

ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

БОЛЬШЕВИК

№ 12

15 ИЮНЯ

№ 12

МОСКВА

Издательство ЦК ВКП(б) „ПРАВДА“

1936

СПИСОК КНИГ, ПОСТУПИВШИХ НА ОТЗЫВ В РЕДАКЦИЮ „БОЛЬШЕВИКА“

ПАРТИЗДАТ

ВКП(б) в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК. Ч. 2-я. 5-е изд., исправленное и дополненное. 1936. 686 стр. 6 р. 50 к.

КЕРЖЕНЦЕВ П. Жизнь Ленина. Художественное издание. 1936. 354 стр. 28 руб.

СОЦЭКГИЗ

Государственная академия истории материальной культуры им. Н. Я. Марра:

1. По трассе первой очереди московского метрополитена им. Л. М. Кагановича. 1936. 183 стр. 9 р. 35 к.

2. Археологические работы Академии на новостройках в 1932—1933 гг. Т. II. 1936. 252 стр. 14 руб.

ТОКАРЕВ С. А. Докапиталистические пережитки в Ойротии. 1936. 151 стр. 5 руб.

РОДБЕРТУС К. Экономические сочинения. Перевод с немецкого. 1936. 433 стр. 6 р. 75 к.

ЛЕФЕВР ЖОРЖ. Аграрный вопрос в эпоху террора. Перевод с французского. 1936. 203 стр. 5 р. 35 к.

«МОЛОДАЯ ГВАРДИЯ»

Программа и устав Всесоюзного Ленинского Коммунистического Союза Молодежи. 1936. 61 стр. 50 коп.

АНДРЕЕВ А. А. Коммунистическое воспитание молодежи и задачи комсомола. Речь на X съезде ВЛКСМ 15 апреля 1936 года. 34 стр. 25 коп.

ФАЙНБЕРГ Е. О новой программе ВЛКСМ. Доклад на X съезде ВЛКСМ 17 апреля 1936 года. 48 стр. 35 коп.

ВЕРШКОВ П. О новом уставе ВЛКСМ. Доклад на X съезде ВЛКСМ 17 апреля 1936 года. 32 стр. 25 коп.

МУСКИН В. О работе комсомола в школе. Доклад на X съезде ВЛКСМ. 1936. 62 стр. 50 коп.

Постановления X Всесоюзного съезда ВЛКСМ. 1936. 47 стр. 30 коп.

СНЕГИРЕВ В. Конкистадоры. 1936. 219 стр. 4 руб.

ИЗГОВЕВ Н. Рассказ о Кабарде. 1936. 155 стр. 3 р. 50 к.

СОВЕТСКОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

ВЫШИНСКИЙ А. Я. Судостроительство в СССР. Учебник для правовых школ и юридических курсов. 3-е изд., исправленное и дополненное. 1936. 241 стр. 4 руб.

ГОСЛИТИЗДАТ

ГОРЬКИЙ М. Пьесы. 1936. 270 стр. 7 р. 50 к.

ТЫНЯНОВ Ю. Кюхля. 1936. 400 стр. 1 р. 50 к.

СЕЙФУЛЛИНА Л. Рассказы. 1936. 287 стр. 3 р. 75 к.

ФЕДИН К. Похищение Европы. Кн. 1-я и 2-я. 1936. 467 стр. 6 р. 50 к.

ШИШКОВ В. Странички. 3-е изд., переработанное автором. 1936. 454 стр. 6 р. 50 к.

ФИШ ГЕННАДИЙ. Финские повести. 1936. 293 стр. 3 р. 75 к.

ЛЕЖНЕВ А. Об искусстве. 1936. 276 стр. 4 р. 75 к.

ДАНИЛОВ С. Гоголь и театр. 1936. 331 стр. 7 р. 75 к.

ЖИД АНДРЭ. Собрание сочинений. Т. IV. Перевод с французского. 1936. 459 стр. 7 р. 25 к.

СИНКЛЕР ЛЬЮИС. Эроусмит. Перевод с английского. 1936. 496 стр. 8 руб.

ФРЭНК УОЛДО. Смерть и рождение Дэвида Маринэнда. Американская повесть. 1936. 558 стр. 8 руб.

ИЗДАТЕЛЬСТВО ИНОСТРАННЫХ РАБОЧИХ

НА НЕМЕЦКОМ ЯЗЫКЕ

К. МАРКС и Ф. ЭНГЕЛЬС. Переписка. Ч. 2-я. 1936. 680 стр. 9 руб. в переплете.

НА АНГЛИЙСКОМ ЯЗЫКЕ

К. МАРКС. Избранные произведения. Т. I. 1935. 479 стр. 6 р. 25 к. в переплете.

