МАРТ
23
ЧЕТВЕРГ
1939 год
№ 68 (5485)
Двадцатый год издания
Город Барнаул, улица Короленко, № 166.
ЦЕНА 10 коп.

ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

АЛТАЙСКАЯ ПРАВДА

ОРГАН
КРАЙКОМА ВКП(б), ОРГКОМИТЕТА ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА РСФСР ПО АЛТАЙСКОМУ КРАЮ И БАРНАУЛЬСКОГО ГОРКОМА ВКП(б)

XVIII С'езд Всесоюзной Коммунистической партии (большевиков).

НА СНИМКЕ: делегация белорусского народа приветствует XVIII С'езд ВКП(б). В президиуме С'езда (слева направо): товарищи Николаева, Шверник, Кузнецов, Бурмистенко, Щербаков, Андреев, Хрущев, Буденный, Маленков, Жданов, Л. М. Каганович, Ворошилов, Сталин. От имени делегации выступает народная артистка БССР Л. П. Александровская.

Фото Ф. КИСЛОВА (Фотохроника ТАСС).

XVIII Съезд Всесоюзной Коммунистической партии (большевиков)

Заключительное слово тов. Молотова

Товарищи, прения на С'езде показали, что тезисы о третьем пятилетнем плане встречают полную поддержку делегатов. **(Аплодисменты).**

На некоторых вопросах, поставленных выступавшими здесь товарищами, остановлюсь особо. В заключительном слове я хочу исправить сделанное мною в докладе упущение. Для этого мне необходимо остановиться на предс'ездовской дискуссии, на ее характере и итогах.

Перед С'ездом, как вы знаете, тезисы подверглись весьма активному обсуждению в печати, на партийных собраниях, в широких массах. Эта высокая активность является отражением того политического под'ема в стране, который создан всей работой нашей партии, ее успехами в области политической, хозяйственной и культурной. В Дискуссионный листок «Правды» было прислано несколько тысяч писем по вопросам третьего пятилетнего плана. Не малая часть этих писем была опубликована в Дискуссионном листке. Кроме того, по вопросам третьей пятилетки печаталось много статей в других органах как центральной, так и местной печати.

В предс'ездовской дискуссии выяснилось, что тезисы о третьем пятилетнем плане встречают полную поддержку в партийных организациях и в широких массах. Все предшествовавшие С'езду партийные конференции одобрили тезисы. Вместе с тем, в этой дискуссии было поднято много вопросов разнообразного характера, было внесено не мало дополнений и конкретных поправок к тезисам. В этих предложениях много правильного, полезного. Надо признать, что включение большинства этих предложений в тезисы повело бы к тому, что тезисы раздулись бы до чрезвычайно больших размеров, и тогда утонули бы главные вопросы. На это, конечно, пойти нельзя. Но, с другой стороны, в предс'ездовской дискуссии сделано было не мало таких замечаний, которые должны быть учтены в плане пятилетки.

Тезисы — это еще не план. Тезисы дают только основу плана. Сам план — весьма обширный документ. Третий пятилетний план состоит из нескольких томов таблиц с цифрами. В этом плане освещается много самых разнообразных вопросов, при окончательном принятии и формулировке которых весьма важно и необходимо учесть те предложения и поправки, которые были внесены в предс'ездовской дискуссии. Большая активность партийных и непартийных товарищей, участвовавших в предс'ездовской дискуссии, сыграет большую положительную роль в выработке окончательного плана третьей пятилетки, а некоторые из этих предложений мы должны учесть при окончательной формулировке самих тезисов.

С'езду, если он примет в основу представленные тезисы, придется, очевидно, выбрать комиссию, которая обсудила бы, какие поправки и дополнения нужно внести в тезисы. Кроме того, Центральному Комитету и Совнаркому придется учесть ряд указанных предложений и поправок при окончательном утверждении самого пятилетнего плана по отдельным отраслям народного хозяйства, по отдельным краям и республикам.

Поставленные в предс'ездовской дискуссии и на самом нашем С'езде вопросы можно было бы разбить на такие группы:

во-первых, вопросы организационного характера, связанные с обеспечением выполнения плана;

во-вторых, некоторые крупные хозяйственные проблемы;

в-третьих, вопросы касающиеся отдельных отраслей народного хозяйства;

в-четвертых, вопросы более общего, принципиального характера.

Большевики прекрасно знают значение **организационных вопросов** для решения хозяйственных дел. Поэтому понятно, что при обсуждении плана третьей пятилетки организационным вопросам было уделено большое внимание. В предс'ездовской дискуссии был поставлен ряд крупных организационных вопросов, в том числе ряд вопросов о новых наркоматах и комитетах при Совнаркоме. Был, например, поставлен вопрос о создании Наркомата по строительству, был также поставлен вопрос о выделении из Наркомзема другого наркомата — специального Наркомата по управлению МТС; был также поставлен вопрос о разделении Наркомсовхозов на два наркомата—животноводческих совхозов и совхозов сельскохозяйственных культур, о выделении нового Наркомата по автомобильному хозяйству или по автодорожному делу и так далее. Ряд такого рода вопросов заслуживает серьезного внимания и может быть разрешен после дополнительной соответствующей проработки.

Среди этих предложений были и такие, как предложение о создании специального наркомата по коневодству. Мне кажется, это предложение нецелесообразно. Но, с другой стороны, заслуживает полного внимания предложение товарища Буденного о том, чтобы Наркомзем и земельные органы имели особого заместителя наркома и начальника крайзу по вопросам коневодства. Дело улучшения коневодства имеет настолько крупное значение, что без ряда новых организационных мер здесь не обойтись.

В предс'ездовской дискуссии, да и здесь на С'езде, был также поставлен вопрос о более правильной и более крепкой взаимной увязке текущей работы наркоматов. В связи с разукрупнением промышленных наркоматов это весьма актуальный вопрос. Выступавший на С'езде Народный Комиссар тяжелого машиностроения товарищ Малышев правильно указал на то, что и Экономсовет, и Госплан должны считаться с необходимостью более крепкой взаимной увязки работы хозяйственных наркоматов, чем это имеет место в настоящее время. На это же правильно указывал в своем выступлении и товарищ М. М. Каганович. Создание более специализированных промышленных наркоматов приближает их к предприятиям и это имеет большое положительное значение. Но, с другой стороны, теперь возникает много таких вопросов, которые не могут быть решены в недрах одного только наркомата. Экономическому совету при Совнаркоме в связи с этим, безусловно, необходимо усилить свой аппарат и проявлять значительно больше активности в деле увязки работы наркоматов. Это не значит, что сами наркоматы не должны стремиться к этой увязке своей работы с работой других наркоматов. Они обязаны это делать и не должны отгораживаться друг от друга узко-ведомственными интересами. Такая узкая ведомственность нередко у нас встречается, но с узко-ведомственным духом в работе нужно вести настойчивую борьбу, как с проявлением бюрократизма. При всем этом, значительное увеличение количества хозяйственных наркоматов означает неизбежное усложнение структуры управления народным хозяйством наверху и требует соответствующего усиления аппарата Госплана и Экономсовета. Из этого нужно сделать соответствующие практические выводы.

Из **отдельных хозяйственных проблем** остановлюсь на следующих: переселение на Дальний Восток, Курская магнитная аномалия, Волго-Донской канал, нефть в Башкирии.

Вы знаете, что хозяйственные вопросы Дальнего Востока выдвинулись у нас сильно вперед. В связи с этим большое значение приобрели задачи организации переселения на Дальний Восток. Товарищ Донской правильно поставил в предс'ездовской статье этот вопрос, как крупную государственную проблему. Действительно, необходимо, чтобы оба дальне-восточных края этим вопросом занялись всерьез и создали на месте соответствующие крупные переселенческие организации. Пора в этом деле перейти от слов к делу, от общих предложений к конкретным проектам и решениям.

В дискуссии о третьей пятилетке серьезно поставлен вопрос о Курской магнитной аномалии и о создании в ее районе промышленной металлургической базы. Вредители не мало сделали для того, чтобы затормозить это дело. Пора кончить и с этими последствиями вредительства, приступить к серьезным разработкам железной руды и к созданию металлургической базы в районе Курской магнитной аномалии. Это дело имеет большие перспективы в связи с задачами развития металлургии в СССР. Выступавший на С'езде товарищ Доронин был прав, требуя серьезного внимания к этому делу в третьей пятилетке. Об этом следует сказать и в тезисах.

На С'езде был поставлен вопрос о строительстве Волго-Донского канала. Это также одна из крупных хозяйственных проблем, к решению которой мы должны приступить в третьей пятилетке. Решение волго-донской проблемы затормозилось из-за того, что в свое время к этой проблеме был припутан ряд других проблем, например, сооружение гигантских гидростанций. В настоящее время в Госплане Союза этот вопрос заканчивается разработкой и в недалеком времени мы вернемся к конкретному рассмотрению этого вопроса. Выступавший здесь товарищ Двинский своевременно поставил этот вопрос, как и своевременно его предложение об усилении добычи угля в Ростовской области, где залежи каменного угля весьма значительны.

Необходимо остановиться также на вопросе о нефтяной промышленности в Приуральском районе. Товарищ Шагимарданов из Башкирии был совершенно прав, требуя усиления внимания к нефтяной промышленности в Башкирии. Еще на XVII С'езде партии товарищ Сталин говорил о том, что необходимо «взяться серьезно за организацию нефтяной базы в районах западных и южных склонов Уральского хребта». В первую очередь, имелись в виду районы Башкирии.

Как в действительности развивалось дело по добыче нефти в этом районе, видно из следующего. Первая промышленная нефть появилась в Башкирии в 1934 году, когда было добыто около 63 тысяч тонн. О нефтяном богатстве этого района говорит тот факт, что уже в следующем году, в 1935 году, было добыто 406 тысяч тонн, то-есть добыча нефти за один год увеличилась больше, чем в 6 раз. В 1936 году добыча нефти достигла здесь 968 тысяч тонн, то-есть увеличилась за год еще почти в два с половиной раза. Но уже в 1937 году добыча нефти не стала увеличиваться, было добыто всего 957 тысяч тонн нефти, а в 1938 году — 1.145 тысяч тонн, то-есть увеличение добычи нефти было не особенно значительным. Сопоставьте эти факты со следующими данными о капиталовложениях по тресту Башнефть. Капитальные затраты по этому тресту были следующие: в 1935 году — 45 миллионов, в 1936 году — 59 миллионов, в 1937 году — 49 миллионов, в 1938 году — 45 миллионов. Это говорит о незначительности капиталовложений в такое крупное промышленное дело. Обращает на себя внимание тот факт, что вместо увеличения капиталовложений за последние два года произошло уменьшение капиталовложений, и это несмотря на то, что партия указывала на большое народнохозяйственное значение данного нефтяного района.

Во всем этом нельзя не видеть большого упущения в нашем хозяйственном планировании. Если бы в данном случае было обращено более серьезное внимание на планы развития нефтедобычи то и план капиталовложений был бы другой — он был бы более значительным. Вредители, приложившие к этому делу свою антисоветскую руку, были пойманы с опозданием, и государству был нанесен ущерб тем, что дело с развитием нефтедобычи в Башкирии по крайней мере на два года было заторможено. Пусть это послужит нам еще одним уроком для того, чтобы мы улучшили планирование развития промышленности и не допускали создания тормозов в развитии таких важных отраслей народного хозяйства.

Перехожу к отдельным отраслям народного хозяйства.

