

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 КОМУНИСТИЧЕСКУЮ ЖИЗНЬ.

Л. М. КАГАНОВИЧ.

Из речи на XVIII съезде ВКП(б).

ПРАВДА ВОСТОКА

Орган Центрального комитета, Ташкентского областного и городского комитетов коммунистической партии (большевиков) Узбекистана и Президиума Верховного Совета Узбекской ССР.

28

марта 1939 г.
ВТОРНИК
№ 71 (4935)PRAVDA
VOSTOKA

РЕШЕНИЯ СЪЕЗДА ВОДУШЕВЛЯЮТ НА НОВЫЕ ПОБЕДЫ

XVIII съезд Всесоюзной Коммунистической партии (большевиков) закончил свою работу. С небывалым единодушием, в котором отразились железное единство и сплоченность всей партии, избран Сталинский Центральный Комитет. Единогласно приняты решения по всем вопросам повестки дня съезда. Вся партия, весь советский народ получили величайшую программу борьбы за новые победы, за полное торжество коммунизма.

В дни съезда трудящиеся Узбекистана вместе с народами всего Советского Союза с напряженным вниманием следили за работой съезда. С чувством огромной радости, с величайшим воодушевлением встретил узбекский народ замечательный доклад товарища Сталина — повесть о том, как боролась, преодолевала все и восторженно приветствовала, как победила партия большевиков, партия Ленина — Сталина, повесть о великом торжестве социализма в нашей стране.

Людьми завоеванных побед пользуется со всеми народами СССР и узбекский народ. Национальные республики Советского Востока являются наглядной демонстрацией торжества ленинско-сталинской национальной политики, торжества социализма. Делегат XVIII съезда ВКП(б) от Узбекской ССР, секретарь ЦК ВКП(б) тов. Юсупов, в своем выступлении на съезде нарисовал яркую картину расцвета советского Узбекистана. Узбекский народ сейчас не тот народ, который угнетался на протяжении веков и Александром Македонским, и монгольскими ханами, и царскими сатрапами-колонизаторами, и местными баями. Узбекский народ ныне — равноправный член советской семьи народов, освобожденный от колониальной эксплуатации, от духовного порабощения.

— Узбекский народ, — заявил под аплодисменты всего съезда тов. Юсупов, — опираясь на помощь великого русского народа, на огромную помощь, оказываемую правительством Союза и Центральным Комитетом партии, может показать на своем примере всем угнетенным народам Востока, что если хочется освободиться, идти за Красной Москвой, идти за великим Сталиным, идти за русским народом!

Народу русскому, великому — хвала! За славные его, великие дела! За Ленина — хвала! За Пушкина — хвала!

Тебе, отец, — за все учение хвала! На свете нет прочней советских братских уз.

Нет черных сил таких, чтоб нам повредить союзу! Тебе, пародов вождь, кланяется так узбек:

Коль враг дерзнет овершить на родину набег, С какого б рубеза он ни сорвал печать, —

Увидишь, как мы все пойдем его встречать! Ущелья гор дрожат, когда бежит наш конь, —

И наших рубежей, бандит-фашист, не тронь!

Всеми своими успехами трудящиеся Узбекистана обязаны Великой Октябрьской Социалистической Революции, великой партии Ленина — Сталина, которая, как родная мать, заботится о благе и счастье своего народа. Вот почему в дни съезда на фабриках, заводах, в колхозах и совхозах еще выше возросло знамя социалистического соревнования. Каждый трудящийся старался выразить свое отношение к большевистской партии образцовой стахановской работой, выполнением и перевыполнением производственного плана.

В результате огромного производственного подъема ташкентские текстильщики значительно вывели свою работу. Ткацкая фабрика, долгое время находившаяся в глубоком провале, начиная с января систематически выполняла план. За первую декаду марта фабрика выполнила план на 110 процентов, брак снизился с 4,35 процента до 1,7 процента. Таких с честью выполняли свои предельные обязательства. В 10 марта они дали сверх плана в подарок съезду 348 тысяч метров суровья при обязательстве — 300 тысяч метров. Количество

ткачей, выполняющих норму, увеличилось с 22,8 процента до 61,6 процента, а помощников мастеров — с 14,3 до 53 процентов.

На 107 процентов выполнила квартальный план к 20 марта Ташкентская швейная фабрика. Досрочно выполнила квартальный план Кокандская швейная фабрика. Таких же показателей добились и многие другие предприятия Узбекистана.

Огромный производственный подъем чувствовался в дни съезда и в колхозах и совхозах. Десяти колхозов Узбекистана встретили XVIII съезд ВКП(б) досрочным выполнением плана севозерновых. В Лягане около Ферганы в честь исторического XVIII съезда ВКП(б) колхозники Ферганского, Алты-Арыского, Ташлакского и Кувинского районов начали рытье канала протяжением в 30 километров. Это огромное ирригационное сооружение, которое по подсчетам инженеров-ирригаторов должно было строиться в течение 1 1/2 — 2 лет, выполнено собственными силами и средствами колхозов буквально в течение нескольких дней. Только высокая сознательность, безграничная преданность и великая любовь к большевистской партии позволили колхозникам соорудить канал в такой невиданно короткий срок.

Доклады товарища Сталина, Молотова, Жданова, выступления делегатов съезда воодушевляют весь наш народ на борьбу за новые победы, за окончательное торжество коммунизма в нашей стране. Решения съезда вызывают новый производственный подъем у рабочих, колхозников, интеллигенции. Все трудящиеся нашей республики полны решимости новыми героическими делами прославить нашу родину, укрепить ее обороноспособность и выполнять указания съезда — догнать и перегнать наиболее развитые капиталистические страны также и в социальном отношении. На фабриках и заводах, в вузах и учреждениях, в колхозах и совхозах Узбекистана ширится социалистическое соревнование. Трудящиеся берут на себя новые конкретные обязательства.

Рабочие, инженерно-технические работники и служащие строительства Ташкентского текстильного комбината имени Сталина в принятой резолюции заявляют:

— Мы — рабочие, инженерно-технические работники и служащие строительства Ташкентского текстильного комбината имени Сталина в принятой резолюции заявляют:

— Мы — рабочие, инженерно-технические работники и служащие строительства Ташкентского текстильного комбината имени Сталина в принятой резолюции заявляют:

Коллектив рабочих и инженерно-технических работников крупнейшего в Советском Союзе Андижанского хлопкоочистительного завода № 2, выполнив свои предельные обязательства, взял на себя новое обязательство — продолжить социалистическое соревнование имени XVIII съезда и призвал к этому рабочих, служащих, инженерно-технических работников всех хлопкоочистительных заводов Узбекистана.

Величайшая программа, намеченная XVIII съездом ВКП(б), вдохновляет весь народ на новые героические дела. Партийные организации обязаны возглавить этот производственный подъем. Решения съезда необходимо широко разъяснить всем членам партии и комсомольцам, всем трудящимся. Глубокое изучение доклада товарища Сталина и решений съезда еще более вооружит партию и советский народ для борьбы за новые победы, за полное торжество коммунизма.

Перед нами стоит боевая задача — в ближайшие дни закончить сев зерновых, образцово провести сев хлопка и других культур, добиться в нынешнем году нового роста урожайности на колхозных и совхозных полях.

Образцовое проведение весеннего сева, выполнение всех производственных планов — таков должен быть ответ и таков будет ответ трудящихся Узбекистана на исторические решения XVIII съезда ВКП(б).

НОВОЙ ВОЛНОЙ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО СОРЕВНОВАНИЯ ОТВЕЧАЮТ ТРУДЯЩИЕСЯ УЗБЕКИСТАНА НА РЕШЕНИЯ XVIII СЪЕЗДА ВКП(б)

НАШИ КРОВНЫЕ ЗАДАЧИ

(Из резолюции митинга рабочих и служащих Таштрама)

Рабочие, служащие и инженерно-технические работники вагоноремонтных мастерских Таштрама, заслушав сообщение об окончании работы XVIII съезда Всесоюзной Коммунистической партии (большевиков), с громадным воодушевлением приветствуют делегатов съезда, руководителей партии и любимого вождя товарища Сталина.

