-мещанское, слезливое или прямо враждебное.

Интерес рабочих масс к художественной работе растет. Мы имеем по всем клубам примерно до 2.000 художественных кружков. Значительные средства расходуются в некоторых клубах и на кружководов, музыкальные инструменты и т. д. Надо обратить внимание на состав руководителей художественных кружков, особенно на их умение организовать работу кружка так, чтобы чувствовался рост работы кружка, выявлялось бы самостоятельное творчество талантливых рабочих, особенно из молодежи. Надо решительно устранить болельщицкий профессионализм, антагонизма в отношении первенства ролей и т. д.

Некоторые работники союза на местах взяли совершенно неправильный курс на игнорирование художественной работы своих кружков: отказывают им в помощи, необходимой для постановок, подготовки и т. д., и вместо этого заключили соглашения с театрами (коллектива-

ми рабис), расходуя на это тысячи рублей из культфондов. Как бы плох ни был кружок хоровой, музыкальный, драматический, но надо иметь в виду, что это актив клуба, который при внимательном отношении к нему со стороны правления клуба, союзных организаций, при умелой консультации и хорошем кружководстве может систематически удовлетворять нужды рабочих данного района. Надо поощрять инициативу кружков, и повышая их качество добиться, чтобы кружковцы могли серьезнее готовиться к выступлениям. Нельзя ставить, например, «Рельсы гудят» с двух раз, на-авось, может, сойдет. В клубной библиотеке надо иметь достаточное количество пьес, нот и других пособий для развития художественной работы. При закупке необходимо предварительно обсудить в кружках вопрос о потребности клуба в той или иной литературе или пособиях. Как правило, журнал «Клубная сцена» ВЦСПС должен быть не только в библиотеке, но и приобретен для кружков.

VIII съезд особо обращает внимание на извращения в художественной работе: требования обязательной оплаты, угощений и т. д., одновременно отмечается участие в церковных хорах и т. д.

В наших железнодорожных клубах этот грех имеется. Не знаем участвуют ли наши хоры в церквях, но требования платы за игру со стороны кружковцев, зачастую обученных клубом, явление очень частое, и с этим надо покончить. Кружковая работа—это бесплатная, инициативная самодеятельность, и тот, кто пытается в нее вносить другие методы, должен или уйти, или отказаться от них. Высказываясь за развитие кружков, мы совершенно не против, а наоборот, за привлечение в клуб выдержанных театральных коллективов, целых театров, периодически передвигающихся на рабочую сцену, мы также за практику покупки театральных

абонементов для рабочих и служащих по пониженным ценам, но надо категорически отказаться от выдачи субсидий в ущерб другим культурным задачам.

Надо создавать, особенно в окраинных центрах, при органах просвещения (Наркомпроса) передвижные квалифицированные музыкальные, хоровые и драматические коллективы. И многое должен сделать в этом направлении Наркомпрос для таких центров, как Москва, Харьков, Ленинград, Свердловск. Слабо мы используем летние гастроли центральных театров, в большинстве они недоступны нашим рабочим железнодорожным узлам по своим высоким ценам. Было бы очень хорошо, если бы товарищи на страницах печати обменялись мнениями по вопросу использования трех—четырех вагонов-клубов Центральным Комитетом для передвижки гастрольных поездок театров Москвы, Ленинграда и других. Несмотря на ряд указаний о работе кино в отдельных клубах, использование кино для бюджета клуба идет слишком в ущерб клубу, как центру культуры профсоюзов. Значительная часть времени в клубе занята только кино, порой с идеологически невыдержанной картиной и с высокой платой. Надо усилить практику продажи и распределения билетов через культкомиссии и периодически созывать совещания их на предмет обсуждения плана художественной работы.

Каждый клуб, все культотделы должны особенно внимательно подойти к художественной работе, ибо на идеологическом фронте другой раз мы не видим врага, нам кажется, что у нас в клубной работе при относительной чистоте все гладко и ясно. Тогда как клубы иной раз и сами не замечают, как культивируют худшие традиции прошлого. Побольше самокритики клубного актива.

Ж. Волской.



ЭКСКУРСИОННАЯ И ТУРИСТСКАЯ РАБОТА НА ПРЕДПРИЯТИИ.

(ОПЫТ ПРОЛЕТАРСКОГО ЗАВОДА ОКТ. Ж. Д.)

Экскурсионная работа вышла из младенческого возраста. Минувал тот период, когда рабочий тянулся поглазеть на диковинку, удовлетворить праздное любопытство — как жили и спали цари (исторические комнаты Зимнего дворца). С ростом культурного уровня, с оценкой значимости экскурсионной работы, в отношениях рабочих к ней наступил резкий перелом.

Если ранее приходилось агитировать за ту или другую серьезную экскурсию, то теперь на очередь встал вопрос об урегулировании наплыва экскурсантов, о внесении плановости в работу, об углублении ее. Если в других отраслях союзной культработы до сих пор большим вопросом является учет запросов рабочей массы, то в экскурсионной работе мы имеем иное положение. Здесь скорее нам не справиться с напором запросов. Это особенно касается производственных экскурсий.

С ростом самостоятельности в экскурсионной работе выдвинулось и новое ее ответвление — туристская работа. Отрадным фактором в этой области мы считаем большой процент вовлечения в нее взрослых рабочих. Все это, вместе взятое, говорит о живейшем интересе, проявленном со стороны рабочих к экскурсионно-туристской работе. Рост работы, разнообразие и усложнение ее форм и методов говорят за то, что назрел момент обменяться опытом в постановке экскурсионно-туристской работы, определить более четко ее место в системе союзной культработы и наметить вехи ее дальнейшего развития.

Свою работу мы начали с подготовки экскурсионного актива. В мае 1927 г. была организована школа по подготовке организаторов массовых загородных экскурсий. Вовлечено было в школу и окончило ее через 2 месяца 12 человек.

В процессе работы актив почувствовал недостаточную подготовку. Кроме того, надвигавшийся зимний сезон выдвигал на очередь новые формы и методы работы. По предложению актива были созданы уже шестимесячные экскурсионные кур-

сы. Они показали серьезную тягу со стороны рабочих к повышению знаний, посредством экскурсионного метода, развили в них общественный инстинкт и привили вкус к углублению работы. Из 22 человек, вовлеченных на шестимесячные курсы, в июне 1928 г. окончило 20 человек. Все окончившие стали в ряды практического актива по летней экскурсионной работе. Интересен возрастной состав окончивших: 3 человека старше 30 лет, 9 человек старше 23 лет и 8 человек до 23 лет. Эти цифры показательны в том отношении, что опровергают мнение, будто бы взрослый рабочий равнодушен к активной работе в клубе.

Попутно с подготовкой экскурсионного актива клуба перед заводскими организациями встал вопрос о систематической подготовке дальних экскурсий и туристских групп. Это стремление вылилось в организацию экскурсионно-туристского кружка, рассчитанного на 4 месяца. Кружок ставил своей задачей ознакомить слушателей с многообразной жизнью и деятельностью составных частей СССР, а также с организационно-методическими навыками дальних экскурсий и туризма. Интерес к кружку превзошел наши ожидания. С первых же занятий кружка число слушателей превысило 50 чел. Пришлось организовать тематические консультации по Кавказу, Крыму, Туркестану, Уралу, Волжскому бассейну, Сев.-Западной области, древним городам России — Новгороду и Пскову, Карелии, Москве и т. д. Лучшим практическим достижением данной работы была организация двух экскурсий в Москву, по одной в Псков и Новгород, туристического похода в Карелию, двух туристических групп по военнотуркестанской дороге, одной по военнотуркестанской дороге, одной по Черноморскому побережью Кавказа, не говоря уже об одиночках-туристах, выехавших по различным направлениям. В общей совокупности организованные группы охватили 230 человек.

Тяга рабочих к серьезному знанию, к углубленной систематической работе помимо участия в кружках вылилась и в таких повышенных

формах, как: цикловые, комплексные и самообразовательные экскурсии. Так были проведены циклы по истории революционного движения по материалам Музея Революции, по истории культуры по материалам Этнографического музея Академии Наук. Большой интерес вызвал комплекс «Жизнь своего района», который охватил историю района, промышленность, научные учреждения, благоустройство и жилища, санитарное и культурное строительство и т. д. Этот краеведческий комплекс был построен на производственном стержне, равно как и подобный же комплекс о жизни Карелии для туристического похода. Самообразовательный метод был широко применен в туристической работе и лучшим его результатом являются дневники туристических групп.

Городские музеи еще не приспособились к самообразовательной работе, и тем более заслуживает внимания опыт самообразовательной экскурсии по Египту в Эрмитаже, которая вызвала живой отклик в рабочей массе и успех которой обеспечивает большой интерес рабочих к самообразовательным экскурсиям в текущем сезоне.

Из сумм вопросов, решающих успех нашей союзной культработы, наиважным является выявление актива и работа с ним. Это выявление шло по линии работы курсов организаторов массовых экскурсий и экскурсионно-туристического кружка. Оставалось оформить этот актив для практической работы, наилучше использовать его самостоятельность и инициативу, обеспечивающие рост экскурсионно-туристической работы на основе удовлетворения запросов рабочей массы. Оформление актива по экскурсионной линии вылилось в организацию экскурсионной комиссии клуба, как подкомиссии массовой комиссии клуба, а актива по туристической линии — в организацию ячейки туристов. Практика и результаты работы этих организаций доказали их жизнеспособность. Так, экскурсионная комиссия в составе 19 человек охватила всю экскурсионную работу, прорабатывая ее на своих регулярных еженедельных заседаниях, со-

бывавших в среднем по 13 членов комиссии. Ячейка туристов под руководством бюро объединила 83 члена, сумев обслужить не только запросы своих членов, но и рядовых рабочих, интересующихся туризмом. Наиболее ценным в работе экскурсионной комиссии и ячейки туристов являлось установление связи с цехами. Эта связь наметилась через цеховых уполномоченных по экскурсионной работе, выделенных культ-ячейками, цеховых уполномоченных по туризму, выделенных ячейкой туристов, а также посредством широких совещаний и вечеров по экскурсионной и туристической работе. Необходимо указать, что организация института цехуполномоченных по экскурсионной и туристической работе в целом еще не закончена, но результаты работы тех цехов, которые имеют уполномоченных, показали всю целесообразность данного мероприятия.

Зеркалом работы, дальнейшим ее двигателем является налаженный учет работы. Решающую роль здесь играет не столько количественный, сколько качественный учет. Если в других областях союзной культуры мы имеем перевес на стороне количественного учета, то в экскурсионно-туристической — наоборот. Задача качественного учета была решена нами посредством наблюдения над восприятием экскурсий участниками через учетчиков — членов экскурсионной комиссии и цехуполномоченных, посредством бесед с участниками экскурсий и, самое главное, фиксирования опыта. Этот опыт запечатлялся по цеховым экскурсиям в учетной карточке организатора, по массовым — в отчетном листе ответственного организатора и учетном протоколе, по туризму — в дневниках туристов. Данные учета помогали своевременно исправлять недочеты и улучшать организацию и содержание дальнейшей работы.

Никто не станет оспаривать, что летом экскурсионно-туристическая работа является стержнем, вокруг которого разворачиваются основные виды культуры, как библиотечная, физкультура и художественная. Нам хотелось бы лишь указать, что налаженная экскурсионная работа не только является двигателем основных отраслей культуры, но и способствует росту актива в ней и поднятию экскурсионного актива до охвата обще-клубной работы.

Поясним примером. В массовых обще-заводских экскурсиях кружковцы, выносившие свою продукцию

на экскурсию, приблизились к общественной работе клуба и пополнили ряды актива. С другой стороны, экскурсионный актив в процессе практической работы познакомился с библиотечной, физкультурной, художественной, справочной работой и выдвинул ряд товарищей не только в массовую комиссию, но и в правление клуба. Дальнейшая задача — в условиях зимней работы широко использовать экскурсионный метод, как активизирующий массу. По линии учебы необходимо внедрение его в работу школ и кружков, библиотеки, самообразовательной работы и т. д., по линии отдыха и развлечения необходима организация вылазок, походов, гуляний и праздников.

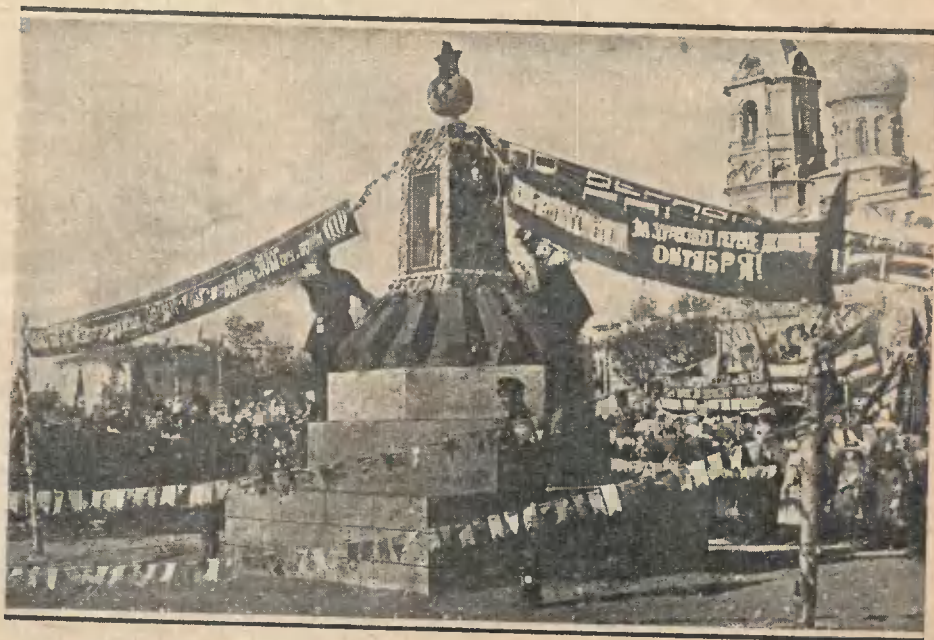
Имея много отрядного по линии достижений в экскурсионно-туристической работе, нам пришлось испытать на себе и существенные недостатки и препятствия в деле нормального ее развертывания. Корень их лежал в недостаточном союзном руководстве и недооценке возможностей экскурсионно-туристической работы. Не говоря уже о слабом финансировании данной работы, союзом ничего не было сделано в таком важном вопросе, как организация культбаз в местах наибольшего скопления экскурсантов, хотя решение по этому вопросу было вынесено совещанием при культотделе союза уже полтора года тому назад. Туристическая работа при своем возникновении вызвала явно-скептическое отношение и недоверие союза, и только

рабочая самодеятельность пробила брешь в этом вопросе. Совершенно отсутствовал инструктаж по экскурсионной работе. Не было никаких попыток к объединению ее при культотделе союза.

Рост и углубление экскурсионно-туристической работы, интерес массы к ней, выдвижение по ее линии клубного актива требуют привлечения к ней серьезного внимания союзов. Назрел момент срочного обмена опытом. Необходимо внесение организационной четкости в ее построение, в определение ее места и взаимоотношений с основными отраслями союзной культуры. Отклики с мест внесут много нового в смысле содержания, форм и методов экскурсионно-туристической работы, еще не ставших общим достоянием. Общегородские итогово-перспективные экскурсионные конференции совершат большой сдвиг в работе, дадут общественную зарядку на весь зимний сезон. Но СССР широк и многообразен. По многим ручейкам течет его творческая самодеятельность. Настала пора объединить ее в одно русло. Таким руслом, по нашему мнению, явилось бы широкое итогово-перспективное совещание по экскурсионной работе и туризму при культотделе ВЦСПС.

Шилов.

От редакции. Желательно, чтобы местные организации поделились своим опытом и высказали свое мнение по вопросу об экскурсионно-туристической работе.



К ЛЕНИНСКИМ ДНЯМ. Памятник ТОВ. ЛЕНИНУ, сооруженный в Ташкентских жел.-дор. мастерских по проекту рабочего т. Резунейко.

ЗВЕЗДНЫЙ ЛЫЖНЫЙ ПРОБЕГ.



НА СНИМКАХ: 1. Ж.-д. команда из Сергиева идет к финишу. 2. Лыжница-железнодорожница. 3. Финиш команды рабпросовцев со своими плакатами. 4. Команды у финиша на стадионе им. Томского.

этим воспользовались лыжники, ведя антирелигиозные собеседования.

В некоторых уездах крестьяне собирались из других деревень в те, которые лежали на путях пробега. Лыжников встречали как редких гостей.

Три четверти участников составляли рабочие, больше половины комсомольцы и, наконец, редкие гости физкультурных праздников столицы—деревенский молодежь. Участие последнего особенно ценно, так как позволяет непосредственно связать нашу красную столицу с деревней.