Начну с **промышленности.**

В предс'ездовской дискуссии, да и здесь на С'езде, подчеркивалась необходимость несколько большего развития некоторых отраслей промышленности, чем это предусмотрено в тезисах. К таким отраслям относятся, например, бумажная и цементная промышленность. Действительно, потребность в бумаге настолько велика, что мы должны еще раз обсудить возможность увеличения плана развития бумажной промышленности в третьей пятилетке. Это же относится и к производству цемента. В третьей пятилетке намечен такой рост строительства, что мы должны еще раз обсудить вопрос о возможности увеличения программы и по цементной промышленности

Наибольшим вниманием и перед С'ездом и на С'езде пользовались вопросы топлива, и это вполне понятно. Во всем народном хозяйстве уже сильно сказался недостаток размеров теперешней добычи топлива, недостаток угля, недостаток нефти, а также недостаточное внимание к таким видам топлива, как торф, сланцы, сапропелиты. Всем этим вопросам в третьей пятилетке необходимо уделить самое серьезное внимание. К сказанному в докладе я добавлю немногое.

Вы знаете, что мы намечаем большое развитие промышленности в районе Волги, но до последнего времени развитие промышленности задерживалось здесь недостатком топлива. Товарищ Сталин специально обратил внимание на необходимость принять меры к добыче углей в районах, близких к Волге. Занявшись этим делом, Наркомтоп недавно внес предложение о развитии угледобычи в Домбаровском месторождении Чкаловской области. Товарищ Каганович разработал соответствующие предложения и на днях они были утверждены Центральным Комитетом и Совнаркомом. В этом решении на Наркомтоп возложены следующие задачи: в Домбаровском месторождении в 1939 году заложить 10 шахт, общей мощностью 1 миллион тонн, с тем, чтобы 6 шахт были закончены и сданы в эксплоатацию уже в этом году; кроме того, в Полтаво-Брединском и Бородиновском районах решено в этом году заложить 4 шахты — на общую мощность 400 тысяч тонн; в Берчогурском месторождении решено заложить в этом году 3 шахты — на общую мощность 300 тысяч тонн. Во всех этих районах мощность новых шахт к концу 1942 года должна составить 7 миллионов 700 тысяч тонн. Это создаст серьезную базу для улучшения топливоснабжения Орского промышленного района и приволжских областей, а также соответствующих железных дорог, которые в настоящее время питаются далекопривозными кузнецким и донецким углями.

Это только один из примеров того, как настойчиво надо подойти к решению задачи об обеспечении всех экономических районов топливом, производимым на месте. Надо во всех основных экономических районах принять меры к обеспечению производства топлива на месте, к полному освобождению транспорта от привоза угля из дальних районов.

Надо также ликвидировать один из пережитков в снабжении городов топливом. До сих пор Москва, Ленинград и другие крупные города снабжаются дровами в значительной мере по железным дорогам. При теперешних размерах промышленного производства в крупных городах загрузка железных дорог большими перевозками дров из дальних районов совершенно недопустима. Выступавший здесь товарищ Богданов был совершенно прав, когда он требовал прекратить такое безобразие, как доставка дров в Ленинград по железной дороге из районов, находящихся на тысячу и больше километров от Ленинграда. С таким положением нельзя мириться. Это недопустимый пережиток от того времени, когда масштабы этих перевозок были значительно меньшими. Широкий переход к газификации в крупных городах даст возможность освободиться от таких экономически несостоятельных вещей, как перевозки дров по железным дорогам на большие расстояния. Чем скорее мы это сделаем, тем лучше

(Окончание см. на 2-ой стр.).

Решение XVIII С'езда ВКП(б) по докладу тов. Жданова об изменениях в уставе ВКП(б)

(ПРИНЯТО ЕДИНОГЛАСНО)

1. Тезисы тов. Жданова по докладу об изменениях в уставе ВКП(б) принять за основу.

2. Для рассмотрения поправок и дополнений к тезисам и для внесения изменений в текст устава ВКП(б) избрать комиссию С'езда в составе следующих товарищей: Жданова А. А. (председатель), Андреева А. А., Андрианова В. М., Багирова М. А., Бирюкова Н. А., Бойцова В. И. (Орел), Бойцова И. П., Булатова В. С. (Крым), Бурмистенко М. А., Вишниченко А. Г., Ворошилова К. Е., Двинского Б. А., Джаши М. И., Донского В. А., Дубровского А. А., Землячки Р. С., Игнатьева С. Д., Кагановича Л. М., Калинина М. И., Кузнецова А. А. (Ленинград), Кузнецова И. А., Любавина П. М., Маленкова Г. М., Матвеева А. П. (Белоруссия), Мехлиса Л. З., Микояна А. И., Митина М. Б., Михайлова Н. А., Мишаковой О. П., Молотова В. М., Муругова И. В., Надежина И. П., Никитина В. Д., Орлова А. Л., Патоличева Н. С., Подушко А. Г., Поспелова П. Н., Родионова М. И., Седина И. К., Селезнева П. И., Сердюка З. Т., Скворцова Н. А., Спивак М. С., Сталина И. В., Хоменко Я. А., Хрущева Н. С., Чеплакова П. Ф., Черноусова Б. Н., Чуянова А. С., Шамберг М. А., Шахурина А. И., Шверника Н. М., Шкирятова М. Ф., Штыкова Т. Ф., Щербакова А. С., Юлдашева М., Ярославского Ем.

XVIII Съезд Всесоюзной Коммунистической партии (большевиков)

Заключительное слово тов. Молотова

(Окончание. Начало см. на 1-й странице)

Перехожу к вопросу об **электрохозяйстве.** Этому делу и на С'езде и в предс'ездовской дискуссии уделялось громадное внимание. Оно приобрело большую остроту ввиду того, что запросы на электроэнергию сильно опередили имевшийся у нас рост мощностей электростанций. Необходимо, чтобы мы усиленно развили строительство средних и небольших электростанций, а кроме того, дали полный ход строительству мелких электростанций, в частности, мелких гидростанций. Совершенно правильно при этом указывают на то, что строительство этих электростанций требует значительного увеличения производства турбин, особенно мелких гидротурбин. Мы обязаны в плане третьей пятилетки предусмотреть эти потребности в достаточной мере.

В плане третьей пятилетки важное место занимает строительство Куйбышевской гидростанции. Это строительство уже получило большой размах. Нам необходимо предусмотреть в плане третьей пятилетки правильное использование будущего громадного количества электроэнергии, которую мы получим от куйбышевских гидростанций. Необходимо предусмотреть соответствующее строительство промышленных предприятий, строительство оросительной системы, снабжение электроэнергией городов.

Наряду с этим гигантским гидростроительством, важное значение имеет строительство новых гидростанций меньшего масштаба. Недавно товарищ Сталин специально поставил вопрос перед Наркомэлектро тов. Первухиным о строительстве ряда гидростанций в Донбассе и на Урале. Донбасс крайне нуждается в дополнительной электроэнергии. Почему бы не использовать для этой цели реку Донец, построив на ней одну или две гидростанции не гигантского масштаба, но таких, которые могут дать не мало электроэнергии? Нехватает электроэнергии в Свердловске и Челябинске. Почему бы не использовать реки Исеть, Чусовую, Миас, сооружив и здесь гидростанции? Этим была бы оказана значительная помощь Уралу в электроснабжении. Такого рода задания должны найти свое отражение в третьем пятилетнем плане.

По вопросу о **машиностроении.** Этим вопросам нельзя не уделять самого серьезного внимания. Мы идем по линии дальнейшего и все более широкого внедрения передовой техники во все отрасли народного хозяйства. Без дальнейшего большого увеличения техники, без постоянного повышения технического уровня, без всемерного использования последних достижений мировой техники, — нельзя обеспечить нужный Советскому Союзу дальнейший сильный под'ем народного хозяйства. Обо всем этом много говорилось в предс'ездовской дискуссии и здесь, на С'езде. Нам нужно поставить производство многих новых видов машин и оборудования для различных отраслей народного хозяйства. Особенно необходимо поднять на должную высоту станкостроение. Нужно наладить производство аппаратуры для автоматического управления тех же гидростанций, для текстильной промышленности и др. Нужно организовать производство механизированного инструмента, который нередко может заменить более сложное оборудование на заводах, в МТМ и т. д. Потребность в дальнейшем развитии машиностроения очень велика у всех отраслей народного хозяйства.

Но при этом надо считаться и со следующим. Например, для сельского хозяйства нужно решить основную проблему механизации: обеспечение всех тракторов соответствующим тракторным прицепным инвентарем. Мы этого далеко еще не добились, а должны добиться, как можно скорее. Но правильно говорил здесь тов. Бенедиктов, что не нужно забывать и о конном инвентаре. К сожалению, о нем в последние годы мало заботились и это дело оказалось недопустимо заброшенным.

В предс'ездовской дискуссии не мало говорили насчет дальнейшего развития автомобильного производства, в частности, насчет производства малолитражных автомобилей. Соответствующее решение Центральным Комитетом и Совнаркомом уже принято. Народному Комиссариату среднего машиностроения и его руководителю т. Лихачеву, придется серьезно поработать, чтобы выполнить поставленную перед наркоматом задачу о начале выпуска малолитражных советских автомобилей уже в этом году. **(Аплодисменты).**

Насчет металлургии мне не придется многого добавлять к сказанному в докладе. В предс'ездовской дискуссии подчеркивалась необходимость большой экономии в расходовании черных и цветных металлов, и это совершенно правильно. Мы должны навести порядок и решительную экономию в расходовании чугуна, в расходовании стали, в расходовании качественных сталей, в особенности же, в расходовании меди и других цветных металлов. У нас еще много здесь бесхозяйственности, которую нужно ликвидировать. В связи с этим, а также в связи с общим вопросом о борьбе с потерями, по-моему, необходимы некоторые дополнительные указания в тезисах.

По **химии.** В тезисах указана важность дела газификации. Надо особо указать в тезисах на необходимость всемерного развития газификации в городах. Кроме того, надо привлечь внимание к вопросу о минеральных удобрениях. Крайне необходимо добиться лучшего обращения с минеральными удобрениями. Нетерпимы имеющиеся теперь многочисленные факты громадных потерь минеральных удобрений при перевозках и при хранении. Надо организовать решительную борьбу с этой бесхозяйственностью, а вместе с тем необходимо поставить производство машин для внесения удобрений в почву. Из отдельных отраслей химической промышленности я сейчас укажу только на азбестовую промышленность, на необходимость скорейшего развития которой совершенно справедливо указывал в печати тов. Цалькович.

По **производству товаров широкого потребления.** Выступавший на С'езде Народный Комиссар текстильной промышленности тов. Косыгин был прав, пред'являя ряд требований о помощи текстильной промышленности со стороны других отраслей народного хозяйства. Мы обязаны оказать всемерную поддержку скорейшему под'ему хлопчато-бумажной промышленности. Но, товарищи-текстильщики должны помнить о том, что главное здесь зависит от них самих, от того, чтобы они усилили свою работу, чтобы они закрепили и развили начавшийся уже под'ем производства на текстильных фабриках. Товарищам-текстильщикам пора окончательно бросить старые плохие привычки не выполнять план и встать в ряды тех, кто умеет бороться за выполнение и перевыполнение установленных планов. Нельзя забывать и о таких вещах, как производство чулок и носок, на что указывалось в печати. Действительно, необходимо развернуть это производство и на местах, на деле покончить с недостатком таких простых вещей в нашем хозяйстве. Наконец, о рыбном хозяйстве. Можно лишь добавить к сказанному на С'езде, что при всей необходимости самого серьезного внимания к делу скорейшего и большого под'ема основных рыбных баз в Мурманске и вообще на севере, на Каспии, в Азовском море и на Дальнем Востоке, —местные водоемы нужно всячески развивать и поставить это дело под внимательный контроль местных организаций. По вопросам рыбной промышленности надо несколько развить имеющиеся в тезисах указания.