ДИККЕНС ЧАРЛЬЗ. Посмертные записки Пиквикского клуба. 1935. 816 стр. 12 р. 50 к. в переплете.

СВИФТ ДЖОНАТАН. Путешествия Гулливера. 1935. 360 стр. 7 р. 25 к. в переплете.

ДЕФО ДАНИЭЛЬ. Жизнь и приключения Робинзона Крузо. 1935. 414 стр. 10 р. 25 к. в переплете.

БОЛЬШЕВИК

Политико-экономический
двухнедельник
ЦК ВКП(б)

ХIII год издания

№ 12

15 июня

1936

Адрес редакции:
Москва, Ленинградское
шоссе, ул. „Правды“,
24. Тел. Д 3-06-06

СОДЕРЖАНИЕ

ПРОЕКТ КОНСТИТУЦИИ (основного закона) СОЮЗА СОВЕТСКИХ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ РЕСПУБЛИК	2
ПЕРЕДОВАЯ — Великая сталинская Конституция	17
Л. М. КАГАНОВИЧ — Год под'ема и ближайшие задачи железно- дорожного транспорта	25
А. ГАЙСТЕР — Итоги весеннего сева и вопросы уборки	88
П. ЛЕБЕДЕВ-ПОЛЯНСКИЙ — Виссарион Григорьевич Белинский	101

Консультация

А. АЛЫМОВ — Этапы развития советской Конституции	114
--	-----

*Постановление Президиума Центрального Исполнительного
Комитета Союза ССР*

О КОНСТИТУЦИИ СОЮЗА ССР

Заслушав доклад Председателя Конституционной Комиссии тов. СТАЛИНА о проекте Конституции СССР, Президиум ЦИК Союза ССР постановляет:

1. Одобрить проект Конституции Союза ССР, представленный Конституционной Комиссией ЦИК Союза ССР.
2. Созвать Всесоюзный с'езд советов для рассмотрения проекта Конституции Союза ССР.
3. Срок созыва Всесоюзного с'езда советов установить 25 ноября 1936 года.
4. Опубликовать проект Конституции Союза ССР для все-народного обсуждения.

Председатель Центрального Исполнительного Комитета
Союза ССР М. КАЛИНИН.

И. о. Секретаря Центрального Исполнительного Комитета
Союза ССР И. УНШЛИХТ.

Москва, Кремль, 11 июня 1936 года.

Проект Конституции Союза ССР, представленный
Конституционной Комиссией ЦИК Союза ССР и одобренный
Президиумом ЦИК Союза ССР для внесения на рассмотрение
Всесоюзного съезда советов

КОНСТИТУЦИЯ (основной закон) Союза Советских Социалистических Республик

Глава I.

Общественное устройство

Статья 1. Союз Советских Социалистических Республик есть социалистическое государство рабочих и крестьян.

Статья 2. Политическую основу СССР составляют Советы депутатов трудящихся, выросшие и окрепшие в результате свержения власти помещиков и капиталистов и завоевания диктатуры пролетариата.

Статья 3. Вся власть в СССР принадлежит трудящимся города и деревни в лице Советов депутатов трудящихся.

Статья 4. Экономическую основу СССР составляют социалистическая система хозяйства и социалистическая собственность на орудия и средства производства, утвердившиеся в результате ликвидации капиталистической системы хозяйства, отмены частной собственности на орудия и средства производства и уничтожения эксплуатации человека человеком.

Статья 5. Социалистическая собственность в СССР имеет либо форму государственной собственности (всенародное достояние), либо форму кооперативно-колхозной собственности (собственность отдельных колхозов, собственность кооперативных объединений).

Статья 6. Земля, ее недра, воды, леса, заводы, фабрики, шахты, рудники, железнодорожный, водный и воздушный транспорт, банки, средства связи, организованные государством крупные сельскохозяйственные предприятия (совхозы, машинотракторные станции и т. п.), а также основной жилищный фонд в городах и промышленных пунктах являются государственной собственностью, то есть всенародным достоянием.

Статья 7. Общие предприятия в колхозах и кооперативных организациях с их живым и мертвым инвентарем, производимая колхозами и кооперативными организациями продукция, равно как их общественные постройки составляют общественную, социалистическую собственность колхозов и кооперативных организаций.

Каждый колхозный двор имеет в личном пользовании небольшой приусадебный участок земли и в личной собственности подсобное хозяйство на приусадебном участке, жилой дом, продуктивный скот, птицу и мелкий сельскохозяйственный инвентарь — согласно устава сельскохозяйственной артели.

Статья 8. Земля, занимаемая колхозами, закрепляется за ними в бессрочное пользование, то есть, навечно.

Статья 9. Наряду с социалистической системой хозяйства, являющейся господствующей формой хозяйства в СССР, допускается зако-

ном мелкое частное хозяйство единоличных крестьян и кустарей, основанное на личном труде и исключаящее эксплуатацию чужого труда.