В Москву лыжники начали прибывать задолго до начала финиша. Редкую и красивую картину наблюдали утром москвичи. Ленгатами разноцветных фуфаяк растянулись колонны, мчащиеся от застав к стадиону имени Томского. На груди и в руках большие плакаты и лозунги. Вот железнодорожники из Сергиева, вот рабпросовцы с громадным плакатом: «Больше батраков и бедняков в Советы». Вот орехово-зубовцы со своим плакатом: «Вперед, к крупному коллективному земледелию». Примчались текстильщики с Яхромской фабрики (Дмитровского уезда). Они прошли по самым глухим деревням своего уезда, покрыв расстояние в 120 километров.

До 1 часу дня финиш прошло свыше 2.400 лыжников. Сразу от финиша участники направились в столовую,—где был приготовлен обед и чай. Вечером участники посетили центральный дом Красной армии, где состоялся вечер, посвященный пробегу.

При наших бескрайних пространствах, при нашем бездорожье, лыжи служат средством дешевой и доступной связи между городом и деревнями. Во время гражданской войны лыжи сослужили большую службу. Вот почему лыжные пробеги необходимы. Помимо всякого рода демонстраций, они позволяют произвести отбор особенно выносливых лыжников, из которых в военное время возможно будет создать кадры военных лыжников, лыжников-связистов и бойцов.

А. Д.

25 декабря в Москве состоялся финиш звездного лыжного пробега. По счету, это четвертый пробег организуемый МГСФК. В первом—1925 года—участвовало 377 человек, а в нынешнем—свыше 2.400 чел. Последний звездно-лыжный пробег связал Москву со следующими городами: Звенигородом, Можайском, Дмитровым, Орлом, Каширой, Серпуховым, Подольском, Богородском, Владимиром, Егорьевском, Бронницами, Коломной, Орехово-Зуевым, Клином, Тверью, Сергиевым, Волоколамском и др.

Если первые пробеги имели целью произвести смотр трудящимся физкультурникам, то закончившийся—являлся агит-пробегом. Участники проделали большую работу. Они посетили на своем пути тысячи деревень, ведя большую разъяснительную кампанию по переизбору советов. В глухих углах лыжники выступали с докладами, инсценировками и кино-фильмами. Пробег пришелся в дни «Рождества»,



Хоккейный матч КОР—пищевики на стадионе им. Томского.

ПОД ОГОНЬ САМОКРИТИКИ.

НА БОРЬБУ С БЮРОКРАТИЗМОМ, ВОЛОКИТОЙ, РАЗГИЛЬДЯЙСТВОМ В СОЮЗНОМ АППАРАТЕ.

ДУБИНОВСКОЕ МРАКОБЕСИЕ.

Среди всяких «героев» станционных будней дубиновские мракобесы занимают особое место. В течение трех последних лет когда по всей советской земле буйно расцвели ростки новой культуры, на станции Дубинская Ташкентской дороги пустил глубокие корни отвратительный чертополох. Три года на этой затерянной в песках станции, отброшенной за сотни километров от общественных центров, измываются над рабочими, душат живое слово, справляют под крылом профсоюзной организации омерзительный пьяный шабаш.

Много исписано всяких бумаг, много произведено всяких обследований и возбуждено «дел». Но, как бывает, все дела, все бумаги сгинули в ведомственных провалах. Чья то рука упорно отводила удар, который должен был упасть на кучку негодяев.

«Героев» не так уж много, но они представляют тесно спаянную и спившуюся компанию. Вдохновителем, инициатором бесчинств и склок является помощник начальника станции Стройков, занимающий пост секретаря месткома. Разложившуюся организацию возглавляет председатель Привоторов — самогонщик и шинкарь. За ними следуют «подручные», приказные, исполнители воли месткома — дорожный мастер Кривошеев, вступление которого на работу связано с выплатой тысячи рублей подъемных его предшественнику, выжитому со службы. Наконец, последний сподвижник — стрелочник Самохвалов, горький пьяница и расстратчик союзных денег.

Тих разбег дубиновской жизни. Редко наезжают на станцию гости из участкового и дорожного центров, культурные работники да ин-

структора. Беспросыпное гульбище разукрасило станционный быт самыми унылыми узорами. В бесшабашном пьянстве дубиновские «союзники» дошли до исключительного мракобесия и изуверства.

1 мая, например, они устроили пьяную демонстрацию и затем увенчали пролетарский праздник скоморошеской «постановкой». Под улюлюканье и дикое завывание в местком был торжественно внесен издыхающий хрипящий баран. Поместив его под портретами вождей, месткомовцы устроили отходную — отвратительную клоунаду, сопровождаемую пением «Вы жертвою пали». Все помещение месткома было измызгано в пролетарский праздник зеленой блевотиной.

Такому местному партийные и советские лозунги совершенно чужды. Рабочий не рискнет забрести в местком с жалобой да нуждой. Масса затравлена. Как пишет рабкор — «члены союза потеряли всякую веру в профсоюзные органы и усвоили уродливый взгляд на современный общественный строй».

Все силы месткома направлены на удушение критики, на преследование рабкоров, пытающихся вскрыть дубиновскую язву. По подозрению в рабкорстве был уволен стрелочник Пуддовкин. Вслед за Пуддовкиным попал под расправу демобилизованный красноармеец Сибогат Рамазанов. Вот выдержки из письма Рамазанова:

«Все это сделал Стройков за то, что я показал чистую правду, когда комиссия из учкпрофсожа производила расследование в январе...»

Любопытен конец этого письма, которое было адресовано рабкору:

«Прошу вас это письмо не посылать в учкпрофсоюз, а то Стройков, имеющий там большую поддержку, погубит меня».

Нити ведут в учкпрофсоюз и там они теряются. А станционная банда бесчинствует и после каждой заметки, напечатанной в газете, «наливается в лоск, и ее вождь Стройков открыто грозит кулаками — «Пусть пишут, мы этими самими газетами...».

Из отдельных подвигов дубиновских негодяев нужно отметить растрату бывшим председателем Самохваловым союзных 30 рублей и обвинение в «краже» этих денег ремонтного рабочего Усикова. Усиков был уволен затем «без суда и следствия». После этого опять растрата в 40 рублей.

В 1927 году Стройков сфабриковал акт имущественного обследования безработного рабкора с целью выжить из общежития его сына. Недавно два сына Стройкова и Самохвалова проведены в члены союза, зачислены на службу в качестве ремонтных рабочих и... бездельничают.

Правлению дороги известны все эти проделки. Еще в 1926 году оно постановило уволить Стройкова «за систематическое пьянство и служебные проступки». Но все эти «герои» продолжают находиться на своих постах, терроризируя железнодорожное население. Чья-то рука упорно отводит удар...

Не вмешаются ли высшие союзные организации, не очистят ли от примазавшихся негодяев местком, который члены союза не иначе называют, как «дубиновским застенком».

Три.

БУМАЖНЫЙ ПОТОК.

Мы ведем длительную и упорную борьбу с бюрократизмом и волокитой. Мы призываем к борьбе каждого отдельного рабочего, но главным образом рассчитываем на организованные силы рабочего класса—профсоюзы. Действительно, в борьбе с этими застарелыми болезнями нашего аппарата, от которых страдают трудящиеся, кому, как не профессиональным организациям быть на первой линии огня? Профсоюзы энергично участвуют в этой борьбе, но на ряду с этим иногда в недрах самих профессиональных организаций бюрократизм и волокита расцветают пышным цветом.

Нас заедает бумага. В бумажном потоке подчас гибнет живое дело и находят вечное успокоение насущные нужды трудящихся. Повидимому, работники дорпрофсожа Пермской, напуганные этим потоком, решили ослабить его силу, перестав питать его бумагой. Иначе, чем объяснить, что дорпрофсоюз упорно не отвечает на вопросы ЦК союза? 6 марта прошлого года в газете «Труд» была заметка «Изобретательный Яблоков». 14 марта орготдел ЦК ж.-д. направил эту заметку в дорпрофсоюз Пермской и просил сообщить, что по этой заметке предпринял дорожный комитет. В течение пяти месяцев орготдел тщетно ждал ответа. В ноябре он дважды напоминал дорпрофсожу об этом деле—ответа нет и до сих пор.

Второй случай. В ЦК ж.-д. поступило заявление ремонтного рабочего 1 околотка 18 уч. пуги Пермской—Ф. Гончарова о неправильном увольнении его. 5 марта прошлого года тар.-норм. отдел ЦК переслал это заявление в дорпрофсоюз, просил проверить факты, указанные т. Гончаровым и, если они подтвердятся, принять меры к восстановлению его в должности. 23 апреля тар.-норм. отдел просил ускорить рассмотрение дела т. Гончарова, который жаловался в ЦК, что ответа от дорпрофсожа не получил. 11 сентября отдел охраны труда просил дорпрофсоюз срочно сообщить, что им предпринято по этому делу. 21 ноября ЦК снова об этом напоминал дорпрофсожу—до сих пор нет ответа.

Третий случай. В ЦК ж.-д. поступило заявление т. Казанцева, работника Пермской дороги о его неправильном увольнении, с указанием, что местком считает это увольнение необоснованным. 31 августа прошлого года отдел охраны труда переслал это заявление в дорпрофсоюз, просил проверить правильность увольнения и о результатах сообщить т. Казанцеву и в ЦК. Тов. Казанцев, не получая ответа от дорпрофсожа, вновь обратился в ЦК. 22 сентября отдел охраны труда запросил дорпрофсоюз, напомнил об этом деле и 31 октября—ни т. Казанцев, ни ЦК союза ответа от дорожного комитета не удостоились.

По таким серьезным делам, когда требуется в срочном порядке проверить правильность увольнения работников, когда профорганизация должна доказать, что она является действительной защитницей рабочих, дорпрофсоюз Пермской считает допустимым в течение долгих месяцев хранить молчание.

Дорпрофсоюз Пермской не одинок. С ним успешно конкурирует дорожный комитет Северо-Кавказской. 1 августа прошлого года тар.-норм. отдел ЦК ж.-д. направил в дорпрофсоюз заявление проводников и смазчиков Ростовского узла о том, что им, после нахождения в пути в течение 7—8 суток, не предоставляют отдыха на месте жительства. ЦК просил выяснить этот вопрос и в случае, если будут обнаружены нарушения положения о рабочем времени, немедленно их ликвидировать. Прошло пять месяцев. Три раза представитель проводников и смазчиков приезжал в ЦК, жаловался на то, что дорпрофсоюз для них ничего не сделал. Три раза—в октябре, ноябре и декабре—ЦК просил дорпрофсоюз ответить, что им сделано по этому вопросу—ответа не последовало.

Спокойные люди сидят в дорпрофсоже Северо-Кавказской, даже телеграфные запросы их не смущают. 14 сентября культотдел ЦК телеграммой запросил, когда будет закончена достройка клуба на ст. Дербент—ответа нет.

Дорпрофсоюз Юго-Восточной тоже любит отмачиваться. В августе прошлого года экономический отдел ЦК просил срочно сообщить, в каком положении находится разработка проекта изобретенного т. Филипповым шлюзового аппарата для сезонных работ. В ноябре дважды напоминали об этом дорпрофсожу—не действует, дорпрофсоюз не отвечает.

Не лучше обстоит дело в дорпрофсоже Рязано-Уральской. 8 мая прошлого года тар.-норм. отдел ЦК просил дорпрофсоюз проверить, правильно ли уволен слесарь-инструментальщик Козловских мастерских т. Бабайцев. Три раза т. Бабайцев приезжал в ЦК, три раза ЦК писал по этому делу в дорожный комитет—никаких результатов. В июле ЦК союза, получив из секретариата ВЦИК заявление т. Бабайцева, снова запросил дорпрофсоюз, просил дать, наконец, ответ для сообщения в секретариат ВЦИК, в ноябре и декабре снова напоминал об этом—дорпрофсоюз упорно молчит.

Еще случай. В августе прошлого года тар.-норм. отдел направил в дорпрофсоюз копию заметки в «Гудок» «Закон и действие» и просил срочно сообщить, как в действительности производится расчет рабочих Козловских мастерских. Дважды ЦК напоминал об этом дорпрофсожу и каждый раз дорожный комитет ограничивался тем, что писал бумажки Козловскому учкпрофсожу.

Предположение о том, что указанные дорпрофсожи упорно не отвечают на запросы ЦК, стремясь этим ослабить бумажный поток, конечно, не серьезно. Молчание в таких случаях плодит новые бумажки и усиливает поток. Вполне возможно, что эти дорпрофсожи в пределах своих сил и возможностей ведут борьбу с волокитой, но эта борьба в значительной степени обесценивается тем, что им не удалось в первую очередь искоренить это зло в своих собственных аппаратах. Когда организация, призванная бороться с волокитой, сама разводит волокиту, — что может быть хуже!

Л. К.

КАПИТАЛЬНЫЕ ВЛОЖЕНИЯ В ЖЕЛ.-ДОР. ТРАНСПОРТ В 1928/29 ГОДУ.

По утвержденной на 1928/29 г. смете общая сумма капитальных вложений в ж.-д. транспорт установлена в 527,9 милл. руб., из которых 400,3 милл. руб. предназначаются на новые работы на существующей сети и 127,6 милл. руб. на новое жел.-дор. строительство. Кроме того по смете новых работ принято 12 милл. руб. безденежных расходов старыми материалами и на перевозку хозяйственных грузов. Намеченный объем капитальных затрат против соответствующих расходов, установленных в смете на истекший 1927/28 г., дает повышение по новым работам на 25,5% и по постройке новых жел. дорог на 87,6%.

При современном состоянии транспорта перспективы развития народного хозяйства не только вполне оправдывают намеченные размеры капитальных вложений в транспорт, но требуют дальнейшего усиления темпа их роста в ближайшие годы.

Основными моментами, определяющими потребность транспорта в капитальных затратах, являются: с одной стороны, предположения о размерах предстоящих перевозок, требования на которые могут быть предъявлены развивающимся народным хозяйством, и с другой — состояние основного капитала самого транспорта, как с точки зрения подготовленности его по объему, т.-е. по пропускной и провозной способности, к бесперебойному выполнению требований на перевозки, так и с точки зрения степени соответствия его достигнутому уровню развития техники, определяющему возможность выполнения перевозок с наименьшими затратами и наибольшей рентабельностью.

Размеры перевозок по жел. дорогам, принятые в смете на 1928/29 год, выражаются такими данными:

Грузооборот (количество отправленных грузов)—162,7 милл. тонн — превышает грузооборот истекшего 1927/28 г. на 7%, а довоенный (1913 г.) на 22,9%.

Приведенная продукция (общий пробег грузов + общий пробег пассажиров)—120,5 миллиардов тонно-километров — увеличивается против 1927/28 г. на 7,8% и превышает довоенные размеры на 32,7%.

По предварительной наметке контрольных цифр пятилетнего плана 1928/29 — 32/33 г., произведенной ЦПУ—НКПС, размеры перевозочной работы жел. дорог в следующем 1929/30 г., в котором только и могут сказаться более или менее полно результаты капитальных затрат по новым работам 1928/29 г., за проектированы с дальнейшим повышением по сравнению с 1928/29 г. по приведенной продукции на 8,3%. К концу же пятилетия, в 1932/33 г., прирост количества приведенных тонно-километров намечается по отношению к 1927/28 г. в размере 56%, т.-е. это значит, что в 1932/33 году превышение размеров довоенной продукции жел. дорог достигнет 91—92%.

Надо сказать, что четкое и бесперебойное выполнение таких больших требований, предъявляемых народным хозяйством к транспорту, являясь само по себе весьма серьезной задачей, еще более затрудняется значительным изменением конфигурации грузовых потоков, по сравнению с довоенным их направлением, что усиливает несоответствие пропускной способности многих линий мощности стекающихся к ним грузовых потоков.

Между тем, состояние основного капитала жел. дорог таково, что необходимость усиления капитальных вложений в транспорт в настоящее время является совершенно очевидной и бесспорной. В наступивший период реконструкции промышленности транспорт вошел с еще неликвидированной запущенностью отдельных частей своего хозяйства, накопившейся за годы империалистической и гражданской войн. С другой стороны, большой объем требований развивающегося народного хозяйства, который можно ожидать в ближайшие годы, при технической отсталости многих элементов нашего жел.-дор. хозяйства, требует не только прямого усиления транспорта, но и скорейшего приступа к его рационализации и реконструкции для того, чтобы снизить себестоимость перевозок и усилить темп внутреннего накопления, необходимого для увеличения капитальных вложений.

