

СОВЕТСКАЯ СИБИРЬ

ОРГАН НОВОСИБИРСКОГО ОБЛАСТНОГО И ГОРОДСКОГО КОМИТЕТОВ ВКП(б) И ОБЛПОЛКОМА.

№ 66 (5834) 21 МАРТА 1939 г., вторник Цена 10 коп.

XVIII СЪЕЗД ВСЕСОЮЗНОЙ КОММУНИСТИЧЕСКОЙ ПАРТИИ (большевиков)

РЕШЕНИЕ XVIII СЪЕЗДА ВКП(б) ПО ДОКЛАДУ т. ЖДАНОВА ОБ ИЗМЕНЕНИЯХ В УСТАВЕ ВКП(б) (ПРИНЯТО ЕДИНОГЛАСНО)

1. Тезисы т. 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 Съезда в составе следующих тт.: 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., Вишняченко А. Г., Воронцова К. Е., Двинского Б. А., Джами М. И., Донского В. А., Дубровского А. А., Землячки Р. С., Игнатова С. Д., Кагановича Л. М., Калинин 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., Надежкина 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., Шахурин А. И., Шверника Н. М., Шкирятова М. Ф., Штыкова Т. Ф., Щербакова А. С., Юлдашева М., Ярославского Ем.

ДНЕВНИК СЪЕЗДА

19 марта, утреннее заседание

Два дня Съезд обсуждал доклад тов. Жданова об изменениях в уставе ВКП(б). Всего выступили в прениях 24 человек.

Единогласно одобряя тезисы доклада, делегаты подробно останавливались на внесенных в устав ВКП(б) изменениях, отмечая их огромное значение для дальнейшего укрепления организационной мощи большевистской партии.

На утреннем заседании 19 марта первое слово председателем выступил тов. Щербаков, представив секретарю Киевского обкома КП(б)У тов. Сердюка.

— Грандиозные задачи третьего пятилетнего плана, — говорит тов. Сердюк, — требуют изменения организационных форм работы, требуют соответствующего изменения устава нашей партии.

Тов. Сердюк приводит ряд фактов, иллюстрирующих положения доклада. Он говорит о вражеских прощках, когда исключались честные коммунисты из партии, когда поступали сотни клеветнических заявлений на честных людей.

Тов. Орлов (Москва) рассказал Съезду о том, с какой огромной политической активностью и большевистской страстью обсуждали коммунисты тезисы докладов тт. Молотова и Жданова. Партийные собрания являлись яркой демонстрацией нерушимого единства и сплоченности коммунистической партии.

Тов. Орлов сообщает Съезду об опыте партийной организации инструментально-го цеха завода подъемных сооружений, прекрасно сочетавшей партийную работу с хозяйственной.

С большим вниманием выслушал Съезд речь т. Митина (институт Маркса-Энгельса-Ленина). Тов. Митин подчеркнул выдающееся значение доклада товарища Сталина, который, как подлинный представитель творческого марксизма, дал исчерпывающий анализ пройденного этапа в развитии Советского государства, осветил проектором своей гениальной мысли путь перехода от социализма к коммунизму. Тов. Сталин развил дальнейшее учение марксизма-ленинизма о государстве, создал теорию социалистического государства.

Доклады товарищей Сталина, Молотова и Жданова еще и еще раз продемонстрировали перед всем миром могущество руководства Центрального Комитета нашей партии, указывающего перспективы нашего развития от социализма к коммунизму, всесторонне разрабатывающего и габубочающей теории марксизма-ленинизма и все необходимые организационные и практические вопросы.

— Эти доклады, — говорит т. Митин, — еще и еще раз показывают то единство теории и практики, слова и дела, воли и действия, которое является неотъемлемым качеством партии Ленина-Сталина.

Затем выступает секретарь Ташкентского обкома партии тов. Юлдашев. Он говорит о незыблемых организационных принципах большевизма, о необходимости изменения организационных форм в изменившейся обстановке. Тов. Юлдашев считает правильным предложение тов. Жданова об отмене категорий при приеме в партию.

О коммунистическом воспитании комалдного и красноармейского состава говорит тов. Бирюков (член Военного совета 2-й Отдельной Краснознаменной армии). Отмечая большие успехи в деле коммунистического воспитания бойцов, командиров и политработников, тов. Бирюков останавливается и на недостатках в этой работе.

Тов. Муругов, секретарь Читинского обкома, посвящает свою речь вопросу о кадрах. Он говорит:

— Мы имеем ряд предприятий, которые у нас плещут в хвосте. Но когда подобрали людей, которые могли руководить по-большевистски хозяйством, дело быстро выправилось.

Апеллидентами встречает Съезд старую большевичку тов. Землячку. Она говорит о Сталине — гениальном продолжателе дела Ленина. Тов. Сталин развил и продолжил ленинские принципы организационной работы, в частности, ленинский принцип выдвижения и выращивания кадров.

Тов. Землячка говорит о новых руководителях, принятых на железнодорожный транспорт. Она называет имена начальников дорог — Кривонова, Огнева, Знайкина Троицкого, сумевших за короткий срок добиться резкого улучшения работы на руководимых ими участках.

Тов. Надежин (Политуправление Военно-Морского Флота) осветил работу партийных организаций, комиссаров и политорганов Военно-Морского Флота по большевизации его состава. Результат этой работы сказывается в притоке лучших людей флота в партию.

Тов. Надежин вносит практические предложения по докладу об изменениях в уставе. Он предлагает создать военные отделы при обкомах, горкомах и райкомах партии. Он считает необходимым ликвидировать группы сочувствующих. Эти группы не нужны, в частности, во флоте они оказались нежелательными. Из числа товарищей, принятых в кандидаты партии, только 2 проц. прошли через группы сочувствующих, в то время как 98 проц. приняты из числа комсомольцев.

Тов. Вишняченко (Украина) считает правильным предложение тов. Жданова об отмене требования усвоения программы партии при вступлении в ее ряды. Это требование часто загромождало дорогу в партию ценным людям. При приеме в партию кое-где устраивались ненужные, каверзные политэкзамены. Затрудняя вступление в партию преданных ей людей было одним из приемов вражеской работы, — говорит, ссылаясь на местную практику тов. Вишняченко.

Вопросам работы с комсомолом было посвящено большое выступление тов. Хоменко (Украина). Тов. Хоменко считает крайне своевременным предложение тов. Жданова о возможности приема в партию, начиная с 18-летнего возраста. Проведение в жизнь этого предложения имеет огромное значение для комсомола. Тов. Хоменко говорит, что из-за существующих до сих пор норм приема сотни тысяч комсомольцев остаются годами в категории так называемых «переростков».

После выступления т. Хоменко прения прекращаются. Председательствующий тов. Щербаков сообщает, что ввиду отсутствия возражений против положений и выводов, изложенных в докладе и тезисах тов. Жданова, докладчик отказывается от заключительного слова.

Съезд выносит единогласное постановление — тезисы т. Жданова по докладу об изменениях в уставе ВКП(б) принять за основу. Для рассмотрения поправок и дополнений к тезисам и для внесения изменений в текст устава ВКП(б) избирается комиссия в составе 57 человек под председательством т. Жданова.

На этом заканчивается утреннее заседание Съезда 19 марта.

(ТАСС).

Правильная политическая линия нужна не для декларации, а для проведения в жизнь. Но чтобы претворить в жизнь правильную политическую линию, нужны кадры, нужны люди, понимающие политическую линию партии, воспринимающие ее, как свою собственную линию, готовые провести ее в жизнь, умеющие осуществлять ее на практике и способные отвечать за нее, защищать ее, бороться за нее. Без этого правильная политическая линия рискует остаться на бумаге.

И. СТАЛИН.

Заключительное слово т. Молотова

Товарищи, прения на Съезде показали, что тезисы о третьем пятилетнем плане встречают полную поддержку делегатов. (Аплодисменты).

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

Перед Съездом, как вы знаете, тезисы подвергались весьма активному обсуждению в печати, на партийных собраниях, в широких массах. Эта высокая активность является отражением того политического подъема 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. Немалая часть этих писем была опубликована в Дискуссионном листке. Кроме того, по вопросам третьего пятилетнего плана печатались много статей в других органах как центральной, так и местной печати.

В предсъездовской дискуссии выяснилось, что тезисы о третьем пятилетнем плане встречают полную поддержку в партийных организациях и в широких массах. Все предшествовавшее Съезду 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 чрезвычайных размеров, и тогда утончили бы главные вопросы. На это, конечно, пойти нельзя. Но, с другой стороны, в предсъездовской дискуссии сделано было не мало таких замечаний, которые должны быть учтены в плане пятилетия.

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 предсъездовской дискуссии. Большая активность партийных и непартийных товарищей, участвовавших в предсъездовской дискуссии, сыграет большую положительную роль в выработке окончательного плана третьего пятилетия, а некоторые из этих предложений мы должны учесть при окончательной формулировке самих тезисов.