О сельском хозяйстве.

В предс'ездовской дискуссии большим вниманием пользовались вопросы дальнейшей механизации сельского хозяйства и, в частности, вопросы внедрения газогенераторных тракторов и автомобилей. Кроме того, справедливо ставился вопрос о серьезном улучшении работы машинно-тракторных мастерских — МТМ. Пора превратить МТМ в настоящие, нормально действующие предприятия, не сводя их работу исключительно к сезонным заданиям. Справедливо указывалось перед С'ездом и в выступлении Народного Комиссара земледелия тов. Бенедиктова на С'езде на необходимость улучшения организации землеустройства. В интересах скорейшего введения правильных севооборотов необходимо взять дело землеустройства в крепкие руки государства и финансировать его из госбюджета.

Наконец, по вопросу **о колхозах.**

В предс'ездовской дискуссии было высказано мнение, что теперь нужно взяться за создание образцовых коммун. Автору этого предложения был дан соответствующий ответ и было указано, что он гнет не в ту сторону. У нас и в третьей пятилетке основной формой колхозного хозяйства будет сельскохозяйственная артель. Мы еще далеко не использовали всех возможностей этой колхозной формы, для под'ема сельского хозяйства, для под'ема благосостояния колхозного крестьянства. Поэтому тянуть теперь в сторону коммун, а тем более, переносить центр тяжести с сельскохозяйственной артели на коммуну, — значит занять неправильную позицию и сбиться с пути. Чтобы не было в этом вопросе путаницы в некоторых головах по случаю того, что, дескать, началась новая полоса, полоса постепенного перехода от социализма к коммунизму, — нужно твердо сказать о том, что и теперь основой колхозного движения остается артель. Другое дело, что нужно и в работе артели выдвинуть ряд новых задач. К числу этих задач относятся такие: дальнейшее укрепление колхоза и колхозной собственности и ликвидация допущенных извращений и нарушений Устава сельскохозяйственной артели по приусадебному хозяйству колхозников. Нужно добиться, чтобы забота о подсобном хозяйстве колхозника не противопоставлялась основной задаче—задаче укрепления колхоза и колхозной собственности. Нужно на практике проводить установленные ограничения в отношении приусадебных земель и индивидуального скота отдельных колхозников и всемерно поддержать дальнейшее организационно-хозяйственное укрепление колхозов, так как только на этой основе — только на основе дальнейшего организационно-хозяйственного укрепления колхозов — может итти настоящий под'ем сельского хозяйства и быстро повышаться благосостояние и культурный уровень колхозного крестьянства. Необходимо также усилить борьбу за укрепление колхозной дисциплины и поднять соответствующую воспитательную работу среди колхозников. Необходимо, наконец, шире использовать звеньевую форму организации труда колхозников. Об этих вопросах я говорил уже в докладе. Необходимо внести соответствующие дополнения и в тезисы о третьей пятилетке.

Что касается **транспорта,** то мне остается сказать очень немного. В выступлении товарища Кагановича достаточно было сказано о задачах железнодорожного транспорта и, в частности, о необходимости дальнейшего значительного укрепления его материально-технической базы. В плане третьей пятилетки эти задачи должны найти свое полное отражение. Отвечая на полученную записку, я должен сказать, что для третьей пятилетки нельзя считать актуальной задачу постройки новой железной дороги через Кавказский хребет. Сейчас задача заключается в том, чтобы скорее закончить постройку Черноморской железной дороги, которая облегчит и ускорит связь Закавказья с Северным Кавказом и с центром. В отношении Кировской железной дороги я должен подтвердить, что на этой дороге будут проложены вторые пути от Мурманска до станции Сорока. Кроме того, проводится также поперечная железная дорога по линии Сорока — Плесецкая, соединяющая две северные дороги — Кировскую и Северную. Это усилит связь Севера с центром, а также поможет лучшему использованию лесных и прочих богатств европейского Севера.

Насчет **автодорожного транспорта.** По всей линии идут предложения обратить серьезное внимание на автохозяйство, и это совершенно правильно. Теперь, когда автомобилей становится у нас порядочно, а к концу третьей пятилетки их будет уже 1 миллион 700 тысяч, вопрос об использовании автотранспорта приобретает большое значение. И тут, при лучшей организации дела и при ликвидации многочисленных фактов бесхозяйственности в использовании автотранспорта, мы сделаем хорошее дело в интересах народного хозяйства. В ближайшее время вопросы усиления государственного контроля в области автохозяйства должны быть специально рассмотрены в Экономсовете.

По строительству.

Многие говорят о необходимости поднять дело производства стройматериалов. Для этого, как вы знаете, создан специальный наркомат. С другой стороны, указывается и на необходимость другой структуры строительных организаций. Поставленный на С'езде тов. Пошковым из Ленинграда вопрос о передаче всех строительных организаций по жилищному хозяйству Ленинградскому совету едва ли можно решить так просто. Но в этом предложении есть правильное зерно, заключающееся в защите необходимости создания мощных территориальных организаций по жилищному строительству за счет ликвидации параллельно существующих маломощных ведомственных трестов. Когда мы создадим Наркомат по делам строительства, — а к этому мы теперь идем, — тогда в этой области, наверно, в полной мере осуществится переход на солидные территориальные строительные организации.

Вопросам **подготовки кадров** для народного хозяйства, подготовки новых специалистов, работе научно-исследовательских институтов, под'ему **технической мысли и научной работы** уделялось серьезное внимание в предс'ездовской дискуссии. Поставленные теперь партией задачи в отношении нашей социалистической интеллигенции должны поднять все эти вопросы на гораздо более высокий уровень, чем это было до сих пор. Нельзя закрывать глаз на то, что и в области науки, где Академия наук СССР должна бы играть ведущую роль и должна бы давать правильный тон как в теоретической работе по развитию передовой советской науки, так и в деловой увязке творческой работы ученых со всем плановым развитием нашего народного хозяйства в третьей пятилетке, — у нас еще не мало нерешенных вопросов. Но теперь больше, чем раньше можно надеяться на лучшие результаты в этой области, а это для народного хозяйства имеет весьма серьезное значение.

Из вопросов, которые имеют более **общий, принципиальный характер,** о которых говорилось в предс'ездовской дискуссии, в докладе я останавливался например, на следующих: на вопросе об устранении противоположности между городом и деревней, на перспективах изживания противоположности между умственным трудом и физическим трудом, а также, в краткой форме, и на вопросах о дальнейшем развитии колхозов, о чем сейчас я сделал дополнительные замечания.

В предс'ездовской дискуссии высказывалось такое мнение о том, что указание тезисов на наличие имеющегося экономического отставания СССР от передовых капиталистических стран может вызвать неправильное представление о Советском Союзе. При этом говорилось, что указание тезисов на недостаточность экономического уровня СССР не вяжется будто бы с фактом неуклонного улучшения положения трудящихся масс в СССР, тем более, что и в самых развитых экономически капиталистических странах положение широких масс под влиянием кризисов, безработицы и нищеты в деревне все больше ухудшается. На это надо сказать, что в тезисах достаточно ясно указано, каким быстрым темпом идет рост народного благосостояния в Советском Союзе, и какой дальнейший большой рост народного благосостояния намечает третий пятилетний план, особенно в связи с намеченными в нем мерами по дальнейшему повышению экономического уровня нашей страны. Но всем нам должно быть ясно, что, указывая на эти положительные моменты, мы отнюдь не должны закрывать глаз на недостаточность уже достигнутого экономического уровня СССР. Мы не должны закрывать глаз на то, что, перегнав капиталистические страны и по темпами под'ема промышленности, и по достигнутому уже уровню техники производства, мы еще не догнали наиболее развитых передовых капиталистических стран по размерам производства ряда важнейших промышленных продуктов, если брать это производство в расчете на душу населения. Ввиду громадных размеров нашего населения, для этого требуется не малое время, для этого мы еще должны много поработать. Но и с этой задачей мы справимся в короткий срок, если не будем закрывать глаз на наши недостатки, если сумеем по-большевистски разжечь стремление большевиков и всех честных граждан нашей страны к скорейшему решению основной экономической задачи СССР.

После отчетного доклада товарища Сталина, глубоко научно осветившего вопросы о государстве и об интеллигенции СССР с точки зрения дальнейшего развития марксистско-ленинской теории, нет необходимости останавливаться на каких-либо других общих принципиальных вопросах. Партия имеет теперь ясную, большевистскую перспективу во всей работе, в решении всех очередных задач.

Все выступавшие здесь товарищи говорили о под'еме тех или иных отраслей народного хозяйства, тех или иных экономических районов и республик СССР, и о под'еме народного хозяйства Советского Союза в целом. Действительно, в нашей стране установился неуклонный хозяйственный, культурный и политический под'ем **всех** отраслей и **всех** экономических районов, который находит свое выражение в политическом, хозяйственном и культурном под'еме всех наших республик и всего СССР в целом. Третий пятилетний план должен сыграть громадную организующую роль в этом под'еме и в дальнейшем росте экономической мощи всего многонационального Советского Союза.

Наша задача заключается в том, чтобы по-большевистски мобилизовать силы **на выполнение плана третьей пятилетки.** Один год, первый год третьей пятилетки, уже прошел. В прошлом году мы добились немалого под'ема нашей промышленности. Рост промышленности за прошлый год достиг 11 процентов против предыдущего года. Но нам нужно обеспечить более высокие темпы роста нашей промышленности для выполнения плана третьей пятилетки. На 1939 год у нас принят план роста промышленности на 20 процентов. Задача, как видите, серьезная, не легкая. Значит, время терять нельзя. XVIII С'езд партии вызвал большой под'ем в рабочих массах. В связи с этим поднялись темпы производства нашей промышленности. Еще не во всех отраслях промышленности мы полностью выполняем план этого года, но уже ряд отраслей, ряд городов и районов успешно справляется со своими задачами. Предс'ездовский под'ем в рабочих массах, который уже дал свои заметные результаты в феврале месяце, мы должны закрепить. Мы должны сделать все для того, чтобы хорошее выполнение народно-хозяйственного плана 1939 года послужило делу выполнения всего третьего пятилетнего плана. **(Аплодисменты).**

Мы должны работать так, чтобы после первой сталинской пятилетки, которая прославилась досрочным выполнением плана, и после второй сталинской пятилетки, которую мы закончили с таким же успехом, мы могли бы с гордостью сказать: мы по-большевистски дрались за выполнение и перевыполнение третьей сталинской пятилетки, мы обеспечили новую большевистскую победу и тогда третья пятилетка на деле будет, тем чем она должна быть — новой победоносной сталинской пятилеткой могучего под'ема сил СССР. **(Бурные, продолжительные аплодисменты, все встают, в зале раздаются крики «ура»).**

Прения по отчетным докладам ЦК ВКП(б)—т. Сталина, Центральной Ревизионной комиссии—т. Владимирского, делегации ВКП(б) в ИККИ—т. Мануильского

Речь т. Кагановича Л. М.

(Продолжение. Начало речи см. в № 67 за 22 марта 1939 г.)

Опыты вторичной эксплоатации, проведенные у нас в Майнефти, оказались весьма удачными.