Исторические доклады товарища Сталина, тов. Молотова и тов. Жданова, все материалы XVIII съезда ВКП(б) со всей силой и глубиной объяснили перед всем миром, перед всеми трудящимися корни загнывающего капитализма и фашизма, подытожили грандиозные победы нашего советского государства и наметили план дальнейшего развития нашей страны.

Гигантские задачи третьего пятилетнего плана восприняты нами вместе со всем советским народом, как свои кровные задачи, обязывающие нас еще шире развернуть социалистическое соревнование за дальнейшее повышение производительности труда, еще глубже изучать теорию Маркса — Энгельса — Ленина — Сталина.

Да здравствует XVIII съезд Всесоюзной Коммунистической партии (большевиков)! Да здравствует Коммунистическая партия большевиков, ведущая нас к коммунизму!

Да здравствует мудрый вождь всех трудящихся, наш любимый Сталин!

Закрепить достигнутые успехи

ТУРКУЛЬ (По телеграфу от морр. «Правды Востока»). На всех предприятиях и в учреждениях г. Туркуля состоялись многочисленные митинги, посвященные окончанию работ XVIII съезда ВКП(б).

Коллектив хлопкоочистительного завода им. Куйбышева ко дню закрытия съезда выполнил план первого квартала на 114 процентов. Бригада Авева Ишмбетова, лучшая на заводе, производственное задание выполнила на 117 процентов и завоевала переходящее красное знамя.

Выступая на митинге, тов. Ишмбетов от имени своей бригады дал обязательство закрепить достигнутые успехи и план второго квартала выполнять на 120 процентов. На соревнование вызвана первая бригада Ходжеглинского хлопкоочистительного завода.

В единогласно принятой резолюции коллектив завода обязался на основе социалистического соревнования выполнить годовую программу за 11 месяцев.

Через декаду в Ферганской области развернется сев хлопка. Передовые колхозы, бригады и звенья завершают предпосевные работы. Однако область в целом сильно отстает. На 20 марта план первой вспашки под хлопок выполнен на 41,9 процента, а второй — только на 4,9 процента.

Климатические условия нынешней весны благоприятствуют образцовому проведению пахоты. Почему же темпы вспашки так слабы? Видно, в Ферганской области еще не извели всех уроков из допущенных в прошлом году серьезных ошибок.

Взять Ташлакскую МТС. В отдельные дни здесь простояли четыре трактора парка, 18 марта, например, 12 тракторов простояли из-за отсутствия свечей для моторов, между тем свечи были на складах Авто-трактордеталей. Директор МТС тов. Багров ссылается на то, что станция не имеет денег, чтобы выпустить свечи. По данным же Наркомзема МТС была снабжена деньгами в достаточной мере.

Специалисты Наркомзема УзССР, побывавшие в Ферганском, Маргеланском и Ташлакском районах, отмечают, что

ПРОДОЛЖИТЬ СОРЕВНОВАНИЕ ИМЕНИ СЪЕЗДА

Коллектив рабочих и инженерно-технических работников Андижанского хлопкоочистительного завода № 2 выполнил свое обязательство в предельном соревновании — квартальный план закончен на 8 дней раньше срока. Выпущено 7.500 тонн волокна.

Воодушевленный докладом товарища Сталина и решениями XVIII съезда партии, коллектив завода добился небывалых успехов в поднятии производительности труда.

Сейчас все единодушно обязуются продолжать социалистическое соревнование имени XVIII съезда ВКП(б) до конца 1939 года. Коллектив завода взял новые обязательства: до конца первого квартала дать сверх плана 900 тонн волокна, досрочно — к 1 декабря — выполнить годовое задание и выпустить дополнительно 3.000 тонн волокна; из сырья отборного и нормального дать 50 процентов волокна в классе «экстра» и ни одной марки —

в классе «низкий», довести до минимума пух в волокне.

Крупнейший в Советском Союзе, наш хлопкоочистительный завод сделал заводом подлинно передовым, стахановским.

Беря на себя эти обязательства, вызываем коллективы рабочих, служащих и инженерно-технических работников всех хлопкоочистительных заводов Узбекистана продолжить социалистическое соревнование имени XVIII съезда партии Ленина — Сталина и бороться за досрочное выполнение плана.

По поручению коллектива: Директор завода САРКИСОВ. Секретарь парткома СТЕПУРИН. Председатель завкома СЕРИКОВ. Главный механик КУЗЬМИН. Технолог АБРАМЦЕВ. Начальники бригад: 1-й — РАДЖАБОВ. 2-й — САТЫБАЛДЫЕВ. 3-й — МИТЕРЕВ. 4-й — МИРЗАБАЕВ.

Решения съезда выполним с честью!

(Из резолюции митинга коллектива Текстильстроя)

Дорогой Иосиф Виссарионович! Мы, рабочие, инженерно-технические работники и служащие строительства Ташкентского текстильного комбината им. Сталина, в день закрытия XVIII съезда Всесоюзной Коммунистической партии (большевиков) шлем Вам, нашему учителю и вождю, пламенный привет.

Радостью за великую родину, за ее богатство, за ее славу, которая живет и будет жить в веках, за ее силу. Гордостью преисполнены наши сердца, ибо нам выпала честь работать и творить в великую Сталинскую эпоху. Исторические решения XVIII съезда Всесоюзной Коммунистической партии (большевиков) вдохновляют нас на борьбу за выполнение 3-й пятилетки и построение коммунистического общества.

Растут ряды стахановцев

Вступая в соревнование имени XVIII съезда ВКП(б), коллектив Кокандской швейной фабрики взял на себя обязательство: к 20 марта выполнить квартальный план, к 7 ноября — годовой план, к концу первого квартала дать государству сверх плана продукции на 350 тысяч рублей.

16 марта квартальный план был выполнен. Все агрегаты и бригады систематически превращали свои производственные задания. Особенно хорошие показатели имеют бригады тт. Бу-

рышкиной, Самойловой, а также две молодежные бригады.

Предельное социалистическое соревнование воспитало десятки новых стахановцев. Сейчас на фабрике 85 процентов всех рабочих — стахановцы и ударники. Тт. Валиева, Ткаченко, Штабс, Асикаева и другие ежедневно вырабатывают до двух норм.

АБРАМОВ. Директор Кокандской швейной фабрики.

ВЕСЕННИЙ СЕВ

Почему отстает Ферганская область

Здесь никто не руководит стахановским движением среди трактористов, не ведет среди них воспитательной работы. Рулевым как с их пор неизвестно постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) о нормах выработки и оплате труда трактористов.

Серьезную тревогу внушают не только темпы, но и качество весенних работ. Можно привести десятки случаев небрежностной тракторной пахоты. В колхозе им. Литвинова, Ташлакского района, тракторист Каримов пахнул на глубину 14 — 18 сантиметров, тракторист Нишанов (колхоз им. Калинин) — на глубину 18 — 20 сантиметров. В артили им. Тельмана, Маргеланского района, тракторист Милляджанов, как правило, пахал не глубже 16 сантиметров.

Колхозные бригады не берут неотложную вспашку. Руководители МТС, земельных отделов, колхозов не принимают решительных мер к бракоделам.

В Ферганской области совершенно недостаточно используется колхозное тягло. В Ферганском, Ташлакском и Маргеланском районах не запашаны тракторами углы остаются нетронуты-

ми. В отдельных колхозах Маргелана (например, «Шуро») пахнут омазами. В колхозе им. Литвинова, Ташлакского района, к тракторному плугу прицепляют вместо боронь волокушу из хвороста.

Грубейшие нарушения агротехнических правил свидетельствуют о том, что земельные органы и местные партийные и советские организации предоставили предпосевные работы самотеку, не борются за то, чтобы во всех колхозах внедрить опыт стахановцев.