Съезду, 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 предсъездовской дискуссии и на самом нашем Съезде 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 решения организационных вопросов для решения хозяйственных дел. Поэтому понятно, что при обсуждении плана третьей пятилетки организационным вопросам было уделено большое внимание. В предсъездовской 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 автомобильному 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 наркомата и начальника крайду по вопросам коневодства. Дело улучшения коневодства имеет настолько крупное значение, что без ряда новых организационных мер здесь не обойтись.

В предсъездовской дискуссии, да и здесь на Съезде, 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 Съезде 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 порождает 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 предсъездовской статье этот вопрос, как крупную государственную проблему. Действительно, необходимо, чтобы оба дальневосточных края этим вопросом занялись всерьез и создали на месте соответствующие крупные переселенческие организации. Пока в этом деле перешли 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, приступит 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 Съезде товарищ Доронин был прав, требуя серьезного внимания к этому делу в третьей пятилетке. Об этом следует сказать и в тезисах.

На Съезде был поставлен вопрос о строительстве Волго-Донского канала. Это также одна из крупных хозяйственных проблем, к решению которой мы должны приступит в третьей пятилетке. Решение волго-донской проблемы затормозилось из-за того, что в свое время к этой проблеме был припущан 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 Шагмарданов из Башкирии был совершенно прав, требуя усиления внимания к нефтяной промышленности в Башкирии. Еще на XVII Съезде 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 капитальных затратах 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 капитальных затрат в такое крупное промышленное дело. Обращает на себя внимание тот факт, что вместо увеличения капитальных затрат за последние два года произошло уменьшение капитальных затрат, и это несмотря на то, что партия указывала на большое народно-хозяйственное 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 нефтяной промышленности, то и план капитальных затрат был бы другой — он был бы более значительным. Вредители, приложившие к этому делу свою антигосударственную руку, были пойманы с поличным, и государству был нанесен ущерб тем, что дело о развитии нефтедобычи в Башкирии по крайней мере на два года было заторможено. Пусть это послужит нам еще одним уроком для того, чтобы мы научились планированию развития промышленности и не допускали создания тормозов в развитии таких важных отраслей народного хозяйства.

Перехожу к отдельным отраслям народного хозяйства.

Начну с промышленности.

В предсъездовской дискуссии, да и здесь на Съезде, подчеркивалась необходимость несколько большего развития некоторых отраслей промышленности, чем это предусмотрено в тезисах. К таким отраслям относятся, например, бумажная и цементная промышленности. 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 Съездом и на Съезде пользовались вопросы топлива, и это вполне понятно. Во всем народном хозяйстве уже сильно сказались недостатки размеров теперешней добычи топлива, недостаточность внимания 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 следующее.

Вы знаете, что мы наметаем 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 угля в районах, близких к Волге. Занявшись этим делом, Наркомтоп недавно внес предложение о развитии угледобычи в Донбасском 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 Донбасском месторождении в 1939 году заложить 10 шахт, общей мощностью 1 миллион тонн, с тем, чтобы 6 шахт были закончены и сланы в эксплуатацию уже в этом году; кроме того, в Полтаво-Бридинском и Бородинском районах решено в этом году заложить 4 шахты — на общую мощность 400 тысяч тонн; в Березовском 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 7.700 тысяч тонн. Это создаст серьезную базу для увеличения топливоснабжения Орского промышленного района и прилегающих областей, а также соответствующих железнодорожных дорог, которые в настоящее время питаются далеко привозными кузнецким и донецким углем.

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 нагрузка железных дорог большими перевозками дров из дальних районов совершенно непоспуста. 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 экономических несоответствий вещей, как перевозки дров по железным дорогам на большие расстояния. Чем скорее мы это сделаем, тем лучше.

Перехожу к вопросу об электростроительстве. Этому делу и на Съезде и в предсъездовской дискуссии уделялось большое внимание. Оно приобрело большое значение ввиду того, что здесь мы имеем энергию, которую можно использовать. Нам нужен 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 оросительных систем, снабжение электроэнергией городов.

Наряду с этим гигантским гидростроительством важное значение имеет строительство новых гидростанций меньшего масштаба. Недавно товарищ Сталин специально поставил вопрос перед Наркомом электротов. Перушкиным о строительстве ряда гидростанций в Донбассе и на Урале. Донбасс крайне нуждается в дополнительной электроэнергии. Почему бы не использовать для этой цели реки Донец, построив на ней одну или две гидростанции не гигантского масштаба, но таких, которые могут дать не мало электроэнергии? Не хватало электроэнергии в Свердловске и Челябинске. Почему бы не использовать реки Исеть, Чусовую, Миас, соорудив 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 вопросом нельзя не уделять самого серьезного внимания. Мы идем по линии дальнейшего развития во все отрасли народного хозяйства. Без дальнейшего большого увеличения техники, без постоянного повышения технического уровня, без всемерного использования последних достижений мировой техники, — нельзя обеспечить нужды Советскому Союзу дальнейший сильный подъем народного хозяйства. Обо всем этом много говорилось в предсъездовской дискуссии и здесь на Съезде. 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 и во всех отраслях народного хозяйства.

(Окончание см. на 2 стр.).

XVIII СЪЕЗД ВСЕСОЮЗНОЙ КОМУНИСТИЧЕСКОЙ ПАРТИИ (БОЛЬШЕВИКОВ)

Заключительное слово

т. Молотова

(Окончание, начало см. на 1 стр.)

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 предсъездовской дискуссии не мало говорили насчет дальнейшего развития автомобильного производства, в частности, насчет производства малолитражных автомобилей. Соответствующее решение Центральным Комитетом и Совнаркомом уже принято. Народному комитетариату 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 предсъездовской дискуссии подчеркивалась необходимость большой экономики в расхождении черных и цветных металлов, и это совершенно правильно. Мы должны пасти порядок и решительную экономию в расхождении чугуна, в расхождении стали, в расхождении качественных сталей, в особенности же, в расхождении меди и других цветных металлов. У нас еще много здесь безхозяйственности, 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. Неприемлемы имеющиеся теперь многочисленные факты громадных потерь минеральных удобрений при перевозках и при хранении. Надо организовать решительную борьбу с этой потерей, а вместе с тем, не следует оставлять производство машин для внесения удобрений в почву. Из отдельных отраслей химической промышленности я сейчас укажу только на асбестовую промышленность, на необходимость скорейшего развития которой совершенно справедливо указывал в печати тов. Палькович.

По производству товаров широкого потребления.

Выступавший на Съезде народный комиссар текстильной промышленности тов. Косыгин был прав, предъявляя ряд требований о помощи текстильной промышленности со стороны других отраслей народного хозяйства. Мы обязаны оказать всемерную поддержку скорейшему подъему хлопчатобумажной 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 начатый уже подъем 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 носков, 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 Съезде, что при всей необходимости самого серьезного внимания к делу скорейшего и большого подъема основных рыбных баз в Мурманске и вообще на Севере, на Каспии, в Азовском море и на Дальнем Востоке, — местные водоемы нужно всечески развивать и по-прежнему это дело под внимательным контролем местных организаций. По вопросам рыбной промышленности надо несколько развить имеющиеся в тезисах указания.

О сельском хозяйстве.

В предсъездовской дискуссии большим вниманием пользовались вопросы дальнейшей механизации сельского хозяйства и, в частности, вопросы внедрения газодвигательных тракторов и автомобилей. Кроме того, справедливо ставился вопрос о серьезном улучшении работы машинно-тракторных мастерских — МТМ. Пора препартировать МТМ в настоящее, нормально действующие предприятия, не сводя их работу исключительно к сезонным заданиям. Справедливо указывалось перед Съездом и в выступлении народного комиссара земледелия тов. Бенедиктова на Съезде на необходимость улучшения организации землеустройства. В интересах скорейшего введения правильных мероприятий необходимо взять дело землеустройства в крепкие руки государства и финансировать его из госбюджета.

Наконец, по вопросу о колхозах.

В предсъездовской дискуссии было высказано мнение, что теперь нужно взяться за создание образцовых колхозов. 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 сельскохозяйственный артель. Мы еще далеко не использовали всех возможностей этой колхозной формы для подъема сельского хозяйства, для подъема благосостояния колхозного крестьянства.

Поэтому тянуть теперь в сторону коммунизма, а тем более, перенести центр тяжести с сельскохозяйственной артели на коммунизм, — 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 основной колхозной движущей силой является 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 присудебному хозяйству колхозников. Нужно добиться, чтобы работа о подобном хозяйстве колхозника не противопоставлялась основной задаче — задаче укрепления колхоза и колхозной собственности. Нужно на практике проводить установленные ограничения в отношении присудебных земель и индивидуального скота отдельных колхозников и всемерно поддерживать дальнейшее организационно-хозяйственное укрепление колхозов, так как только на этой основе — только на основе дальнейшего организационно-хозяйственного укрепления колхозов — может идти настоящий подъем 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 зрелую 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 немногое. В выступлении товарища Катановича 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 Кавказа с Северным Кавказом и с центром. В отношении Кировской железной дороги я должен подтвердить, что на этой дороге будут продолжены 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 автомобильного 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 1.700 тысяч, вопрос об использовании автохозяйства приобретает большое значение. И тут, при лучшей организации дела и при ликвидации многочисленных фактов безхозяйственности в использовании автохозяйства, 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 строительных материалов. Для этого, как вы знаете, создан специальный наркомат. С другой стороны, указывается и на необходимость другой структуры строительных организаций. Поставленный на Съезде тов. Попковым 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, наравне, в полной мере осуществится переход на солидные территориальные строительные организации.