Широкое применение вторичной эксплоатации позволит резко увеличить добычу нефти из так называемых «истощенных» месторождений. Для этого нужны, конечно, компрессоры. Не дожидаясь этого, необходимо улучшить уход за скважинами.

Правильно тов. Багиров ставит вопрос об электроэнергии для промыслов. Со строительством новых станций мы безусловно опоздали, но то, что по добыче сдали немного, об'ясняется не только этим, и не только тем, что 1938 год был провальным годом по бурению, но и ослабленным уходом за скважинами.

В славном большевистском Баку мы имеем не мало замечательных передовых людей, таких как Рамазанов, Сугра Гаибова и другие, которые добились прекрасных результатов у себя на промыслах, именно улучшением технологического режима работы скважин, снижением простоев и аварий.

Имеются не мало замечательных промыслов образцовых таких, которые увеличивают добычу, в то время, как у других добыча падает. Так почему же у одних увеличение, а у других понижение, у одних сказывается «вьюга», а у других «вьюги нет»?

Все дело в людях и улучшении ухода за скважинами. В особенности это относится к Грозному, где идет работа хуже, чем где бы то ни было. Мы надеемся, что нефтедобывающая промышленность в целом и Баку, как передовой нефтецентр, выполнит свой долг и поднимется на новую ступень. **Нефтеперерабатывающая промышленность** увеличила переработку нефти за период между XVII и XVIII С'ездами в полтора раза (ряд заводов дает нам образцы работы). Однако нам нужен рост еще больший.

К 1942 г. увеличивается более, чем в два с четвертью раза против второй пятилетки переработка нефти. Производство бензина, наиболее важного продукта, к концу третьей пятилетки увеличивается в 2,8 раза. Резко возрастает покрытие потребности.

Производство светлых нефтепродуктов и, в первую очередь, бензина резко возрастает в районах Урало-Волги и в ДВК, а также в центральных районах Европейской части Союза.

Увеличение выходов бензинов проектируется не только за счет развития комбинированных процессов на новых нефтеперерабатывающих заводах, но также и на существующих заводах за счет полного использования и реконструкции последних.

Новые нефтеперерабатывающие заводы намечаются преимущественно по 500 т. т. Пункты еще окончательно не утверждены, но ориентировочно намечается построить заводы в следующих пунктах: Сызрани, Бугуруслане, Казани, Кургане, Челябинске, Туймазах, Перми, ДВК, Армавире, Андижане, Красноводске, возможно в Рязани и т. п.

Кроме того, будут закончены строящиеся в настоящее время заводы Орский, Уфимский, Московский и Саратовский. В особенности мы должны, товарищи, закончить во что бы то ни стало Уфимский завод.

В области бензина мы должны увеличить выход бензина и применение комбинированного крекинга, того, что в Америке получило особое развитие и что дает нам высококачественный бензин.

В деле обеспечения горючим мы должны всемерно развивать высококачественный бензин.

Строительство новых заводов ставит ряд сложных задач перед машиностроением по качественному и своевременному обеспечению его аппаратурой и оборудованием.

Кратко скажу о получении жидкого топлива из угля и сланцев. Вопрос этот для нашей страны, с ее огромными пространствами, когда надо с юга завозить нефть и нефтепродукты на всю страну, имеет большое значение. Товарищ Сталин очень интересуется этим вопросом и дал задание ускорить строительство этих заводов искусственного жидкого топлива в тех районах, где есть угли для переработки в жидкое топливо, например, черемховские угли, дальневосточные угли.

Топливную проблему мы должны решить. От этого зависит нормальная работа народного хозяйства. Конечно, большое значение должно иметь упорядочение потребления, ликвидация хищничества и диких пережогов топлива твердого и жидкого. В этом деле должны помочь сами потребители, которым это выгодно с точки зрения хозрасчета.

Несмотря на трудности угольного и нефтяного дела, мы уверены, что под руководством ЦК и лично товарища Сталина решим топливную проблему. Местные партийные организации угольных и нефтяных областей и районов должны нам усиленно помогать, так как разрешение угольной и нефтяной проблемы — это дело всей нашей страны.

Железнодорожный транспорт из отстающей стал передовой отраслью народного хозяйства

Теперь позвольте мне остановиться подробнее на железнодорожном транспорте, поскольку я имею к нему некоторое отношение. **(В зале смех).**

На XVII С'езде партии, как вы помните, вопрос о железнодорожном транспорте был поставлен остро.

Товарищ Сталин об отставании железнодорожного транспорта говорил, что:

«...Транспорт является тем узким местом, о которое может споткнуться, да, пожалуй, уже начинает спотыкаться вся наша экономика и, прежде всего, наш товарооборот».

Вопрос об отставании жел. дор. транспорта ставился остро в речах т.т. Молотова, Кирова, Орджоникидзе и в речи тов. Ворошилова в связи с обороной страны.

Сама постановка вопроса о железнодорожном транспорте со всей остротой сталинской самокритики, задачи, поставленные в отчете ЦК, мобилизовали железнодорожников, потому что у нашего ЦК слова не расходятся с делами.

Товарищ Ворошилов свою речь о железнодорожном транспорте закончил так:

«Впрочем, раз товарищ Сталин берется за транспорт по-настоящему, то уж тут, товарищи, шутки в сторону».

Так оно и было. Со всей заботливостью, вниманием и помощью товарищ Сталин взялся за железнодорожный транспорт и сталинские победы на ж. д. транспорте были обеспечены. **(Аплодисменты).**

Без преувеличения можно сказать, что за время между XVII и XVIII С'ездами партии железнодорожный транспорт прошел славный путь борьбы и сталинских побед.

В особенности, надо сказать, историческую роль для железнодорожного транспорта сыграл прием железнодорожников товарищем Сталиным и другими членами Политбюро в Кремле.

Я не скажу здесь перед XVIII С'ездом, что мы выполнили все задачи, которые были поставлены, в частности о слаженности железнодорожного транспорта, как часового механизма. В этой области перед железнодорожниками еще большое поле деятельности, но подводя итоги, я должен доложить С'езду партии, что железнодорожный транспорт с честью выполнил задание партии и т. Сталина.

Среднесуточная погрузка возросла с 51,2 тыс. вагонов в сутки в 1933 г. до 88,0 тыс. вагонов в сутки в 1938 г., т. е. более чем в 1,7 раза, а грузооборот возрос за тот же период с 169,5 миллиарда тонно-километров до 369,4 миллиарда т.-к, т. е. почти в 2,2 раза. Пятилетка выполнена раньше срока.

Железные дороги СССР в 1938 г. перевезли в 1,8 раза больше каменного угля, чем в 1933 г., в 2,3 больше металлов, более чем в полтора раза хлеба, в 1,3 раза больше животного масла и почти в 2 раза больше растительного масла, в 3,3 раза больше яиц, в 1,4 раза больше текстиля. Через эти перевозки мы видим рост благосостояния народа. Мы сейчас в основном удовлетворяем нужды народного хозяйства.

Железнодорожный транспорт добился этих достижений как за счет улучшения самой работы и использования средств производства, так и за счет увеличения производственной мощности железных дорог, в большей мере за счет улучшения освоения.

Так в 1938 г. по сравнению с 1933 г. улучшились следующие измерители использования подвижного состава:

а) время оборота вагона грузового парка сократилось более чем на двое суток;

б) простой вагона на одной технической станции соответственно уменьшился на 4,6 часа;

в) простой вагона под грузовой операцией сократился на 9,5 часа;

г) коммерческая скорость увеличилась на 5,3 километра в час;

д) техническая скорость увеличилась на 9,6 километра в час;

е) среднесуточный пробег вагона грузового парка увеличился на 40,8 километра;

ж) среднесуточный пробег паровоза в грузовом движении увеличился на 87,3 километра.

Приведенные данные показывают значительное улучшение использования подвижного состава. Система социалистического хозяйства и безусловное улучшение организации движения и дисциплины привели к тому, что мы в СССР использовываем паровозы, вагоны, каждый километр пути лучше, чем европейские страны и даже лучше, чем в США.

Однако, если нельзя сказать, что наш транспорт работает на пределе, то можно сказать, что транспорт работает с напряжением и поэтому материальные резервы должны несомненно увеличиться.

(Продолжение см. на 3 стр.).

XVIII Съезд Всесоюзной Коммунистической партии (большевиков)

Речь тов. Кагановича Л. М.

(ПРОДОЛЖЕНИЕ)

За эти годы мы многое построили. Я не буду подробно перечислять все стройки, это заняло бы слишком много времени и места, но скажу, что ввели в действие около 5 тысяч километров новых ж. д., свыше 8 тысяч километров вторых путей, в том числе Карымская — Хабаровск, реконструировано около 5 тысяч километров старого пути, отремонтировано капитальным и средним ремонтом около 100 тысяч километров пути, построено свыше 30 механизированных горок и 22 немеханизированных, оборудованы автоблокировкой около 5 тысяч километров, централизовано свыше 10 тысяч стрелок. Новых мощных паровозов «ФД», «ИС», «СО» и друг. получено свыше 6 тысяч, новых вагонов получено — 186 тысяч, в т. ч. 101 тысяча четырехосных и 5 тысяч с лишним пассажирских. Оборудовали вагонный парк автотормозами, оборудовали четверть вагонного парка автосцепкой.

Построено новых 216 вагонно-ремонтных пунктов (по существу заводы). Реконструированы ряд депо и ремонтные заводы и т. д., и т. п.

Таким образом транспорт технически серьезно перевооружился.

Мы, конечно, не можем сказать, что все сделали, перед нами стоит исключительно большая работа во всех областях железнодорожного транспорта по дальнейшему его техническому вооружению.

Самое серьезное и важное это то, что мы должны реконструировать существующие пути.

Путь у нас, к сожалению имеет еще много старых и легких рельсов. Мы заменили уже 25 тысяч километров пути новыми рельсами. Это — большое достижение. Но тут еще предстоит огромнейшая работа. Грузонапряженность наших железных дорог на много превышает грузонапряженность дорог Европы и Америки. Отсюда вывод, что путь нужно укреплять, реконструировать, ставить его на каменной щебенке.

Внедрение мощных паровозов требует реконструкции ряда мостов.

По паровозному хозяйству необходима реконструкция. В паровозном хозяйстве за эти годы мы имеем большие достижения, как с точки зрения эксплуатации, так и по состоянию материальной базы.

Мы за эти годы внедрили:

Паровоз «ФД» — новый мощный паровоз, сила тяги которого на 17 — 20 процентов больше, чем у паровоза серии Э. он имеет скорость 85 км. в час против 65 км. в час паровоза серии Э; паровоз Иосиф Сталин («ИС») — пассажирский паровоз, который может давать 130—140 километров в час.

Мы имеем замечательные паровозы с конденсацией пара. Это — революция не только в паровозном хозяйстве, но и на транспорте в целом. Острая проблема водоснабжения резко ослабляется внедрением конденсационных паровозов. Отличием этого паровоза является то, что пар, выпускаемый из цилиндра, не выбрасывается, а поступает в тендер, где превращается, путем особого прибора охлаждения, обратно в воду. Этот паровоз проходит тысячу километров и больше без набора воды и значительно уменьшает расход топлива (на 20 процентов).

Мы имеем возможность усилить старые паровозы, применением бустера—запасной машины. Мы имеем много участков, где приходится давать 2-й паровоз. Потому что нехватает сил у паровой машины. Если применить бустер, то машинист, который ведет паровоз, в случае затруднения включает бустер — запасную машину и едет без толкача, без двойной тяги. Это имеет исключительно большое значение.