Кроме того развитие товарооборота и оживление хозяйственной жизни отдельных, особенно окраин-

ных районов, требует сооружения ряда новых жел.-дор. линий.

Наличием еще неизжитой до сих пор запущенности характеризуется состояние элементов двух важнейших отраслей железнодорожного хозяйства—пути и связи. Обе эти отрасли поэтому требуют особенно большого внимания при распределении капитальных вложений. Усиление затрат на путевое хозяйство вытекает из необходимости смягчить диспропорцию, существующую в настоящее время между тягой и путем, при которой невозможно полное и рациональное использование мощного паровозного парка. В результате капитальных затрат на подвижной состав,—паровозный парк в течение послевоенных лет в значительной степени пополнен новыми мощными паровозами, при чем процент мощных паровозов в операционном парке дошел до 49% против 13% довоенных, а средняя тяговая сила одного паровоза достигла 132% от 1914 г.

Это усиление паровозного парка, однако, не сопровождалось необходимым усилением пути для пропуска мощных паровозов и тяжелых удлиненных составов. Отсталость путевого хозяйства, при необходимости усиления пропускной способности, в связи с ростом перевозок, предопределяет неизбежность увеличения капитальных затрат на эту отрасль ж.-д. хозяйства в ближайшие годы. Необходимо усиление работ по укреплению земляного полотна, по смягчению профиля пути, усилению балласта, по смене шпал, ликвидации чересполосицы в рельсовом хозяйстве, по смене на наиболее ответственных направлениях рельсов легкого типа более тяжелыми, по удлинению станционных площадок, по переустройству и усилению водоснабжения, мостов и других искусственных сооружений, а также технических и служебных зданий, мастерских, депо, паровозных стойл, поворотных кругов и т. д.

На ряду с этим требования усиления пропускной способности, в связи с использованием ее на многих направлениях сети до нормальных пределов, вызывают необходимость развития ряда узлов и станций, открытия новых раз'ездов и укладки вторых путей.

В области устройств связи, усиление пропускной способности требует приведения в порядок и улучшения устройств сигнализации, централизации и блокировки и расширения применения телефонной связи. Вместе с тем в этой области неотложными являются работы по рационализации и усилению электро-силового хозяйства дорог.

Несмотря на наличие элементов реконструкции в тяговом хозяйстве, которое выражается в указанном выше усилении паровозного парка новыми мощными паровозами, потребность этой отрасли жел.-дор. хозяйства в капитальных затратах также является весьма значительной. В отношении подвижного состава, кроме дальнейшего прямого расширения парка и пополнения его мощными паровозами и вагонами большей под'емной силы в соответствии с ростом перевозок и требованиями улучшения эксплуатационных результатов, — первоочередной и неотложной задачей является модернизация паровозов, в виде оборудования пароперегревателями и водоподогревателями, рентабельность установки которых характеризуется даваемой ими значительной экономией в топливе и окупаемостью затрат в 2—2½ года.

Таким же необходимым мероприятием надо считать оборудование вагонного парка автоматическими тормозами и полную замену на усиленную упряжь нормальной стяжки, непригодной для применяемых в настоящее время удлиненных составов и являющейся одной из причин роста случаев разрыва поездов за последние годы. Кроме того, проектируемое на ближайшее пятилетие увеличение мощности паровозов и введение в дальнейшем в обращение паровозов с нагузкой на ось в 20 тонн и выше требует производства опытных работ по применению автоматической сцепки, которая даст возможность увеличить средний вес поезда, примерно, в два раза.

Кроме усиления подвижного состава в тяговом хозяйстве, важнейшей и сложной задачей, разрешение которой требует также значительных затрат, является замена более совершенным оборудованием и улучшение оборудования мастерских, необходимые для рационализации их работы.

Наконец, в области новых работ надо особо отметить, как задачу, имеющую большое значение, усиление жилищного строительства. Значительная часть связан-

ных с движением работников, вынужденных по характеру своей работы проживать в непосредственной близости к линии, не обеспечена необходимою жилою площадью, и под жилье занимают вагоны, кузова и землянки. Усиление жилищного строительства на транспорте, очевидно, должно быть признано неотложным делом.

Необходимость увеличения капитальных вложений в новое железнодорожное строительство вытекает из недостаточной обслуженности Союза путями сообщения. По сравнению с Канадой, в 1925/26 г. на 10.000 чел. населения в СССР приходилось жел. дор. в 13 раз меньше, а на 100 кв. килом. территории в 2 раза меньше. В том же году Германия имела жел. дорог больше, чем СССР, на 10.000 чел. населения в 1,7 раза и на 100 кв. килом. площади в 33 раза. При таком недостатке путей сообщения, громадные окраинные территории страны, представляющие собой богатые источники сырья, остаются лишенными почти всякой связи с центральными промышленными района-

ми, что препятствует не только оживлению их хозяйственной жизни, но и более быстрому темпу развития всего народного хозяйства в целом. Отсюда очевидна необходимость значительного расширения нового железнодорожного строительства.

Таким образом, основными направлениями, по которым должны идти наибольший прирост капитальных затрат в ж.-д. транспорт в ближайшее время являются: 1) усиление путевого хозяйства, в целях смягчения диспропорции между путем и мощным подвижным составом, 2) улучшение устройств связи, 3) наряду с пополнением парка подвижного состава мощными паровозами и большегрузными вагонами, усиление реконструктивных работ по тяге, в частности по модернизации существующего парка паровозов и вагонов, 4) расширение жилищного строительства и 5) развитие нового железнодорожного строительства.

Как же отражены перечисленные потребности в утвержденной на 1928/29 г. смете?

Распределение капитальных вложений по отдельным отраслям жел.-дор. хозяйства.

	Смета 27/28 г. млн. руб.	В % к итогу	Смета 28/29 г. млн. руб.	В % к итогу	Прирост против сметы 27/28 г.
Отдел пути	79,2	24,8%	114,4	27,7%	+ 44,4%
„ тяги	191,7	60,1%	234,9	57,0%	+ 22,5%
„ связи и электротех.	11,2	3,5%	22,9	5,5%	+ 104,4%
„ эксплуат.	4,2	1,3%	5,4	1,3%	+ 27,0%
Электрифик. жел. дор.	7,7	2,4%	8,1	2,0%	+ 5,1%
Жилстроительство	12,0	3,8%	15,0	3,6%	+ 25,0%
Прочие расходы	12,8	4,0%	11,6	2,8%	- 9,4%
Итого	318,8	100,0%	400,3	100,0%	+ 25,5%
Новое жел.-дор. строительство	68,0	21,3%	127,6	31,9%	+ 87,6%
Всего	386,8	—	527,9	—	+ 36,4%

Доля вложений в хозяйство пути и связи в общей сумме расходов на новые работы, по сравнению со сметой 1927/28 г., увеличивается следующим образом: по пути с 24,8% до 27,7% и по связи с 3,5% до 5,5%.

Из отпущенных на путевое хозяйство средств наибольшая часть предназначается на переустройство и усиление искусственных сооружений—22,3 милл. руб., на улучшение водоснабжения—8,9 милл. руб., на укрепление земляного полотна, усиление пути и укладку рельсов—20,2 милл. р., на постройку технических и служебных зданий—14,8

милл. руб., на ликвидацию запущенности по шпальному хозяйству—4,8 милл. руб. и на развитие станций и узлов—19 милл. руб.; 1 милл. руб. отпускается на опытные работы по реконструкции пути. В ассигнованиях на связь значительное место занимают расходы на улучшение устройств сигнализации центральных блокировок, на телефонную связь и усиление электросилового хозяйства дорог; кроме того предусмотрен специальный кредит на опытное применение автоматической блокировки.

Вложения в новое железнодорожное строительство к общей сумме

расходов на новые работы на существующей сети составляют в 1928/29 году—31,9% против 21,3% истекшего года. Наибольшая часть средств отпускается на продолжение работ по строительству уже начатых линий: Туркестано-Сибирской—58 милл. р., Троице-Орской—10 милл. р. и др. Из новых линий предусмотрены лишь две: Щучье—Асмолинск и Унеча—Ворожба.

Такой прирост капитальных вложений по пути, связи и новому ж.-д. строительству в общем совпадает с отмеченной выше необходимостью усиления этих отраслей жел.-дор. хозяйства и строительства новых жел. дорог, но вместе с тем предвещает неизбежность еще более значительного усиления роста капитальных затрат, особенно в путь и новое жел.-дор. строительство, в последующие ближайшие годы.

Иной вывод приходится сделать в отношении жилищного строительства: намеченный рост расходов на жилищное строительство не отвечает соображениям, приведенным выше: прирост ассигнований по бюджету отстает даже от общего темпа роста капитальных вложений в жел.-дор. транспорт, что не оправдывается и размерами установленной для 1928/29 г. ссуды Цекобанка на жилищное строительство жел. дорог в сумме 23 милл. руб. против ссуды прошлого года в 21 милл. руб. Общая сумма средств на жилищное строительство ж.-д. транспорта вместе с этой ссудой ЦКБ в 1928/29 г. не превысит 9% от предварительно выявленной потребности на ближайшие пять лет.

Что касается расходов по тяге, то при общем росте затрат на подвижной состав со 185 милл. р. до 205 милл. р., расходы на модернизацию существующего парка подвижного состава хотя и увеличиваются, но взятый в этом отношении темп в ближайшие годы должен быть значительно усилен. Программа оборудования паровозов водоподогревателями и паронерегревателями, а также объем работ по замене слабой нормальной сцепки вагонов на усиленную упряжь—не в полной мере удовлетворяют потребности. Несмотря на то, что затраты на оборудование подвижного состава автоматическими тормозами в 1928/29 г. повышаются сравнительно с 1927/28 г. почти на 70%, в ближайшие годы потребуются дальнейшее большое расширение этих работ.

То же в известной степени относится и к расходам на опытное приращение автосцепки, на которую впервые в текущем году намечен отпуск средств для испытаний в замкнутых маршрутах.

Однако, необходимо все же заметить, что в смете 1928/29 г. общая сумма затрат реконструктивного характера, к которым относятся и расходы на модернизацию подвижного состава, значительно увеличивается против прошлого года. При трудности выделения всех затрат, вносящих в основной капитал транспорта элементы реконструкции,—о росте последних можно судить лишь по увеличению вложений, которые носят исключительно реконструктивный характер. Таковы расходы на переоборудование мастерских и депо, новые усовершенствованные машины и станки, на модернизацию подвижного состава, на механизацию погрузочно-выгрузочных работ на станциях и в материальных складах, на электрификацию пригородного движения, на тепловозы и на опыты по реконструкции пути. Общая сумма ассигнованных на эти нужды средств в смете 1928/29 г. против сметы истекшего года повышается на 75%—с 28 до 49 милл. р. Конечно, приведенным перечнем не исчерпываются все расходы на реконструкцию транспорта, которые включены в смету 1928/29 г.; элементы реконструкции, безусловно, имеются и в предусмотренных в смете 1928/29 г. расходах на такие цели, как замена легких рельсов скреплений более тяжелыми, переустройство мостов и искусственных сооружений, пополнение парка мощными паровозами и большегрузными вагонами и т. д.

Поэтому 1928/29 год можно считать первым годом более или менее значительного развертывания работ по реконструкции транспорта.

Очевидно, что успешное выполнение намеченной на 1928/29 г. программы капитальных вложений является весьма большой и сложной задачей. Необходимо не только выполнить все намеченные работы, но надо это сделать с наименьшими затратами. При объеме капитальных затрат в сумме свыше полмиллиарда рублей, экономное и целесообразное производство всех работ в этой области может сберечь от непроизводительного расходования многомиллионные средства.

Это может быть выполнено лишь в том случае, если при самом про-

изводстве всех намеченных работ по усилению основного капитала жел.-дор. транспорта будет неуклонно проводиться установка на наибольшую эффективность каждого расходуемого рубля, как путем прямого снижения стоимости производимых работ по капитальным вложениям, так и путем такого использования отпущенных средств, которые может дать уже в ближайшем будущем максимальный эффект в области снижения себестоимости эксплуатационной работы железных дорог.

На пути широкого развертывания фронта капитального строительства не малым препятствием является дороговизна строительных работ; промышленностью поставлена задача добиться в ближайшие пять лет снижения стоимости строительства на 47%,—транспорт не может и не должен отставать в этой установке от промышленности. Для 1928/29 года при рассмотрении бюджета правительством подтверждена обязательность снижения стоимости строительных работ и для транспорта, как минимум на 10%,—эта директива должна быть выполнена.

При большой сложности стоящей перед ж.-д. транспортом в текущем году задачи в области капитальных вложений, понятно, что ее успешное решение может быть достигнуто только при активном участии широких рабочих масс в разрешении вопросов капитального строительства.

В этом направлении должны быть приняты все меры со стороны профессиональных органов на транспорте, при чем в первую очередь должны быть привлечены хозяйственные органы к освещению вопросов капитальных вложений на производственных совещаниях и комиссиях.

При этом профессиональные органы должны установить свое наблюдение за выполнением новых работ, при обнаружении каких-либо недочетов немедленно ставя вопрос об их устранении перед хозорганами.

Особое внимание должно быть уделено также проверке достаточности предварительной проработки вопросов капитальных вложений и наличия вполне целесообразных и правильно составленных проектов и смет.

М. Кулагин.

ДОРОГУ РАБОЧЕМУ ИЗОБРЕТАТЕЛЬСТВУ.

Развитие изобретательского дела на транспорте в период рационализации и реконструкции всего хозяйства приобретает особо важную роль.

Творческая мысль, направленная на улучшение той или иной детали производства, уже находит свое практическое применение в жизни. Сотни, тысячи рабочих-изобретателей, повседневню связанных со своим станком, машиной, паровозом, направляют свои мысли, знания и практический опыт на дело социалистического строительства. Изобретательство на транспорте растет. Каждый месяц приносит нам все новые и новые предложения, изобретения, направленные к усовершенствованиям работы транспорта.

Для характеристики быстрого роста изобретательского дела можно привести такие цифры: к 1 октября прошлого года по всей сети дорог было внесено 61½ тысяч предложений, а за первый квартал текущего года количество предложений увеличилось до 8 тысяч. По отдельным дорогам рост предложений тоже весьма показателен. Например, на М.-Курской дороге за 1925/26—26/27 г.г. было внесено 138 изобретений, тогда как за один 1927/28 год количество изобретений возросло до 367. Или на Северной дороге за 1925/26—26/27 годы всего поступило 157 предложений, а за 1927/28 г. число предложений увеличилось уже до 315, т.е. в два раза больше. Быстрый рост замечается почти на всех дорогах, с той лишь разницей, что на одной дороге больше, на другой—меньше.

Однако, было бы большой ошибкой, если бы мы сказали, что с изобретательством у нас обстоит благополучно. Напротив, приходится подчеркнуть, что эта отрасль работы на транспорте находится в особо неблагоприятных условиях. Она не находит к себе достаточно внимательного отношения как со стороны наших хозяйственников и органов, поставленных для содействия рабочему изобретательству—изулов, так и со стороны наших профессиональных организаций.

Недавно в Москве закончила свои работы первая узловая конференция изобретателей - железнодорожников. Собравшись на эту конференцию, изобретатели излили всю горечь, накопившуюся у них

за это время. В своих выступлениях они жаловались на косность, рутину, на бездушно-чиновническое отношение к ним—изобретателям, со стороны хозяйственников и изулов.

Мытарства и муки, которые приходится испытать нашим изобретателям, пока их предложения находят применение в жизни—чрезвычайно велики.

Бессонные ночи, проведенные над тем или иным изобретением, довершаются неделями, месяцами хождения по экспертным комиссиям, изулам, отделам правления дорог и т. д.

Счастливицков-изобретателей у нас нет. Изобретателям, получившим мировое имя, вроде Казанцева, Трегера, Трофимова, Матросова и других, хорошо знаком тернистый путь изобретателя.

На этой же конференции вскрылась другая безотрадная картина работы наших доризулов. Доризулы поставлены организовывать, направлять работу изобретательства. А у нас они что из себя представляют?

— Что такое доризул? — спрашивает изобретатель т. Шатревич, и сам же отвечает:

— Это полтора человека и огромная кипа бумаг. Ясно, что

при таком положении они работать не могут, у них опускаются руки.

Мы с тов. Шатревичем вполне согласны. Штаты доризулов не соответствуют той работе и тому значению, которое имеет изобретательское дело.

Если к этому добавить еще и то, что иногда эти 1½—2 человека есть люди, не связанные с общественностью, люди со старыми замашками, со старым подходом, то станет вполне очевидным, как трудно поставить эту работу на должную высоту.