Вопросам подготовке кадров для народного хозяйства.

Подготовка кадров — это вопрос, работа научно-исследовательских институтов, по моему техническому и научной работы уделялось серьезное внимание в предсъездовской дискуссии. Поставленные теперь задачи в отношении нашей социалистической интеллигенции должны подпирать 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 предсъездовской 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 и сделал дополнительные замечания.

В предсъездовской 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 является 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. По 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, пережив капиталистические страны и по темпам подъема 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-настоящему расшевелить 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 подъеме тех или иных отраслей народного хозяйства, тех или иных экономических районов и республик СССР и о подъеме народного хозяйства Советского Союза в целом. Действительно, в нашей стране установился неуклонный хозяйственный, культурный и политический подъем всех отраслей и всех экономических районов, который находит свое выражение в политическом, хозяйственном и культурном подъеме всех наших республик и всего СССР в целом. Третий пятилетний план должен сыграть громадную организующую роль в этом подъеме 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 подъема 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 Съезд партии вызвал большой подъем 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. Председательский подъем в рабочих массах, который уже дал свои замечательные 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 подъема сил СССР. (Бурные, продолжительные аплодисменты, все встает, в зале раздаются крики «ура!»).

РЕЧЬ

т. л. м. КАГАНОВИЧА

(Продолжение, начало см. во вчерашнем номере «Советской Сибирь»)

О подъеме 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, хлопка. Без нефти — нет автомобиля, нет авиации.

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

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 проц. от общих запасов нефти по Союзу, добыча там составляет 74,5 проц. И, наоборот, все остальные районы Союза, имеющие 71 проц. всех запасов нефти, дают только 25,5 проц. добычи нефти по Союзу. Возм нефть из Баку за тысячи километров, тогда как нефть есть в Бугуруслане, Ишимбаево, 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 идет под углом обеспечения главной задачи — создания «второго Баку» на востоке.

Надо сказать, что за вторую пятилетку удельный вес азербайджанской нефти снизился. Это произошло потому, что Грозный резко сорвался по добыче нефти. Развивая добычу нефти в Баку, вместе с тем мы должны форсированно разрабатывать восточные месторождения.

Создать «второй Баку» — этот замечательный и грандиозный сталинский дозвунг мы должны выполнить. Значительный рост намечается по Эмбе, Ишимбаево, Гуймаза, Сызрани, прикамским нефтям, Туркменской ССР, Узбекской ССР и другим новым районам. Удельный вес восточных районов повышается с 6,5 проц. сейчас до 21,8 проц. к концу 1942 года.

Мы, например, опоздали с Уфимским заводом и этим мы задержали добычу ишимбаевской нефти. Я должен сказать, что понадобится специальный наш товарищ Сталина, чтобы во-всю развернуть добычу нефти в Ишимбаево и ускорить строительство Уфимского завода и сейчас форсировать это дело.

Необходимо также усилить работу по разведке и освоению новых месторождений нефти в Грузии, на Украине и во всех областях, где имеется ряд пунктов 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 парторганизациям нефтяных районов востока надо оказать серьезную помощь. Я должен сказать, что каковы бы ни были текущие заминки, бакинская нефтяная промышленность, бакинская парторганизация и ЦК КП(б) Азербайджана живут жизнью нефти, борются за нефть. Надо, чтобы парторганизация восточных районов так же боролась за нефть, как и бакинцы.

В области бурения перед нами стоит задача улучшения его техники и органи-

зации. В бурении более, чем в других отраслях нефтяной промышленности имеются отсталые, антимеханизаторские настрояния.

В 1938 г. план по бурению не выполнен. Мы сейчас в бурении повысили нормы. Надо ликвидировать аварии в бурении, внедрить скорее турбобур. Надо ликвидировать поскорее отставание бурения. В области эксплуатации нефтескважин имеются большие возможности для улучшения дела.

Главное здесь — в организации правильного технологического режима скважины, обеспечения постоянного и непрерывного их работы и максимальное извлечение нефти.

Когда я приехал в Грозный и увидел, что нефтяная скважина дает каких-нибудь полторы тонны нефти, я спросил инженеров и геологов — почему нельзя давать больше? Говорят: технологический режим.

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

Взялись, улучшили, и эта же самая скважина, после того, как поставили колода для надзора, начала давать три тонны нефти. Скважина имеет свойство засориться 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. Надо быть больше на фонтан. Пробрать скважину, первое время нефть фонтаном бьет, не нужно ни насосов, ни компрессоров, ни ухода, дает 300 тонн одна скважина. Это — хорошо и мило. 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 резкого повышения отдачи пластов в США применяются вторичные методы эксплуатации, сущность которых заключается в том, что в так называемый «истощенный» пласт искусственно вводится под давлением, а иногда при повышенной температуре газ, воздух, вода и т. п. В результате на некоторых промыслах США получают прирост добычи нефти до 60 проц.

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

Широкое применение вторичной эксплуатации 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 дали немного, объясняется не только этим, и не только тем, что 1938 год был провальным годом по бурению, но и ослаблением ухода за скважинами.

В самом большевистском Баку мы имеем не мало замечательных передовых людей, таких как Рамазанов, Сугра Гайбова 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, таких, которые увеличивают добычу, в то время как у других добыча падает. Так почему же у одних увеличивается, а у других понижается, у одних скважина «выбьется», а у других «выбьются» нет?

Железнодорожный транспорт из отставшей стал передовой отраслью народного хозяйства

Железнодорожный транспорт из отставшей 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 об отставании железнодорожного транспорта говорил, что

«...транспорт является тем узким местом, о котором может споткнуться, да, пожалуй, уже начинает спотыкаться вся наша экономика и, прежде всего, наш товароборот».

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

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

Товарищ Ворошилов свою речь о железнодорожном транспорте закончил так:

«Прочем, раз товарищ Сталин берет 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 выполняли 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 Съезду партии, что железнодорожный транспорт с честью выполнил задания 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. больше, чем в 1,7 раза, а грузооборот возрос за тот же период с 169,5 млрд. тонно-километров до 369,4 млрд. тонно-километров, 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 лив. в 1,4 раза больше текстиля. Через эти перевозки мы влияем на 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 мощностей железных дорог, в большей мере за счет улучшения освоения.

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

а) время оборота вагона грузового парка сократилось более, чем на двое суток; б) простой вагона на одной техни-

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 нефтяной, выполнит свой долг и подымется на новую ступень. Нефтеперерабатывающая промышленность увеличила переработку нефти за период между XVII и XVIII съездами в полтора раза (при заволов дает нам образцы работы). Однако нам нужен рост еще больший.

В 1942 г. увеличивается более, чем в два с четвертью раза против второй пятилетки переработка нефти. Производством бензина, наиболее важного продукта, к концу третьей пятилетки увеличатся в 2,8 раза. Резко возрастает потребность.

Производство светлых нефтепродуктов и, в первую очередь, бензина резко возрастает в районах Урало-Волги и в ДВБ, 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 тт. Пункты еще окончательно не утверждены, но ориентировочно намечается построить заводы в следующих пунктах: Сызрань, Бугуруслан, Казани, Кургане, Челябинске, Гуймаза, Пермь, ДВБ, Армавире, Анжисане, 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 уголь 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 лишних пережогов топлива авиацией и жидкого. В этом деле должны помочь сами потребители, которым это выгодно с точки зрения хозяйства.

Несмотря на трудности угольной и нефтяной 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 успешно помогать, так как разрешение угольной и нефтяной проблемы — это дело всей нашей страны.

Железнодорожный транспорт из отставшей стал передовой отраслью народного хозяйства

своей 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;

а) 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 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 неиможенно увеличиваться.

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 км. новых ж.-д., свыше 8 тыс. км. вторых путей, в том числе Карыская — Хабаровск, реконструировано около 5 т. км. старого пути, отремонтировано капитальным и средним ремонтом около 100 тыс. км. пути, построено свыше 30 механизированных гор и 22 механизированных, оборудованы автоблочно-ремонтными 5 т. км., централизованно свыше 10 тыс. стрелок. Новых мот-

(Продолжение см. на 3 стр.)

XVIII СЕЗД ВСЕСОЮЗНОЙ КОММУНИСТИЧЕСКОЙ ПАРТИИ (большевиков)

Речь т. Л. М. Кагановича

(Продолжение, начало см. на 2 стр.)

ных паровозов «ФД», «ИС», «СО» и других паровозов свыше 6 тысяч, новых вагонов получено 186 тыс. в т. ч. 101 тыс. 4-х осных и 5 тыс. с длинным пассажирских. Оборудовали вагонный парк авто- тормозами, оборудовали четверть вагоно- го парка автопечкой.

Построено новых 216 вагонно-ремонт- ных пунктов (по существу заводов). Рекон- струированы ряд депо и ремонтные заво- ды и т. д. и т. п.

Таким образом, транспорт технически серьезно перевооружился.