Мы имеем много новшеств в паровозном хозяйстве, мы их применяем, мы получаем экономию во всем.

Подобно тому, как мы идем по линии дальнейшего увеличения мощности паровозов, необходимо максимально увеличить удельный вес четырехосных вагонов, которые дают огромные преимущества как в перевозке грузов, так и в перевозке людей.

Мы все помним, как выполнили задание товарища Сталина и промышленность и покойный товарищ Орджоникидзе — о поставке транспорту 80 тысяч вагонов. К сожалению, сейчас поставка вагонов срывается, несмотря на то, что мы имеем большой Уралвагонзавод.

Нужно расширить производство платформ, гондол, хопперов. Вредители испортили хоппер. Конструкцию его нужно исправить, но его производить. Нужно строить холодильные вагоны для перевозки продуктов питания, количество которых все больше и больше увеличивается (масло, молоко, рыба, мясо). Необходимо увеличить производство цистерн, потому, что размеры перевозок горючего сейчас не те, что в 1932—1933 г., когда МТС было меньше.

Само собой разумеется, что одновременно необходимо продолжать оборудование вагонов автосцепкой, ибо решение XVII С'езда партии еще не выполнено. В третьей пятилетке необходимо оборудовать автосцепкой не менее 300 тысяч грузовых вагонов, автотормозами не менее 200 тысяч вагонов.

Что касается нашей пропускной способности, которая значительно увеличилась, то нужно сказать, что мы должны строить новые дороги. Мы построили не мало новых дорог, однако, их все еще недостаточно. Мы начинаем строить Байкало-Амурскую магистраль. Мы строим дорогу Карталы — Акмолинск для вывозки карагандинских углей. Это — часть большой Сталинско-Магнитогорской магистрали от Магнитки до Тайшета через Кузбасс.

Товарищи-казахстанцы вообще не могут жаловаться на строительство дорог, у них дорог построено много. Дорога Карталы—Акмолинск облегчит нам движение от Кузбасса по Урала. Мы возим грузы на Дальний Восток и возим грузы из Кузбасса на Урал и с Урала в Кузбасс, что создает на этом участке напряжение. Мы имеем так же затруднение с пропускной способностью с Юга на Восток, через Балашов—Пензу—Валуйки. Необходимо построить дорогу Кизляр—Астрахань. Этим самым мы отведем поток северокавказской и бакинской нефти в обход балашовского направления и сокращаем ее путь на Восток. Перед нами стоит большая работа по увеличению пропускной способности для целей обороны.

Мы должны строить вторые пути, так как у нас порядочно однопутных линий. Особенно важно строительство вторых путей на Москву от Омска через Свердловск. Мы испытываем большие затруднения с вывозкой леса потому, что возим лес с Урала, из Архангельска, из Сибири. Мы начинаем прокладку вторых путей на Урале и на Архангельской линии. Это нам значительно облегчит вывозку леса.

С особой остротой в данный момент встает вопрос о станциях. У нас часто пропускная способность перегона (от станции к станции) больше, чем станция может переработать. Раньше возили поезда по 50 вагонов, теперь до 85 вагонов, а порожние до 100. В результате, прибывающий поезд приходится расчленять на две части. Для устранения этого необходимо удлинять станционные пути.

Отсюда необходимость реконструкции станций и увеличения пропускной способности.

На транспорте наслоилось много диспропорций в пропускной способности, так как нет равномерной реконструкции основных отраслей хозяйства. Например, пропускная способность по перегонам больше, чем перерабатывающая способность станции, депо или водоснабжения.

Диспропорция отражается в любом предприятии, но на транспорте она отражается куда сильнее, чем на любом другом предприятии. Малейшая задержка движения поездов не только на одной дороге, но даже на одной станции сразу отражается на всех дорогах.

Вот почему перед нами стоит задача выработки единого технического плана реконструкции, ликвидации указанной выше диспропорции, и тем самым увеличения пропускной способности.

В деле увеличения пропускной способности большую роль должна сыграть реконструкция системы сношений и стрелочного хозяйства.

На сети ж. д. имеется большое количество стрелок. Мы можем и должны, несомненно централизовать стрелки, как электрической централизацией, так и механической. Мы получим не только экономический эффект, но и увеличим безопасность движения. Стрелочник у нас превратится в механика.

При жезловой системе и телеграфной нельзя другой поезд отправить со станции до тех пор, пока не придет поезд, отправленный ранее. Это довольно устарелая система сношений. Между тем, жезловая система у нас еще довольно распространенная.

Наиболее совершенной системой сношений является автоблокировка, в иных случаях полуавтоблокировка.

Наряду с этим мы должны внедрить в транспорт такую новую, замечательную технику, как диспетчерская централизация и автостоп.

Диспетчерская централизация дает возможность управлять движением поездов из одного пункта одним лицом на расстояние в несколько десятков километров. Эффективность по пропускной способности и скорости движения не менее, чем при автоблокировке. Экономия штата на раз'ездах и малых станциях составляет 8 человек на остановочный пункт.

В деле борьбы с крушениями надо шире применять автостоп, представляющий собой автоматический аппарат, затормаживающий поезд, если он проходит закрытый сигнал, либо если на пути имеется какое-либо препятствие для движения поезда.

Всю эту новую технику мы должны внедрить на железнодорожном транспорте как можно в более широких размерах.

По оборонной работе мы не мало сделали. Но перед нами стоит еще большая задача по строительству разного рода оборонных сооружений. Мы надеемся, что эту задачу успешно осуществим. За этот отчетный период наш железнодорожный транспорт показал, что с задачей обеспечения народного хозяйства перевозками он справился. В основном, за отдельными исключениями, например, по перевозкам леса, мы удовлетворяем потребности нашей страны.

Я должен заверить С'езд, что когда это потребуется, мы справимся и с задачей перевозки оборонных грузов. За железными дорогами дело не станет. В случае необходимости мы обеспечим нашу Красную Армию всем необходимым, перевезем все во-время для того, чтобы то, что мы перевезем, она транспортировала из дул пушек, с самолетов по врагам там, где нужно будет их громить. **(Бурные аплодисменты).**

Дальнейшее улучшение работы ж. д. транспорта

Перед НКПС'ом стоит большая задача по улучшению пассажирских перевозок. Мы имеем увеличение пассажирских перевозок. Если в 1933 г. было перевезено 927 млн. человек, то в 1938 г. перевезено 1 миллиард 177,5 миллиона человек. В особенности остро этот вопрос встал в связи с своевременным прибытием пригородных поездов. Должен доложить С'езду, что НКПС принял ряд мер, как хозяйственных, так и организационных, которые обеспечили резкое сокращение опозданий пригородных поездов.

Мы намечаем увеличение пассажирских перевозок с 1 миллиарда 142,7 млн. человек в 1937 г. до 1 миллиарда 463 миллионов человек в 1942 году. Главное — в улучшении обслуживания пассажиров и ликвидации опоздания поездов. Это, в свою очередь, упирается в пропускную способность, потому что мы работаем без резервов, малейшая заминка кое-где и в результате —опоздание.

Сейчас НКПС совместно с Наркомашем наметил новый тип пассажирского вагона. Строящиеся в настоящее время в СССР пассажирские вагоны длиною 20,2 метра, с деревянным кузовом не удовлетворяют как условиям прочности, так и возросшим потребностям советского пассажира. НКПС и НКМашем разработаны эскизные проекты новых типов пассажирских вагонов цельнометаллической конструкции длиною 25 метров. Запроектированные вагоны обеспечивают большую безопасность, максимальные удобства для пассажиров и отвечают современным требованиям санитарной техники (менее проницаемы для пыли). В вагонах запроектированы вместо применяемой в настоящее время естественной вытяжной вентиляции — более совершенная, обеспечивающая достаточное количество очищенного воздуха в вагоне, приточная вентиляция и воздухокондиционирование, центральное отопление от паровоза с возможностью производить в отдельных случаях индивидуальное отопление вагонов; улучшенное оборудование и отделка пассажирских и служебных помещений. По пассажирскому движению стоит задача внедрения настоящей социалистической культуры.

В качестве образца для всего пассажирского движения можно привести наш Московский метрополитен, который работает образцово-культурно. Надо признать, что и само население показывает в метро образцы культурного отношения к средствам передвижения.

Само собой разумеется, что этой программой строительства мы, железнодорожники, ни в коем случае не хотим сказать, что у нас нет резервов для дальнейшего под'ема. Это — неправильно. Конечно, мы исчерпали значительную часть своих резервов, однако, у нас еще есть некоторые резервы, как, например, в формировании поездов, в распространении стахановско-кривоносовских методов езды, в сокращении простоев, в маршрутизации поездов, в применении кольцевой езды (без захода в депо), в увеличении межпромывочного пробега паровозов, в сокращении крушений и аварий, в улучшении ухода за путевым, паровозным, вагонным и другими хозяйствами и т. д.

Формирование поездов имеет большое значение в ускорении продвижения поездов, сокращение простоя вагонов на станциях на один час дает возможность увеличить погрузку более чем на 5 тысяч вагонов.

Большой резерв ж. д. транспорт имеет в устранении недостатков организации движения по графику. Железнодорожный транспорт добился сокращения крушений и аварий. При росте грузовой работы число крушений в 1938 г. сократилось против 1934 г. больше, чем в два раза, но количество крушений и аварий все еще значительно. Дальнейшее сокращение крушений и аварий является значительным источником повышения работы железных дорог.

Неиспользованные возможности по под'ему работы железнодорожного транспорта имеет паровозное хозяйство. За последние два года повысился удельный вес паровозов «ФД», «СО», а весовые нормы повышены всего на 8 процентов и техническая скорость на 7 проц. Развертывание кольцевой езды и увеличение тяжеловесных поездов, организация ремонта на основе заменяемости частей, постановка бустера на паровозах, подогрев воды в тендере, пылеугольное отопление и т. д. — это мощные источники нового под'ема работы транспорта.

Правильное использование механизмов в погрузочно-разгрузочных работах, всемерное развитие методов работы Блидмана в грузовой работе, Кожухаря и Краснова в движении, кривоносовское вождение поездов — все это таит огромные резервы по под'ему работы транспорта.

Большой силой во всей работе железнодорожного транспорта явились мобилизация рабочих масс, улучшение дела подбора рабочих кадров, улучшение конкретности руководства.

Есть еще один резерв, большой резерв, на который указывал нам товарищ Сталин. Этот резерв — упорядочение перевозок, ликвидация нерациональных встречных и дальних перевозок. Это зависит и от самого транспорта и от клиентуры.

До сих пор почему-то привыкли думать, что все, что пред'являют транспорту, — транспорт обязан возить. Сам транспорт, конечно, мог бы упорядочить планирование перевозок, жаловаться и требовать исправлений со стороны клиентуры. К сожалению, это делалось крайне слабо. В результате мы имеем факты возмутительных, нерациональных перевозок, например:

С Восточно-Сибирской дороги было перевезено 13 вагонов круглого леса на Октябрьскую дорогу, тогда как сама Октябрьская дорога круглый лес вывозила в восточном направлении.

Южная дорога отправила несколько вагонов леса на Горьковскую в то время, как сама Горьковская дорога является базой питания юга лесом.

Со станции Куйбышев отправлено 20 вагонов дров в Орск, а во встречном направлении со станции Тавтимапово Башнефть отправил 20 вагонов дров на станцию Куйбышев.