«Гудок» в прошлом году провел смотр работы доризулов. В результате смотра выявилась следующая картина. В большинстве своем доризулы связи с массами не имеют. Учет применяемых изобретений отсутствует. Рассмотрением изобретения задерживаются по месяцу—два, а иногда и больше. Выездов на места с докладами о своей работе, за редкими исключениями, не делается. Руководство экспертными комиссиями недостаточно. Фонд рационализации используется не полностью, а иногда и не по назначению и т. д. Все эти горькие факты выявились в порядке смотра. О них же много говорилось и на узловой конференции изобретателей.



ПЕРВАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ-ИЗОБРЕТАТЕЛЕЙ. Президиум конференции; зад заседаний.

Можно ли оставаться равнодушными к таким явлениям? Конечно, нет. Творческая мысль рабочих-изобретателей бьет ключом. Ее нужно направить по определенному руслу нашей рационализаторской работы.

Что для этого нужно сделать?

Прежде всего надо уделить максимум внимания этому делу и особенно со стороны профорганов. Само собой разумеется, что внимание должно быть направлено не только по линии вынесения хороших резолюций, дачи распоряжений и приказов. Необходимо наметить практические мероприятия, которые способствовали бы развитию изобретательского дела.

Нам кажется, что в первую очередь необходимо на предприятиях транспорта организовать кружки изобретений. Опыт такой организации имеется на Муромском паровозо-ремонтном заводе, где в кружок входит 40 изобретателей. Этот кружок совместно разбирает изобретения членов кружка. Выделенные дирекцией завода два человека с техническими познаниями оказывают им техническую помощь. Там же установлено особое



Известный изобретатель тов. Казанцев беседует с молодыми изобретателями на конференции.

наблюдение за проведением в жизнь предложений изобретателей. Благодаря этому процент годных предложений там велик.

Нужно теперь же организовать комиссии содействия изобретательству, там где насчитывается 100 рабочих и служащих, согласно приказа НПС № 632 от 21 ноября.

Дорпрофсожи должны обсудить, где в крупных предприятиях необходимо иметь освобожденного ответственного секретаря комиссии и поставить этот вопрос перед правлением дороги.

Штаты доризулов необходимо увеличить с тем, чтобы обеспечить плановую и бесперебойную работу. Вместе с этим нужно провести соответствующий подбор работников. Полезно было бы создать временные контрольные комиссии для проверки работы как дорожных изулов, так и местных экспертных комиссий.

Совершенно очевидно, что связь изулов с изобретателями надо улучшить.

Союзные организации должны строго следить за тем, чтобы внесенные предложения рассматривались без задержки, т.-е. в течение 7 дней в экспертных комиссиях и 14 дней в изуле (приказ 632).

В крупных пунктах, при клубах и красных уголках желательно ор-

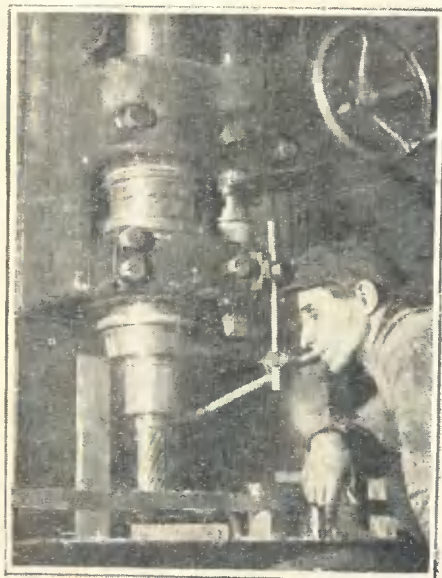
ганизовать техническую консультацию, куда могли бы обращаться изобретатели за советом и помощью.

Профорганизации должны особенно внимательно отнестись ко всякого рода жалобам на волокиту, нетоварищеское, нечуткое отношение к изобретателям. Каждый такой случай не должен оставаться без последствий. Большие результаты в смысле практических мероприятий могут дать конференции изобретателей.

Созыв таких конференций в крупных узлах и пунктах поможет вскрыть все болезненные явления, наблюдающиеся в изобретательском деле. И, наконец, надо широко разъяснить рабочим и служащим новое положение о дорожных комиссиях содействия изобретательству.

Нужно помнить, что с нашей технической отсталостью, с плохим оборудованием, с недостаточной организацией работ, то-есть со всеми теми трудностями, которые стоят перед транспортом, мы значительно быстрее и легче справимся, если создадим нормальные условия работы нашим изобретателям. К этому мы призываем всех хозяйственников и, в первую очередь, наши профессиональные организации.

Д. Сухинин.



РЕКОНСТРУКЦИЯ ВОРОНЕЖСКИХ Ж.-Д. МАСТЕРСКИХ. Новый германский фрезерный станок, установленный в мастерских.

Открыта подписка на 1929 год

на двухнедельный профессиональный политико-экономический, богато иллюстрированный журнал

„ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК“

В 1929 году подписчики получают 24 №№ журнала «Железнодорожник» и 48 №№ «Бюллетень ЦК ж.-д.» в виде бесплатного приложения.

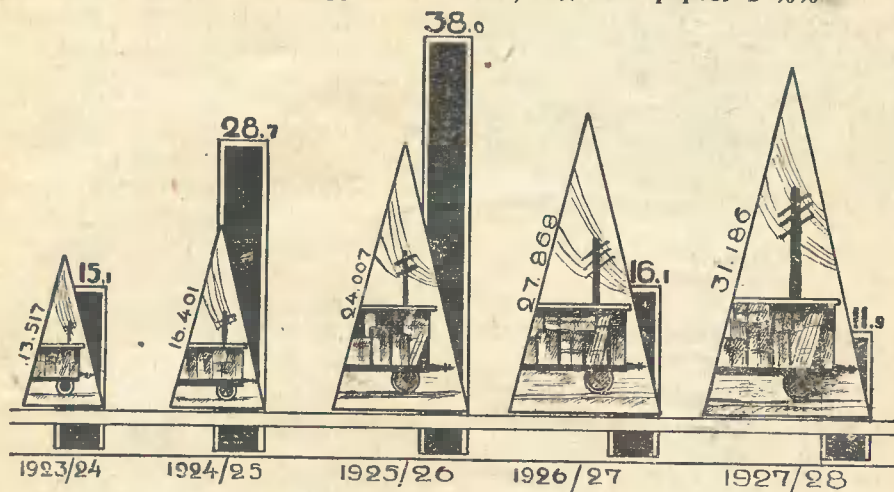
Цена в месяц при подписке через уполномоченного «ГУДКА» — 50 копеек.

ОДНА ИЗ ОСНОВНЫХ ЗАДАЧ ЖЕЛ.-ДОР. ТРАНСПОРТА.

Характерной особенностью работы железнодорожного транспорта за последние годы является крупное расширение грузовых перевозок.

Увеличение грузовой работы железнодорожной сети наглядно усматривается из следующих данных о размерах среднесуточной погрузки сети и величине годовых приростов погрузки:

Средне-суточная погрузка по годам, годовой прирост в %



В области же наличия перевозочных средств имеется совершенно иная картина, заключающаяся в том, что количество паровозов и товарных вагонов, находящееся в распоряжении железнодорожного транспорта остается почти неизменным.

Подобное положение ведет к тому, что в последнее время все чаще и чаще различным дорогам сети приходится переживать предельное использование своих перевозочных средств и, вследствие этого, попадать в крайне нервную обстановку работы при наличии непогруженных остатков грузов.

Единственным выходом из создавшегося напряженного положения является достижение улучшений по использованию наличных перевозочных средств, т.е. улучшение существующих коэффициентов использования паровозов и вагонов.

Совершенно естественно, что в такой обстановке особо напряженное внимание должно приковывать к себе то явление резкого сжатия размеров улучшений основных эксплуатационных измерителей, которое отмечается за последний год.

По среднесуточному пробегу рабочего паровоза в товарно-воинском движении за 1927/28 г. имеется достижение в 138,4 клм, что дает против 130,9 клм предшествовавшего 1926/27 г. увеличение только на 5,7 проц., в то время, как предшествовавший годовой прирост вырос в 7,3 проц.

Среднесуточный пробег 1 рабочего вагона товарного парка во всех поездках, за исключением хозяйственных, за 1927/28 г. достиг 80,9 клм или увеличился за год всего лишь на 0,6 проц. против соответствующего увеличения за 1926/27 г., по сравнению с 1925/26 г., на 10,3 проц.

Подобное же затухание роста имеется и по среднему составу товарных поездов, который за 1926/27 год поднялся против 1925/26 г. на 2,1 проц., за 1927/28 г. же увеличился лишь на 1,2 проц., достигнув величины 96,2 оси против 95,1 оси за 1926/27 г.

Сильно замедлился темп улучшения и по среднему обороту вагона товарного парка и величина этого измерителя в 1927/28 г., выразившись в 10,8 суток, улучшилась за год против 11,3 сут. 1926/27 г. только на 4,4 проц., в то время как предшествовавшее годовое улучшение этого измерителя за 1926/27 г. выразилось в 9,6 проц.

И, наконец, по средней нагрузке на ось вагона товарного парка имеется также очень незначительное улучшение качества использования подъемной силы подвижного

состава, так как этот измеритель за 1927/28 г. определился в 4,46 тонны против 4,45 тонны 1926/27 года.

Совершенно понятно, что наличие крайне нежелательного явления резкого снижения улучшения основных измерителей качества использования железнодорожного состава при одновременном значительном увеличении перевозочных задач, которые выдвигаются перед железнодорожным транспортом, заставило правительство обратить особое внимание на эту сторону железнодорожного дела.

Результатом этого явилось то, что при рассмотрении бюджета железнодорожного транспорта на 1928/29 г. было особенно заострено внимание на основных измерителях эксплуатационной работы железных дорог. На текущий год, в изменение предшествовавшей практики, железнодорожный транспорт получил указания со стороны правительства не только о тех размерах грузовой работы, которые он должен выполнить и размерах дохода и расхода своего, но и получил директивное указание о том, какие достижения железные дороги обязаны получить в текущем году по своим основным эксплуатационным измерителям.

В настоящих условиях подобная постановка вопроса является совершенно правильной. Совершенно ясно, что разрешение дальнейших крупнейших задач, стоящих перед транспортом по бесперебойному выполнению быстро возрастающих перевозочных потребностей народного хозяйства возможно только путем отыскания необходимых средств внутри самого транспорта за счет решительного улучшения использования наличных перевозочных средств.

Обращает на себя внимание, что заданные правительством эксплуатационные измерители на 1928/29 г. очень сильно разнятся от полученных за 1927/28 г. — в сторону их повышения, что наглядно видно из следующей таблицы:

	1927/28 г.	1928/29 г.	% прироста в 1927/28 г. 1928/29	
			1927/28 г.	1928/29
Ср.-суточ. пробег 1 рабоч. паровоза тов. воин. движ. в клм.	138,4	150,0	+ 5,7	+ 8,4
Ср.-сут. проб. 1 раб. вагона тов. парка в клм.	80,9	85,0	+ 0,6	+ 5,1
Ср. состав тов. поездов в осях	96,2	98,0	+ 1,2	+ 1,9
Ср. нагрузка на ось вагона тов. парка в тоннах	4,45	4,55	+ 0,2	+ 2,2



«НЕДЕЛЯ ГЕРМАНСКОЙ ТЕХНИКИ» В МОСКВЕ. Тов. Стомяков открывает собрание, на котором чествовались германские ученые и инженеры.

В особенности обращает на себя внимание тот значительно повышенный процент годовых приростов основных эксплуатационных измерителей, который намечен для железнодорожной сети, как обязательный, для достижения в 1928/29 году. Естественно возникает вопрос, является ли подобное улучшение возможным для железных дорог. Нужно признать, что оно является возможным, если учесть те новые методы эксплуатации, которые введены за последнее время в практику советских железных дорог.

Указанными новыми методами являются: обезличенная езда на паровозах, удлинение тяговых плеч, отмена обменных операций, объединение узлов, маршрутизация и движение товарных поездов по расписанию.

Совершенно правильно, что перед железными дорогами, получившими в свое распоряжение ряд мероприятий, способствующих улучшению использования перевозочных средств, ставится задача соответственно с этим дать и улучшение своих основных измерителей в более решительной степени.

Но, конечно, одновременно справедливость требует признать и то, что указанные достижения потребуют максимальных напряжений со стороны железных дорог и всей массы железнодорожных рабочих и служащих.

Одно совершенно ясно, что нынешняя обстановка требует, чтобы задания правительства по основным эксплуатационным измерителям были выполнены на все 100 проц. Указанные задания являются особо от-

ветственными и требуют от дорог особой тщательности и четкости в эксплуатационной работе и в первую очередь задания жестких норм по линии. При чем должно учитываться, что параллельно должны быть проработаны и те организационные мероприятия, которые дадут возможность линии подойти к выполнению полученных заданий. В особенности важны мероприятия по повышению степени загрузки вагона, так как приходится считаться с тем явлением, что под влиянием оживления второстепенных видов промышленности нагрузка на ось будет иметь стремление к снижению.

В данном случае потребуется не только максимальное напряжение технического аппарата железных дорог, но нужна будет полная моби-

лизация всей железнодорожной общественности и в первую очередь профсоюзного актива, в особенности, органов инженерно-технической секции на местах.

Совершенно очевидна та важнейшая и решающая роль, которая в данном случае выпадает на производственные комиссии и совещания, а также на рабкоровские организации и отдельных рабкоров. Поэтому профсоюзные органы должны принять все меры к тому, чтобы для указанных общественных организаций была создана наиболее благоприятная обстановка для их работы. Железнодорожники должны помнить, что разрешение полученной от правительства ответственной задачи по повышенному улучшению эксплуатационных измерителей будет обозначать собою обеспечение успешного развития народного хозяйства и создание условий для успешного осуществления индустриализации нашего Союза.

А поэтому нужно твердо настаивать на том, чтобы все железнодорожники, а в особенности руководящие общественные организации на железных дорогах, представили себе всю серьезность поставленных перед железнодорожным транспортом новых задач и приняли бы все меры к тому, чтобы задания правительства по основным измерителям эксплуатационной работы были выполнены полностью при максимальной инициативе и напряжении сил железнодорожных масс.

В. Новиков-Максимов.

VIII ВСЕСОЮЗНЫЙ СЪЕЗД ПРОФСОЮЗОВ.



Общая группа делегатов-железнодорожников на VIII всесоюзном съезде профсоюзов.

ЛЕНИНСКАЯ ЛИНИЯ.

(К ПЯТИЛЕТИЮ СО ДНЯ СМЕРТИ ВЛАДИМИРА ИЛЬИЧА ЛЕНИНА)

Мы переживаем пятую годовщину со дня смерти Ленина. Пять лет без Ильича. Но в эти пять лет наше социалистическое строительство прошло по пути, указанному Лениным. Нет ни одного вопроса нашего внутреннего строительства, нашего международного положения, нет ни одного вопроса международной солидарности пролетариев, интернационального их воспитания, организационного их сплочения, который бы не освещался теорией ленинизма.

Классовая борьба нуждается в теории, которая бы практическому строительству давала научное обоснование.

«Без революционной теории не может быть и революционного движения» — писал Ленин еще в 1897 г. в своем труде: «Задачи русских социал-демократов».

Эту революционную теорию Ленин выработал во всю свою жизнь в процессе классовой борьбы пролетариата. Четкая и ясная теория классовой борьбы пролетариата у Ленина сложилась в борьбе с искажениями и извращениями марксизма и со всякого рода уклонами от той линии, которая называется ленинизмом, борьба с каковыми уклонами справа и слева ныне является одной из основных задач Коммунистического Интернационала и ЦК ВКП (б).

Остановимся вкратце на этих искажениях и уклонах и роли ленинизма в борьбе с ними.

Развитие марксизма в России шло зигзагообразно в борьбе с разными уклонами, начиная с эпохи «народнического социализма», лучшие представители которого, не отрицая большого значения учения Маркса, считали, однако, это учение неприемлемым для России.

По мнению народников, крестьянская Россия могла прийти к социализму не через капитализм, а самобытным путем, опираясь на крестьянскую общину. Это учение народников в 90-х годах стало реакционным учением, направленным против революционного рабочего движения. Первые революционные социал-демократические кружки прибегали ко всем средствам борьбы против народнического учения,

становившегося учением либеральной буржуазии.

На ряду с нелегальной книгой Ленина: «Что такое друзья народа и как они воюют против социал-демократов» (1894 г.), которая блестяще разоблачала мелко-буржуазную сущность народников, появились труды Струве, Тугана-Барановского и др., которые считались социал-демократами, но работали легально и не имели ничего общего с подпольной работой кружков революционных марксистов.