Мы, конечно, не можем сказать, что все сделано, перед нами стоит исключи- тельно большая работа во всех областях железнодорожного транспорта по дальней- шему его техническому вооружению.

Самое серьезное и важное это то, что мы должны реконструировать существую- щие пути.

Путь у нас, к сожалению, имеет еще много старых и легких рельсов. Мы заме- нили уже 25 тыс. км. пути новыми рель- сами. Это — большое достижение. Но тут еще предстоит огромная работа. Грузо- паровозность наших железных дорог намного превышает грузопаровозность дорог Европы и Америки. Отсюда вывод, что путь нужно укрепить, реконструиро- вать, ставить его на каменную колею.

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 паро- воз, сила тяги которого на 17—20 проц. больше, чем у паровоза серии 3, он имеет скорость 85 км/час против 65 км/час паровоза серии 3;

паровоз Иосиф Сталин («ИС») — пас- сажирский 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. Отли- чием конденсационных паровозов. Отли- чием этого паровоза является то, что пар, выпускаемый из цилиндра, не выбрасыва- ется, а поступает в тендер, где превра- щается, путем особого прибора охлажде- ния, обратно в воду. Этот паровоз проех- лот 1.000 км, и больше без пароводы и значительно уменьшил расход топли- ва (на 20 проц.).

Мы имеем возможность усилить старые паровозы применением бустера — запас- ной машины. Мы имеем много участков, где приходится давать 2-ой паровоз, по- тому что не хватает сил у паровой маши- ны. Если применить бустер, то машинист, который вел паровоз, в случае затруд- нения включает бустер — запасную ма- шину и едет без толчка, без двойной тяги. Это имеет исключительное большое значение.

Мы имеем много новшеств в паровозном хозяйстве. Мы их применяем, мы полу- чаем экономию во всем.

Подобно тому, как мы идем по линии дальнейшего увеличения мощности паро- возов, необходимо максимально увеличить удельный вес четырехосных вагонов, ко- торые дают огромные преимущества как в перевозке грузов, так и в перевозке лю- дей.

Дальнейшее улучшение работы ж.-д. транспорта

Перед НКПСом стоит большая задача по улучшению пассажирских перевозок. Мы имеем увеличение пассажирских перево- зок. Если в 1933 г. было перевезено 927 млн. человек, то в 1938 г. перевезено 1.177,5 млн. человек. В особенности остро этот вопрос встал в связи с своевре- менным прибытием пригородных поез- дов. Должен доложить Съезду, что НКПС принял ряд мер, как хозяйственных, так и организационных, которые обеспечили резкое сокращение опозданий пригородных поездов.

Мы намерены увеличить пассажирских перевозок с 1.142,7 млн. человек в 1942 г. Главное — в улучшении обслуживания пассажиров и ликвидации опозданий поез- дов. 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 Наркомашин- строем наметил новый тип пассажирского ва- гона. Строения в настоящее время в СССР пассажирские вагоны длиной 20,2 метра с деревянным кузовом не удовле- творяют как условиям прочности, так и возросшим потребностям советского пасса- жира. НКПС и НКМашинстрой разработали эскизные проекты новых типов пасса- жирских вагонов цельнометаллической конструкции длиной 25 метров. Запроекти- рованные вагоны обеспечивают боль- шую безопасность, максимальные удоб- ства для пассажиров и отвечают современ- ным требованиям санитарной техники (меньше пропачкается для пыли). В ва- гонах запроектированы вместо применяемой в настоящее время естественной вытяж- ной вентиляции — более совершенная, обеспечивающая достаточное количество очищенного воздуха в вагоне, приточная вентиляция и воздухокондиционирование, центральное отопление от паровоза с воз- можностью производить в отдельных слу- чаях индивидуальное отопление вагонов, улучшенное оборудование и отделка пас- сажирских и служебных помещений. По пассажирскому движению стоит задача внедрения настоящей социалистической культуры.

В качестве образца для всего пасса- жирского движения можно привести наш Московский метрополитен, который рабо- тает образцово-культурно. Надо признать,

Мы все помним, как выполняли задан- ные товарища Сталина и промышленности и покойный товарищ Орджоникидзе о по- ставке транспорту 80 т. вагонов. К сожа- лению, сейчас поставка вагонов срывает- ся, несмотря на то, что мы имеем боль- шой Уральский завод.

Нужно расширить производство плат- форм, гондол, хопперов. Вредители испор- тили хоппер. Конструкцию его нужно ис- править, но его производить. Нужно строить холодильные вагоны для перево- зки продуктов питания, количество кото- рых 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.

Самой собой разумеется, что одновремен- но необходимо продолжать оборудование вагонов автопечкой, либо решение XVII Съезда партии еще не выполнено. В III пятилетке необходимо оборудовать авто- печкой не менее 300 тыс. грузовых ва- гонов, автопечками не менее 200 тыс. вагонов.

Что касается нашей пропускной спо- собности, которая значительно увеличи- лась, то нужно сказать, что мы должны строить новые дороги. Мы построили не мало новых дорог, однако их все еще не- достаточно. Мы начинаем строить Байка- ло-Амурскую магистраль. Мы строим доро- гу Каргалы—Амурской для вывозки кара- галынского угля. Это — часть большой станиско-магнитогорской магистрали от Магнитки до Тайшетки через Кузбасс.

Товарищи — казахстанцы вообще не могут жаловаться на строительство дорог, у них дорог построено много. Дорога Кар- галы—Амурской облегчит нам движение от Кузбасса до 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 также затруднение с пропуск- ной способностью с юга на восток, через Балашиху—Пензу—Валуйки. Необходимо построить дорогу Кизляр—Астрахань. Этим самым мы отведем поток северо-ка- кавказской и бакинкой нефти в обход бала- шовского направления и сократим ее путь на восток. Перед нами стоит боль- шая работа по увеличению пропускной способности для целей обороны.

Мы должны строить вторые пути, так как у нас паровозно однопутные линии. Особенно важно строительство вторых путей на Москву от Омска через Свер- дловск. Мы испытываем большие затруд- нения с вывозкой леса, потому что возим лес с Урала, из Архангельска, из Сиби- ри. 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 стан- ции к станции) больше, чем станция мож- нет переработать. Раньше возили поезда по 50 вагонов, теперь до 85 вагонов, а порожние до 100. В результате прибли- жающийся поезд приходится расцеплять на две части. Для устранения этого необхо- димо удлинять станционные пути.

Отсюда необходимость реконструкции станций и увеличения пропускной спо- собности.

На транспорте наслоилось много дис- пропорций в пропускной способности, так как нет равномерной реконструкции ос-

новных отраслей хозяйства. Например, пропускная способность по перегонам больше, чем перерабатывающая способ- ность станций, депо или водоснабжения.

Диспропорция отражается в любом пред- приятии, но на транспорте она отражает- ся куда сильнее, чем на любом другом предприятии. Малейшая задержка движе- ния 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 увели- чения пропускной способности.

В деле увеличения пропускной спо- собности будущую роль должна сыграть ре- конструкция системы сношений и стрел- очного хозяйства.

На сети ж. д. имеется большое количе- ство стрелок. Мы можем и должны, не- сомненно, централизовать стрелки как электрической централизацией, так и ме- ханической. Мы получим не только эко- номический эффект, но и увеличим безо- пасность движения. Стрелочники у нас превратятся в механики.

При железной системе и телеграфной нельзя другой поезд отправить со станции до тех пор, пока не придет поезд, отпра- вленный ранее. Это довольно устаревшая система сношений. Между тем железная система у нас еще довольно распространена.

Наиболее совершенной системой сноше- ний является автоблокировка, в иных случаях полуавтоблокировка.

Наряду с этим мы должны внедрить в транспорт такую новую, замечательную технику, как диспетчерская централиза- ция и автопост.

Диспетчерская централизация дает воз- можность управлять движением поездов из одного пункта одним лицом на расстоя- нии 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 че- ловек на станционный пункт.

В деле борьбы с крупными наездами применять автопост, представляющий со- бой автоматический аппарат, автоматически поезду, если он проходит закры- тый сигнал, либо если на пути имеется какое-либо препятствие для движения поездов.

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

По оборонной работе мы не мало сде- лали. Но перед нами стоит еще большая задача по строительству разного рода обо- ронных сооружений. Мы надеемся, что эту задачу успешно осуществим. За этот от- четный период наш железнодорожный транспорт показал, что с задачей обеспе- чения народного хозяйства перевозками он справился. В основном, за отдаленные ис- ключениями, например, по перевозкам ле- са, мы удовлетворяем потребности нашей страны.

Я должен заверить Съезд, что когда это потребуется, мы справимся и с задачей перевозки оборонных грузов. За железны- ми дорогами дело не станет. В случае не- обходимости мы обеспечим нашу Красную Армию всем необходимым, перевезем все во- время для того, чтобы то, что мы пере- возим, она транспортировала из дуг пу- же, с самолетов по врагам там, где нуж- но будет их громить. (Бурные аплодис- менты).

Возрастает необходимость в метро- образных культурного отношения к сред- ствам передвижения.