Дело доходит до того, что грузовые службы дорог без малейшего возражения принимают такие дикие перевозки, как квашеной капусты с Одесской дороги на Восток, клюквы и обыкновенной деревянной мебели с Октябрьской дороги также на Восток на тысячи километров, сена с дороги имени В. В. Куйбышева на Восток, мела молотого с дороги имени Дзержинского Ф. Э. на Восток, соломы с Ленинской и Горьковской дорог на Одесскую, сахара с Орджоникидзевской дороги на Юго-Западную.

Можно привести еще огромное количество таких примеров явно нерациональных перевозок.

Мы должны покончить с этим.

Правильно планируя, правильно осуществляя план, мы должны развивать производительные силы страны, правильно разместить их и этим самым уменьшить количество и улучшить качество перевозок.

Железнодорожный транспорт может и должен помочь ЦК и правительству не допускать извращений в расположении производительных сил страны.

Задача правильного размещения промышленности со всей остротой была поставлена товарищем Сталиным. На XVI С'езде ВКП(б) товарищ Сталин выдвинул проблему правильного размещения производительных сил и прежде всего промышленности в СССР в качестве одной из важнейших задач социалистического строительства.

Надо сказать, что не мало сделано для осуществления этих указаний товарища Сталина.

Вместо одного района крупной добычи угля Донбасса, в результате сталинских пятилеток мы имеем новые районы: Кузбасс, Уралуголь, Караганда, Мосбасс, Дальуголь, Средазуголь.

Наряду с огромным ростом добычи угля в старых районах, рост добычи в новых районах шел довольно большими темпами и удельный вес этих районов на конец второй пятилетки по СССР значительно увеличился.

Удельный вес районов черной металлургии тоже принял иной вид, чем это было при уродливом размещении металлургии в старой капиталистической России.

Удельный вес заводов Юга в производстве проката понизился с 64,1 процента в 1932 году до 56,0 проц. в 1937 году при соответственном росте удельного веса Востока с 16,8 проц. до 23,3 проц. За последнее десятилетие в огромной мере возросла промышленность национальных республик.

Однако, надо сказать, что задача правильного размещения производительных сил остается еще во всей своей остроте, ибо в развитии целого ряда отраслей и областей мы отстали. Эта острота ощущается особенно железнодорожным транспортом.

Достаточно сказать, что сейчас донбассовский уголь доходит до Архангельска, до Уфы, южный металл доходит до Владивостока, сибирский до Владивостока, Ашхабада, Ленинграда, и Киева, сахар украинский возится на 8—9 тыс. километров расстояния и доходит до Дальнего Востока, текстиль ивановский и московский транспортируется на тысячи километров и т. д. Машины возятся собранными на 7—8 тыс. километров, цемент возится с Юга, из Новороссийска и Амвросиевки до Дальнего Востока на расстояние 8, 5—9 тысяч километров. Особенно ярко игнорирование интересов транспорта видно на примере вредительской специализации прокатных станов в металлургии.

Ясно, что у нас слабо использованы плановые возможности социалистического хозяйства. Если в буржуазном хозяйстве промышленные центры возникают стихийно, то у нас они возникают в плановом порядке и мы можем направить в плановом порядке наше строительство, следовательно, мы можем и должны сделать серьезный поворот в этом отношении.

На это нам указывал товарищ Сталин. Геологические богатства нашей страны позволяют нам наилучшим образом приблизить производство к пунктам сырья и потребления. В этом отношении большую помощь нам оказывают большое количество наших самоотверженно работающих геологов.

Уголь расположен у нас буквально по всей стране, от Московской области до Владивостока. Железная руда имеется в центре, на Юге, на Урале, в Сибири, на Дальнем Востоке, Сев. Западе, но не везде эксплуатируется.

Наконец, если даже чугуна нет, то выгоднее строить маленькие заводы с прокатными станами и возить чугун, чем возить прокатанный металл.

Необходимо развить добычу нефти и газа во всех местах, где нефть и газ имеются. В частности, здесь необходимо сказать, что для транспортировки нефти и газа необходимо строить для газа газопроводы, а для нефти—нефтепроводы. Это куда выгоднее, чем возить по железным дорогам.

Текстиль необходимо развивать и в местах производства хлопка, а хлопок развивать в южных районах нашей страны, например, на Украине, на Кавказе, на Северном Кавказе. Сахар —в местах произрастания свеклы, в частности, необходимо расширить посевные площади сахарной свеклы и построить новые сахарные заводы в ДВК, на Турксибе и Томской жел. дороге. Цемент — развивать на Дальнем Востоке, Урале, Сибири. Геологические запасы сырья для производства большие.

Наконец, надо всемерно развивать на местах местную промышленность, в частности, мебельные фабрики, обувные, кондитерские, швейные и т. п.

Я уже не говорю об овощах и тому подобных продуктах. Задача эта не простая. Кроме нового строительства на новых местах, необходимо перемещать старые предприятия. Дело это требует серьезной проработки.

Если взяться всерьез, то решить эту проблему, шаг за шагом, можно.

НКПС и дороги должны сыграть здесь большую роль и взяться за это дело по-большевистски.

Перед железнодорожниками, несомненно, стоят большие задачи закрепления достигнутых побед и внедрения на транспорте новой социалистической культуры, слаженной работы, чтобы успешно обслуживать растущее народное хозяйство, аккуратно выполнять свои обязанности по грузовым перевозкам по отношению к клиенту, а особенно внедрить культурное обслуживание пассажира социалистической родины.

Под'ем благосостояния железнодорожников и политическая работа на ж. д. транспорте

За период между XVII и XVIII С'ездами выросло материальное благосостояние железнодорожников.

Общий фонд зарплаты железнодорожников с 3,1 миллиарда рублей в 1933 году возрос до 9,1 миллиарда рублей в 1938 году, т. е. в 3 раза. Зарплата в 1933 году составляла в среднем 131 рубль, а в 1938 году 287,9 рубля. Машинист грузового движения вместо 328 рублей в 1933 г. зарабатывает в среднем 846 рублей — на 157 процентов больше. Машинист пассажирского движения вместо 398 рублей в 1933 году зарабатывает в среднем 1 тысячу 42 рубля.

С 1934 года по 1938 год для железнодорожников построено 2,4 миллиона кв. метров жилой площади. Хотя надо сказать, что жилищные трудности на железнодорожном транспорте все еще велики и необходимо развивать жилищное строительство.

Только за последние три года на железнодорожном транспорте выстроено 318 новых школ, а всего имеется 2595 школ, в которых обучается 1 миллион 130 тыс. детей железнодорожников.

С 1934 года по 1938 год на железнодорожном транспорте выстроено и введено в эксплуатацию 62 больницы, 130 поликлиник и амбулаторий, 620 родильных домов, 143 детских и женских консультации, 310 детских яслей, 71 детский санаторий.

На ж. д. транспорте имеется более 6 тысяч красных уголков, 700 стационарных клубов и 134 вагон-клубов. В этих культурных очагах существует свыше 8 тысяч кружков художественной самодеятельности, в которых участвует более 200 тыс. железнодорожников и членов их семей.

Наряду с ростом материального благосостояния выросла политическая активность.

Стахановско-кривоносовское движение на ж. д. транспорте характеризуется возникновением целого ряда новых передовых методов работы, открывших огромные резервы для повышения производительности труда.

Парторганизации возглавили социалистическое соревнование. Стахановское движение на ж. д. транспорте стало подлинно-массовым и армия стахановцев к XVIII С'езду партии насчитывает 566 тысяч 719 человек. Борьба за выполнение постановления СНК СССР, ЦК ВКП(б) и ВЦСПС от 28 декабря 1938 года дала свои результаты и из месяца в месяц трудовая дисциплина на транспорте укрепляется. Наибольшее сокращение нарушений дисциплины на большинстве дорог у паровозников, этой решающей профессии.

Вопросы массово-политической работы, вызванные постановлением партии и правительства, сейчас стоят в одинаковой мере серьезно во всех отраслях народного хозяйства и промышленности. Политотделы транспорта организовали раз'яснение среди железнодорожников и их семей постановления СНК СССР, ЦК ВКП(б) и ВЦСПС об укреплении трудовой дисциплины. Были использованы все виды массово-агитационной работы: читки, беседы, рабочие собрания, политдни, радио, печать, наглядная агитация, посещение квартир железнодорожников.

В борьбе за под'ем транспорта активное участие принимают и жены железнодорожников. По сети дорог в движении жен-активисток участвует свыше 250 тыс. женщин. Новым замечательным движением среди женщин транспорта является движение за овладение женщинами техникой работы машиниста.

Для овладения женщинами техникой массовых профессий, в настоящее время на транспорте развернута сеть курсов, на которых обучается около 16 тысяч женщин, в том числе изучают паровозное дело свыше 5 тысяч женщин, которые готовятся в ближайшее время стать помощниками машинистов, а впоследствии и машинистами. Впервые в мире на советском железнодорожном транспорте уже работают машинистами 18 женщин, помощниками машинистов — 310 женщин, отлично справляющихся со своими обязанностями.

На железнодорожном транспорте на 1 января 1939 года мы имели 165 тыс. 511 коммунистов: членов ВКП(б) —115 тыс. 346, кандидатов — 50 тыс. 165.

Комсомольцев на 1 января 1934 года на транспорте было 115 тысяч 453, а на 1 января 1939 года—337 тысяч 889 человек, т. е. увеличение более, чем в два раза. Ленинско-Сталинский комсомол на транспорте вырос в огомную армию. Задание ЦК ВКП(б) о приеме 20 тысяч комсомольцев на ж. д. транспорте — выполнено. За последние два года принято из числа комсомольцев в кандидаты ВКП(б) более 22 тысяч и более 1,5 тысяч переведено из кандидатов в члены ВКП(б).

За последние годы характерно увеличение коммунистов за счет лиц, имеющих высшее и среднее образование.

Так, если на 1 января 1936 года на транспорте было 8 тысяч 990 коммунистов с высшим образованием, то на 1 января 1939 года было уже 13 тысяч 64 человека.

По решению февральско-мартовского Пленума ЦК ВКП(б) было организовано 478 узловых парткомов. Они об'единили свыше 60 проц. всех первичных организаций железнодорожного транспорта.

Политотделы транспорта и узловые парткомы сосредоточили свое внимание на партийно-политической работе и на политической проверке кадров на работе по изучению замечательного сталинского произведения — истории ВКП(б). Во всех политотделах дорог созданы лекторские группы, которые систематически выезжают на узлы и станции для чтения лекций по истории ВКП(б), в помощь железнодорожникам, самостоятельно изучающим «Краткий курс истории ВКП(б)». Только за январь и февраль 1939 года прочитано около 7 тыс. лекций, на которых присутствовало свыше 1 миллиона железнодорожников.

Лозунг, данный товарищем Сталиным об овладении большевизмом, сочетание политической и хозяйственной работы должен и в дальнейшем явиться программой действий железнодорожных парторганизаций.

(Окончание см. на 4-й странице).

XVIII Съезд Всесоюзной Коммунистической партии (большевиков)

Речь тов. Кагановича Л. М.

(ОКОНЧАНИЕ)

Однако, хотя парторганизации улучшили свою работу и закалились в борьбе с зимними трудностями, в их работе, равно как и в работе руководящих хозяйственных и политотдельских работников, имеются крупные недостатки как в постановке массовой работы, идейного воспитания коммунистов, так и в постановке организационной работы. Поэтому самокритика и бдительность должны лежать в основе дальнейшего улучшения политической работы на транспорте. Опираясь в своей работе на помощь местных партийных организаций, парторганизации транспорта ликвидировали «полосу отчуждения» между местными и железнодорожными организациями.