Областной земельный отдел (начальник т. Мухитдинов) до сих пор не успел послать для помощи рабочим агрономов и механизаторов, мотивируя это... отсутствием денег на командировки. Ферганский обком превратился в канцелярию по собиранию сводок.

До начала сева осталось очень мало дней. Партийные и советские организации Ферганской области обязаны добиться в самое ближайшее время решительного перелома на предпосевных работах.

Б. ВАДИМОВ.

УКАЗ

Президиума Верховного Совета СССР

О НАГРАЖДЕНИИ КОЛЛЕКТИВОВ РАБОЧИХ, ИНЖЕНЕРНО-ТЕХНИЧЕСКИХ РАБОТНИКОВ И СЛУЖАЩИХ ПРЕДПРИЯТИЙ ЧЕРНОЙ МЕТАЛЛУРГИИ.

За перевыполнение плана, организацию стахановской работы, досрочное выполнение важнейших государственных заданий наградить коллективы рабочих, инженерно-технических работников и служащих следующих предприятий:

ОРДЕНОМ ЛЕНИНА

1. Коллектив рабочих, служащих, инженерно-технических и хозяйственных работников металлургического завода имени Ленина в г. Днепрпетровске.
2. Коллектив рабочих, служащих, инженерно-технических и хозяйственных работников металлургического завода «Серп и молот» в г. Москва.
3. Коллектив рабочих, служащих, инженерно-технических и хозяйственных работников Сталинградского металлургического завода «Красный Октябрь».

ОРДЕНОМ ТРУДОВОГО КРАСНОГО ЗНАМЕНИ

1. Коллектив рабочих, служащих, инженерно-технических и хозяйственных работников Криворожского металлургического завода.
2. Коллектив рабочих, служащих, инженерно-технических и хозяйственных работников Бородинского керамического комбината «Красный пером».

ОРДЕНОМ «ЗНАК ПОЧЕТА»

Коллектив рабочих, служащих и инженерно-технических работников марганцевого пеха № 2 Майковского металлургического завода им. Кирова.

Председатель Президиума

Верховного Совета СССР

М. КАЛИНИН.

Секретарь Президиума

Верховного Совета СССР

А. ГОРКИН.

Москва, Кремль

26 марта 1939 года.

ИТОГИ АНГЛО-ФРАНЦУЗСКИХ ПЕРЕГОВОРОВ

ПАРИЖ, 26 марта (ТАСС). Газета «Энтрэкан», комментируя итоги переговоров, которые велись французским министром иностранных дел Бонне с представителями английской пратства во время пребывания в Лондоне президента Французской республики, указывает, что дружественные отношения, существовавшие между Францией и Англией, превращены теперь в формальный союз.

ГЕРМАНСКИЕ ПРИГОТОВЛЕНИЯ ПРОТИВ ПОЛЬШИ

ПАРИЖ, 26 марта (ТАСС). «Эвр» передает, что в Германии ведутся военные приготовления для осуществления захвата Дании. По сведениям из Берлина, там отдал приказ, обязывающий 3 тысячи штурмовиков и 2 тысячи полицейских и солдат специальных частей прибыть в Данию до 28 марта. По тем же сведениям, статс-секретарь министерства авиации генерал Милх получил от Геринга приказ сконцентрировать в северо-восточном районе Германии авиационные силы.

По заявлению «Эвр», германский посол в Варшаве потребовал 24 марта от польского правительства согласия на немедленное открытие торговых и экономических переговоров между Германией и Польшей. Газета указывает, что вопросы Дании и Данишского коридора «будут урегулированы во время этих переговоров».

ПРИЗЫВ ЗАПАСНЫХ В ГЕРМАНИИ

ПАРИЖ, 26 марта (ТАСС). В Париже получены сообщения, согласно которым германское правительство призвало запасных классов 1936 и 1937 годов.

ВОЕННЫЕ ПРИГОТОВЛЕНИЯ ПОЛЬШИ

ЛОНДОН, 26 марта (ТАСС). Варшавский корреспондент газеты «Обсервер» сообщает, что польское правительство приняло меры к укреплению западных границ Польши. По сведениям корреспондента, в течение последних дней в армию призвано свыше полмиллиона резервистов. Призвано также на военную службу большое количество врачей.

Совхозы Узбекистана закончили сев зерновых

Зерновые совхозы Узбекистана закончили сев пшеницы и ячменя. Всего засеяно 15.546 гектаров. Совхоз «Талла-Арал» засеял сверх плана 410 гектаров. Совхозы заканчивают сеяночеры на 6.527 гектарах. (УзТАГ).

XVIII-й съезд Всесоюзной Коммунистической партии (большевиков).

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

РЕЧЬ т. Л. М. КАГАНОВИЧА

Продолжение. Начало речи т. Л. М. КАГАНОВИЧА см. «Правду Востока» от 27 марта.

О дальнейшем под'еме топливной промышленности.

Не приходится доказывать, что важнейшим условием дальнейшего роста хозяйства является ликвидация отставания топливной промышленности, по этому разрешите особо остановиться на этом.

О под'еме угольной промышленности.

За отчетный период от XVII до XVIII съезда угольная промышленность увеличила добычу угля с 76,2 млн. тонн в 1933 г. до 132,9 млн. тонн в 1938 г., т. е. на 74,4%.

Динамика добычи каменного угля по бассейнам Союза за период с 1934 г. по 1938 г. была следующей:

По Донецкому бассейну добыча угля с 59,7 млн. тв. в 1934 г. увеличилась до 78,3 млн. тв. в 1938 г., или 131,2% к 1934 г.

По Кузнецкому бассейну добыча угля с 11,2 млн. тв. в 1934 г. увеличилась до 16,8 млн. тв. в 1938 г., или 150% к 1934 г.

По Халхассу добыча угля с 0,452 млн. тв. в 1934 г. увеличилась до 0,855 млн. тв. в 1938 г., или 189,2% к 1934 г.

По Подмосковному бассейну добыча угля с 4,62 млн. тв. в 1934 г. увеличилась до 7,40 млн. тв. в 1938 г., или 160,2% к 1934 г.

По Карагандау добыча угля с 1,83 млн. тв. в 1934 г. увеличилась до 4,15 млн. тв. в 1938 г., или 226,8% к 1934 г.

По Уралу добыча угля с 5,43 млн. тв. в 1934 г. увеличилась до 8,06 млн. тв. в 1938 г., или 147,1% к 1934 г.

По Восточносибирскому бассейну добыча угля с 2,32 млн. тв. в 1934 г. увеличилась до 3,64 млн. тв. в 1938 г., или 156,9% к 1934 г.

По Тувинскому бассейну добыча угля с 0,231 млн. тв. в 1934 г. увеличилась до 0,261 млн. тв. в 1938 г., или 113% к 1934 г.

По Тувинскому бассейну добыча угля с 0,231 млн. тв. в 1934 г. увеличилась до 0,261 млн. тв. в 1938 г., или 113% к 1934 г.

По Тувинскому бассейну добыча угля с 0,231 млн. тв. в 1934 г. увеличилась до 0,261 млн. тв. в 1938 г., или 113% к 1934 г.

По Тувинскому бассейну добыча угля с 0,231 млн. тв. в 1934 г. увеличилась до 0,261 млн. тв. в 1938 г., или 113% к 1934 г.

По Тувинскому бассейну добыча угля с 0,231 млн. тв. в 1934 г. увеличилась до 0,261 млн. тв. в 1938 г., или 113% к 1934 г.

По Тувинскому бассейну добыча угля с 0,231 млн. тв. в 1934 г. увеличилась до 0,261 млн. тв. в 1938 г., или 113% к 1934 г.

По Тувинскому бассейну добыча угля с 0,231 млн. тв. в 1934 г. увеличилась до 0,261 млн. тв. в 1938 г., или 113% к 1934 г.