Самой собой разумеется, что этой про- граммой строительства мы, железнодо- рожники, ни в коем случае не хотим ска- зать, что у нас нет резервов для дальней- шего подъема. Это — неправильно. Ко- нечно, мы исчерпали значительную часть своих резервов, однако у нас еще есть не- которые резервы, как, например, в фор- мировании поездов, в распространении станиско-кривосовских методов езды, в сокращении простоев, в маршрутизации поездов, в применении кольцевой езды (без захода в депо), в увеличении меж- промыточного пробега паровозов, в сокра- щении крупный и аварий, в улучшении ухода за путевым, паровозным, вагоно- мы и другими хозяйствами и т. д.

Формирование поездов имеет большое значение в ускорении продвижения поез- дов, сокращение простоев вагонов на ста- нциях на 1 час дает возможность увели- чить погрузку более, чем на 5 тыс. ваго- нов.

Большой резерв ж.-д. транспорт имеет в устранении недостатков организации движения по графику. Железнодорожный транспорт добился сокращения крупный и аварий. При росте грузовой работы ча- сло крупный в 1938 г. сократилось про- тив 1934 г. больше, чем в 2 раза, но количество крупный и аварий все еще значительно. Дальнейшее сокращение круп- ный и аварий является значительным источником повышения работы железных дорог.

Неиспользованные возможности по по- ному работы железнодорожного транспорта имеют паровозное хозяйство. За последние 2 года возросли удельный вес паровозов «ФД», «СО», а весовые нормы повыше- ны всего на 8 проц. и технические скоро- сти на 7 проц. Развертывание кольце- вой езды и увеличение тяжеловесных по- ездов, организация ремонта на основе за- менности частей, поставка бустера на паровозах, подогрев воды в тендере, полезное отопление и т. д. — это мощные источники нового подъема работы транспорта.

Правильное использование механизмов в погрузочно-разгрузочных работах, все- мерное развитие методов работы. Благо- да в грузовой работе, Кожухаря и Крас-

Правильно планируя, правильно осу- ществляя план, мы должны развивать производительные силы страны, правиль- но разместить их и этим самым умень- шить количество и улучшить качество перевозок.

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

Задача правильного размещения про- мышленности со всей остротой была по- ставлена товарищем Сталиным. На XVI Съезде ВКП(б) товарищ Сталин выдвинул проблему правильного размещения произ- водительных сил и прежде всего промыш- ленности в СССР в качестве одной из важнейших задач социалистического стро- ительства.

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

Вместо одного района крупной добычи угля — Донбасса, в результате сталин- ских пятилеток, мы имеем новые районы: Кузбасс, Уралуголь, Караганда, Мосбасс, Дальуголь, Средзугуль.

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 метал- лургии тоже принял иной вид, чем это было при уродливом размещении метал- лургии в старой капиталистической Рос- сии.

Удельный вес заводов Юга в производ- стве проката возрос с 64,1 проц. в 1932 году до 56,0 проц. в 1937 году при соответственном росте удельного веса Во- стока с 16,8 проц. до 23,3 проц. За по- следние десятилетие в огромной мере воз- росла промышленность национальных республик.

Однако, надо сказать, что задача пра- вильного размещения производительных

сил остается еще во всей своей остроте, ибо в развитии целого ряда отраслей и областей мы отстали. Эта острота ощу- щается особенно железнодорожным транс- портом.

Достаточно сказать, что сейчас донбассов- ский уголь доходит до Архангельска, до Уфы, южный металл доходит до Владивос- тога, сибирский до Владивостока, Ашха- бада, Ленинграда и Киева, сахар украин- ский возит на 8—9 тыс. км. расстоя- ния до Дальнего Востока, текстиль ивановский и московский транспор- тируется на тысячи километров в т. д. Машины возятся собранными на 7—8 тыс. км. Пекмент возится с Юга, из Но- вороссийска и Амурсовск, до Дальнего Востока на расстояние 8,5—9 тыс. км. Особенно ярко игнорирование интересов транспорта видно на примере вредитель- ской спекуляции прокатных станков в металлургии.

Исно, что у нас слабо использованы планы возможности социалистического хозяйства. Если в буржуазном хозяйстве промышленные центры возникают стих- ийно, то у нас они возникают в плано- вым порядке и мы можем направить в плано- вым порядке наше строительство, следовательно, мы можем и должны сде- лать серьезный поворот в этом отноше- нии. На это нам указывал товарищ Сталин. Геологические богатства нашей страны позволяют нам наилучшим обра- зом приблизить производство к пунктам сырья и потребления. В этом отношении большую помощь нам оказывают большие количества наших самоотверженно рабо- тающих 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 ве- де эксплуатировалась.

Наконец, если даже чугуна нет, то вы- годнее строить маленькие заводы с про-

катными станками и возить чугун, чем воз- ить прокатанный металл.

Необходимо развить добычу нефти и га- за во всех местах, где нефть и газ имеют- ся. В частности, здесь необходимо ска- зать, что для транспортировки нефти и газа необходимо строить для газа газо- проводы, а для нефти — нефтепроводы. Это куда выгоднее, чем возить по желе- зным дорогам.

Текстиль необходимо развивать и в ме- стах производства хлопка, а хлопок раз- вивать в южных районах нашей страны, например, на Украине, на Кавказе, на Северном Кавказе. Сахар — в местах произрастания свеклы, в частности, не- обходимо расширить посевные площади са- харной свеклы и построить новые сахар- ные заводы в ДВБ, на Туркисбе и Том- ской ж. д. Цемент — развивать на Дальнем Востоке, Урале, Сибири. Гео- логические запасы сырья для производ- ства больше.

Наконец, надо всемерно развивать на местах местную промышленность, в ча- стности, мебельные фабрики, обувные, кон- дитерские, швейные и т. п.

Я уже не говорю об овощах и тому по- добных продуктах. Задача эта не про- стая. Кроме нового строительства на но- вых местах, необходимо перемещать старые предприятия. Дело это требует серь- езной 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- больше.

Перед железнодорожниками, несомне- но, стоят большие задачи укрепления от- стигнутых побед и внедрения на транс- порте новой социалистической культуры, сложившейся работы, чтобы успешно обслу- живать растущее народное хозяйство, ак- куратно выполнять свои обязанности по грузовым перевозкам по отношению к клиенту, а особенно внедрить культурное обслуживание пассажира социалистиче- ской родины.

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

За период между XVII и XVIII съездами выросло материальное благосостояние же- лезнодорожников.

Общий фонд зарплат железнодорожни- ков с 3,1 млрд. рублей в 1933 году воз- рос до 9,1 млрд. рублей в 1938 году, т. е. в три раза. Зарплата в 1933 году составляла в среднем 131 рубль, а в 1938 году 287,9 рубль. Машинист грузо- вого движения — 328 рубль в 1933 г. зарабатывает в среднем 846 рубль — на 157 проц. больше. Машинист пассажирского движения — 398 рубль в 1933 году зарабатывает в среднем 1.042 рубль.

С 1934 года по 1938 год для железно- дорожников построено 2,4 млн. кв. мет- ров жилой площади. Хотя надо сказать, что жилищные трудности на железнодо- рожном транспорте все еще велики в не- обходимости развивать жилищное строите- льство.

Только за последние 318 новых школ, а всего имеется 2.595 школ, в которых обучается 1 млн. 130 тыс. детей желе- знодорожников.

С 1934 года по 1938 год на ж.-д. транспорте выстроено 318 новых школ, а всего имеется 2.595 школ, в которых обучается 1 млн. 130 тыс. детей желе- знодорожников.

С 1934 года по 1938 год на ж.-д. транспорте выстроено 318 новых школ, а всего имеется 2.595 школ, в которых обучается 1 млн. 130 тыс. детей желе- знодорожников.

С 1934 года по 1938 год на ж.-д. транспорте выстроено 318 новых школ, а всего имеется 2.595 школ, в которых обучается 1 млн. 130 тыс. детей желе- знодорожников.

С 1934 года по 1938 год на ж.-д. транспорте выстроено 318 новых школ, а всего имеется 2.595 школ, в которых обучается 1 млн. 130 тыс. детей желе- знодорожников.

С 1934 года по 1938 год на ж.-д. транспорте выстроено 318 новых школ, а всего имеется 2.595 школ, в которых обучается 1 млн. 130 тыс. детей желе- знодорожников.

С 1934 года по 1938 год на ж.-д. транспорте выстроено 318 новых школ, а всего имеется 2.595 школ, в которых обучается 1 млн. 130 тыс. детей желе- знодорожников.

С 1934 года по 1938 год на ж.-д. транспорте выстроено 318 новых школ, а всего имеется 2.595 школ, в которых обучается 1 млн. 130 тыс. детей желе- знодорожников.

С 1934 года по 1938 год на ж.-д. транспорте выстроено 318 новых школ, а всего имеется 2.595 школ, в которых обучается 1 млн. 130 тыс. детей желе- знодорожников.

С 1934 года по 1938 год на ж.-д. транспорте выстроено 318 новых школ, а всего имеется 2.595 школ, в которых обучается 1 млн. 130 тыс. детей желе- знодорожников.

С 1934 года по 1938 год на ж.-д. транспорте выстроено 318 новых школ, а всего имеется 2.595 школ, в которых обучается 1 млн. 130 тыс. детей желе- знодорожников.