Статья 10. Личная собственность граждан на их трудовые доходы и сбережения, на жилой дом и подсобное домашнее хозяйство, на предметы домашнего хозяйства и обихода, равно как на предметы личного потребления и удобства — охраняется законом.

Статья 11. Хозяйственная жизнь СССР определяется и направляется государственным народно-хозяйственным планом в интересах увеличения общественного богатства, неуклонного подъема материального и культурного уровня трудящихся, укрепления независимости СССР и усиления его обороноспособности.

Статья 12. Труд в СССР является обязанностью каждого способного к труду гражданина по принципу: «кто не работает, тот не ест».

В СССР осуществляется принцип социализма: «от каждого по его способностям, каждому — по его труду».

Глава II.

Государственное устройство

Статья 13. Союз Советских Социалистических Республик есть союзное государство, образованное на основе добровольного объединения равноправных Советских Социалистических Республик:

Российской Советской Федеративной Социалистической Республики,

Украинской Советской Социалистической Республики,
Белорусской Советской Социалистической Республики,
Азербайджанской Советской Социалистической Республики,
Грузинской Советской Социалистической Республики,
Армянской Советской Социалистической Республики,
Туркменской Советской Социалистической Республики,
Узбекской Советской Социалистической Республики,
Таджикской Советской Социалистической Республики,
Казахской Советской Социалистической Республики,
Киргизской Советской Социалистической Республики.

Статья 14. Ведению Союза Советских Социалистических Республик в лице его высших органов власти и органов государственного управления подлежат:

а) представительство Союза в международных сношениях, заключение и ратификация договоров с другими государствами;

б) вопросы войны и мира;

в) принятие в состав СССР новых республик;

г) контроль за исполнением Конституции СССР и обеспечение соответствия Конституций союзных республик с Конституцией СССР;

д) утверждение изменений границ между союзными республиками;

е) организация обороны СССР и руководство всеми вооруженными силами СССР;

ж) внешняя торговля на основе государственной монополии;

з) охрана государственной безопасности;

и) установление народно-хозяйственных планов СССР;

к) утверждение единого государственного бюджета СССР, а так-

же налогов и доходов, поступающих на образование бюджетов союзного, республиканских и местных;

л) управление банками, промышленными и сельскохозяйственными учреждениями и предприятиями, а также торговыми предприятиями — общесоюзного значения;

м) управление транспортом и связью;

н) руководство денежной и кредитной системой;

о) организация государственного страхования имущества;

п) заключение и предоставление займов;

р) установление основных начал землепользования, а равно пользования недрами, лесами и водами;

с) установление основных начал в области просвещения и здравоохранения;

т) организация единой системы народно-хозяйственного учета;

у) установление основ законодательства о труде;

ф) законодательство о судостроительстве и судопроизводстве; уголовный и гражданский кодексы;

х) законы о союзном гражданстве; законы о правах иностранцев;

ц) издание общесоюзных актов об амнистии.

Статья 15. Суверенитет союзных республик ограничен лишь в пределах, указанных в статье 14 Конституции СССР. Вне этих пределов каждая Союзная республика осуществляет государственную власть самостоятельно. СССР охраняет суверенные права союзных республик.

Статья 16. Каждая Союзная республика имеет свою Конституцию, учитывающую особенности республики и построенную в полном соответствии с Конституцией СССР.

Статья 17. За каждой Союзной республикой сохраняется право свободного выхода из СССР.

Статья 18. Территория союзных республик не может быть изменена без их согласия.

Статья 19. Законы СССР имеют одинаковую силу на территории всех союзных республик.

Статья 20. В случае расхождения закона Союзной республики с законом общесоюзным, действует общесоюзный закон.

Статья 21. Для граждан СССР устанавливается единое союзное гражданство.

Всякий гражданин Союзной республики является гражданином СССР.

Статья 22. Российская Советская Федеративная Социалистическая Республика состоит из краев: Азово-Черноморского, Дальне-Восточного, Западно-Сибирского, Красноярского, Северо-Кавказского; областей: Воронежской, Восточно-Сибирской, Горьковской, Западной, Ивановской, Калининской, Кировской, Куйбышевской, Курской, Ленинградской, Московской, Омской, Оренбургской, Саратовской, Свердловской, Северной, Сталинградской, Челябинской, Ярославской; автономных советских социалистических республик: Татарской, Башкирской, Дагестанской, Бурят-Монгольской, Кабардино-Балкарской, Калмыцкой, Карельской, Коми, Крымской, Марийской, Мордовской, Немцев Поволжья, Северо-Осетинской, Удмуртской, Чечено-Ингушской, Чувашской, Якутской; автономных областей: Адыгейской, Еврейской, Карачаевской, Ойротской, Хакаской, Черкесской.