По Тувинскому бассейну добыча угля с 0,231 млн. тв. в 1934 г. увеличилась до 0,261 млн. тв. в 1938 г., или 113% к 1934 г.

По Тувинскому бассейну добыча угля с 0,231 млн. тв. в 1934 г. увеличилась до 0,261 млн. тв. в 1938 г., или 113% к 1934 г.

По Тувинскому бассейну добыча угля с 0,231 млн. тв. в 1934 г. увеличилась до 0,261 млн. тв. в 1938 г., или 113% к 1934 г.

По Тувинскому бассейну добыча угля с 0,231 млн. тв. в 1934 г. увеличилась до 0,261 млн. тв. в 1938 г., или 113% к 1934 г.

По Тувинскому бассейну добыча угля с 0,231 млн. тв. в 1934 г. увеличилась до 0,261 млн. тв. в 1938 г., или 113% к 1934 г.

По Тувинскому бассейну добыча угля с 0,231 млн. тв. в 1934 г. увеличилась до 0,261 млн. тв. в 1938 г., или 113% к 1934 г.

По Тувинскому бассейну добыча угля с 0,231 млн. тв. в 1934 г. увеличилась до 0,261 млн. тв. в 1938 г., или 113% к 1934 г.

По Тувинскому бассейну добыча угля с 0,231 млн. тв. в 1934 г. увеличилась до 0,261 млн. тв. в 1938 г., или 113% к 1934 г.

По Тувинскому бассейну добыча угля с 0,231 млн. тв. в 1934 г. увеличилась до 0,261 млн. тв. в 1938 г., или 113% к 1934 г.

По Тувинскому бассейну добыча угля с 0,231 млн. тв. в 1934 г. увеличилась до 0,261 млн. тв. в 1938 г., или 113% к 1934 г.

По Тувинскому бассейну добыча угля с 0,231 млн. тв. в 1934 г. увеличилась до 0,261 млн. тв. в 1938 г., или 113% к 1934 г.

По Тувинскому бассейну добыча угля с 0,231 млн. тв. в 1934 г. увеличилась до 0,261 млн. тв. в 1938 г., или 113% к 1934 г.

По Тувинскому бассейну добыча угля с 0,231 млн. тв. в 1934 г. увеличилась до 0,261 млн. тв. в 1938 г., или 113% к 1934 г.

электровозы, надо освоить производство комбайнов, газалочных машин. Важнейшей задачей является лучшее освоение действующих шахт и оборудования механизмов.

Но для того, чтобы машины и оборудование могли дать высокую производительность, надо своевременно подготовить рабочее место — лагу, забой. Подготовительные работы на шахте — проходка штреков, уклонов и т. д. — это по сути дела воспроизводство шахты.

Мы имеем в угольной промышленности тысячи замечательных шахтеров-передовиков — стахановцев, выполняющих и переполняющих уже и новые нормы выработки. Однако, на ряде шахт, при наличии большого количества индивидуальное хорошо работающих стахановцев-забойщиков, крепильщиков и других, результаты работы всей шахты в целом по добыче угля остаются невысокими и ряд шахт даже не выполняют плана. Их работа упирается в плохую организацию дела, в отсутствие слаженности в работе. И вот эту слаженность надо обеспечить график дисциплины, осью которого является врубовая машина, вернее ее оборот (от начала одной зарубки до начала второй зарубки).

Надо обеспечить, чтобы врубовая машина сделала больше циклов (оборотов). Наиболее ценным в опыте стахановского движения в угольной промышленности за последний год является то, что мы имеем целый ряд участков и даже шахт, которые сумели обеспечить комплексность работ, увеличение циклов и добычи угля, что мы имеем таких выдающихся организаторов коллективной стахановской дисциплины работы, как Шамшицкий, Гвоздырьков, Корниенко и другие.

Огромный интерес представляет опыт работы шахты им. Сталина треста Снежинскграунта в Донбассе, где работает Шамшицкий. Шахта им. Сталина ранее работала плохо. На ней хозяйничали вредители. Сейчас это — одна из самых передовых шахт, коллектив которой награжден Орденом Ленина.

В своей гигантской лаге длиной 350 метров Шамшицкий добился ежегодного цикла и добыл добычу до 1.000 тонн угля в сутки на одной лаге. Работники Шамшицкий стали гораздо лучше работать и другие участники шахты.

Цикличность, слаженность в работе всего коллектива привела к огромному росту стахановцев и мастеров угля. В 1936 году на шахте имело звание мастеров угля только 33 человека. В 1937 году звание мастеров получили 328 шахтеров. В 1938 году звание мастеров имело уже 602 человека и в январе 1939 года — 730 человек.

Высокая цикличность — это не только увеличение добычи угля, но и рост зажиточности шахтеров. Выросли заработки. На той же шахте им. Сталина средний заработок в 1934 году составлял 220 рублей, в 1938 г. — 552 рубля.

Средний заработок врубовых машиниста т. Брытова составляет 3.000 рублей в месяц. Другие врубовые машинисты на этой шахте зарабатывают более 2.000 рублей в месяц.

Там построены клуб, ясли, детские сады. Я прямо скажу, что там есть только один серьезный кризис. Нехватает квартир для увеличивающегося количества семейных. Количество браков непрерывно увеличивается. Так, в 1935 году пожелали 81 пара, а в 1938 году — 184 пары.

Увеличивается и рождаемость. В 1935 году у горняков шахты родилось 517 ребят. В 1938 году родилось уже 860 ребят. (Аплодисменты).

Как видно, оцикличность и комплексность применены во всех областях своей деятельности. (Смех, аплодисменты).

Что мешает увеличению количества циклов на всех шахтах? Неудовлетворительная организация производства, простои, аварии. От аварий мы имеем много потерь.

Необходимо полностью использовать все возможности для под'ема добычи, крутиться в увеличении количества циклов, улучшении использования механизмов, тем более, что уже сейчас началось обильный в угольной промышленности сезонный уход рабочих.

Необходимо повести индивидуальную работу с рабочими, принимать меры к их закреплению на шахтах (индивидуальные договоры), расширять строительство жилья. Во-вторых, чтобы компенсировать возможный уход рабочих, надо лучше организовать дело и укрепить дисциплину, на основе неуклонного выполнения постановления СНК СССР, ЦК ВКП(б) и ВЦСПС от 28 декабря 1938 года.

Угольщики за последний период поднабрались. Это — наша сила, но не все из них еще овладели организаторским искусством.

Товарищи, угольщики, Правительство по инициативе товарища Сталина, вас наградило. Товарищ Сталин знает трудности работы шахтера и он относится к шахтеру, к его труду с огромным уважением. Награждено большое количество угольщиков, но это из угольщиков накладывает огромные обязанности. Шахтеры — народ крепкий, уверенный, бойкий. Много есть молодых талантливых людей, дающих по 3-4 нормы. Много замечательных стахановцев. Надо, чтобы в это лето они не спали. Пусть они в это лето освоят уроки железнодорожников, которые быстро справились от двухнедельных зимних затруднений, в связи с жестокими внезапными морозами по всему Союзу, организовали соревнование, которое привело к тому, что зиму работы не было, а ряд дорог — замечательно, февральский план был перевыполнен. Никогда железные дороги не грузили столько в зимних условиях, как в этом году и по количеству и по качеству, в частности угля 16 тыс. вагонов в сутки. Если железнодорожники зимой подтянулись и выдержали, то угольщики должны выдержать зрелище и весенние условия. Надо, чтобы в этом отношении было соревнование между железнодорожниками и шахтерами. (Аплодисменты).

Большим резервом в топливно-энергетическом балансе является газовая промышленность. Это — новая отрасль промышленности, которая имеет большую будущность. Она, если можно так сказать, промышленность коммунистического общества.