С 1934 года по 1938 год на ж.-д. транспорте выстроено 318 новых школ, а всего имеется 2.595 школ, в которых обучается 1 млн. 130 тыс. детей желе- знодорожников.

С 1934 года по 1938 год на ж.-д. транспорте выстроено 318 новых школ, а всего имеется 2.595 школ, в которых обучается 1 млн. 130 тыс. детей желе- знодорожников.

С 1934 года по 1938 год на ж.-д. транспорте выстроено 318 новых школ, а всего имеется 2.595 школ, в которых обучается 1 млн. 130 тыс. детей желе- знодорожников.

С 1934 года по 1938 год на ж.-д. транспорте выстроено 318 новых школ, а всего имеется 2.595 школ, в которых обучается 1 млн. 130 тыс. детей желе- знодорожников.

С 1934 года по 1938 год на ж.-д. транспорте выстроено 318 новых школ, а всего имеется 2.595 школ, в которых обучается 1 млн. 130 тыс. детей желе- знодорожников.

С 1934 года по 1938 год на ж.-д. транспорте выстроено 318 новых школ, а всего имеется 2.595 школ, в которых обучается 1 млн. 130 тыс. детей желе- знодорожников.

С 1934 года по 1938 год на ж.-д. транспорте выстроено 318 новых школ, а всего имеется 2.595 школ, в которых обучается 1 млн. 130 тыс. детей желе- знодорожников.

С 1934 года по 1938 год на ж.-д. транспорте выстроено 318 новых школ, а всего имеется 2.595 школ, в которых обучается 1 млн. 130 тыс. детей желе- знодорожников.

С 1934 года по 1938 год на ж.-д. транспорте выстроено 318 новых школ, а всего имеется 2.595 школ, в которых обучается 1 млн. 130 тыс. детей желе- знодорожников.

С 1934 года по 1938 год на ж.-д. транспорте выстроено 318 новых школ, а всего имеется 2.595 школ, в которых обучается 1 млн. 130 тыс. детей желе- знодорожников.

С 1934 года по 1938 год на ж.-д. транспорте выстроено 318 новых школ, а всего имеется 2.595 школ, в которых обучается 1 млн. 130 тыс. детей желе- знодорожников.

С 1934 года по 1938 год на ж.-д. транспорте выстроено 318 новых школ, а всего имеется 2.595 школ, в которых обучается 1 млн. 130 тыс. детей желе- знодорожников.

С 1934 года по 1938 год на ж.-д. транспорте выстроено 318 новых школ, а всего имеется 2.595 школ, в которых обучается 1 млн. 130 тыс. детей желе- знодорожников.

Среди сотен новаторов социалистического труда, имена которых известны всей стране, подавляющее большинство комму- нисты и комсомольцы.

Парторганизация ж.-д. транспорта про- делала большую работу по овладению но- вой техникой транспорта, внедрению ста- хановско-кривосовских методов работы, изучению правил технической эксплуата- ции, оказанию помощи отстающим. В со- циалистическом соревновании рослись новые формы, сыгравшие большую роль в подъеме ж.-д. транспорта (возведение тяже- ловесных поездов, кольцевая езда, безот- печный ремонт вагонов, соревнование на одну поездку, выдача гарантийных паспортов, станционные и депо-ские мар- ки, выдача паспортов готовности к зиме). Инициаторами этих форм явились, по преимуществу, коммунисты и комсомоль- цы. Коммунисты-железнодорожники при- нли в XVIII Съезде ВКП(б) как сплочен- ный монолитный отряд нашей партии.

Инициаторами железнодорожников донес- чих дорог о предсезонном соревновании была подхвачена всеми железнодорожни- ками Советского Союза. Результатом пред- сезонного соревнования явилось перево- зочное государственного плана по- грузки и выгрузки в феврале месяце, по- сле коротких затруднений.

Красные комитеты, обкомы уделяют серьезное внимание сейчас железнодорож- ной работе и помогают железнодорожникам. В то же время политотделы опираются на помощь профсоюзам. Надо сказать, что профсоюзы работников железных дорог оказывают большую помощь своей мас- сово-политической работой. Должен подчер- кнуть, что на железнодорожном транспорте комсомол, начиная от начальника доро- ги, принимает участие в политической жизни, в партийной работе. Чувство пар- тийной политической чести у хозяйствен- ников-железнодорожников сейчас, безус- ловно, развито. Слишком долго железно- дорожники находились в состоянии бес- честия из-за плохой работы, чтобы когда они уже оказались признанными в кол- честве железнодорожников стала делом каждого железнодорожника до стрелочника включительно — понятие, что хозяй- ственник уже не хочет ее терять. Эту честь они никому не отдадут, они ее за- воевали своей работой. (Аплодисменты).

Я могу сказать, что когда происходит те или другие затруднения, в особенности в зимних условиях, то переживают эти затруднения все, начиная от стрелочника, машиниста, кондуктора, кончая коман- дирами, их женами и детьми. Есть еще элементы, относящиеся к делу неравно, необходимо, есть еще люди, не умеющие работать, не научившиеся и хвастно изобразившие из себя уже подготовлен- ных. Но в основной массе железнодорож- ники политически подняты партией, е Центральный Комитетом на большую вы- соту и за честь советского железнодорож- ного транспорта, за честь работать на нем, о которой говорил товарищ Сталин, — они борются по-больше.

Изменилась культурно-политическая об- ласть железнодорожника. Из хмурого, необ- щительного железнодорожника стал жизне- радостным, бойким и уверенным в своем завтрашнем дне. Это настоящий боец — строитель социализма. Большую роль в этом отношении играет всеобщий день железнодорожника, установленный в озна- чение приема железнодорожников то- варищем Сталиным. Этот день преврати- ся в настоящий праздник железнодорож- ников и в быту и на работе. Железнодорожники его по праву называют сталин- ским днем железнодорожника.

(Окончание см. на 4 стр.)

XVIII СЪЕЗД ВСЕСОЮЗНОЙ КОМУНИСТИЧЕСКОЙ ПАРТИИ (БОЛЬШЕВИКОВ)

РЕЧЬ Т. Л. М. КАГАНОВИЧА

(Окончание, начало см. на 2, 3 стр.)

У нас выросли новые люди на железнодорожном транспорте. И неудачно, 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

О проверке исполнения и подборе кадров

На XVII 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, опять-таки, невозможно сделать без прямой помощи масс» (из заключительного слова на Пленуме ЦК ВКП(б) в марте 1937 г.).

Самое 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 обсуждались вопросы, советовались и после этого принимали уже решение. Значит, учет опыта масс, помощь со стороны масс — это первая черта большевистского стиля, который должен соблюдать хозяйственный руководитель.

Вторая черта — это организация настоящей большевистской 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 проверить. Я думаю, одним из планов 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, боится ли дело или может быть формально отдалаться от вопроса. Мы часто видим таких людей, которые формально подходят к делу, ищут бумаги, чтобы переставать себя, чтобы на всякий случай иметь бумажку, но не боится 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 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 указаниями самые конкретные указания и это сочетается с проверкой исполнения. Мне кажется, что многие из наших работников не представляют себе, насколько, например, конкретно вынакает 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 Армии, начиная от артиллерии, зенитной, самолетов.

Многие секретари обкомов и райкомов, в областях и краях которых имеется военная промышленность, знают и ощущают повсюду указания товарища Сталина по вопросам обороны, точно так же как товарищи военные, реализующие последние указания товарища Сталина.

Все мы, хозяйственники, если хотим добиться успеха в дальнейшем, мы должны перестроить свою работу. В области перестройки руководства много сделано: разделение наркоматов, создание коллегий в наркоматах, создание ряд новых главков, новых трестов — это большая, замечательная реформа. Все это укрепляет наше государство, укрепляет нашу мощь.

Вся работа партии увязывалась с разгромом враждебных и выдвиганием новых миллионов людей.

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

Вновь выдвинутые руководители это — в большинстве инженеры, техники. Например: среди руководящих работников угольных трестов с высшим образованием

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.

(инженеры) — 114 человек, или 63 проц. 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 — узкоинженерный подход у инженеров и узкоорганизаторский подход у организаторов.

Они должны по-большевистски сочетать организаторскую, административную работу с массовой разъяснительной работой (в частности, по предупреждению прогулов). Перед новыми кадрами стоит задача ученым, 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, объединившейся в НКТИ, с высшим образованием — основная масса — это люди в возрасте до 40 лет (51,8 тысячи человек — 76,1 проц.). Основная масса производственно-технической интеллигенции тяжелой промышленности окончил вузы в годы первой пятилетки и второй пятилетки. Окончивших в 1929 г. по 1938 г. — 80,3 проц. (54.720), а по Наркомпрому — 85,9 проц. (10.447). Кадры производственно-технической интеллигенции тяжелой промышленности отражают линию партии на создание и воспитание национальных кадров.