Статья 23. Украинская Советская Социалистическая Республика состоит из областей: Винницкой, Днепропетровской, Донецкой, Киев-

ской, Одесской, Харьковской, Черниговской и Молдавской Автономной Советской Социалистической Республики.

Статья 24. В Азербайджанской Советской Социалистической Республике состоят Нахичеванская Автономная Советская Социалистическая Республика и Нагорно-Карабахская автономная область.

Статья 25. В Грузинской Советской Социалистической Республике состоят: Абхазская АССР, Аджарская АССР, Юго-Осетинская автономная область.

Статья 26. В Узбекской Советской Социалистической Республике состоит Кара-Калпакская АССР.

Статья 27. В Таджикской Советской Социалистической Республике состоит Горно-Бадахшанская автономная область.

Статья 28. Казахская Советская Социалистическая Республика состоит из областей: Актюбинской, Алма-Атинской, Восточно-Казахстанской, Западно-Казахстанской, Карагандинской, Южно-Казахстанской.

Статья 29. Армянская ССР, Белорусская ССР, Туркменская ССР и Киргизская ССР не имеют в своем составе автономных республик, равно как краев и областей.

Глава III.

Высшие органы государственной власти Союза Советских Социалистических Республик

Статья 30. Высшим органом государственной власти СССР является Верховный Совет СССР.

Статья 31. Верховный Совет СССР осуществляет все права, присвоенные Союзу Советских Социалистических Республик согласно статьи 14 Конституции, поскольку они не входят в силу Конституции, в компетенцию подотчетных Верховному Совету СССР органов СССР: Президиума Верховного Совета СССР, Совета Народных Комиссаров СССР и Народных Комиссариатов СССР.

Статья 32. Законодательная власть СССР осуществляется исключительно Верховным Советом СССР.

Статья 33. Верховный Совет СССР состоит из двух палат: Совета Союза и Совета Национальностей.

Статья 34. Совет Союза избирается гражданами СССР по норме: один депутат на 300 тысяч населения.

Статья 35. Совет Национальностей составляется из депутатов, выделяемых Верховными Советами союзных и автономных республик и Советами депутатов трудящихся автономных областей: по десять депутатов от каждой союзной республики, по пять депутатов от каждой автономной республики и по два депутата от каждой автономной области.

Статья 36. Верховный Совет СССР избирается сроком на четыре года.

Статья 37. Обе палаты Верховного Совета СССР: Совет Союза и Совет Национальностей равноправны.

Статья 38. Совету Союза и Совету Национальностей в одинаковой мере принадлежит законодательная инициатива.

Статья 39. Закон считается утвержденным, если он принят обоими палатами Верховного Совета СССР простым большинством каждой.

Статья 40. Законы, принятые Верховным Советом СССР, публикуются за подписями председателя и секретаря Президиума Верховного Совета СССР.

Статья 41. Сессии Совета Союза и Совета Национальностей начинаются и заканчиваются одновременно.

Статья 42. Совет Союза избирает председателя Совета Союза и двух его заместителей.

Статья 43. Совет Национальностей избирает председателя Совета Национальностей и двух его заместителей.

Статья 44. Председатели Совета Союза и Совета Национальностей руководят заседаниями соответствующих палат и ведают их внутренним распорядком.

Статья 45. Совместные заседания обеих палат Верховного Совета СССР ведут поочередно председатели Совета Союза и Совета Национальностей.

Статья 46. Сессии Верховного Совета СССР созываются Президиумом Верховного Совета СССР два раза в год.

Внеочередные сессии созываются Президиумом Верховного Совета СССР по его усмотрению или по требованию одной из союзных республик.

Статья 47. В случае разногласия между Советом Союза и Советом Национальностей вопрос передается на разрешение согласительной комиссии, образованной на паритетных началах. Если согласительная комиссия не приходит к согласному решению или если ее решение не удовлетворяет одну из палат, вопрос рассматривается вторично в палатах. При отсутствии согласного решения двух палат, Президиум Верховного Совета СССР распускает Верховный Совет СССР и назначает новые выборы.

Статья 48. Верховный Совет СССР избирает на совместном заседании обеих палат Президиум Верховного Совета СССР в составе: председателя Президиума Верховного Совета СССР, четырех его заместителей, секретаря Президиума и 31 члена Президиума.

Президиум Верховного Совета СССР подотчетен Верховному Совету СССР во всей своей деятельности.