Мы ставим себе задачу создать мощную газовую промышленность, как новую отрасль, на основе введения в эксплуатацию месторождений природных газов, широкого развития подземной газификации углей и газификации местных видов топлива. Намечается изыскание и освоение месторождений газа в центральных районах, в районах Средней Волги, Украины и в южных районах.

Особое внимание уделяется подземной газификации углей, вызывающей, по выражению Ленина, «переворот в промышленности».

Товарищ Сталин сейчас уделяет этому делу особое внимание.

Сущность подземной газификации заключается в превращении энергии угля в энергию горючих газов непосредственно в естественных условиях залегания угольного пласта. Попадению угольного пласта происходит с поверхности две или несколько скважин, которые соединяются между собой горизонтальной выработкой.

В одну из скважин подается дутье (воздух, пар, парогидратная смесь и др.), которое, проходя вдоль залеганного угольного пласта (огневой забой), превращается в горючий газ, выходящий через соседнюю скважину. Газы, получаемые при подземной газификации угля, могут быть использованы: а) для энергетических целей, как газобогатое топливо, в том числе и для газовых автомобилей и газомоторов; б) для технологических целей, как сырье для химической промышленности.

Капитализм не мог освоить подземной газификации, в силу разноречивых его противоречий. Это оказалось возможным только нам. Проблема подземной газификации у нас разрешена и практически освоена на Горловской опытной станции, молодые, талантливые строители которой награждены Правительством.

Подземная газификация — это замечательное дело. Необходимо подземную газификацию, изыскивающую людей от самого тяжелого труда под землей, превратить из опытного дела в промышленную отрасль. Ряд районов получит дешевое топливо. Москва будет, например, иметь газ из Подмосковных углей, который мы будем подводить в Москву по трубам, вместо того, чтобы завозить в Москву издалека уголь.

Большое значение имеет слаженность промышленности, являющаяся не только энергетическим топливом, но и прямым сырьем для выработки газа и жидкого топлива. Ее нужно развивать и под Ленинградом, и на Волге.

Топливная промышленность уже сейчас играет серьезную роль в топливном балансе. Но ее необходимо еще более поднять и не только хозяйственно, но и технически, а главное морально. Топливную промышленность рассматривали до сих пор как самую отсталую, отставшую в силу ее сезонного характера. Но это не верно. Уровень механизации ее уже в 1937 г. достиг 82,8%. Правда, а механизация не комплексности. Так как добыча торфа имеет сезонный характер, необходимо эту механизацию еще усилить.

Область и край, которые имеют торфяную промышленность: Ивановской, которая работает не плохо по торфу, Ярославской, Свердловской, Московской, Ленинградской и другим — необходимо обратить особое внимание на добычу торфа.

О под'еме нефтяной промышленности.

О значении нефти не приходится говорить. Каждый понимает, что теперь нельзя рассматривать нефть только с точки зрения топливной, энергетической. Каждый понимает, что без нефти — нет и трактора. А раз нет трактора — нет хлеба, хлопков. Без нефти — нет автомобиля, нет авиации.

Добыча нефти (с нефтяным газом) выросла за период между XVII и XVIII съездами почти в 1,5 раза, при чем особенно большой рост имел место в новых районах Востока — Башнефти и Прикамнефти.

И в области нефтедобывающей промышленности перед нами стоят две важнейшие задачи: а) развить добычу нефти до полного удовлетворения потребностей в ней; б) всемерно развить добычу нефти на Востоке, создать там «Второй Баку».

Нефти у нас много, в особенности в новых районах, но добыча нефти в них еще недостаточно развита. В то время, как в Азербайджане запасы нефти составляют 29% от общих запасов нефти по Союзу, добыча там составляет 74,5%. И, наоборот, все остальные районы Союза, имеющие 71% всех запасов нефти, дают только 25,5% добычи нефти по Союзу. Возни нефти в Баку за тысячи километров, тогда как нефть есть в Бугуруслане, Ишимбаеве, Сызрани и других районах Востока.

Для разрешения нефтяной проблемы к концу 1942 г. намечается рост добычи сырой нефти в 1,6 раза, позволяющий полностью удовлетворить потребность по ряду продуктов.

Развитие нефтедобывающей промышленности имеет под собой обеспечение главной задачи — создания «Второго Баку» на Востоке.

Надо сказать, что за которую пятилетку угольный вес азербайджанской нефти поднялся. Это произошло потому, что Грозный резко сократился по добыче нефти. Развивая добычу нефти в Баку, вместе с тем мы должны форсированно разрабатывать восточные месторождения.

Создать «Второй Баку» — этот замечательный и грандиозный стахановский труд мы должны выполнять. Значительный рост намечается по Иббе, Ишимбаеву, Туймазам, Сызрани, Прикамскому нефтяному, Туркменской ССР, Узбекской ССР и другим новым районам. Угольный вес восточных районов повышается с 6,5% сейчас до 21,8% к концу 1942 года.

Мы, например, опоздали с Уфимским заводом и этим мы задержали добычу Ишимбаевской нефти. Я должен сказать, что понадобился специальный наезд товарища Сталина, чтобы во всю развернуть добычу нефти в Ишимбаеве и ускорить строительство Уфимского завода и сейчас форсировать это дело.

Необходимо также ускорить работу по разведке и освоению новых месторождений нефти в Грузии, на Украине и по всех областях, где имеется сырьевое сырье с признаками нефти и газа. Бурение имеет огромное значение в нефти. Без бурения нет роста числа скважин, а значит и роста добычи. Программа по бурению берется нами большая.

Чтобы построить второй Баку на Востоке, надо развернуть огромное строительство и в этом деле партизанская нефтяная промышленность Востока надо оказать серьезную помощь. Я должен сказать, что каковы бы ни были трудности замкнутой бакинкой нефтяной промышленности, Бакинская партия и ЦК ВКП(б) Азербайджана живут жизнью нефти, борется за нефть. Надо, чтобы партизанская промышленность восточных районов также боролась за нефть, как и бакинцы.

В области бурения перед нами стоит задача увеличения его техники и организации. В бурении более, чем в других отраслях нефтяной промышленности имеются отсталые антимеханизаторские настроения.

В 1938 г. план по бурению не выполнен. Мы сейчас в бурении повысили нормы. Надо ликвидировать аварии с бурением, внедрить скорое турбобур. Надо ликвидировать поскорее отставание бурения.

В области эксплуатации нефтескважин имеются большие возможности для улучшения дела.

Главное здесь — в организации правильной технологической работы скважин, обеспечения их постоянством и непрерывностью их работы и максимальное извлечение нефти.

Когда я приехал в Грозный и увидел, что нефтяная скважина дает как будто полтонны нефти, я спросил инженеров и геологов — почему нельзя давать больше? Говорят: технологический режим.

Тогда я им сказал: уж ежели мы уничтожили царский режим, так неужели мы не можем улучшить ваш технологический режим (смех, продолжительные аплодисменты).

Взялись, улучшили и эта же самая скважина, после того, как поставили геолога для наблюдения, начала давать три тонны нефти. Скважина имеет свойство засоряться песком. Ее нужно чистить, а если чистить не будут, то, конечно, и нефть не будет идти. Но плохо еще чистят скважины, плохо ухаживают за ними. Надеются больше на фонтан. Пробурят скважину, первое время нефть фонтаном бьет, не нужно ли насосов, ни компрессоров, ни уходов, дает 300 тонн одна скважина. Это — хорошо и мало. Но опасность неустойчивой добычи заключается в том, что такая скважина быстро теряет мощность и добыча носит крайне неустойчивый характер.

Нам надо начать применять американскую практику вторичной эксплуатации нефтяных скважин. Для быстрого повышения отдачи пластов в США применяются вторичные методы эксплуатации, сущность которых заключается в том, что в так наз. «искусственный» пласт искусственно вводится под давлением, а иногда при повышенной температуре газ, воздух, вода и т. п. В результате на некоторых промыслах США получен прирост добычи нефти до 60%.