Если к XVII С'езду ВКП(б) среди коммунистов было много невыполняющих норм и бракоделов, то нынешний этап характеризуется значительным поднятием авангардной роли коммунистов на производстве.

Коммунисты-железнодорожники по-боевому включились в борьбу за под'ем ж. д. транспорта. В развернувшемся на ж. д. транспорте стахановско-кривоносовском движении ведущая роль принадлежит коммунистам. Среди сотен новаторов социалистического труда, имена которых известны всей стране, подавляющее большинство коммунисты и комсомольцы.

Парторганизации ж. д. транспорта проделали большую работу по овладению новой техникой транспорта, внедрению стахановско-кривоносовских методов работы, изучению правил технической эксплуатации, оказанию помощи отстающим. В социалистическом соревновании родились новые формы, сыгравшие большую роль в под'еме ж. д. транспорта (вождение тяжеловесных поездов, кольцевая езда, безотцепочный ремонт вагонов, соревнование на одну поездку, выдача гарантийных паспортов, станционные и деповские марки, выдача паспортов готовности к зиме). Инициаторами этих форм явились, по преимуществу, коммунисты и комсомольцы. Коммунисты железнодорожники пришли к XVIII С'езду ВКП(б) как сплоченный монолитный отряд нашей партии.

Инициатива железнодорожников Донецких дорог о предс'ездовском соревновании была подхвачена всеми железнодорожниками Советского Союза. Результатом предс'ездовского соревнования явилось перевыполнение государственного плана погрузки и выгрузки в феврале месяце, после коротких затруднений.

Краевые комитеты, обкомы уделяют серьезное внимание сейчас железнодорожной работе и помогают железнодорожникам. В то же время политотделы опираются на помощь профсоюзов. Надо сказать, что профсоюзы работников железных дорог оказывают большую помощь своей массово-политической работой. Должен подчеркнуть, что на железнодорожном транспорте комсостав, начиная от начальника дороги, принимает участие в политической жизни, в партийной работе. Чувство партийной политической чести у хозяйственников-железнодорожников сейчас, безусловно, развито. Слишком долго железнодорожники находились в состоянии бесчестия из-за плохой работы, чтобы когда они уже оказались признанными и когда честь железнодорожников стала делом каждого железнодорожника до стрелочника включительно —понятно, что хозяйственник уже не хочет ее терять. Эту честь они никому не отдадут, они ее завоевали своей работой. **(Аплодисменты).**

Я могу сказать, что когда происходят те или другие затруднения, в особенности в зимних условиях, то переживают эти затруднения все, начиная от стрелочника, машиниста, кондуктора, кончая командирами, их женами и детьми. Есть еще элементы, относящиеся к делу нерадиво, нелюбовно, есть еще люди, не умеющие работать, не научившиеся и хвастливо изображающие из себя уже подготовленных. Но в основной массе железнодорожники политически поднятые партией, ее Центральным Комитетом на большую высоту и за честь советского железнодорожного транспорта, за честь работать на нем, о которой говорил товарищ Сталин — они борются по-большевистски.

Изменился культурно-политический облик железнодорожника. Из хмурого, необщительного — железнодорожник стал жизнерадостным, бодрым и уверенным в своем завтрашнем дне. Это настоящий боец — строитель социализма. Большую роль в этом отношении играет Всесоюзный день железнодорожника, установленный в ознаменование приема железнодорожников товарищем Сталиным. Этот день превратился в настоящий праздник железнодорожников и в быту и на работе. Железнодорожники его по праву называют Сталинским днем железнодорожника.

У нас выросли новые люди на железнодорожном транспорте. И немудрено, что мы имеем сотни тысяч, прямо могу сказать, передовых людей и среди женщин и среди мужчин, среди машинистов и других профессий.

В особенности наши машинисты гордятся прежде всего тем, и они все время это заявляют, что они в одной профессии с товарищем Сталиным. Они— машинисты локомотива железных дорог, а товарищ Сталин машинист локомотива революции. **(Продолжительные аплодисменты).** Они заявляют: мы должны работать и бороться, как учит, как работает и борется товарищ Сталин.

О проверке исполнения и подборе кадров

На XVII С'езде партии товарищ Сталин говорил о гениальной мысли Ленина о том, что —«Главное в организационной работе — **подбор людей и проверка исполнения».** Товарищ Сталин учит, что правильно руководить — это значит: «во-первых, найти правильное решение вопроса, а правильное решение невозможно найти без учета опыта масс, которые на своей собственной спине испытывают результаты нашего руководства;

во-вторых, организовать исполнение правильного решения, чего, однако, нельзя сделать без прямой помощи со стороны масс;

в-третьих, организовать проверку исполнения этого решения, чего опять-таки, невозможно сделать без прямой помощи масс» (из заключительного слова на Пленуме ЦК ВКП(б) в марте 1937 г.).

Само решение того или иного вопроса нужно принимать по совету с массами, опираясь на массы. Целый ряд решений, которые принимал ЦК партии за отчетный период, решений политического и организационного характера: о Конституции, об уставе с. х. артели, о выборах, об улучшении партийной работы — все эти вопросы разрешались именно так: вызывались люди с мест в ЦК, с ними обсуждали вопросы, советовались и после этого принимали уже решение. Значит, учет опыта масс, помощь со стороны масс — это первая черта большевистского стиля, который должен соблюдать хозяйственник-руководитель.

Вторая черта — это организация настоящей большевистской проверки исполнения. Надо сказать, что в деле проверки исполнения у нас есть много прорывов. Правда, приказов много издаются. Ведь легче издать приказ, чем кропотливо его проверять. Я думаю, одним из плюсов проверки исполнения было бы то, что у нас поменьше было бы приказов и больше было бы учета и проверки людей.

Проверка исполнения и осуществление большевистской революционной бдительности неотделимы друг от друга. Проверка исполнения дает возможность распознавать, как человек работает. Бдительность — это значит наблюдать, как работает человек, с душой или без души, с огнем или без огня, вкладывает ли он душу в свое дело или нет, болеет за дело или может быть формально отделывается от вопросов. Мы часто видим таких людей, которые формально подходят к делу, пишут бумажки, чтобы перестраховать себя, чтобы на всякий случай иметь бумажку, но не болеют за дело, не принимают близко к сердцу всех трудностей, которые переживают. Таким образом через проверку исполнения можно видеть людей.

Если говорить о бдительности, то бдительность возможна, как говорил товарищ Сталин, и как говорил вчера товарищ Микоян, именно через организацию проверки исполнения.

Далее большевистский стиль в работе хозяйственного руководителя состоит в умении сочетать хозяйственные вопросы с общей политикой партии, с конкретными практическими делами, обеспечивающими проведение на практике линии партии.

Пример нам здесь опять-таки дают ЦК нашей партии и наш великий Сталин. Если бы наши хозяйственники изучили всю работу ЦК нашей партии, то они многому научились бы в решении всех вопросов.

Любой вопрос, который решается в ЦК, не ограничивается общими указаниями. И в хозяйственных, и в международных вопросах, и в вопросах обороны нашей страны ЦК и товарищ Сталин дают наряду с общеполитическими ясными установками самые конкретные указания и это сочетается с проверкой исполнения. Мне кажется, что многие из наших работников не представляют себе, насколько, например, конкретно вникает товарищ Сталин в дело укрепления обороны, мобилизации нашей промышленности, в особенности оборонной для производства всех современных видов вооружения, для овладения этими видами вооружения нашей Красной Армией, начиная от артиллерии, танка, самолета.

Многие секретари обкомов и крайкомов, в областях и краях которых имеется военная промышленность, знают и ощущают повседневно указания товарища Сталина по вопросам обороны, точно также как товарищи военные, реализующие повседневные указания товарища Сталина.

Все мы, хозяйственники, если хотим добиться успеха в дальнейшем, мы должны перестроить свою работу. В области перестройки руководства много сделано: разделили наркоматы, создали коллегии в наркоматах, создали ряд новых главков, новых трестов — это большая замечательная реформа. Все это укрепило наше государство, укрепило нашу мощь.

Вся работа партии увязывалась с разгромом вредителей и выдвижением новых миллионов людей.

За период 1937—38 г.г. произошло огромное обновление руководящих кадров тяжелой и в особенности топливной промышленности и железнодорожного транспорта, выдвижение, вместо разгромленных вредителей, новых людей. Выдвинуты тысячи новых людей.

Вновь выдвинутые руководители это — в большинстве инженеры, техники. Например: среди руководящих работников угольных трестов с высшим образованием (инженеры) — 114 человек или 63 процента.

Но эти молодые кадры должны овладеть организаторским искусством в особенности в связи с задачей выполнения новых норм (подготовка рабочего места и т. п.) и ликвидировать односторонность — узко инженерный подход у инженеров и узко организаторский подход у организаторов.

Они должны по-большевистски сочетать организаторскую, административную работу с массовой раз'яснительной работой (в частности, по предупреждению прогулов). Перед новыми кадрами стоит задача учебы, овладения большевизмом, умением управлять.

В тяжелой промышленности и на железнодорожном транспорте как и всюду создана новая производственно-техническая интеллигенция. Из свыше 70 тысяч человек специалистов в тяжелой промышленности, об'единявшейся б. НКТП, с высшим образованием — основная масса — это люди, в возрасте до 40 лет (51,8 тыс. человек —76,1 процента). Основная масса производственно-технической интеллигенции тяжелой промышленности окончила ВУЗы в годы первой пятилетки и второй пятилетки. Окончивших с 1929 г. по 1938 г. — 80,3 процента (54 тысячи 720), а по Наркомтопрому — 85,9 процента (10 тысяч 447). Кадры производственно-технической интеллигенции тяжелой промышленности отражают линию партии на создание и воспитание национальных кадров.

Женщин специалистов в тяжелой промышленности 13 тысяч человек — 19,1 процента, причем инженеров 8,6 тысяч человек или 15,4 процента. Женщин — инженеров-химиков — 36,7 процента, геологов — 21,2 процента, металлургов цветной металлургии — 20 процентов, архитекторов — 18,9 процента.

В большинстве своем это люди, вышедшие из рядов рабочего класса.

Как видите, товарищи, новые люди заменили ту часть кадров, которая оказалась просто неприспособленной для нового периода руководства выросшим политически и культурно рабочим классом, руководства производственным процессом в условиях стахановского движения. Часть из этих даже честных людей оказалась под влиянием, восприняла привычки и навыки тех хозяйственников, которые оказались запутанными во вредительских делах. Троцкистско-пятаковско-зиновьевско-бухаринским бандитам удалось вовлечь в шпионаж часть хозяйственников.

Партия, государство и социалистическое хозяйство очистились от них. В некоторых звеньях пришлось снимать по несколько слоев. На примере железнодорожного транспорта, этой самой сложной машины, долженствующей работать централизованно как часы, видно, как железнодорожный транспорт, опираясь на передовых его людей, на новые кадры, стал работать лучше и культурнее.

Мы имеем сейчас кадры, которые выполнят любую задачу партии, ЦК, советской власти, любую задачу товарища Сталина.

Сейчас наша забота должна быть о том, чтобы эти новые кадры овладели большевизмом.

В подборе кадров ЦК нашей партии неуклонно осуществлял линию, данную товарищем Сталиным. Новые люди подбирались на основе сочетания деловых качеств с политическими. Это — должно быть важнейшей чертой большевистского стиля работы хозяйственных руководителей в работе, т. е. большевистски подбирать работников не только по деловым качествам, но и по политическому признаку.