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

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

Как видите, товарищи, новые люди заменили ту часть кадров, которая оказалась просто непригодной 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. Троекратско-пяткозско-зюльевско-бухаринским бандитизмом удалось возлечь 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, должностующей 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 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, связанных с разгромом врагов и поднятием новых людей, — это главное и основное, что рождало 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 людей, обладающих большевизмом. Это означало, что мало овладеть техникой, мало стать инженером, экономистом, надо быть политически подкованным человеком, чтобы твои инженерные не пошло пасмурно, чтобы тебя враг не обкрутил, чтобы он не портил твою работу. Наоборот, чтобы ты сам умел его во-время разгадать, 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 разгадывать подспудные настроения, о понимании законов классовой борьбы, о понимании наших задач, требующих умения преодолевать трудности, стояние на своем пути, быть всегда твердым, уверенным, радостно, энергично работающим большевиком.

С этой точки зрения поистине гигантская 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 замеча-

тельного 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 сыграть колоссальную роль в деле воспитания миллионов наших людей, в первую очередь сотен тысяч хозяйственных работников.

Вопрос о государстве, развернутый 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 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, протекающей 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 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 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 — убередили 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 — двойное Съезд победителей.

Партия пришла на Съезд после великой проверки ее политики многомиллионным народом. Этой проверкой были выборы в Верховный Совет на основе новой Сталинской Конституции. Победы социализма наша партия 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 Съезде товарищ Сталин дал новую программу борьбы на целую историческую эпоху — 10—15 лет. Это поистине великая программа великих большевистских дел.

XVIII Съезд 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 предателя внутри рабочего класса, разбившая царский строй, капиталистов, партия, воздвигшая в октябре 1917 года красное знамя социализма на одной шестой части земного шара, партия, одержавшая великие победы на фронтах гражданской войны, в борьбе с геноцидами и 14 государствами-интервентами, партия, уничтожившая кулачество, ликвидировавшая капиталистические элементы, уничтожившая позор шпионов и диверсантов, партия, построившая социализм, — такая партия с честью выполняет 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 убедился в этом, когда мы будем на следующем Съезде подводить итоги осуществления великой сталинской программы, принятой на XVIII Съезде партии. Пороку этому — могучее сталинское руководство Центрального Комитета нашей партии и лично товарища Сталина. (Все встает. Бурные, продолжительные аплодисменты, переходящие в овацию в честь товарища Сталина).

Да здравствует XVIII Съезд 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 встает. Бурные, продолжительные аплодисменты, переходящие в овацию в честь товарища Сталина. Возгласы: «Ура, великому Сталину, ура!»).

ЗА ДАЛЬНЕЙШИЙ ПОДЪЕМ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ЖИВОТНОВОДСТВА

Сегодня в Новосибирске открывается областное совещание передовиков и специалистов социалистического животноводства. Свыше 300 лучших стахановцев колхозных ферм и совхозов обменяются опытом своей работы, наметят практические мероприятия по дальнейшему развитию животноводства в нашей области.

Совещание собирается в знаменательный день работы XVIII Съезда партии Ленина—Сталина, на котором вождь народов товарищ Сталин в своем замечательном докладе подвел итоги великих побед социализма и указал путь дальнейшей борьбы за полное торжество коммунизма.

Благодаря огромной заботе и вниманию партии и правительства социалистическое животноводство за последние годы сделало большой шаг вперед.

«Что касается животноводства, — говорил товарищ Сталин на XVIII Съезде ВКП(б), — то и в этой, наиболее отсталой, отрасли сельского хозяйства намечались за последние годы серьезные сдвиги. Правда, по конскому поголовью и овцеводству мы еще отстаем от революционного уровня, но по крупному рогатому скоту и свиноводству мы уже перешли на революционный уровень... Не может быть сомнения, что отсталость в области коневодства и овцеводства будет ликвидирована в кратчайший срок».

И в нашей области увеличилось поголовье скота, улучшилось его качество, растет продуктивность. С 1 января 1935 года по 1 января 1939 года поголовье крупного рогатого скота в колхозах Новосибирской области увеличилось на 48 проц., свиней — на 68 проц., овец — на 94 проц. Количество колхозно-товарных ферм за это же время увеличилось с 5.788 до 13.225, или на 228 проц. Правительство в прошлом году отпустило колхозам на строительство скотных дворов свыше 8 миллионов рублей.

Оказана большая помощь в улучшении породности скота. За последние пять лет в колхозы завезено 12.500 быков-производителей отстрочкой и симментальской породы, свыше 7.000 хряков белой английской породы, более пятидесяти тысяч тонкорунных баранов породы рамбуле и

прекос и 1.749 баранов романовской породы. Метизация крупного рогатого скота за это время выросла больше, чем в три раза, по свиньям — в два раза, а по овцам почти в четыре раза.

Выросли замечательные стахановцы, мастера социалистического животноводства. Передовые колхозы, совхозы, стахановцы добились выдающихся успехов, привага, настрига шерсти, полного сохранения молока. В новосибирском совхозе № 1 в прошлом году надой молока составил 3.776 литров от фуражной коровы. Лучшая доярка т. Д. Н. Другова от группы закрепленных за ней коров получила по 5.114 литров молока, а от рекордистки «Кудесницы» — 8.600 литров. В совхозе полностью сохранен приплод телят.

Делегат XVIII Съезда ВКП(б) телатина совхоза № 78 (Новосибирский район) т. М. К. Русакова за пять лет своей работы в совхозе вырастила 1.502 теленка без одного случая падежа.

Орденосносцы тт. Е. С. Слепуха, Д. П. Черныш, В. Ф. Савоскина, Б. В. Докшина, сотни лучших людей колхозно-товарных ферм, совхозов являются подлинными борцами за подъем социалистического животноводства.

Бесспорно, что в области животноводства имеются большие достижения. Однако, вопросы животноводства остаются далеко еще нерешенными. Недостаток на этом участке у нас еще много. Факт остается фактом, что в нашей области попрежнему большой падеж молодняка. В Чулымском районе в прошлом году погибла четвертая часть новорожденных телят, в Убинском районе еще больше — 29 проц., в Беловском районе пало 44 проц. приплода поросят.

Все это объясняется тем, что в ряде районов проявляется вредная неадекватная животноводства, медленно ликвидируются последствия вредительства. Партийные и советские организации, земельные органы не уделяют должного внимания животноводству, созданию прочной кормовой базы. Нет должной заботы о кадрах работников колхозных и совхозных ферм, поэтому у нас большая текучесть кадров животноводства.

СООБЩЕНИЕ ТАСС

На уведомление германского посла в Москве о занятии Чехии германскими войсками и об объявлении так называемого

«протектората Богемия и Моравия», народный комиссар иностранных дел т. М. М. Литвинов дал следующий ответ:

НОТА НАРОДНОГО КОМИССАРА ИНОСТРАННЫХ ДЕЛ Т. М. М. ЛИТВИНОВА ОТ 18 МАРТА

Господи! Погодите, пожалуйста, получить Ваше послание от 16-го и от 17-го сего месяца, извещающих Советское правительство о включении Чехии в состав Германской империи и об установлении над ней германского протектората.

Не считая возможным обйти молчанием означенные ноты и тем создать ложное впечатление о своем якобы безразличном отношении к чехословацким событиям, Советское правительство находит нужным, в ответ на означенные ноты, выразить свое действительное отношение к упомянутым событиям.

1. Приведенные во вступительной части германского указа, в его обоснование и оправдание, политико-исторические концепции и, в частности, указания на чехословацкую государственность, как на очаг постоянных беспокойств и угрозы европейскому миру, на нежизнеспособность Чехословацкого государства и на вытекающую из этого необходимость особых забот для Германской империи, не могут быть признаны правильными и отвечающими известным всем фактам. На самом деле, из всех европейских государств, после первой мировой войны Чехословацкая республика была одним из немногих государств, где были действительно обеспечены внутреннее спокойствие и внешняя миролюбивая политика.

2. Советскому правительству неизвестны конституции какого-либо государства, которые давали бы право главе государства, без согласия своего народа, отменить его самостоятельное государственное существование. Трудно допустить, чтобы какой-либо народ добровольно согласился на уничтожение своей самостоятельности и свое включение в состав другого государства, а тем более такой народ, который сотни лет боролся за свою независимость и уже двадцать лет сохранял свое самостоятельное существование. Чехословацкий президент г. Гаха, подписывая берлинский акт от 15-го сего месяца, не имел на это никаких полномочий от своего народа и действовал в явном противоречии с параграфами 64 и 65 чехословацкой конституции и с волей своего народа. Вследствие этого означенный акт не может считаться имеющим законную силу.

3. Принцип самоопределения народов, на который нередко ссылается германское правительство, предполагает свободное волеизъявление народа, которое не может быть заменено подписью одного или двух лиц, какие бы высокие должности они ни занимали. В данном случае никакого волеизъявления чешского народа не было, хотя бы в форме таких плевиситов, какие имели место, например, при определении судьбы Верхней Силезии и Саарской области.

4. При отсутствии какого бы то ни было волеизъявления чешского народа, оккупация Чехии германскими войсками и последующие действия германского правительства не могут не быть признаны произвольными, насильственными, агрессивными.

5. Вышеприведенные замечания относятся целиком и к изменению статута Словакия в духе подчинения последней Германской империи, не оправданному каким-либо волеизъявлением словацкого народа.