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

Широкое применение вторичной эксплуатации позволяет резко увеличить добычу нефти из так наз. «искусственных» месторождений. Для этого нужны, конечно, компрессора. Не дождались этого, необходимо улучшить уход за скважинами.

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

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

Имеется не мало замечательных промыслов образцовых типов, которые увеличивают добычу, в то время, как у других добыча падает. Так почему же у одних увеличение, а у других понижение, у одних оказывается «выгода», а у других «выгода» 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 переворот нефтяной промышленности, выполнят свой долг и подымется на новую ступень.

Нефтеперерабатывающая промышленность увеличила переработку нефти за период между XVII и XVIII съездами 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. Производством 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, Кургале, Челябинске, Туймазах, Пермь, ДВК, Армавиру, Ашхабаде, 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 до того 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.

(Продолжение на 3 стр.)

ПРОДОЛЖЕНИЕ РЕЧИ т. Л. М. КАГАНОВИЧА

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 уголь для переработки в жидкое топливо, например, черемховские угли, дальневосточные угли.

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 съезде партии, как вы помните, вопрос о железнодорожном транспорте был поставлен остро.

Товарищ Сталин отставив железнодорожного транспорта говорил, что «транспорт является тем узким местом, о котором может спотыкнуться, да, пожалуй, уже начинает спотыкаться вся наша экономика и, прежде всего, наш товароборот».

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

Сама постановка вопроса о железнодорожном транспорте со всей остротой сталинской смелости, задачи, поставленные в отчете ЦК, мобилизовали железнодорожников, потому что у нашего ЦК слеза не раскопалась с далями.

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 съездами 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 съездом, 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 плоды этой работы, я должен доложить съезду 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 грузоборот возрос за тот же период с 169,5 млрд. тонно-километров до 369,4 млрд. т/к. 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 раза больше металла, 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 льна, 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 производительности мощности железных дорог, в большей мере за счет улучшения освоения.

Так в 1938 г. по сравнению с 1933 г. увеличилось, следующие измерения использования подвижного состава:

- а) время оборота вагона грузового парка сократилось более чем на двое суток;
- б) простой вагонов на одной технической станции соответственно уменьшился на 4,6 часа;
- в) простой вагонов 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 вагонов 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

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

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.

улучшение организации движения и дисциплины привело к тому, что мы в СССР используем 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.

За эти годы мы многое построили. Я не буду подробно перечислять все строения, это заняло бы слишком много времени и места, но скажу, что ввели в действие около 5 тысяч клм. новых ж. д., свыше 8 тыс. км. вторых путей, в том числе Карымская — Хабаровск, реконструировано около 5 т. км. старого пути, отремонтировано капитально и средним ремонтом около 100 тыс. км. пути, построено свыше 30 механизированных гор и 22 немеханизированных, оборудованы автоблокировкой около 5 т. км., централизовано свыше 10 тыс. стрелок. Новых мощных паровозов «ФД», «ЮС», «СО» и других получено свыше 6 тысяч, новых вагонов получено — 186 тыс., в т. ч. 101 т. 4-х осных и 5 т. с линиями пассажирских. Оборудованы вагонный парк автопарками, оборудовали четверть вагонного парка автоцепочкой.

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

Такой объем транспорта технически серьезно перестроился.

Мы, конечно, не можем сказать, что все сделано, перед нами стоит исключительно большая работа во всех областях железнодорожного транспорта на 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 тыс. км. 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 каменную бебенку.

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% больше, чем у паровоза серии ЮС, он имеет скорость 85 км/час против 65 км/час паровоза серии ЮС; паровоз Носиф Сталин («НС») — 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 преобразуется, путем особого прибора охладителя, обратно в воду. Этот паровоз проходит 1000 км и больше без набора воды и значительно уменьшает расход топлива (на 20%).

Мы имеем возможность усилить старые паровозы, применяем бустеры — запасные машины. Мы имеем много участков, где приходится давать 2-ой паровоз, потому что не хватает сил у паровоза 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.

Позволю тому, как мы идем по линии дальнейшего увеличения мощности паровозов, необходимо максимально увеличить удельный вес четырехосных ваго-

нов, которые дают огромные преимущества как в перевозке грузов, так и в перевозке людей.

Мы все помним, как выполняли задание товарища Сталина и промышленности и покойный товарищ Орджоникидзе — о поставке транспорту 80 т. вагонов. К сожалению, сейчас поставка вагонов срывается, несмотря на то, что мы имеем большой Уральский завод.

Нужно расширить производство платформ, гонолов, хопперов. Вредитель испортил хоппер. Конструкция 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 автоцепочкой, ибо решение XVII съезда партии еще не выполнено. В III пятилетке необходимо оборудовать автоцепочкой не менее 300 тыс. грузовых вагонов, автопарками не менее 200 тыс. 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 Карламы — 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 Карламы — Акмолинск облегчит нам движение от Кузбасса до Урала. Мы возим грузы на Дальний Восток и возим грузы из Кузбасса на Урал и в Урала в Кузбасс, что создает на этом участке напряжение. Мы имеем также затруднение с пропускной способностью с Юга на Восток, через Балашов — Пензу — Валуевку. Необходимо построить дорогу Кызыл — Астрахань. Этим самым мы отведем поток северокавказской и бакинкой нефти в обход бакинско-кавказского направления и сократим 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 порочено однопутных линий. Особенно важно строительство вторых путей на Москву от Омска через Свердловск. Мы испытываем большие затруднения с вывозкой леса, потому, что лес из Урала, на Алтае, в Сибири. Мы начинаем прокладку вторых путей на Урале и на Архангельском направлении. 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 возникла проблема, теперь до 85 вагонов, а порожняк до 100. В результате, прибывающий поезд приходится растаскивать 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,

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 1177,5 млн. человек. В особенности остро этот вопрос встал в связи с своевременным прибытием пригородных поездов. Должен доложить съезду, что НКПС принял ряд мер, как хозяйственных, так и организационных, которые обеспечили резкое сокращение опозданий пригородных поездов.

Мы имеем увеличение пассажирских перевозок с 1142,7 млн. человек в 1937 г. до 1463 млн. человек в 1942 году. Главное — в улучшении обслуживания пассажиров и ликвидации опозданий поездов. Это в свою очередь усиливается в пропускную способность, потому, что мы работаем без резервов, малейшая заминка кое-где и в результате — опоздание.

Сейчас НКПС совместно с Наркомашинством ищет новый тип пассажирского вагона. Строящийся в настоящее время в СССР пассажирские вагоны длиной 20,2 метра с деревянным кузовом не удовлетворяют как условиям прочности, так в возросшим потребностям современного пассажира. НКПС и НКМашинством разработаны основные проекты новых типов пассажирских вагонов цельнометаллической конструкции длиной 25 метров. Запроектированные вагоны обеспечивают большую безопасность, максимальные удобства для пассажиров и отменяют современные требования санитарной техники (мелкие проемы для дыма). В вагонах запроектирована вместо применяемой в настоящее время естественной вытяжной вентиляции — более совершенная, обеспечивающая достаточное количество очищенного воздуха в вагоне, приточная

так как нет равномерной реконструкции основных отраслей хозяйства. Например, пропускная способность по перегонкам больше, чем перерабатывающая способность станций, 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 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 электротехнической централизации, так и механической. Мы получим не только экономический эффект, но и увеличим безопасность движения. Стрелочник у нас превратится в механика.

При железной системе в телеграфной пелюда другой поезд отправится со станции до тех пор, пока не придет поезд, отправленный ранее. Это довольно устаревшая система сношений. Между тем, железная система у нас еще довольно распространена.

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

На ряду с этим мы должны внедрить в транспорт такую новую, замечательную технику, как диспетчерская централизация и автопост.

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

В деле борьбы с крушениями надо шире применять автопост, представляющий собой автоматический аппарат, сатормализующий поезд, если он проедет 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 съезд, что когда это потребует, 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 дуг путей, с самолетов во врагам там, где нужно будет их громить. (Бурные аплодисменты).