В истории нашей партии так называемый «легальный марксизм» сыграл известную роль. Бывшие сторонники «легального марксизма» вроде Петра Струве и др. ныне являются самыми злостными врагами нашей партии и Советской Республики. Но было время, когда они вместе с Лениным и Плехановым работали в рядах социал-демократии против самодержавия и народнической идеологии.

Дело в том, что в 90-х годах промышленное развитие России шло вперед быстрыми шагами. Зародилась новая крупная буржуазия, для которой идеология мелкобуржуазного социализма народников, направленная против капитализма в России, стала тесной.

Идеологам этой буржуазии легче было бороться против народничества под маской модной и ле-

гальной социал-демократии, которая утверждала, что России не миновать капиталистического развития. Но этим и ограничивалась роль сторонников «легального марксизма».

Петр Струве в своей книге: «Критические заметки к вопросу об экономическом развитии России», как и Ленин в книге: «Что такое друзья народа» сокрушил, основываясь на марксизме, учение народников. Однако, в то время как Струве ограничился этой победой и ничего не сказал о дальнейших революционных задачах рабочего класса, Ленин тогда же понял фальшивые нотки учения «легальных марксистов» и все острее своей логики направил против них в дальнейших своих трудах. Недаром Петр Струве в своей книге: «Критические заметки» призывал: «признать свою некультурность и пойти на выучку к капитализму». Ленин тогда же, разоблачая с одной стороны, народников, с другой — разоблачал буржуазную идеологию сторонников «легального марксизма». Он предвидел, что П. Струве завтра скажет: — «идемте на выучку уже не к капитализму, но и к капиталистам», как это он делает сейчас, находясь в лагере контр-революционеров.

Ленин в своих трудах воспитывал молодое поколение революционных социал-демократов в духе подлинного учения Маркса, освобождая воинствующее поколение рабочих от мелко-буржуазного влияния народников, либеральной буржуазии и ее учения под знаком «легального марксизма».

Борьба Ленина стала еще ожесточенней, когда «легальный марксизм» превратился в новое учение под флагом «экономизма». Это учение перенесено было на российскую почву из Германии, где немецкий социал-демократ Бернштейн подверг ревизии марксизм в своем труде: «Предпосылки социализма».

Бернштейн провозгласил лозунг: «Движение—все, конечная цель—ничто».

По мнению Бернштейна и его единомышленников в России—«экономистов», рабочие должны бороться за улучшение текущих условий своей производственной жизни, бо-



В. И. Ленин в Горках.

роться за мелкие реформы в экономическом быту (движение—все), а социализм (конечная цель) и политическая борьба, ведущая к социализму, не имеют существенного значения, так как царство социализма наступит само собой.

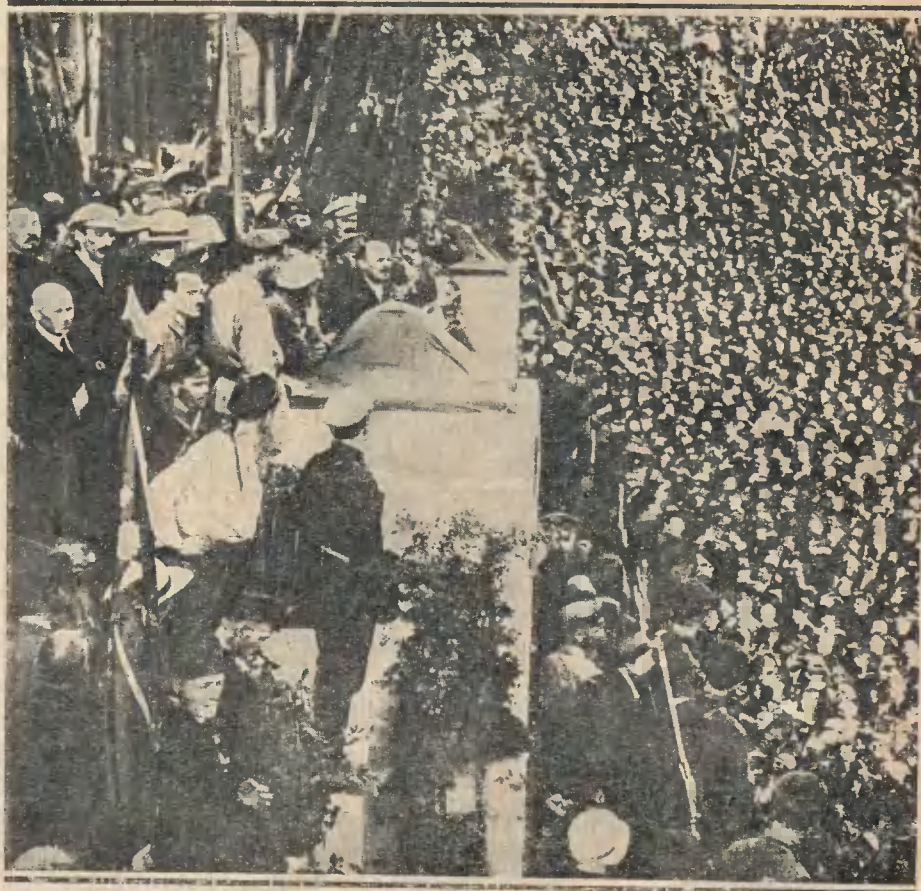
Если «летальный марксизм» выхолащивал революционную сущность теории Маркса, приспособляя ее к потребностям либеральной буржуазии, то сторонники «экономизма» приспособляли уже не теорию, а тактику классовой борьбы к нуждам буржуазии. Они забыли революционное учение Маркса о диктатуре пролетариата, о предстоящей социалистической революции, о роли рабочего класса в этой борьбе и в революции. Оппортунистическое (соглашательское) учение «экономизма» рельефно отразилось в произведении Кусковой: «Кредо»; где автор приходит к мысли об абсолютной ненужности для рабочих политической борьбы. Еще в ссылке Ленин ознакомившись с «Кредо», собрал группу революционеров-профессионалов, составил протест против взглядов, изложенных в «Кредо», и этот протест за подписью 17 революционеров стал любимым документом марксистских кружков.

В 1897 году, Ленин в брошюре: «Задачи русских социал-демократов», предвидя социально-экономические последствия близкого промышленного кризиса — разорение мелких хозяев, безработицу, новую волну рабочего движения, предлагал российским социал-демократам «позаботиться о том, чтобы этот крах (кризис) застал российский пролетариат более сознательным, более объединенным, — способным вступить, во главе всей российской демократии, в решительную борьбу против полицейского абсолютизма».

Борьба с «экономизмом» продолжалась до 900-х годов.

В эпоху газеты «Искры» влияние экономистов ослабевает и рабочая революционная мысль под влиянием ленинизма, развиваемого в старой «Искре», вступает в новую полосу.

«Искра» готовится к II съезду нашей партии, на котором учение Ленина, получившее название большевизма, как четкого политического течения революционного движения пролетариата России, выкристаллизовывает свои основные идеологические и особенно организационные принципы в отличие от учения меньшевиков, продолжате-



Выступление В. И. Ленина на митинге в Петрограде в дни первого Конгресса Коминтерна.

лей старой оппортунистической линии «экономизма». Но вот заканчивается II съезд партии. Вновь начинается борьба не только между двумя фракциями российской социал-демократической рабочей партии, между большевиками и меньшевиками (по существу, тогда уже между двумя партиями), но также и против отдельных уклонов от ленинской линии со стороны, так называемых, бойкотистов, отзовистов и ультиматистов.

Борьба с бойкотистами вращалась вокруг вопроса о выборах в 3-ю Государственную Думу. Они требовали бойкота выборов в Думу.

Июльская всероссийская конференция партии в 1907 году осудила бойкотистов, как сторонников вредного уклона, ведущего к оппортунизму (соглашательству). Но бойкотисты продолжали свою работу.

Дело в том, что реакция наступала по всему фронту. Интеллигенция покидала ряды партии, предлагая ликвидировать нелегальные организации¹⁾. Апатия охватила даже некоторые слои рабочих. Это не могло не отражаться на партии.

¹⁾ Отсюда и название «ликвидаторы». Это те же меньшевики, но только в год реакции.

Вредные уклоны в партии обнаруживались как справа — со стороны ликвидаторов, так и слева — со стороны бойкотистов.

Последние прикрывались громкими революционными фразами о бойкоте «господской думы», забывая полезность и необходимость использования легальных возможностей. По существу же, тактика бойкота вела к тому же, к чему стремились ликвидаторы.

На ноябрьской всероссийской конференции в том же 1907 году перед партией стал вопрос об отношении к думской фракции. Она в большинстве своем состояла из меньшевиков. Естественно, что меньшевики стояли за расширение самостоятельности фракции вплоть до независимости от ЦК.

И вот прежние бойкотисты стали на точку зрения отбывания фракции из Государственной Думы.

Свое предложение «отзовисты» мотивировали тем, что фракция меньшевистская, что она не подчиняется директивам ЦК, что она делает ошибки за ошибкой, что партия должна обратить максимум внимания на внедумскую работу, что нужно выдвинуть лозунг «дойдой думу» и борьбу за учредительное собрание.

Все эти предложения отзовистов с первого взгляда кажутся очень революционными, но на деле они при общей обстановке наступления реакции ни к чему полезному не вели бы. Отзовисты забыли самое важное: период революционного затишья. После поражения революции наступило некоторое равнодушное отношение к тактике боевых выступлений.

Нужно было ждать более благоприятной обстановки для выдвижения боевых лозунгов. При отсутствии такой обстановки пренебрегать трибуной Государственной Думы, отказаться от той, хотя бы маленькой пользы, которая давалась легальными способами борьбы, в том числе и через Государственную Думу, конечно, было нецелесообразно.

Правда, большинство думской фракции составляли меньшевики, но это были рабочие, и Ленин убежден был в том, что в дальнейшем при известном тактическом подходе к ним, при терпеливом разъяснении сущности классовой борьбы, они перейдут на сторону большевиков.

Ленин не ошибся. В дальнейшем, когда меньшевизм окончательно раскололся, на ликвидаторов и «партийцев», рабочие члены фракции Государственной Думы пошли за партиями, которые работали вместе с большевиками против всяких уклонов как справа, так и слева.

К «отзовизму» присоединилось новое течение «ультиматистов».

Ультиматисты предлагали требовать от думской фракции подчинения директивам ЦК. При отказе — их отозвать. Яснее ясного, что мало чем ультиматисты отличались от отзовистов.

Если Ленин окрестил «отзовизм» — «меньшевизмом» наизнанку, то «ультиматизм» он называл «стыдливым отзовизмом».

Таким образом, годы реакции породили в рядах большевистской фракции новые уклоны, которые дезорганизовали ряды партии и, несмотря на звонкую левую фразу, объективно эти уклоны работали в пользу реакции, но не революции.

Годы реакции сменились новым подъемом революционной волны рабочих.

Газета «Звезда» — орган ЦК нашей партии, а затем и «Правда», на дрожжах ленинизма воспитывают новое поколение революционной молодежи.

«Правда» подготовила целое поколение революционных деятелей — «правдивов», сыгравших колоссальную роль в подготовке и проведении Октябрьской революции.

В годы войны, когда революционная мысль зажата была в подполье, когда страна изнывала под гнетом царского режима, когда трудящиеся массы вынуждены были проливать свою кровь на фронтах империалистической войны, единственная партия, которая вела борьбу против самодержавия, против империалистов, за организацию и сплочение рабочих масс вокруг жгучих лозунгов против войны — была партия большевиков под руководством Ленина.

Но вот грянула Февральская революция. Переворот застал нашу партию не в достаточно организованном виде.

Свирепая реакция и суровые условия военного времени оставили свой чувствительный отпечаток.

Но вождь пролетариата т. Ленин, получив первые сведения о Февральской революции, еще будучи в Швейцарии, написал свои статьи по поводу разворачивающихся событий в России.

Эти статьи опубликованы были в «Правде». Одна из этих статей, помещенная в №№ 14 и 15 «Правды», от 3 и 4 апреля 1917 года, под заглавием: «Письмо издалека» абсолютно четко установила тактику пролетариата по отношению к революции.

Каждая строка этого письма дышит чутким пониманием глубокого смысла исторических событий в России. Опубликование этого «Письма издалека» произвело глубочайший переворот в мозгах сотен тысяч пролетариев и членов партии. Достаточно указать на то, что еще до момента опубликования письма т. Ленина «Правда» недостаточно четко ставила вопрос о тактике по отношению к времен-

ному правительству. Еще накануне приезда Ленина Совет Рабочих и Солдатских Депутатов принял примиренческую резолюцию по отношению к временному правительству. Совет находился в руках меньшевиков и эсеров. Они были сторонниками «давления» на правительство. И эта туманная резолюция о «давлении» на правительство не вызвала четкой и революционной тактики со стороны большевистской фракции. В «Письмах издалека» Ленин характеризовал членов временного правительства, как «представителей нового класса, поднявшегося к политической власти в России — класса капиталистических помещиков и буржуазии».

«Письмо» указывало верный путь тактики и борьбы к следующему, пролетарскому, этапу революции. «Борьба за власть советов, борьба за мир, за землю и фабрики», разоблачение лживых обещаний нового класса, пришедшего к власти — вот требования «Письма».

Уже в сентябре 1917 г. в своих «Письмах в ЦК», т. Ленин, анализируя события, требовал от партии организации вооруженного восстания и взятия власти. Октябрьские дни были не за горами. Под руководством Ленина и его партии вооруженное восстание пролетариата увенчалось полной победой. В дни восстания, Ленин жестоко обрушился на таких вождей, как Каменев, Зиновьев и др., которые на короткое время не разделяли его точки зрения о тактике вооруженного восстания.

Октябрьская победа совершилась. Пролетариат очутился в огне гражданской войны, окруженный извне империалистами, а внутри контрреволюционными хищниками.

В небольшой статье нет возможности останавливаться на всем ходе развития и путях нашей партии.

Период гражданской войны, эпоха военного коммунизма, сменились периодом и эпохой восстановления хозяйства.

Не раз ряды партии подвергались лихорадочной дискуссии по хозяйственным, профсоюзным и другим вопросам. Разного рода уклоны и отклонки от ленинского пути не были опасны при жизни вождя.

Но вот не стало вождя. Нет его уже 5 лет.

Уклоны в партии усилились.

Троцкизм первый поднял знамя борьбы против ленинизма.

Основные моменты учения Ленина о социалистическом строи-



1924 г. Траурный поезд с телом тов. Ленина прибывает в Москву.

тельстве, о крестьянстве, о стратегии и тактике международной революционной борьбы пролетариата и т. д. не раз подвергались ревизии со стороны троцкизма. Партия, однако, благодаря своей монолитности и вооруженная ленинской идеологией отбросила в сторону всякого рода ревизии. Троцкизм разбит. С остатками этой идеологии и примиренческим к ней отношением партия ведет свою борьбу. Но трудности реконструктивного периода порождают новые уклоны.

Страна Советов растет экономически и политически, социалистическое строительство, на основе лозунга индустриализации страны и социалистического преобразования деревни, шествует вперед большими шагами. Международная буржуазия бешенствует. Внутренние антисоветские элементы злобствуют. Мелко-буржуазная стихия крестьянства давит не только на отдельные слои рабочих, связанных с деревней, но давит также и на некоторые прослойки рядов партии.

Трудности социалистического строительства и порождаемый ими правый уклон в партии и примиренческое к нему отношение—шестым Конгрессом Коминтерна и ноябрьским пленумом ЦК нашей партии считаются опасным уклоном от ленинской линии.

Партия сейчас мобилизует внимание всех членов на изучение всей той обстановки и всех условий, которые порождают трудности и связанный с ними правый уклон.

«Пока мы живем в мелко-крестьянской стране, для капитализма в России есть более прочная экономическая база, чем для коммунизма



В. И. Ленин в октябре 1922 г. на пленуме ЦК партии.

Это необходимо запомнить. Каждый внимательно наблюдавший за жизнью деревни, в сравнении с жизнью города, знает, что мы корни капитализма не вырвали и фундамент, основу у внутреннего врага, не подорвали. Последний держится на мелком хозяйстве и чтобы подорвать его, есть одно условие — перевести хозяйство страны, в том числе и земледелие, на новую техническую базу, на техническую базу современного крупного производства». Ленин, том XVII, стр. 427—428).

Вот это, то обстановка порождает затруднения и уклоны в партии от правильной, единой ленинской линии.

Идеологическая борьба с правым уклоном и примиренчеством к нему является основной задачей партийных организаций на местах. Не

ослабляя борьбы с остатками троцкистской идеологии, партия призывает к энергичной борьбе с правым уклоном, как самым опасным уклоном, социальные корни которого заложены в мелко-буржуазной крестьянской экономике нашей страны и порождаемой ею мелко-буржуазной стихии. Вся история ленинизма учит нас—к чему ведет оппортунистическое учение правого уклона.