Статья 49. Президиум Верховного Совета СССР:

- а) созывает сессии Верховного Совета СССР;
- б) дает толкование действующих законов, издавая соответствующие указы;
- в) распускает Верховный Совет СССР на основании 47 статьи Конституции СССР и назначает новые выборы;
- г) производит всенародный опрос (референдум) по своей инициативе или по требованию одной из союзных республик;
- д) отменяет постановления и распоряжения Совета Народных Комиссаров СССР и Советов Народных Комиссаров республик в случае их несоответствия закону;
- е) в период между сессиями Верховного Совета СССР освобождает от должности и назначает отдельных Народных Комиссаров СССР по представлению председателя Совета Народных Комиссаров СССР с последующим внесением на утверждение Верховного Совета СССР;
- ж) награждает орденами СССР;
- з) осуществляет право помилования;
- и) назначает и сменяет высшее командование вооруженных сил СССР;

к) в период между сессиями Верховного Совета СССР объявляет состояние войны в случае военного нападения на СССР;

л) объявляет общую и частичную мобилизацию;

м) ратифицирует международные договоры;

н) назначает и отзывает полномочных представителей СССР в иностранных государствах;

о) принимает аккредитование дипломатических представителей иностранных государств.

Статья 50. Совет Союза и Совет Национальностей избирают мандатные комиссии, которые проверяют полномочия депутатов каждой палаты.

По представлению мандатной комиссии палаты решают либо признать полномочия, либо кассировать выборы отдельных депутатов.

Статья 51. Верховный Совет СССР назначает, когда он сочтет необходимым, следственные и ревизионные комиссии по любому вопросу.

Все учреждения и должностные лица обязаны выполнять требования этих комиссий и представлять им необходимые материалы и документы.

Статья 52. Депутат Верховного Совета СССР не может быть привлечен к судебной ответственности или арестован без согласия Верховного Совета СССР, а в период, когда нет сессии Верховного Совета СССР, — без согласия Президиума Верховного Совета СССР.

Статья 53. По истечении полномочий или после досрочного роспуска Верховного Совета СССР Президиум Верховного Совета СССР сохраняет свои полномочия вплоть до образования вновь избранным Верховным Советом СССР нового Президиума Верховного Совета СССР.

Статья 54. По истечении полномочий или в случае досрочного роспуска Верховного Совета СССР Президиум Верховного Совета СССР назначает новые выборы в срок не более двух месяцев со дня истечения полномочий или роспуска Верховного Совета СССР.

Статья 55. Вновь избранный Верховный Совет СССР созывается Президиумом Верховного Совета СССР прежнего состава не позже, как через месяц после выборов.

Статья 56. Верховный Совет СССР образует на совместном заседании обоих палат Правительство СССР — Совет Народных Комиссаров СССР.

Глава IV.

Высшие органы государственной власти союзных республик

Статья 57. Высшим органом государственной власти Союзной республики является Верховный Совет Союзной республики.

Статья 58. Верховный Совет Союзной республики избирается гражданами республики сроком на четыре года.

Нормы представительства устанавливаются Конституциями союзных республик.

Статья 59. Верховный Совет Союзной республики является единственным законодательным органом республики.

Статья 60. Верховный Совет Союзной республики:

а) принимает Конституцию республики и вносит в нее изменения в соответствии со статьей 16 Конституции СССР;

б) утверждает Конституции находящихся в ее составе автономных республик и определяет границы их территории;

в) утверждает народно-хозяйственный план и бюджет республики;

г) пользуется правом амнистии и помилования граждан, осужденных судебными органами Союзной республики.

Статья 61. Верховный Совет Союзной республики избирает Президиум Верховного Совета Союзной республики в составе: председателя Президиума Верховного Совета Союзной республики, его заместителей и членов Президиума Верховного Совета Союзной республики.

Полномочия Президиума Верховного Совета Союзной республики определяются Конституцией Союзной республики.

Статья 62. Для ведения заседаний Верховный Совет Союзной республики избирает своего председателя и его заместителей.

Статья 63. Верховный Совет Союзной республики образует Правительство Союзной республики — Совет Народных Комиссаров Союзной республики.

Глава V.

Органы государственного управления Союза Советских Социалистических Республик

Статья 64. Высшим исполнительным и распорядительным органом государственной власти Союза Советских Социалистических Республик является Совет Народных Комиссаров СССР.

Статья 65. Совет Народных Комиссаров СССР ответственен перед Верховным Советом СССР и ему подотчетен.

Статья 66. Совет Народных Комиссаров СССР издает постановления и распоряжения на основе и во исполнение действующих законов и проверяет исполнение.

Статья 67. Постановления и распоряжения Совета Народных Комиссаров СССР обязательны к исполнению на всей территории СССР.

Статья 68. Совет Народных Комиссаров СССР:

а) объединяет и направляет работу общесоюзных и союзно-республиканских Народных Комиссариатов СССР и других подведомственных ему хозяйственных и культурных учреждений;

б) принимает меры по осуществлению народно-хозяйственного плана, государственного бюджета и укреплению кредитно-денежной системы;

в) принимает меры по обеспечению общественного порядка, защите интересов государства и охране прав граждан;

г) осуществляет общее руководство в области сношений с иностранными государствами;

д) определяет ежегодные контингенты граждан, подлежащих призыву на действительную военную службу, руководит общим строительством вооруженных сил страны.