6. Действия Германского правительства послужили сигналом к грубому вторжению венгерских войск в Карпатскую Русь и к нарушению элементарных прав ее населения.

7. Ввиду изложенного, Советское правительство не может признать включение в состав Германской империи Чехии, а в той или иной форме также и Словакии, правомерным и отвечающим общепризнанным нормам международного права и справедливости, или принципу самоопределения народов.

8. По мнению Советского правительства, действия Германского правительства не только не устраняют какой-либо опасности всеобщему миру, а, наоборот, создают и усиливают такую опасность, нарушая политическую устойчивость в Средней Европе, увеличивая элементы еще ранее созданного в Европе состояния тревоги и нанеся новый удар чувству безопасности народов.

Имею честь просить Вас, господин посол, довести вышеизложенное до сведения Вашего правительства и принять уверение в моем совершенном к Вам уважении.

ЛИТВИНОВ.

ПЕРВОЕ МЕСТО В СЕГОДНЯШНИХ ГАЗЕТАХ ЗАНИМАЮТ СООБЩЕНИЯ О ВСТРЕЧЕ НАСЕЛЕНИЯ АНГЛИЙСКОГО КАБИНЕТА. ПОКА ЧТО ОПУБЛИКОВАНЫ ОЧЕНЬ СКУПНЫЕ СВЕДЕНИЯ.

«Сандей таймс» пишет, что, по имеющимся сведениям, английские министры вчера обсуждали предложение Галифакса начать переговоры с представителями Франции, США и СССР для выработки общей линии этих держав в случае дальнейшей германской агрессии. Если между перечисленными странами будет достигнута договоренность, то другие государства получат предложение присоединиться.

Дипломатический обозреватель газет «Обсервер» пишет, что в настоящее время происходит полный пересмотр английской внешней политики. Первым элементом новой политики является следующее положение: «Не может быть никаких дальнейших переговоров с германским правительством по какому бы то ни было вопросу». Английское правительство считает, что дальнейшие планы Германии состоят в том, чтобы захватить румынское сырье и аннексировать Польский коридор и Крайнеку (Мемельскую) область.

ЛОНДОН, 19 марта. (ТАСС). Как сообщает агентство Рейтер, вчера английский министр иностранных дел Галифакс имел беседу с французским, американским и германскими послами, а также с полпредом СССР в Лондоне по поводу германского ультиматума Румынии.

На вчерашнем заседании кабинета, как полагают, обсуждался вопрос о позиции, которую займет теперь Англия, учтя информацию, которая получена Галифаксом в результате бесед с послами держав.

ПРИЖ, 19 марта. (ТАСС). Германский ультиматум Румынии усилил тревогу во Франции. В Париже обращают внимание на то обстоятельство, что в Чехо-Словакии сейчас сконцентрировано 18 германских дивизий.

Вчера очевидно в этой связи глава французского правительства Даладе имел продолжительную беседу с английским послом Эриком Финном, а министр иностранных дел Жорж Бонна совещался с румынским послом Татареску, с английским послом Эриком Финном и с полпредом СССР тов. Сурицем.

СООБЩЕНИЕ ТАСС

На уведомление германского посла в Москве о занятии Чехии германскими войсками и об объявлении так называемого

НОТА НАРОДНОГО КОМИССАРА ИНОСТРАННЫХ ДЕЛ Т. М. М. ЛИТВИНОВА ОТ 18 МАРТА

Господи! Погодите, пожалуйста, получить Ваше послание от 16-го и от 17-го сего месяца, извещающих Советское правительство о включении Чехии в состав Германской империи и об установлении над ней германского протектората.

Не считая возможным обйти молчанием означенные ноты и тем создать ложное впечатление о своем якобы безразличном отношении к чехословацким событиям, Советское правительство находит нужным, в ответ на означенные ноты, выразить свое действительное отношение к упомянутым событиям.

1. Приведенные во вступительной части германского указа, в его обоснование и оправдание, политико-исторические концепции и, в частности, указания на чехословацкую государственность, как на очаг постоянных беспокойств и угрозы европейскому миру, на нежизнеспособность Чехословацкого государства и на вытекающую из этого необходимость особых забот для Германской империи, не могут быть признаны правильными и отвечающими известным всем фактам. На самом деле, из всех европейских государств, после первой мировой войны Чехословацкая республика была одним из немногих государств, где были действительно обеспечены внутреннее спокойствие и внешняя миролюбивая политика.

2. Советскому правительству неизвестны конституции какого-либо государства, которые давали бы право главе государства, без согласия своего народа, отменить его самостоятельное государственное существование. Трудно допустить, чтобы какой-либо народ добровольно согласился на уничтожение своей самостоятельности и свое включение в состав другого государства, а тем более такой народ, который сотни лет боролся за свою независимость и уже двадцать лет сохранял свое самостоятельное существование. Чехословацкий президент г. Гаха, подписывая берлинский акт от 15-го сего месяца, не имел на это никаких полномочий от своего народа и действовал в явном противоречии с параграфами 64 и 65 чехословацкой конституции и с волей своего народа. Вследствие этого означенный акт не может считаться имеющим законную силу.

3. Принцип самоопределения народов, на который нередко ссылается германское правительство, предполагает свободное волеизъявление народа, которое не может быть заменено подписью одного или двух лиц, какие бы высокие должности они ни занимали. В данном случае никакого волеизъявления чешского народа не было, хотя бы в форме таких плевиситов, какие имели место, например, при определении судьбы Верхней Силезии и Саарской области.

4. При отсутствии какого бы то ни было волеизъявления чешского народа, оккупация Чехии германскими войсками и последующие действия германского правительства не могут не быть признаны произвольными, насильственными, агрессивными.

5. Вышеприведенные замечания относятся целиком и к изменению статута Словакия в духе подчинения последней Германской империи, не оправданному каким-либо волеизъявлением словацкого народа.

6. Действия Германского правительства послужили сигналом к грубому вторжению венгерских войск в Карпатскую Русь и к нарушению элементарных прав ее населения.

7. Ввиду изложенного, Советское правительство не может признать включение в состав Германской империи Чехии, а в той или иной форме также и Словакии, правомерным и отвечающим общепризнанным нормам международного права и справедливости, или принципу самоопределения народов.

8. По мнению Советского правительства, действия Германского правительства не только не устраняют какой-либо опасности всеобщему миру, а, наоборот, создают и усиливают такую опасность, нарушая политическую устойчивость в Средней Европе, увеличивая элементы еще ранее созданного в Европе состояния тревоги и нанеся новый удар чувству безопасности народов.

Имею честь просить Вас, господин посол, довести вышеизложенное до сведения Вашего правительства и принять уверение в моем совершенном к Вам уважении.

ЛИТВИНОВ.

ПЕРВОЕ МЕСТО В СЕГОДНЯШНИХ ГАЗЕТАХ ЗАНИМАЮТ СООБЩЕНИЯ О ВСТРЕЧЕ НАСЕЛЕНИЯ АНГЛИЙСКОГО КАБИНЕТА. ПОКА ЧТО ОПУБЛИКОВАНЫ ОЧЕНЬ СКУПНЫЕ СВЕДЕНИЯ.

«Сандей таймс» пишет, что, по имеющимся сведениям, английские министры вчера обсуждали предложение Галифакса начать переговоры с представителями Франции, США и СССР для выработки общей линии этих держав в случае дальнейшей германской агрессии. Если между перечисленными странами будет достигнута договоренность, то другие государства получат предложение присоединиться.

Дипломатический обозреватель газет «Обсервер» пишет, что в настоящее время происходит полный пересмотр английской внешней политики. Первым элементом новой политики является следующее положение: «Не может быть никаких дальнейших переговоров с германским правительством по какому бы то ни было вопросу». Английское правительство считает, что дальнейшие планы Германии состоят в том, чтобы захватить румынское сырье и аннексировать Польский коридор и Крайнеку (Мемельскую) область.

ЛОНДОН, 19 марта. (ТАСС). Как сообщает агентство Рейтер, вчера английский министр иностранных дел Галифакс имел беседу с французским, американским и германскими послами, а также с полпредом СССР в Лондоне по поводу германского ультиматума Румынии.

На вчерашнем заседании кабинета, как полагают, обсуждался вопрос о позиции, которую займет теперь Англия, учтя информацию, которая получена Галифаксом в результате бесед с послами держав.

ПРИЖ, 19 марта. (ТАСС). Германский ультиматум Румынии усилил тревогу во Франции. В Париже обращают внимание на то обстоятельство, что в Чехо-Словакии сейчас сконцентрировано 18 германских дивизий.

Вчера очевидно в этой связи глава французского правительства Даладе имел продолжительную беседу с английским послом Эриком Финном, а министр иностранных дел Жорж Бонна совещался с румынским послом Татареску, с английским послом Эриком Финном и с полпредом СССР тов. Сурицем.

ИЗВЕЩЕНИЯ

21 марта, в 6 час. веч., в Доме партийного просвещения (Красный проспект, дом «Динамо», 2 этаж) горком партии проводит семинар пропагандистов по истории ВКП(б) — среднего и низового звена. Явка всех пропагандистов обязательна.

★</