В основе сталинской политики и практики подбора кадров—лежат только интересы партии и государства. Вот краеугольный камень всей работы нашего ЦК партии. Интересы государства— подбор людей, связанный с разгромом врагов и поднятием новых людей — это главное и основное, что решало дело подбора кадров. Мы должны в своей дальнейшей работе по подбору кадров деловой принцип увязывать с политическим принципом. Чтобы стать подлинным большевиком руководителем — надо овладеть большевизмом. Когда вскрылась подлая работа врагов, товарищ Сталин выдвинул для наших советских кадров лозунг об овладении большевизмом. Это означало, что мало овладеть техникой, мало стать инженером, экономистом, надо быть политически подкованным человеком, чтобы твое инженерство не пошло насмарку, чтобы тебя враг не обкрутил, чтобы он не портил твою работу. Наоборот, чтобы ты сам умел его во-время разглядеть, во-время разоблачать.

Овладеть большевизмом — это не просто быть политически грамотным человеком. Бывает и противник грамотный человек. Следовательно, здесь дело идет о глубоком понимании политических процессов, об умении разглядеть подспудные настроения, о понимании законов классовой борьбы, о понимании наших задач, требующих умения преодолеть трудности, стоящие на своем пути, быть всегда твердым, уверенным, радостно, энергично работающим большевиком.

С этой точки зрения поистине гигантска та работа, которая проводится нашей партией под непосредственным руководством товарища Сталина за последние пару лет по улучшению партийной работы, по поднятию и улучшению пропаганды, печати и в особенности изданию замечательного учебника истории партии.

Доклад товарища Сталина—великая программа борьбы за переход от социализма к высшей фазе коммунизма

Те новые, теоретические проблемы, которые поставил в своем отчете на XVIII С'езде ВКП(б) товарищ Сталин — должны сыграть и сыграют колоссальнейшую роль в деле воспитания миллионов наших людей, в первую очередь сотен тысяч хозяйственных работников.

Вопрос о государстве, развернутый теоретически товарищем Сталиным на этом С'езде, имеет исключительно большое значение. Надо прямо сказать, что положение о бесклассовом социалистическом обществе многие восприняли так, что сейчас уже никакой опасности нет и, следовательно, вопрос о бдительности якобы не является вопросом острым. Даже после злодейского убийства тов. Кирова и после письма ЦК партии, предупреждавшего против потери бдительности, эта потеря бдительности продолжалась. Безусловно, корни этого лежат в непонимании нового этапа, переживаемого страной социализма, в непонимании опасности, проистекающей для страны социализма от капиталистического окружения и роли государства в борьбе с этой опасностью.

Своей постановкой вопроса о пролетарском государстве в условиях капиталистического окружения, когда социализм победил в одной стране, товарищ Сталин подымает теорию о пролетарском государстве на новую ступень.

Теперь ясно, что сейчас, когда мы вступили в полосу перехода от социализма к высшей фазе коммунизма, нам нужно сильное советское государство, нужна сильная, славная советская разведка, нам нужна сильная, славная Красная Армия, нам нужно продолжить дальнейшее укрепление хозяйственной, политической, оборонной мощи нашего Советского Союза. Я думаю, товарищи, что отчет ЦК показал нам, что мы можем быть уверены за наше государство — оно находится в надежных сталинских руках. **(Бурные аплодисменты).**

Товарищи! Если в период между XVI и XVII С'ездами партии мы в борьбе с остатками капиталистических классов построили в основном социализм, то между XVII и XVIII С'ездами партии, мы, преумножив победы социализма в области экономики и культуры, усилили политическую мощь социализма, а главное — уберегли его, отстояли от покушений капиталистического врага, действовавшего через своих агентов троцкистско-бухаринских шпионов и диверсантов.

В отчетном периоде между XVII и XVIII С'ездами, разгромив шпионов и диверсантов, наша партия нанесла в новых условиях первый, сокрушительный удар капиталистическому окружению.

Если XVII С'езд партии был назван С'ездом победителей, то XVIII С'езд вдвойне С'езд победителей.

Партия пришла на С'езд после великой проверки ее политики многомиллионным народом. Этой проверкой были выборы в Верховный Совет на основе новой Сталинской Конституции. Победы социализма нашли свое яркое выражение в Сталинской Конституции и в сплочении нашего народа на выборах.

Выборами в Верховный Совет рабочий класс и все трудящиеся как бы участвовали в прениях по отчету ЦК нашей партии. Как никогда народы великого Советского Союза высоко ценят, любят свою партию, партию, которая, начавши свою деятельность с маленькой подпольной горстки отважных революционеров, организуемой Лениным и Сталиным, подняла великую, могучую силу народную творить чудеса и строить новую коммунистическую жизнь.

На этом С'езде товарищ Сталин дал новую программу борьбы на целую историческую эпоху — 10—15 лет. Это поистине великая программа великих большевистских дел.

XVIII С'езд большевистской партии, заслушав отчет ЦК, несомненно одобрит деятельность своего ЦК. Доклад товарища Сталина станет великой программой великих дел нашей славной партии на новый исторический период перехода от социализма к высшей фазе коммунизма. **(Бурные продолжительные аплодисменты).**

Наша задача — выполнить эту программу.

Партия Ленина—Сталина, прошедшая великий путь борьбы с угнетателями трудящихся, партия, разбившая предателей внутри рабочего класса, разбившая царский строй, капиталистов, партия водрузившая в Октябре 1917 года красное знамя социализма на одной шестой части земного шара, партия одержавшая великие победы на фронтах гражданской войны, в борьбе с генералами и четырнадцатью государствами-интервентами, партия уничтожившая кулачество, ликвидировавшая капиталистические элементы, уничтожившая гнезда шпионов и диверсантов, партия построившая социализм, — такая партия с честью выполнит эту новую великую программу великих работ строительства коммунизма в нашей стране. **(Бурные аплодисменты).**

Большевики доказали, что умеют на практике осуществлять невиданные в истории человечества великие дела. Весь мир еще раз убедится в этом, когда мы будем на следующем С'езде подводить итоги осуществления великой сталинской программы, принятой на XVIII С'езде партии. Порукой этому — могучее сталинское руководство Центрального Комитета нашей партии и лично товарища Сталина. **(Все встают. Бурные продолжительные аплодисменты, переходящие в овации в честь товарища Сталина).**

Да здравствует XVIII С'езд нашей партии!

Да здравствует наша славная могучая партия большевиков, — решающая сила строительства коммунистического общества!

Да здравствует творец программы борьбы за коммунизм и гениальный руководитель ее осуществления, наш родной, любимый товарищ Сталин! **(Все встают. Бурные продолжительные аплодисменты, переходящие в овацию в честь товарища Сталина. Возгласы «Ура», «Великому Сталину—«Ура!»)**

Как руководят в Алейском районе подготовкой к севу

Вопрос о подготовке к весеннему севу на бюро Алейского райкома ВКП(б) обсуждался десятки раз и каждый раз на свет появлялись все новые и пространные решения. Нет надобности перечислять эти решения, но на одном из них, вынесенном 9 марта следует остановиться. В качестве «практических мероприятий» в нем записан такой пункт:

«Обязать райЗО, директоров МТС, старших агрономов утроить и **удесятерить** (!?) темпы очистки—сортировки семян в колхозах...»

Как же заведующий райзо тов. Мигунов, директоры МТС и старшие агрономы «удесятеряют темпы»? Обратимся к фактам. Около 15 тысяч центнеров семян в колхозах района все еще не очищено. При чем 40 процентов очищенных семян, по анализам семенной лаборатории, требуют вторичной очистки. Так из 25740 центнеров, представленных на анализ, только по засоренности забраковано 9300 центнеров.

Если привести цифры по отдельным колхозам, то положение рисуется еще более неприглядным. Так колхоз «Путь Сталина» (председатель колхоза Егоров) из 873 центнеров отсортировал только 50; колхоз «Ударник» (председатель колхоза Харламов) из 607 центнеров отсортировал 90 центнеров; в колхозах «Ленинская искра», им. Карла Маркса и в целом ряде других, не очищено семян и одной трети требуемого количества.

Вместо оперативного руководства подготовкой семян, заведующий райзо т. Мигунов, председатель райисполкома т. Лысенко и секретарь райкома ВКП(б) т. Жуков занимаются заседательской суетней, составлением и пересоставлением графиков. А каково действие этих графиков — об этом достаточно ярко свидетельствуют слова алейских руководителей. «Уже два раза мы составляли новые графики и пересматривали сроки окончания очистки семян. Но срывают работу председатели колхозов, не выдерживают сроков. Придется, видимо, еще раз спустить графики»

Почему срываются графики сортировки семян и не выполняются решения райкома и райисполкома — никто в Алейске на этот вопрос не может дать вразумительного ответа. А между тем «Ларчик открывается просто». Зерноочистительные машины в МТС и колхозах Алейского района используются безобразно плохо. Так в Осколковской МТС (директор Сураков) два месяца простояла зерноочистительная машина «ВИМ», производительность которой свыше 100 центнеров в сутки. Она не использовалась только потому, что для нее «конструировали» средства передвижения

Из этого явствует — какова цена райкомовским постановлениям, предлагающим «удесятерить» темпы сортировки семян.

Второй вопрос — как в Алейске осуществляется борьба за высокий урожай нынешнего года?

По плану колхозы должны были провести снегозадержание на 25 тысячах гектаров, а провели только на 3354 гектарах. Из 54 тысяч тонн навоза по плану они вывезли всего лишь 4700 тонн, золы собрали 5546 центнеров вместо 17 тысяч центнеров по плану.

Как видно из этих данных, план агромероприятий также провален. И провалить его помогли сами работники райземотдела. Три месяца держали они в канцеляриях план агромероприятий, все «уточняли», да «согласовывали» и только 8 марта отправили его в колхозы.

Конечно, в Алейске имеются замечательные звенья, которые и снег задержали и заготовили много местных удобрений, но их—единицы. Подавляющее же большинство звеньев решительно ничего не сделало, для обеспечения высокого урожая. Так, руководитель ефремовского звена в колхозе им. Ворошилова тов. Харьковской взял обязательство — добиться урожая с 5 гектаров по 100 центнеров, с 5 гектаров по 50 центнеров и с 40 гектаров по 35 центнеров. Между тем это звено не заготовило еще ни одного центнера удобрений и не провело даже снегозадержания. Спрашивается — какой же толк от этих пустопорожних обязательств? А ведь таких звеньев в Алейске абсолютное большинство. Вот в Алейской МТС из 15 звеньев только четыре проводят кой-какие мероприятия, а остальные ничего не делают.

Наконец, последний вопрос — ремонт тракторного парка. Ремонт тракторов и прицепного инвентаря пока еще не закончила ни одна МТС, но это в районе никого не тревожит. Здесь до сих пор считают, что «время еще не упущено, до сева далеко, успеем подготовиться».

Так Алейский райзо, райисполком и райком партии руководят важнейшей хозяйственно-политической кампанией— подготовкой к весеннему севу.

А. ШЕСТАКОВ.

Редакционная коллегия.

ТЕЛЕФОНЫ РЕДАКЦИИ: кабинет отв. редактора—6, отдел сельского хозяйства и пром. отдел—471, дежурный телефон (круглые сутки)—346, директор типографии—7 через коммутатор, типографии—306, коммутатор издательства—504

Упол. Крайлита № В—13009. г. Барнаул, Короленко, 105. Издательство «Алтайская правда». Тираж 40.000 экз.