работы число крушений в 1938 г. сократилось против 1934 г. больше, чем в 2 раза, но количество крушений и аварий все еще значительно. Дальнейшее сокращение крушений и аварий является значительным источником повышения работ железных дорог.

Неспособные возможности по подему работы железнодорожного транспорта имеет паровозное хозяйство. За последние 2 года повысился удельный вес паровозов «ФД», «СО», а весовые нормы повышены всего на 8% в техническая скорость на 7%. Развертывание кольцевой езды и увеличение тягловых поездов, организации ремонта на основе заменяемости частей, постановка бустера на паровозах, подогрев воды в тендере, пылеугольное отопление и т. д. — это мощные источники нового подема работы транспорта.

Правильное использование механизмов в погрузочно-разгрузочных работах, всемерное развитие методов работы Базилина в грузовой работе, Кокухары и Краснова в движении, кривоносковское вождение поездов — все это таит огромные резервы по подему работы транспорта.

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

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

До сих пор почему-то привыкли думать, что все, что предвзывает транспорт, — транспорт обязан возить. Сам транспорт, конечно, мог бы упорядочить планирование перевозок, жаловаться и требовать исправлений со стороны климента. 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 отправляла 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 Таштаганово Башнефть отправил 20 вагонов дров на станцию Куйбышев.

Дело доходит до того, что грузовые вагоны принимают такие дикие перевозки, как вешенной капусты с Омской дороги на Восток, клюквы и обыкновенной деревянной мебели с Октябрьской дороги так же на Восток на тысячи километров, сона с дороги имени В. В. Куйбышева на Восток, меха золотого с дороги им. Дзержинского Ф. Э. на Восток, солами с Ленинской и Горьковской дороги на Омскую, сахара с Орджоникидской 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 размещать их и этим самым уменьшать 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 съезде 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, Далуголь, Средауголь.

Наряду с огромным ростом добычи угля в старых районах, рост добычи в новых районах шел довольно большими темпами и удельный вес этих районов

Подъем благосостояния железнодорожников и политическая работа на ж.-д. транспорте.

За период между XVII и XVIII съездами выросло материальное благосостояние железнодорожников.

Общий фонд зарплат железнодорожников с 3,1 млрд. рублей в 1933 году возрос до 9,1 млрд. рублей в 1938 году, т. е. в три раза. Зарплата в 1938 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% больше. Машинист пассажирского движения вместо 398 рублей в 1933 году зарабатывает в среднем 1042 рубля.

С 1934 года по 1938 год для железнодорожников построено 2,4 млн. кв. метров жилой площади. Хотя надо ска-

на конец второй пятилетки по СССР значительно увеличился.

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

Удельный вес заводов Юга в производстве проката возрос с 64,1% в 1932 году до 56,0% в 1937 году при соответственном росте удельного веса Востока с 16,8% до 23,3%. За последние десятилетия 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 добавочный уголь доходит до Архангельска, до Уфы, южный металл доходит до Владивостока, слобинский до Владивостока, Алхабата, Ленинграда и Киева, сахар украинский возится на 8—9 тыс. км. расстояния и доходит до Дальнего Востока, текстиль ивановский и московский транспортируется на тысячи километров и т. д. Машины возятся собранными на 7—8 тыс. км. Цемент возится с Юга, на Новосибирск и Амурской до Дальнего Востока на расстояние 8,5 — 9 тыс. км. Особенно ярко игнорируются интересы транспорта видя по на примере кредитной специализации прокатных станков в металлургии.

Ясно, что у нас слабо использованы пламенные 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. Географические 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. Св. Западе, но не везде эксплуатировалась.

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

газа во всех местах, где нефть, 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 Туркисе и Томской жел. дороге. Цемент — плавить на Дальнем Востоке, Урале, Сибири. Географические запасы сырья для производства большие.

Наконец, надо всемерно развивать в 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 встать всерьез, то решить эту проблему, шаг за шагом, можно.

НКПС и дороги должны сыграть здесь большую роль и встать за это дело по-большешейшей.

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 внедрять культурное обслуживание пассажиров социалистической роли.

Подъем благосостояния железнодорожников и политическая работа на ж.-д. транспорте.

зати, что жилищные трудности на железнодорожном транспорте все еще велики и необходимо развивать жилищное строительство.

Только за последние 3 года на ж. д. транспорте выстроено 318 новых школ, а всего имеется 2,995 школ, в которых обучается 1 млн. 130 тыс. детей железнодорожников.

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

ОКОНЧАНИЕ РЕЧИ т. Л. М. КАГАНОВИЧА

О проверке исполнения и подборе кадров.

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

Наряду с ростом материального благосостояния выросла политическая активность.

Стахановско-кривоносское движение на ж. д. транспорте характеризовалось 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 съезду партии насчитывает 566.719 человек. Борьба за выполнение поставленных СНК СССР, ЦК ВКП(б) и ВПСОП 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 разяснение среди железнодорожников и их семей постановлений СНК СССР, ЦК ВКП(б) и ВПСОП об укреплении трудовой дисциплины. Были использованы все виды массово-агитационной работы: четки, беседы, рабочие собрания, полдни, радио, печать, наглядная агитация, посещения квартир железнодорожников.

В борьбе за подъем 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 тыс. женщин, в том числе изучают паровозное дело свыше 5 тыс. женщин, которые готовятся в ближайшее время стать помощниками машинистов, а впоследствии и машинистами. Впервые в мире на советском железнодорожном транспорте женщины обучаются на паровозном деле.

На железнодорожном транспорте на 1 января 1939 года мы имели 165.511 коммунистов: членов ВКП(б) — 115.346, кандидатов — 50.165.

Комсомольцев на 1 января 1934 г. на транспорте было 115.453, а на 1-е января 1939 г. — 337.889 чел., т.е. увеличение более чем в два раза. Ленинско-Сталинский комсомол на транспорте вырос в огромную армию. Звание ЦК ВКП(б) о нем 20 тыс. комсомольцев на ж. д. транспорте — выслуга. За последние 2 года приняты из числа комсомольцев в кандидаты ВКП(б) более 22 тысячи 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 г. на транспорте было 8.990 коммунистов с высшим образованием, то на 1 января 1939 г. было уже 13.064 чел.

По решению февральско-мартовского Пленума ЦК ВКП(б) было организовано 478 узловых парткомов. Они объединили свыше 60% 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 секторские 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 прочтано около 7 тыс. лекций, на которых присутствовало свыше 1 млн. железнодорожников.

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

Однако, хотя парторганизации увеличили свою работу и закалились в борьбе с зимними трудностями, в их работе, равно как и в работе руководящих хозяйственных и политических работников, имеются крупные недостатки как в постановке массовой работы, идейного воспитания коммунистов, так и в постановке организационной работы. Поэтому самокритика и борьба с товарищем Сталиным.

Бдительность должны лежать в основе дальнейшего улучшения политической работы на транспорте. Опираясь в своей работе на помощь местных партийных организаций, парторганизации транспорта акцентировали «полосу отчуждения» между местными и железнодорожными организациями.

Если к XVIII съезду ВКП(б) среди коммунистов было много невыполняющих норм и бракоделов, то нынешний этап характеризуются значительным подвигам авангардной роли коммунистов на производстве.

Коммунисты ж. д. по-прежнему включились в борьбу за подъем ж. д. транспорта. В развернувшейся на ж. д. транспорте стахановско-кривоносской борьбе ведущая роль принадлежит коммунистам. Среди сотен новаторов социалистического труда, имена которых известны всей стране, подавляющее большинство коммунисты и комсомольцы.