Мелко-буржуазное учение «народнического социализма», учение либеральной буржуазии, «легальный марксизм», «экономизм», «меньшевизм», «ликвидаторство», «оборончество», контр-революция—вот путь, по которому идет оппортунистическое учение справа.

В борьбе против этих учений четкая революционная линия Ленина, в процессе борьбы с этими течениями, выработала монолитное учение—ленинизм, основываясь на котором, пролетариат установил свою диктатуру пока в одной лишь стране.

Диктатура пролетариата окружена империалистическими странами.

Каждый новый уклон в партии в обстановке внутренних затруднений и капиталистического окружения ослабляет нашу партию. Борьба с этими уклонами от ленинской линии была и остается самой важной директивой Коминтерна и ЦК ВКП(б).

Монолитным учением Ленина мы преодолеем все трудности и успешно сокрушим идеологию правого и «левого» уклонов от правильной Ленинской линии.

Л. Б.

Вооруженная ленинизмом наша партия за 5 лет, после смерти своего вождя, преодолевая гигантские трудности внешние и внутренние при помощи героических усилий пролетариата и всех трудящихся на основе индустриализации страны и подъема сельского хозяйства и систематического вытеснения капиталистических элементов города и деревни, имеет огромные успехи в области социалистического строительства, дальнейшего укрепления союза рабочего класса с основными массами крестьянства и повышения материального и культурного уровня трудящихся масс.

Ленинизм—знамя борьбы международного пролетариата и угнетенных всего мира.

ВЕЗДЕ

ВСЕГДА



СССР И ВНЕШНИЙ РЫНОК.

(ПЯТИЛЕТНИЙ ПЛАН РАЗВИТИЯ ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛИ).

Задачи усиленного роста всех отраслей нашего народного хозяйства, поставленные для разрешения в пределах ближайших пяти лет (1928/29—1932/33 гг.), выдвигают на первый план вопросы внешней торговли и заботу о возможно большем использовании тех выгод, которые мы можем получить для себя на международных рынках.

Особенно ответственной при этом является задача правильного построения нашей вывозной торговли,—и не потому только, что успехами вывоза определяются, в конце концов, и размеры ввоза, а, следовательно, получения всей той массы оборудования, которая необходима большому числу вновь строящихся заводов и которую полностью еще не могут дать наши машиностроительные заводы. Построение вывозного плана имеет огромное значение еще и потому, что, вывозя свое сырье, мы в то же время должны зорко следить за потребностью в этом же сырье и своих внутренних предприятий.

Ведя свое хозяйство, в отличие от капиталистических стран, на основе заранее и по всем его отраслям разработанного плана, мы должны, конечно, и для внешней торговли разработать такой же перспективный — на ряд ближайших лет—план ее построения и развития как в части вывоза, так и в части ввоза.

С общей наметкой такого пятилетнего плана внешней торговли СССР и ознакомит читателей помещаемый ниже очерк.

Общие размеры нашего вывоза намечается довести к концу пятилетия (1932/33 г.) до 1 миллиарда 825 миллионов рублей по отправному или минимальному плану и до 2 млрд. 68 млн. рублей по плану максимальному, который может быть выполнен в том случае, если полностью оправдаются наши надежды, выраженные в максимальных планах и всех других хозяйственных отраслей.

Общие размеры ввоза предполагается ограничить, к концу пятилетия, суммой в 1 млрд. 458 млн. рублей.

Таким образом, при осуществлении даже минимального плана стоимость вывозимых товаров будет выше стоимости тех товаров, которые мы намерены получить для себя путем ввоза: по минимальному плану, разница (сальдо) в нашу пользу составит около 375 млн. рублей, по максимальному — около 600 млн. рублей. Иными словами, строение нашей внешней торговли предположено, за пятилетие, сделать таким, при котором наша страна имела бы постоянное, значительное и все нарастающее накопление валюты и при котором внешняя торговля играла бы все большую роль в доходной части бюджета СССР. Уже в этом одном задании сказывается заметное изменение самого существа нашей внешней торговли по сравнению как с довоенным временем, так и с нынешним ее положением.

В довоенное время мы занимали незначительное место в мировом товарообороте: на нашу долю приходилось всего лишь несколько больше 3% этого товарооборота, а за последние годы эта цифра еще более снизилась, составляя всего 1,2%. За прошлый год наш ввоз составил примерно 945 млн. рублей, при вывозе на 770 млн. В виду того, что в нашем ввозе преимущественную долю, около 83%, составляет производственный ввоз, т.е. оборудование, сырье и полуфабрикаты, мы платим за границу больше, чем выручаем по своему вывозу. За пятилетие здесь намечены коренные изменения, так, наш ввоз, как мы видим, должен будет увеличиться не более, чем в полтора раза, а вывоз — больше чем в два с половиной раза по минимальному плану и почти втрое по плану максимальному.

Интересно отметить еще одно обстоятельство. По сравнению с 1926/27 годом, наш вывоз в прошлом году остался, по стоимости, почти на одном уровне. Кажется бы, в этом нет никакого успеха и никаких данных для особенно радужных надежд на будущее? Стоит, однако, рассмотреть внимательнее в состав нашего вывоза, как мнение это тотчас же

изменится в противоположную сторону: действительно, в составе этого вывоза мы видим резкое сокращение вывоза хлеба, а вывоз продуктов промышленного производства увеличился, в то же время, почти в полтора раза.

Задача возмещения хлебного вывоза вывозом других товаров остается перед нами и на ближайшие годы, пока деятельность крупнейших государственных «хлебных фабрик» — огромных совхозов, закладка которых начата с прошлого года, не позволит нам восстановить хлебный вывоз без всякого ущерба для внутреннего потребления страны. Дело в том, что, в противоположность царской России, строившей свои внешне-торговые доходы главным образом на экспорте широких народных масс, мы вывозим только излишки сел.-хоз. хлебной продукции, открывая таким путем полную возможность естественному и необходимому росту внутреннего потребления продуктов питания. Именно поэтому у нас и поставлен вопрос о замене вывоза продуктов питания другими категориями наших товаров, как путем увеличения существующих размеров вывоза этих товаров, так и путем нахождения новых вывозных статей. Для этого в первую очередь ставится и проводится изучение внешних рынков, которые являются и могут являться потребителями наших товаров, с этим же тесно связывается приспособление качества, упаковки и сортировки вывозимых товаров с требованиями этих внешних потребителей, наконец, к этому же направлены изыскания способов повышения товарного выхода различного нашего сырья и изделий, а также вообще лучших способов сбора вывозных товаров внутри страны.

Реальны ли, т.е. осуществимы ли, запроектированные внешне-торговой пятилеткой цифры роста нашего промышленного вывоза?

Сомневаться в этом нет пока никаких оснований. Мы видели уже возрастание промышленного вывоза в прошлом году по сравнению с предшествовавшим. В первую че-

тверть текущего года достигнутые успехи не ослабевают, а увеличиваются: общая сумма вывоза пром. товаров за октябрь и ноябрь составила 62 млн. рублей, против 47 млн. рублей за тот же период прошлого года. При этом, особенно резкое повышение вывоза мы имеем по лесным товарам, по товарам горной промышленности, по нефти.

Предварительные данные показывают, что вывоз промышленных товаров и в декабре прошел не менее удачно, чем в предыдущие месяцы. Таким образом, план вывоза промышленных товаров, заданный на первую четверть года, будет выполнен целиком.

Какие же промышленные товары имеют наибольшее значение в развитии нашей вывозной торговли?

Минувший 1927/28 г. вошел в историю развития нашей внешней торговли новым рекордом: в течение года вывоз нефти и нефтяных продуктов во все страны, не считая Персии и Манчжурии, достиг 2 млн. 684 тыс. тонн, превысив на 34% вывоз предшествовавшего года и в три раза — вывоз довоенного 1913 г. При этом, вывоз бензина увеличился в 5 раз по сравнению с довоенным временем: впервые начал производиться вывоз асфальта, и возрастает доля керосина в общем вывозе нефтепродуктов.

На первом месте по ввозу к себе наших нефтепродуктов стояла в прошлом году Италия, за нею шла Англия, увеличивающая ввоз керосина и топочного мазута, затем идет Франция; на 40% в течение прошлого года возрос вывоз наших нефтепродуктов в Германию; на пятом месте стоит Испания, куда ввоз наших нефтепродуктов возрос в три раза.

Начиная с текущего операционного года вывоз советского угля и антрацита приобретает особенно широкое развитие. Из малозначительной статьи вывоза минеральное топливо становится в настоящее время крупной и серьезной статьей нашего промышленного вывоза. От системы случайных продаж мы перешли уже к длительным запродажам угля и антрацита крупным иностранным угольным фирмам, закрепляя таким образом за собой прочные рынки сбыта.

Минеральное топливо мы вывозим сейчас из трех районов: Донбасса, Дальнего Востока и Черемховского бассейна. Наиболее широкое значение в ближайшие годы должен получить вывоз донецкого топлива, которое вывозится на рынки Ближнего Востока (Турция, Египет), Западной Европы (Италия, Греция, Франция) и Америки. Насколько развиваются здесь наши успехи, видно из того, что если за весь прошлый год Донуголь вывез за границу только 107 тыс. тонн угля и 110 тыс. тонн антрацита, а всего 217 тыс. тонн, то уже за первые три месяца текущего года одни только запродажи (на год) по твердым договорам с иностранными фирмами превысят эту цифру в два-три раза.

Вторым крупным поставщиком угля за границу является Дальуголь, который имеет чрезвычайно благоприятные условия для сбыта своей продукции на рынках Северной Манчжурии, Шанхая и Японии.

Наконец, черемховский (сибирский) уголь в этом году впервые выходит на внешний рынок, если не считать случайного вывоза в 1924 г.

Развитие добычи и вывоза марганца имеет для нас значение еще и с точки зрения усиления наших экономических связей с Соед. Штатами, где выплавка стали за последнее время достигла рекордных размеров. До войны мы поставляли мировому рынку почти половину потребного ему марганца. В последние годы, мы уже было достигли трех четвертей довоенного вывоза, но в прошлом году вывоз марганца вновь значительно сократился в связи с недостаточным развертыванием работы Чиатурского месторождения бывшим концессионером Гарриманом. В августе эта концессия была ликвидирована, в Чиатурах создан советский трест, а сбыт как марганцевых руд (чиатурской и никопольской), так и железной из Кривого Рога поручен акционерному обществу «Экспорт-марганец». Уже теперь мы в состоянии заявить, что мы сможем удовлетворить любые потребности мирового рынка в марганцевой руде и что мы полностью выполним вывозную программу по марганцу на текущий год.

Хотя в вывозе лесных материалов мы до сих пор достигли только 60% своего довоенного вывоза и хотя настроение мирового рынка в части сбыта

этих материалов было в прошлом году довольно слабым, тем не менее, нам удалось повысить вывоз, леса, сравнительно с предшествовавшим годом, более чем на 20% и довести свою валютную выручку по этой статье вывоза до 100 млн. рублей. Рост вывоза леса и лесоматериалов продолжается.

Главнейшим потребителем наших лесных товаров (доски, фанера, шахтные подпорки и проч.) является Англия; в текущем году туда будет вывезено 350 тыс. стандарт, против 333 тыс. в прошлом году. Далее, весьма крупную торговлю лесом мы ведем с Германией, куда вывозится в этом году 55 тыс. стандарт против 41 тыс. в прошлом году, и Голландия — 60 т. стандарт против 40 тыс. Можно отметить существенное увеличение нашего вывоза леса в Бельгию и Францию. Из вне-европейских стран солидным потребителем наших пиленых материалов является Южная Африка и, в меньшей степени, Марокко. Наша торговля с заокеанскими странами, Северной и Южной Америкой, начатая в прошлом году, получила довольно широкое развитие в нынешнем.

Таковы наши успехи в части вывоза только главнейших видов наших промышленных товаров. В пределах небольшой статьи мы имеем, конечно, возможности столь же подробно коснуться и других, второстепенных статей вывоза как промышленных товаров, так и иных, — как пушнина, масло, яйца, битая птица, продукты скотоводства и проч.

Если не считать всегда возможных и даже неизбежных временных заминок на мировых рынках, вынуждающих сжимать вывоз одних товаров, за счет усиления вывоза других, то можно твердо сказать, что, как общий ход нашей вывозной торговли за прошлый год, так и крупные сдвиги в развитии этой торговли и закрепление достигнутых успехов — в нынешнем году, позволяют считать пятилетний план внешней торговли вполне достижимым, при условии, конечно, что наши торгующие организации не только не будут ослаблять своего внимания к должному удовлетворению вкусов и потребностей заграничного потребителя, но и усилят это внимание, как и общее, постоянное изучение иностранного рынка.

Михаил Строев.

ОБОРОНА



БЛЕСТЯЩИЙ ОПЫТ

(Письмо с Юго-Западной).

Новая задача встала перед нашей организацией. Задача подготовки населения к обороне своей социалистической страны, на случай нового,



На снимках: оказание раненому первой помощи; раненные и отравленные за обедом на эвакуункте; раненные эвакуункта в вокзале.



Инсценированы были отдельные моменты во время предполагаемого налета вражеских аэропланов и боя, были организованы убежища, уборка, размещение по лечебным учреждениям раненых, с оказанием медицинской помощи и, наконец, эвакуация их, для чего приготовлены санкареты и санитарные поезда с точным, до одной минуты, расписанием.



Работа была распределена между территориальным Красным Крестом, работавшим исключительно на территории города Киева и Красного Креста Юго-Западной дор., который проводил свою работу исключительно на рельсах.

По детально разработанному плану УЧХ Юго-Западной дор. организовал эвакуункт в здании вокзала на 300 человек с полным госпитальным обо-

рудованием и два питательных пункта с пропускной способностью до 2 тысяч человек в сутки.

Вся мобилизация и инсценировка проведены в одни сутки, с 5 часов вечера до 5 час. вечера, при чем все необходимое оборудование и приспособления были развернуты и свернуты вновь—с 10 часов утра и до 5 часов вечера.

Санитарные поезда на вокзале и товарной станции, санкареты на улицах кварталов, палатки на площадях и вокзале, пикеты красноармейских отрядов, группы сестер и санитарок с медицинскими походными сумками, противогазовые маски, носилки и т. д. и проч.—все это создало необычайную картину в городе и вызвало несметные толпы населения на улицах и панелях.

В конце концов, что имеет особенно важное общественно-агитационное значение, громадная масса граждан, в том числе и женщин, обращалась к руководителям инсценировки—членам УЧХ—с предложением своих услуг и готовностью принять участие в столь великом деле подготовки к отпору вражеских сил, откуда бы они не появились.

«Пусть сунется Пилсудский или другой любой гад—мы ему покажем, что значит нарушать нашу мирную жизнь и труд». Это обычные фразы, носившиеся в воздухе в эти дни в Киеве.

Посредник-оценщик от определенной дивизии, а по линии УЧХ—член ЦК УЧХ и гарнизонный врач, дали блестящий отзыв о железнодорожниках, которые по их мнению справились с задачей превосходно и образцово.

И. Сакало-Поповский.

какого-нибудь предательского рейда из капиталистического кордона.

В числе 16.000 членов общества Красного Креста на Юго-Западной дороге имеется ныне организованный актив. Уже к лету 1928 г. было 2.500 красных сестер милосердия, прошедших специальные шестимесячные курсы подготовки к военной обороне.

В связи с десятилетием существования на Украине Красного Креста, летом минувшего года по инициативе работников Красного Креста, в Киеве была организована пробная мобилизация и инсценировка обороны и эвакуации раненых.

Главная цель мероприятия—это выявление степени подготовленности населения к обороне страны в организационном отношении и выявление материальной базы.



Слева — прием раненных на эвакуункте. Справа — переноска раненных в вокзал — помещенные эвакуункта.



Внизу — подвозка раненных к санитарному поезду.

ЗА КРАСНОЙ ЧЕРТОЙ

КЛАССОВАЯ БОРЬБА НА ТРАНСПОРТЕ.

(1928 год).