Статья 69. Совет Народных Комиссаров СССР имеет право по отраслям управления и хозяйства, отнесенным к компетенции СССР, приостанавливать постановления и распоряжения Советов Народных Комиссаров Союзных республик и отменять приказы и инструкции Народных Комиссаров СССР.

Статья 70. Совет Народных Комиссаров СССР образуется Верховным Советом СССР в составе:

Председателя Совета Народных Комиссаров СССР;
Заместителей председателя Совета Народных Комиссаров СССР;
Председателя Государственной плановой комиссии СССР;
Председателя Комиссии советского контроля;
Народных Комиссаров СССР,
Председателя Комитета заготовок;
Председателя Комитета по делам искусств;
Председателя Комитета по делам высшей школы.

Статья 71. Правительство СССР или Народный Комиссар СССР, к которым обращен запрос депутата Верховного Совета СССР, обязаны не более чем в трехдневный срок дать устный или письменный ответ в соответствующей палате.

Статья 72. Народные Комиссары СССР ведают отраслями государственного управления, входящими в компетенцию СССР.

Статья 73. Народные Комиссары СССР издают в пределах компетенции соответствующих Народных Комиссариатов приказы и инструкции на основании и во исполнение действующих законов, а также постановлений и распоряжений Совета Народных Комиссаров СССР и проверяют их исполнение.

Статья 74. Народные Комиссариаты СССР являются или общесоюзными или союзно-республиканскими.

Статья 75. Общесоюзные Народные Комиссариаты ведают порученной им отраслью государственного управления на всей территории СССР или непосредственно или через назначаемые ими органы.

Статья 76. Союзно-республиканские Народные Комиссариаты ведают порученной им отраслью государственного управления через одноименные Народные Комиссариаты союзных республик.

Статья 77. К общесоюзным Народным Комиссариатам относятся Народные Комиссариаты:

- Обороны;
- Иностранных дел;
- Внешней торговли;
- Путей сообщения;
- Связи;
- Водного транспорта;
- Тяжелой промышленности.

Статья 78. К союзно-республиканским Народным Комиссариатам относятся Народные Комиссариаты:

- Пищевой промышленности;
- Легкой промышленности;
- Лесной промышленности;
- Земледелия;
- Зерновых и животноводческих совхозов;
- Финансов;
- Внутренней торговли;
- Внутренних дел;
- Юстиции;
- Здравоохранения.

Глава VI.

Органы государственного управления союзных республик

Статья 79. Высшим исполнительным и распорядительным органом государственной власти Союзной республики является Совет Народных Комиссаров Союзной республики.

Статья 80. Совет Народных Комиссаров Союзной республики ответственен перед Верховным Советом Союзной республики и ему подотчетен.

Статья 81. Совет Народных Комиссаров Союзной республики издает постановления и распоряжения на основе и во исполнение действующих законов СССР и Союзной республики, постановлений и распоряжений Совета Народных Комиссаров СССР и проверяет их исполнение.

Статья 82. Совет Народных Комиссаров Союзной республики имеет право приостанавливать постановления и распоряжения Советов Народных Комиссаров автономных республик и отменять решения и распоряжения исполнительных комитетов советов депутатов трудящихся краев, областей и автономных областей.

Статья 83. Совет Народных Комиссаров Союзной республики образуется Верховным Советом Союзной республики в составе:

Председателя Совета Народных Комиссаров Союзной республики;

Заместителей председателя;

Председателя Государственной плановой комиссии;

Народных Комиссаров:

Пищевой промышленности;

Легкой промышленности;

Лесной промышленности;

Земледелия;

Зерновых и животноводческих совхозов;

Финансов;

Внутренней торговли;

Внутренних дел;

Юстиции;

Здравоохранения;

Просвещения;

Местной промышленности;

Коммунального хозяйства;

Социального обеспечения;

Уполномоченного Комитета заготовок;

Начальника Управления по делам искусств;

Уполномоченных общесоюзных Народных Комиссариатов.

Статья 84. Народные Комиссары Союзной республики ведают отраслями государственного управления, входящими в компетенцию Союзной республики.

Статья 85. Народные Комиссары Союзной республики издают в пределах компетенции соответствующих Народных Комиссариатов приказы и инструкции на основании и во исполнение законов СССР и Союзной республики, постановлений и распоряжений Совета Народных Комиссаров СССР и Союзной республики, приказов и инструкций союзно-республиканских Народных Комиссариатов СССР.