Парторганизации ж. д. транспорта продолжают большую работу по овладению новой техникой транспорта, внедрению стахановско-кривоносских методов работы, изучению правил технической эксплуатации, оказанию помощи отстающим. В социалистическом соревновании появились новые формы, сыгравшие большую роль в поезде ж. д. транспорта (вожжелезнодорожные поездов, кольцевая езда, безотцепочный ремонт вагонов, соревнование на одну поездку, выдана гарантийных паспортов, ставящихся и деповские марки, выдана паспортов готовности (с зиме). Инициаторами этих форм явились, по преимуществу, коммунисты и комсомольцы. Коммунисты железнодорожники пришли к XVIII съезду ВКП(б) как сплоченный монолитный отряд нашей партии.

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

Крайние комитеты, обкомы уделяют серьезное внимание сейчас железнодорожной работе и помогают железнодорожникам. В то же время политотделы опираются на помощь профсоюзам. Надо сказать, что профсоюзы работников железных дорог оказывают большую помощь своей массово-политической работой. Должен подчеркнуть, что на железнодорожном транспорте комсомол, начиная от начальника дороги, принимает участие в политической жизни.

В политотделах, уездов партийной политической чести у хозяйственников-железнодорожников сейчас, безусловно, развито. Слишком долго железнодорожники находились в состоянии бедности 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 никому не отдадут, они ее завоевали своей работой. (Аплодисменты).

Я могу сказать, что когда происходит не 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 неравнодушно, не равнодушно, есть люди, не умеющие работать, не научившиеся и хвастливо изображающие из себя уже подготовленных. Но в основной массе железнодорожники политически подняты 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 не трудно, 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 учил, как работал и борется товарищ Сталин.

На XVIII съезде 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 опытные, 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 обсуждался вопрос, 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 постоянной бдительности проверки исполнения. Надо сказать, что в деле проверки исполнения у нас есть много прорывов. Правда, приказов много издается. 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 бы 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, борется за дело или может быть формально отделывается от вопроса. Мы часто видим таких людей, которые формально подходят к делу, пишут бумажки, чтобы не переживать себя, чтобы на всякий случай иметь бумажку, но не борются за дело, не принимают близко к сердцу всех трудностей, которые переживают. Таким образом через проверку исполнения можно вылить людей.

Если говорить о бдительности, то бдительность возможна, как говорил товарищ Сталин, и как говорил вчера товарищ Николай, 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 дает 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 выискивает 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 имеются военные промышленности, знают и ощущают поведение указания товарища Сталина по вопросам обороны, точно также как товарищ Сталин, реализующие повседневные указания товарища Сталина.

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

Вся работа партии увязывалась с разгромом враждебных и выдвиганием новых миллионов людей. За период 1937 — 38 г. произошло огромное обновление руководящих кадров тяжелой и в особенности топлив-

ных процессов, об умении разглядеть подспудные настроения, о понимании законов классовой борьбы, о понимании наших задач, требующих умения преодолевать трудности, стоящие на своем пути, быть всегда твердым, уверенным, радостно энергично работающим большевиком.

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

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

Они должны по-большевистски сочетать организаторскую, административную работу с массовой разяснительной 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 тыс. человек специалистов в тяжелой промышленности, обильнейшей 6. НКП, с высшим образованием — основная масса — это люди, в возрасте до 40 лет (51,8 тыс. человек — 76,1%). Основная масса производственно-технической интеллигенции тяжелой промышленности окончила ВУЗы в годы первой пятилетки и второй пятилетки. Окончивших с 1929 г. по 1938 г. — 50,3% (54.720), а по Наркомтопрому — 85,9% (10.447). Кадры производственно-технической интеллигенции тяжелой промышленности отражали линию партии на создание и воспитание национальных кадров.

Женщины специалистов в тяжелой промышленности 13.000 человек — 19,1%, причем инженеров 8,6 тыс. человек или 15,4%. Женщин — инженеров-химиков — 36,7%, геологов — 21,2%, металлургов цветной металлургии — 20%, архитекторов — 18,9%.

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

Как видите, товарищи, новые люди заменили ту часть кадров, которая оказалась просто непригодной для нового периода руководства выросшими интеллигенцией 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. Троицки-сто — пятиковско-зюновско-бухаринский бандазм удалось возложить в шпильки 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 выполняют любую задачу партии, ЦК, Советской власти, любую задачу товарища Сталина.

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

В подборе кадров ЦК нашей партии неуловимо осуществлял линию, данную товарищем Сталиным. Новые люди подбирался на основе сочетания деловых качеств с политическими. Это — должна 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 в практике подбора кадров — лежат только интересы партии и государства. Вот краеугольный камень всей работы нашего ЦК партии. Интересы государства — подбор людей, связанных 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 вскрывался подлая работа врагов, товарищ Сталин выдвигал для наших советских кадров лозунг об овладении большевизмом. Это означало, что мало овладеть техникой, мало стать инженером, экономистом, надо быть политически подготовленным человеком, чтобы твои инженерные не пошло на смарку, чтобы тебя враг не обкрутил, чтобы он не портил твою работу. Наоборот, чтобы ты сам умел его вовремя разглядеть, во-время разоблачить.

Овладеть большевизмом — это не просто быть политически грамотным человеком. Былает и противник грамотный человек. Следовательно, здесь дело идет о глубоком, а не о поверхностном политическом

С этой точки зрения поистине гигантская 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 съезде 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, разрывавший теоретически товарищем Сталиным на этом съезде, 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 Кирова и после письма ЦК партии, предупреждавшего против потери бдительности, эта потеря бдительности продолжалась. Безусловно, корни этого лежат в непонимании нового этапа, неразрываемости страной социализма, в непонимании опасности, простояющей 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 поднимает 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 армия, 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 съездами партии мы в борьбе с остатками капиталистических классов построили в основном социализм, то между XVII и XVIII съездами партии, мы, приумножив 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 съездами, разгромив шпионов и диверсантов, наша партия нанесла в новых условиях первый сокрушительный удар капиталистическому окружению. Если XVII съезд партии был назван съездом победителей, то XVIII съезд — вхождение съезд победителей.

Партия приняла на съезде 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

что обсуждение проекта «незамысловатых и странных действий» откладывается еще на 10 лет.

Как выяснилось, в результате беседы в Лондоне Чемберлена и Галифакса с Вольфа, французское правительство «не слышит» жалоб о провале проекта декларации четырех держав. Французское правительство полагает, что необходимо лишь укрепить англо-французский союз.

Сегодня в «Синдее» экстренно: «Ллойд» Джордж поместил статью, в которой призывает к сотрудничеству с СССР — «этой промальной, богатейшей страной, располагающей самой мощной армией в наилучшей в мире».

АНГЛИЙСКАЯ ПЕЧАТЬ КОНСТАТИРУЕТ ПРОВАЛ АНГЛИЙСКОГО ПРЕДЛОЖЕНИЯ

ЛОНДОН, 28 марта (ТАСС). Сегодня английская воскресная консервативная печать уже не скрывает того, что «фактически (как выразился политический обозреватель газеты «Обсервер») проект декларации четырех держав умер». Неделю тому назад, 19 марта, в ответ на советское предложение о созыве совещания шести держав министры иностранных дел Галифакса предлагали подпреду СССР в Лондоне Малескому проект декларации четырех держав и в подкрепление своего предложения он заявил, что малое созыв совещания будет затяжным делом, а в данный момент необходимо немедленно принять меры. Вера же, пишет обозреватель газеты «Обсервер», было решено,

ВЫСТУПЛЕНИЕ МУССОЛИНИ

ПАРИЖ, 28 марта (ТАСС). Сегодня в Риме состоялось публичное выступление Муссолини, в котором он сформулировал территориальные притязания итальянского фашизма к Франции. Итальянские колоннальные требования, заявил Муссолини, были даны и ясно определены. «Это — Тунис, Дижон, Суэцкий канал». Французское правительство, заявил Муссолини, может отказаться от обсуждения этих проблем, но тогда оно должно будет нести само на себя, если пропаст, разделение ныне две страны, станет столь глубокой, что ее будет трудно или вовсе невозможно засилить».

Ответственный редактор А. АЛЕКСАНДРОВСКИЙ.