Это был год обострения классовой борьбы на транспорте. Все континенты сделались ареною классовых боев. В столкновение были втянуты десятки транспортных рабочих. Остановившись на главнейших, отмеченных наибольшим упорством и громадным числом участников, нужно упомянуть: рейнскую стачку портовых рабочих и речников, длившуюся полтора месяца и захватившую 25.000 участников; более чем полугодовую стачку на Восточно-Индийской ж. д., в которой приняли непосредственное участие 20.000 рабочих, и которая вызвала забастовку солидарности 30.000 рабочих других производств; непосредственно последовавшую за ней стачку на Южно-Индийской ж. д. с 10.000 участников; забастовки в целом ряде французских портов, охватившие тысячи рабочих; стачку антверпенских портовых рабочих с 17.000 участников; всеобщую стачку в финских портах, начавшуюся в июне и поныне незаконченную, вовлекшую 12.000 рабочих; всеобщую стачку в австралийских портах с 20.000 участников; забастовку транспортников в Розарио (Южная Америка) и т. д.

В этих боях со всей резкостью обозначились две принципиально противоположные на совершающиеся события точки зрения, которые борются сейчас в международном профдвижении.

Одной придерживаются все различной окраски реформистские течения профдвижения, за исключением революционно-классового. Сущность этой точки зрения заключается в установлении мирных отношений между трудом и капиталом, при которых ничто не препятствовало бы дальнейшему развитию капиталистических транспортных предприятий. Общим для этого взгляда является отрицание классовой борьбы, имеющей целью революционное свержение капитализма и установление диктатуры пролетариата, как переходной стадии к социалистическому строю. Последнее составляет отличительную черту другой точки зрения, принадлежащей революционно-классовому крылу профдвижения.

Десять лет назад транспортные предприятия находились еще в «золотом веке», в зените своего финансового благополучия. Война создавала

ту благоприятную среду, в которой грибок прибыли разрастался до гигантских размеров. Служба транспорта потребностям войны и «национальным интересам» щедро оплачивалась, ибо расходный бюджет строился в расчете на компенсацию побежденной стороной. Поэтому, с целью создания бесперебойности этого нерва войны, а, следовательно, и источника прибыли для частью-капиталистических предприятий, железнодорожникам предоставлены были некоторые улучшения их производственно-бытовых условий: почти всюду существовал 8-часовой рабочий день, ставки заработной платы были высоки и т. д.

Война прошла. Транспорт снова был поставлен в условия рыночной конкуренции. Высота военной прибыли заколебалась. Сначала еще проходил ликвидационный период войны, но последующие годы послевоенного кризиса уже поставили перед предпринимателями дилемму: или крах, или сокращение эксплуатационных расходов для создания конкурентоспособности. Отсюда: повышение эксплуатации занятых рабочих и замена человеческой энергии машинной — усиление эксплуатации и рационализация.

Десятилетний баланс послевоенного периода показал транспортникам, во что обходится им стремление предпринимателей сохранить высокий уровень прибыли. За этот период сокращено железнодорожников около миллиона. Такие, бурно переживающие период рационализации, страны, как Германия, сократили на 50% рабочую силу на железнодорожном транспорте. И этот процесс здесь далеко еще не закончен. 8-часового рабочего дня в чистом виде ни в одной капиталистической стране не существует. Производительность труда чрезвычайно возросла: в некоторых случаях на 285% (ремонт паровозов в Северной Америке), а в других на 650% (тот же ремонт в Германии). В САСШ 175-вагонный состав поезда обслуживается только тремя лицами поездной бригады, не считая машиниста и кочегара, в Англи на весь пассажирский состав требуется 1—2 человека. В той же Англи автоматы заменили кассиров и т. д., и т. д. Заработная плата

за это же время значительно упала. На железных дорогах Северной Америки заработная плата, почему то считающаяся за наиболее высокую во всем мире, по сравнению с довоенной реально понизилась на 9—21,7%. Английские железнодорожники четырежды после войны испытывали снижение заработной платы. Зарплата французских железнодорожников более чем на 30% отстает от довоенного уровня.

Таковы последствия капиталистической рационализации. Таков тот баланс развития железнодорожного транспорта, перед которым очутились железнодорожники к 1928 году.

При этом экономическом обнищании, о котором рискуют говорить даже члены английской рабочей партии с высоты парламентской трибуны, лидерам союзов, стоящим на почве классового мира, чрезвычайно трудно становится доказывать массам необходимость жертв на «общее благо». Это тем более затруднительно, что для масс вовсе не является секретом прибыли предпринимателей, повысившиеся, например, в САСШ за это же время на 1200%.

Пути экономического развития капиталистического железнодорожного транспорта с неумолимой последовательностью заставляют занять определенную позицию: с рабочим классом или против него. Серединного положения быть не может. И с каждым годом позиция как одного, так и другого направления профдвижения, обрисовывается все отчетливей.

Путь замазывания, путь революционных фраз и предательских действий теряет уже свой смысл. Масса растет, ее самосознание крапнет, ее политические горизонты расширяются. И поэтому реформисты избирают другой путь, путь открытого служения профсоюзов капиталу. Реформистские вожди пользуются своим руководящим положением в профсоюзах для того, чтобы организованную силу рабочего класса использовать в интересах предпринимателей. Первым делом создается аппарат беспрекословно послушных чиновников, который бессменно — пока не изменит своему хозяину — на местах правит союзной массой. Затем, запутанная и

чрезвычайно сложная организационная структура реформистских профсоюзов — безразлично английского, германского или американского типа, структура, за которую цепко ухватились и которую ни за что не желают изменить реформистские лидеры, эта структура совершенно исключает из профсоюзной жизни демократизм. Поэтому, съезды реформистских союзов железнодорожников, происходившие в этом году в Германии, Англии, Франции, САСШ и пр., представляли собрания тех самых местных чиновников, которые куплены правлением ценою теплых профсоюзных местечек. И если просмотреть списки исключенных из реформистских союзов железнодорожников — английских или германских безразлично, то характерным является общее для тех и других явление: обязательно исключаются представители оппозиции, которые, несмотря на рогатки профсоюзного руководства, проскочили в местное правление или тем паче на союзный съезд.

Оградив себя от влияния рабочей массы, лидеры используют полученную ими когда то полную доверенность во вред своим доверителям. Вожди английских железнодорожников первыми из всех английских тредюнионов проводят в жизнь теорию «мондизма», (сотрудничество с капиталом) и к новому году подносят железнодорожным компаниям подарок более чем в 2 милл. ф. стерл. (около 20 милл. руб.). Для них неважно негодование союзных масс, на митингах выносящих осуждение их политике «мира в промышленности». Их гнусное дело обставлено по всем требованиям закона и добрых нравов тредюнионизма. Они, как представители железнодорожников (не ирония ли это!) подписали коллективный договор, которому вопреки воле должны подчиняться все с ним несогласные.

Германские железнодорожники повсеместно требуют повышения заработной платы. Даже христианские союзы, потеряв веру в «промысел божий», требуют борьбы. Но для «Акционерного Общества германских железных дорог» невыгоден в данный момент пересмотр коллективного договора, срок которому уже истек, и вожди реформистского «Объединенного союза железнодорожников» откладывают перезаключение договора «не ранее, как до весны, ибо теперь финансовое положение железных дорог чрезвычайно затруднительно». Французская реформистская федерация умышленно раскалывает единый фронт, чтобы оставить зарплату на



ФРАНЦУЗСКИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ ГОТОВЯТСЯ К БОРЬБЕ. Митинг железнодорожников, созданный унитарной (революционной) конфедерацией труда для обсуждения вопроса о заработной плате.

прежнем уровне. Чехословацкие реформисты сознательно обессиливают сопротивляемость железнодорожников, злорадствуя по поводу исключения со службы революционных рабочих. Польский союз открыто сотрудничает с фашистским правительством, занимается доносами на революционных железнодорожников и помогает полиции устранять их из профдвижения.

Это совершенно обнаженное служение транспортному капиталу и ничем не прикрываемое стремление обессилить железнодорожников венчается политикой реформистской Международной Федерации Транспортников. Круче, чем когда либо она расправляется со сторонниками единства из ее среды. Резче, чем в годы наивысшего развития звериной ненависти со стороны Амстердамского Интернационала к советскому профдвижению, она ставит вопрос о разединении транспортного профдвижения, снимая с повестки дня своего Стокгольмского конгресса вопрос о приглашении русских союзов вступить в транспортный интернационал.

В такой обстановке, контуры которой мы стремились здесь обрисовать, массы железнодорожников прибавались к тому берегу, на котором они видели возведенные укрепления классовой защиты и нападения. Революционные союзы и оппозиции внутри реформистских союзов за последний год значительно окрепли. Во многих случаях, когда между реформизмом и фашизмом стирается грань, среди

железнодорожников стихийно росло стремление к образованию революционных союзов. Руководство борьбой со стороны революционной оппозиции, несмотря на очень и очень большое еще количество промахов, притягивает к ней массы, ибо они чувствуют в ней настоящего руководителя классовой борьбой. 5-я конференция революционных транспортников, происходившая в этом году, дала организационные директивы, внесла систему в организованную работу самостоятельных союзов и революционных оппозиций.

Количественный и качественный рост революционного крыла железнодорожников находит объективные основания в той обстановке, которую мы описывали выше.

Руководство борьбою и профдвижением переходит в руки революционных организаций. Таков неумолимый ход исторического процесса. Такова реакция железнодорожников на последствия капиталистической рационализации. Поэтому особое значение придавал только что закончившийся VIII-й съезд профсоюзов СССР международной работе Профинтерна. Он указал на необходимость «укрепить и развернуть организационную работу международных Комитетов Пропаганды и Действия добиваясь того, чтобы каждый из этих комитетов действительно стал организующим и руководящим центром для профсоюзов всех стран данного производства».

А. Ксандров.

ДЕСЯТИЛЕТИЕ УБИЙСТВА КАРЛА ЛИБКНЕХТА И РОЗЫ ЛЮКСЕМБУРГ

Прошло десять лет со времени зверского и подлого убийства Розы Люксембург и Карла Либкнехта. Это гнусное убийство, так же как и убийства тысяч других бойцов 1918/19 гг., до сих пор не отомщено. Они будут отомщены только тогда, когда германский пролетариат победит буржуазию и ее пособников из реформистского лагеря.

Берлинские рабочие узнали об убийстве из буржуазной вечерней газеты, которая сообщала (вечером 15-го января 1919 г.), что «оба — Карл и Роза — были арестованы, и растерзаны возбужденной толпой на улице, когда



Карл Либкнехт.

их переводили в здание суда». Это известие было трусливой ложью ответственных инстанций. Однако, виновникам убийства не долго удалось скрывать правду.

На самом деле, Люксембург и Либкнехт были «арестованы» вечером 16-го января на квартире товарища Маркус-Зона, на которой они скрывались, членами контрреволюционной «самообороны», и переданы ими в Эден-Отель, штаб-квартиру гвардейской кавалерии, вызванной в Берлин Носке. Офицеров так воодушевил этот «героический подвиг», что они этой же ночью устроили пьянку, во время которой, очевидно, и был придуман план убийства Карла и Розы. Пьяные офицеры

напали на них и избили, потом потащили в доживавшиеся у подъезда автомобили. У выхода стоял на посту солдат Рунге, который ударом приклада в кровь разбил голову Либкнехту. Карла втащили в автомобиль и довозили до Тиргартена, где приказали выйти из автомобиля и идти пешком. Не успел он сделать нескольких шагов, как его убили предательскими выстрелами в спину. Тот же автомобиль отвез труп Либкнехта в морг, где его сдали, как «неизвестного».

Розу Люксембург, в обмороке после побоев, втащили в другой автомобиль. Перед самой его отправки к ней подскочил лейтенант Фогель и несколькими выстрелами из револьвера в голову убил ее. Автомобиль довез труп до канала в Тиргартене, куда тело Розы и было брошено. К нему колючей проволокой были привязаны тяжелые камни — чтобы вернее скрыть следы преступления.

Когда эти факты стали известны, и истину нельзя было больше скрывать, правительство Эберта-Шейдемана разыграло комедию «суда». Было объявлено, что об убийстве будет произведено «строжайшее расследование». Однако, судопроизводство было поручено военному суду, под председательством того самого генерала Гофмана, который при заключении мирного договора в Брест-Литовске стучал кулаком по столу и кричал: «Здесь мы диктуем мирные условия». Заранее можно было себе представить, как такие «патриоты» будут судить убийц вождей пролетариата. Все обвиняемые были оправданы, кроме солдата Рунге, — он получил 2 года тюрьмы — и лейтенанта Фогеля, который также был приговорен к 2-годовичному тюремному заключению «за сокрытие трупа и неправильное донесение». Однако, его скоро выпустили из тюрьмы и помогли бежать в Голландию с фальшивым паспортом.

Само собой понятно, что никакой буржуазный суд не мог осудить виновников этого убийства. Настоящими виновниками его были Эберт, Штрезман, Носке и компания, зачинщики контр-революции в Берлине. Они и непосредственно призывали к убийству Карла и Розы. Перед самым убийством орган социал-демократов «Форвертс» поместил стишки о жертвах январских боев, в которых писалось: «Много со-

тен мертвых в одном ряду — Карла, Розу и Радека там не найду».

Брат Карла, присяжный поверенный Теодор Либкнехт, телеграфировал после убийства Бернской конференции социал-демократической партии, указывая, что в этом преступлении виновата германская социал-демократия и что нужно исключить из Интернационала социал-демократов, членов германского правительства. Само собой разумеется, что господра Томасы, Брантинги и Гюисмансы не обратили на эту телеграмму большого внимания и... перешли к порядку дня.

И до сих пор, через десять лет, те же господа социал-империалисты предают рабочий класс, усиленно поддержива-



Роза Люксембург — в молодости.

ют приготовления к войне с СССР и всеми средствами срывают и душат каждое революционное выступление. Но международный пролетариат, и в частности германские рабочие, многому научились за это время. Они знают, что они должны — и что они могут — отомстить за смерть Карла и Розы и многих тысяч мучеников пролетарской революции.

«Крестный путь германского рабочего класса еще не пройден — но день освобождения близок, — писал Либкнехт в своей последней статье, за день до смерти». Это освобождение — и возможность мести — принесет нам, немецким рабочим, диктатура пролетариата, и мы клянемся осуществить ее.

Ф. Апельт.

ДЕМЬЯН БЕДНЫЙ

(К 20-ЛЕТИЮ ЛИТЕРАТУРНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ)

1 января 1909 г. в народническом журнале «Русское Богатство» появилось первое стихотворение Демьяна Бедного. С этого стихотворения в старом и забытом ныне журнале начался долгий и плодотворный литературный путь пролетарского поэта, который приобрел совершенно небывалую в истории литературы популярность и любовь широчайшей массы читателей.

Демьян Бедный с полным правом мог воскликнуть:

«Моих читателей — сочти их! — миллионы, и с ними у меня эстетика одна», не только формулируя этим целеустремленность своей поэзии, но и сам указывая на занимаемое им положение в современной литературе.

Действительно, миллионы читателей — рабочих и крестьян — это такая аудитория, которой не знал ни один писатель и которая завоевана им, как наиболее ярким выразителем революционной эпохи. По тиражу за время революции произведения Демьяна Бедного занимают первое место: достаточно сказать, что общее число их выпусков составляет 2 миллиона! Это ли не яркая иллюстрация к характеристике поэта, который, по его же словам, шел «с народной ратью в ногу, деля с ней жребий боевой, ее печаль, и скорбь, и радость, и тревогу!»

Необычайная популярность Демьяна Бедного, астрономическая цифра тиража его произведений вскрывают его значение, как поэта революции. Это только один из показателей коренной, кровной связи поэта с миллионным коллективом, для которого он творит и «чьих надежд и дум он выразитель верный». В свое время Есенин запечатлел эту связь в поэтической картине:

С горы идет крестьянский комсомол;
И под гармонику, наяривая рьяно,
Поют агитки Бедного Демьяна,
Веселым криком оглашая дол.

Несмотря на такую популярность поэта, его биография почти неизвестна миллионному кругу его читателей. А между тем, история его жизни очень выразительна. С одной стороны, она свидетельствует о том, какие дарования скрывают в себе народные недра, с другой — о том, какие огромные внутренние силы нужны были, чтобы преодолеть ее жуткие стороны. В этом отношении биография Демьяна Бедного больше всего схожа с биографией Горького, — обоим их героические натуры помогли стряхнуть с себя грязную накипь жизни.

Родился Демьян Бедный (Ефим Алексеевич Придворов) 13 апреля на Херсонщине, в крестьянской семье, происходившей из военно-поселенцев. Ужасающая жестокость и грубость

оказывали детство поэта. Суровая мать жестоко обращалась с мальчиком, оставленным на ее попечении, и он рано узнал всю тяжесть нужды и лишений. И вот, живя в такой атмосфере, впечатлительный мальчик из рассказов своего деда впервые узнал о мрачной старине и проникся к ней ненавистью.