Статья 86. Народные Комиссариаты Союзной республики являются союзно-республиканскими или республиканскими.

Статья 87. Союзно-республиканские Народные Комиссариаты ведают порученной им отраслью государственного управления, подчиняясь как Совету Народных Комиссаров Союзной республики, так и соответствующему союзно-республиканскому Народному Комиссариату СССР.

Статья 88. Республиканские Народные Комиссариаты ведают порученной им отраслью государственного управления, подчиняясь непосредственно Совету Народных Комиссаров Союзной республики.

Глава VII.

Высшие органы государственной власти автономных советских социалистических республик

Статья 89. Высшим органом государственной власти Автономной республики является Верховный Совет АССР.

Статья 90. Верховный Совет Автономной республики избирается гражданами республики сроком на четыре года по нормам представительства, устанавливаемым Конституцией Автономной республики.

Статья 91. Верховный Совет Автономной республики является единственным законодательным органом АССР.

Статья 92. Каждая Автономная республика имеет свою Конституцию, учитывающую особенности Автономной республики и построенную в полном соответствии с Конституцией Союзной республики.

Статья 93. Верховный Совет Автономной республики избирает Президиум Верховного Совета Автономной республики и образует Совет Народных Комиссаров Автономной республики, согласно своей Конституции.

Глава VIII.

Местные органы государственной власти

Статья 94. Органами государственной власти в краях, областях, автономных областях, округах, районах, городах, селах (станицах, деревнях, хуторах, кишлаках, аулах) являются Советы депутатов трудящихся.

Статья 95. Краевые, областные, автономных областей, окружные, районные, городские, сельские (станиц, деревень, хуторов, кишлаков, аулов) Советы депутатов трудящихся избираются соответственно трудящимися края, области, автономной области, округа, района, города, села сроком на два года.

Статья 96. Нормы представительства в Советы депутатов трудящихся определяются Конституциями союзных республик.

Статья 97. Советы депутатов трудящихся руководят деятельностью подчиненных им органов управления, обеспечивают охрану государственного порядка, соблюдение законов и охрану прав граждан, осуществляют местное хозяйственное и культурное строительство, устанавливают местный бюджет.

Статья 98. Советы депутатов трудящихся принимают решения и дают распоряжения в пределах прав, предоставленных им законами СССР и Союзной республики.

Статья 99. Исполнительными и распорядительными органами краевых, областных, автономных областей, окружных, районных и городских Советов депутатов трудящихся являются избираемые ими исполнительные комитеты в составе: председателя, его заместителей и членов.

Статья 100. Исполнительным и распорядительным органом сельских Советов депутатов трудящихся в небольших поселениях, в соответствии с Конституциями союзных республик, являются избираемые ими председатель и его заместители.

Статья 101. Исполнительные органы Советов депутатов трудящихся непосредственно подотчетны как Совету депутатов трудящихся, их избравшему, так и исполнительному органу вышестоящего Совета депутатов трудящихся.

Глава IX.

Суд и прокуратура

Статья 102. Правосудие в СССР осуществляется Верховным Судом СССР, Верховными Судами союзных республик, краевыми и областными судами, судами автономных республик и автономных областей, специальными судами СССР, создаваемыми по определению Верховного Совета СССР, народными судами.

Статья 103. Рассмотрение дел во всех судах осуществляется с участием народных заседателей, кроме случаев, специально предусмотренных законом.

Статья 104. Верховный Суд СССР является высшим судебным органом. На Верховный Суд СССР возлагается надзор за деятельностью всех судебных органов СССР и союзных республик.

Статья 105. Верховный Суд СССР и специальные суды СССР избираются Верховным Советом СССР сроком на пять лет.

Статья 106. Верховные Суды союзных республик избираются Верховными Советами союзных республик сроком на пять лет.

Статья 107. Верховные Суды автономных республик избираются Верховными Советами автономных республик сроком на пять лет.

Статья 108. Краевые и областные суды, суды автономных областей избираются краевыми или областными Советами депутатов трудящихся или советами депутатов трудящихся автономных областей сроком на пять лет.

Статья 109. Народные суды избираются гражданами района на основе всеобщего, прямого и равного избирательного права при тайном голосовании — сроком на три года.

Статья 110. Судопроизводство ведется на языке союзной или автономной республики или автономной области с обеспечением для лиц, не владеющих этим языком, полного ознакомления с материалами дела через переводчика, а также права выступать на суде на родном языке.

Статья 111. Разбирательство дел во всех судах СССР открытое, поскольку законом не предусмотрены исключения, с обеспечением обвиняемому права на защиту.

Статья 112. Судьи независимы и подчиняются только закону.

Статья 113. Высший надзор за точным исполнением законов всеми Народными Комиссариатами и подведомственными им учреждениями, равно как отдельными должностными лицами, а также гражданами СССР возлагается на Прокурора СССР.