Занятия в сельской школе и чтение чередовались с необходимостью зарабатывать, зарабатывать на пропита-



ДЕМЬЯН БЕДНЫЙ.

ние. Будущий поэт пишет крестьянам жалобы, дает советы, приобретая житейский опыт. Наконец, сельскую школу сменяет военная фельдшерская школа, показавшаяся ему после его сурового детства раем. Период острых лишений, тяжелой зависимости кончился. Школу Демьян Бедный окончил в 1900 г., а в 1904 г., прослужив 4 года на военной службе, он поступил в Петербургский университет.

Здесь постепенно проявляется его влечение к поэзии и происходит, под влиянием общественной жизни того времени, его приобщение к революционным настроениям пробуждавшегося пролетариата. Стихотворения первого периода, рожденные его созревшим сознанием, носили довольно мрачный лирический характер, (особенно «Молчи», «С тревогой жуткою», «Сынок» и «Праздник»), но сравнительно скоро он стал с присущим ему классовым чувством откликаться на общественные события, (напр., на ленинский расстрел), а позже, с наступлением воодушевившей его революции — кочевать по фронту от Казани до Перекопа и зажигать своими стихами бойцов...

Отсюда легенды вокруг его имени, его сказочная популярность и не поддающееся почти определению значение его поэзии.

Мы уже говорили о том, что своей поэзией Демьян Бедный создал живую, неразрывную связь между коллективом и собой, его «рупором». Для установления такой связи недостаточно было бы быть только выразителем его дум. Если он захватил, однако, такую несметную аудиторию, как трудящиеся советской страны, выражением ее дум, то это еще благодаря тому, что Демьян Бедный является великим и своеобразным художником.

Демьян Бедный умеет сочетать свою революционную насыщенность, свое горение революционными идеями с наиболее ясно выражающей их формой, которая потому и близка массовому читателю, что она берет начало в народном творчестве. Через Некрасова, который был поэтом демократии и является в известной мере учителем Демьяна Бедного, форма произведений последнего восходит к Пушкину и к народной поэзии. Отсюда его увлечение басней, как наиболее чистым жанром народно-агитационной поэзии. В использовании других видов сатиры Демьян Бедный также доходит до совершенства, как и в полюбившемся ему басенном жанре.

Вместе с тем в распоряжении Демьяна Бедного находится богатейшая сокровищница народного языка, сверкающего и в разговорной народной речи, и в сказках, пословицах, частушках. С величайшей чуткостью к особенностям этого языка Демьян Бедный пользуется им, чтоб создать свой острый, музыкальный и всегда разговорно-интонационный стих. Эти два элемента — разговорно-песенный стих и ясная, четкая форма — уже обеспечивают успех произведениям Демьяна Бедного: они делают необычайно легким усвоение его стихотворений. Последние становятся доступными каждому.

Классическая, ясная форма, музыкальный стих, богатый, меткий и сочный язык — только проводники его революционных идей. Демьян Бедный всегда полон ими и наличие их неразрывно связано с его постоянными откликами на текущие события. А так как он, воплощая свои идеи, одинаково мастерски пользуется двумя способами воздействия — силой своего сатирического смеха и пафосом классовой ненависти и гнева, то поэзия его приобретает актуальный характер, всегда играет организующую роль в жизни страны.

В этом исключительное значение поэзии Демьяна Бедного и в этом отношении он открыл собой новую страницу в истории нашей литературы.

А. Оленин.

★

★

★

БИБЛИОГРАФИЯ

О РАБОТЕ С МАСТЕРАМИ.
П. Бронич. (Серия «Опыт партстроительства»). Изд. «Прибой», 1928 г., стр. 51, ц. 20 коп.

Мастер это — младший командный состав нашей промышленности. Мастер непосредственно руководит производством, руководит там, где решаются основные задачи промышленности. Без мастера невозможно произвести рационализацию и организацию труда и производства, улучшение качества продукции, повышение производительности труда, снижение расходов себестоимости и т. п. Являясь связующим звеном между рабочими и администрацией, мастер, казалось бы, должен иметь и право голоса в производственно-технических совещаниях, в ТНБ, входить в инженерно-технические секции и т. д., и т. д. На самом деле это далеко не так. Вопросу о правовом положении мастера посвящена интересная брошюра П. Бронича. Рекомендуем прочесть ее не только заинтересованным товарищам-мастерам, но и администрации наших вагонных мастерских и вспомогательных заводов, дабы поставить мастера на подобающее ему место.

ЧТО МОЖЕТ СДЕЛАТЬ МОЛОДОЙ РАБОЧИЙ ДЛЯ УЛУЧШЕНИЯ ПРОИЗВОДСТВА. Ю. Островский. Изд. «Прибой», 1928 г., стр. 98 с 7 рис., ц. 50 коп.

Молодежи принадлежит будущее. Молодость идет на смену старикам. Молодой рабочий должен стать не только сменой старого рабочего, — он должен еще, как губка, впитывать в себя все лучшее и все новое, необходимое для улучшения своего производства. Старому рабочему трудно отучиться от многих неразумных привычек в работе, с которыми он свыкся в течение десятков лет. Молодой же рабочий только начинает приобретать определенные навыки в работе, его лишь следует правильно направить. Вот почему автор свою книжку посвящает молодежи. Он говорит в ней, какие возможности у молодого рабочего, как работать в цеху для улучшения производства, как использовать оборудование, инструмент, сырье и топливо, как плодотворнее работать и отдыхать. В приложениях даны: список книг, рекомендуемых для производственно-технических кружков; программа кружка группы токарей; программа кружка по мо-

дельному делу; правила для ухода за ременной передачей и правила, рекомендуемые т. Гастевым: «Как надо работать». Полезная книжка, рекомендуем ее нашей молодежи.

МАССОВОЕ ПРОИЗВОДСТВО. — Инж. В. В. Якимчик. (Серия «В помощь производственному совещанию»), ГИЗ, 1928 г., стр. 144 с 19 рис., ц. 65 коп.

Массовое производство наиболее сильное развитие получило в области металлообрабатывающей промышленности, — в военных производствах, в машиностроении, в изготовлении предметов домашнего обихода и т. п., начиная с производства простейших изделий, — пуговиц, штампованной посуды, оконных и дверных петель и т. п. и кончая револьверами, винтовками, швейными машинами, автомобилями и вообще где можно применить взаимозаменяемость частей.

Книжка инж. В. Якимчика знакомит с массовым производством, материалами, инструментами и машинами, принятыми при такого рода производстве, с конвейером, транспортированием в массовом производстве и возможностями применения у нас массовой фабрики.

СТРАХОВАНИЕ НА СЛУЧАЙ БЕЗРАБОТИЦЫ, БОЛЕЗНИ И МАТЕРИНСТВА. З. Теттенборн. — Юридическое Изд-во НКЮ РСФСР, 1928 г., стр. 139, ц. 70 коп.

Эта книга необходима не только для работников месткомов, завкомов и фабкомов, но и для каждого застрахованного рабочего или служащего. Она знакомит с действующим в РСФСР социально-страховым правом.

В главе дается понятие «Круга застрахованных», т. е. тех лиц, за которых должны быть уплачиваемы страховые взносы и которые, при потере ими заработка, обеспечиваются органами социального страхования, далее идет перечень включенных в «круг застрахованных». Глава вторая говорит о страховании на случай безработицы (размер пособий; срок в течение которого выдается пособие; порядок назначения и выдачи пособия; лишение безработных пособия; сохранение пособий при временной нетрудоспособности; дополнительные пособия и льготы безработным; трудовая помощь).

Глава третья: Страхование на случай болезни (виды обеспечения: де-

нежное пособие; медицинская помощь; пособие при карантине и в случаях ухода за заболевшим членом семьи). Глава четвертая: страхование на случай материнства (виды помощи; основное материнское пособие; дополнительные материнские пособия).

В конце приведен алфавитно-предметный указатель, облегчающий пользование книгой.

СОЦИАЛЬНО - СТРАХОВОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО РСФСР. Систематический сборник действующих постановлений по социальному страхованию под редакцией З. Р. Теттенборн. Москва, 1928 г., Юридическое издательство НКЮ РСФСР, стр. 210, ц. 1 р. 95 к.

В Кодексе законов о труде социальному страхованию посвящено всего 18 статей. Но эти статьи давно уже перестали быть единственными нормами социально - страхового права. С 1922 года появился целый ряд законов и ведомственных постановлений, разъясняющих общее право Кодекса о труде. Все эти постановления ныне собраны воедино и систематизированы. Рассматриваемая книга содержит законодательные акты СССР и РСФСР, как специально посвященные социальному страхованию, так и затрагивающие в той или иной степени эту область права. Кроме того, в нее вошли постановления союзного и всероссийского совета социального страхования, имеющие общий характер, а также постановления, распоряжения и разъяснения НКГ СССР и РСФСР, по вопросам социального страхования. Книга эта — необходимая принадлежность каждого профработника, имеющего то или иное отношение к вопросам социального страхования.

ЛОНДОН — КАБУЛ — МОСКВА. — А. В. Стоклицкий. ГИЗ, 1928 г., стр. 54 с 1 картой, ц. 15 коп.

В связи с событиями в Афганистане, эта книжечка поможет читателю познакомиться с этой далекой и крайне интересной страной. Книжка вышла во время путешествия падишаха Амануллы-хана, но отнюдь не потеряла интереса и сейчас. В ней говорится о том, какое место занимает Афганистан на мировой карте, что из себя представляет Индия, о трех войнах Афганистана, о перевороте, совершенном Амануллою и о той линии, какую ведет Англия в независимом Афганистане.

Шахматы

№ 28

Под редакцией Ф. И. Дуз-Хотимирского.

В Деловом клубе транспорта начался турнир-чемпионат, в котором принимают участие помимо железнодорожников членов клуба Белишева, Викторова, Носкова, Типовского, Пивоварова, Реминга, Фридштейна, Габиха, Селезнева, Дуз-Хотимирского и приглашенных из других союзов для усиления состава т.т.: Самоходский, Назаровский, Радугин и А. Рабинович. Приводим здесь интересную партию этого турнира.

Радугин. Дуз-Хотимирский.

- | | |
|------------|---------|
| 1. c2—c4 | c7—c6 |
| 2. g2—g3 | d7—d5 |
| 3. Cf1—g2 | Kg8—f6 |
| 5. c4 : d5 | c6 : d5 |
| 5. d2—d4 | |

Белые не усваивают задуманного ими плана. После d2—d4 слон g2 обречен на бездействие.

- | | |
|-----------|--------|
| 5. | Cc8—f5 |
| 6. Kb1—c3 | Kb8—c6 |
| 7. Kg1—f3 | h7—h6 |
| 8. Cf3—h5 | |

Бесполезный ход.

- | | |
|-------------|--------|
| 8. | Cf5—h7 |
| 9. 0—0 | e7—e6 |
| 10. Kh4—f3 | Cf8—d6 |
| 11. Cc1—f4? | |

Белые рассчитывали, что после размена слонов черные лишаются хорошей рокировки: короткая рокировка опасна для них вследствие открытой линии g1, также опасно рокировать и в длинную сторону из-за открытой линии c1.

- | | |
|---------|--------|
| 1. | g7—g5! |
|---------|--------|

Энергичный ход, разрушивший план белых. Теперь белые попадают в опасное положение.

- | | |
|------------|---------|
| 12. Фd1—d2 | Кf6—e4! |
| 13. Фd2—e3 | Фd8—f6 |

- | | |
|------------------------------------|-------------------------|
| 14. f4 : g5 | h6 : g5 |
| 15. Kc3 : e4 | Ch7 : e4 |
| 16. Лf1—d1 | |
| Есть 16. Фe3 : g5, то Фf6 : g5; | 17. Кf3 : g5, Се4 : g2; |
| Лh8—g8 и черные выигрывают фигуру. | 18. Кpg1 : g2, |

- | | |
|---|-------------------------|
| 16. | g5—g4 |
| 17. Кf3—e1 | |
| Если 17. Фe3—g5, то Фf6 : g5; | 18. Кf3 : g5, Се4 : g2; |
| Кре8—e7! и белым не избежать потери фигуры после f7—f6. | 19. Кpg1 : g2, |

Здесь черные задумали интересную комбинацию с жертвой фигуры. Если

- | | |
|------------------------|---|
| 18. Cg2 : e4, d5 : e4; | 19. Фe3 : e4, |
| Лh8 : h2!!; | 20. Кpg1 : h2, Фf6 : f2+ и мат в следующий ход. |

- | | |
|--------------|-----------|
| 18. Ла1—c1! | Лh8—h5 |
| 19. Cg2 : e4 | d5 : e4 |
| 20. Фe3 : e4 | Лh8 : h2? |

Увлекаясь красивой комбинацией, черные попадают в проигрышное положение. Играя просто Кре8—b8 и затем Лd8—h8 черные легко и просто приводили партию к выигрышу.

21. Лc1 : c3+! Кре8—h8
22. Фe4—e5+?

Обмен любезностями. Следовало играть 22. Ке1—d3 и белые выигрывали.

- | | |
|---------------|----------|
| 22. | Фf6 : e5 |
| 23. d4 : e5 | Лd8 : d1 |
| 24. Кpg1 : h2 | b7 : c6 |
| 25. Ке1—d3 | Лd1—d2 |
| 26. Кph2—g3 | Лd2 : e2 |
| 27. Кpg3 : g4 | |

Теперь борьба бесполезна.

- | | |
|-------------|---------|
| 27. | Ле2—d2 |
| 28. Кd3—h4? | Лd2—h4+ |

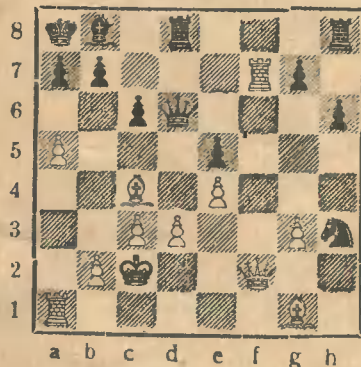
Белые сдались.



Команда железнодорожников-шахматистов и шахматистов участников профессиональных шахмат. Составленный СССР: Дуз-Хотимирский (чл. секции), Тесленко, Соколов, Рохдес, Морозков, Ильинский, Губанов, Ниткипп (прес. шахматной).

КРАСИВЫЕ ОКОНЧАНИЯ ПАРТИИ

Громатка.

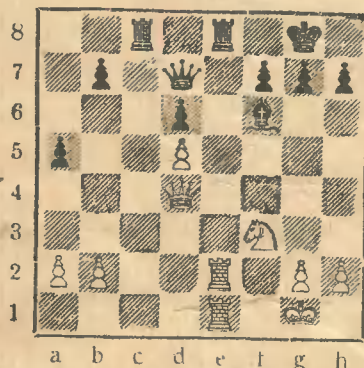


Рубинштейн.

Найти выигрыш за белых.

Л1 : a7+, Крb8; 4. Лf7 : b7+ и 5. Са6. и т. д. Если 1... ab, то 2. аb, Са7; 3. Сb5, Л1 : f7; 3. С : d6, Лf2+; 4. Ф : f2, Рубинштейн. 1. Фf2—b6!!, Лd7; 2.

(Адамс).

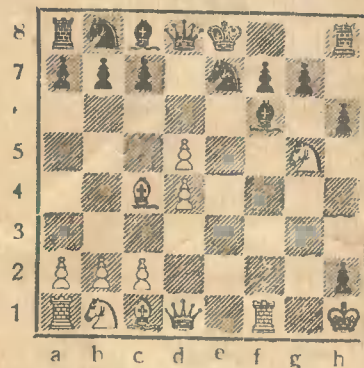


Торре.

То же.

5. b3, Фb5; 6. Ф : b7!! и выигрыш. Торре. 1. Фd4—g4!!; 2. Фc4!!; 3. Фd7; 3. Фc7!!; 4. a4!; 4. Ф : a4!

№№



Дуз-Хотимирский.

То же.

Дуз-Хотимирского. 1. Кg5 : f7, Кр : f7; 2. d6+, Крf8; 3. Фh5, Фe8; 4. Л : f6+; 5. Фh5 : h6+ и 6. Сe1 : h6 мат.

РЕШЕНИЕ ОКОНЧАНИЯ ПАРТИИ:

Издатель — ЦК ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ.

Ответственный редактор — А. С. Богдасаров.

Главлит № А27850.

Москва, тип. «Гудок», улица Станкевича, 7. Заказ № 57.

Тираж 11.500.

„ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК“ освещает все вопросы со-
юза, транспорта, государ-
ственного и хозяйствен-
ного строительства СССР,
вопросы мировой полити-
ки и хозяйства, междуна-
родной борьбы пролета-
риата, жизни железнодо-
рожников за границей.