Статья 114. Прокурор СССР назначается Верховным Советом СССР сроком на семь лет.

Статья 115. Республиканские, краевые, областные прокуроры, а

также прокуроры автономных республик и автономных областей назначаются Прокурором СССР сроком на пять лет.

Статья 116. Районные прокуроры назначаются прокурорами союзных республик с утверждения Прокурора СССР сроком на пять лет.

Статья 117. Органы прокуратуры осуществляют свои функции независимо от каких бы то ни было местных органов, подчиняясь только Прокурору СССР.

Глава X.

Основные права и обязанности граждан

Статья 118. Граждане СССР имеют право на труд — право на получение гарантированной работы с оплатой их труда в соответствии с его количеством и качеством.

Право на труд обеспечивается социалистической организацией народного хозяйства, неуклонным ростом производительных сил советского общества, отсутствием хозяйственных кризисов и ликвидацией безработицы.

Статья 119. Граждане СССР имеют право на отдых.

Право на отдых обеспечивается сокращением рабочего дня для подавляющего большинства рабочих до 7 часов, установлением ежегодных отпусков рабочим и служащим с сохранением заработной платы, предоставлением для обслуживания трудящихся широкой сети санаториев, домов отдыха, клубов.

Статья 120. Граждане СССР имеют право на материальное обеспечение в старости, а также — в случае болезни и потери трудоспособности.

Это право обеспечивается широким развитием социального страхования рабочих и служащих за счет государства, бесплатной медицинской помощью, предоставлением в пользование трудящимся широкой сети курортов.

Статья 121. Граждане СССР имеют право на образование.

Это право обеспечивается всеобще-обязательным начальным образованием, бесплатностью образования, включая высшее образование, системой государственных стипендий подавляющему большинству учащихся в высшей школе, обучением в школах на родном языке, организацией на заводах, в совхозах, машинотракторных станциях и колхозах бесплатного производственного, технического и агрономического обучения трудящихся.

Статья 122. Женщине в СССР предоставляются равные права с мужчиной во всех областях хозяйственной, государственной, культурной и общественно-политической жизни.

Возможность осуществления этих прав женщин обеспечивается предоставлением женщине равного с мужчиной права на труд, оплату труда, отдых, социальное страхование и образование, государственной охраной интересов матери и ребенка, предоставлением женщине при беременности отпусков с сохранением содержания, широкой сетью родильных домов, детских ясель и садов.

Статья 123. Равноправие граждан СССР, независимо от их национальности и расы, во всех областях хозяйственной, государственной, культурной и общественно-политической жизни является непреложным законом.

Какое бы то ни было прямое или косвенное ограничение прав или, наоборот, установление прямых или косвенных преимуществ граждан в зависимости от их расовой и национальной принадлежности, равно как всякая проповедь расовой или национальной исключительности, или ненависти и пренебрежения — караются законом.

Статья 124. В целях обеспечения за гражданами свободы совести церковь в СССР отделена от государства и школа от церкви. Свобода отправления религиозных культов и свобода антирелигиозной пропаганды признается за всеми гражданами.

Статья 125. В соответствии с интересами трудящихся и в целях укрепления социалистического строя гражданам СССР гарантируется:

- а) свобода слова,
- б) свобода печати,
- в) свобода собраний и митингов,
- г) свобода уличных шествий и демонстраций.

Эти права граждан обеспечиваются предоставлением трудящимся и их организациям типографий, запасов бумаги, общественных зданий, улиц, средств связи и других материальных условий, необходимых для их осуществления.

Статья 126. В соответствии с интересами трудящихся и в целях развития организационной самостоятельности и политической активности народных масс гражданам СССР обеспечивается право объединения в общественные организации: профессиональные союзы, кооперативные объединения, организации молодежи, спортивные и оборонные организации, культурные, технические и научные общества, а наиболее активные и сознательные граждане из рядов рабочего класса и других слоев трудящихся объединяются в коммунистическую партию СССР, являющуюся передовым отрядом трудящихся в их борьбе за укрепление и развитие социалистического строя и представляющую руководящее ядро всех организаций трудящихся, как общественных, так и государственных.

Статья 127. Гражданам СССР обеспечивается неприкосновенность личности. Никто не может быть подвергнут аресту иначе как по постановлению суда или с санкции прокурора.

Статья 128. Неприкосновенность жилища граждан и тайна переписки охраняются законом.

Статья 129. СССР предоставляет право убежища иностранным гражданам, преследуемым за защиту интересов трудящихся, или национальную деятельность, или национально-освободительную борьбу.

Статья 130. Каждый гражданин СССР обязан соблюдать Конституцию Союза Советских Социалистических Республик, исполнять законы, блюсти дисциплину труда, честно относиться к общественному долгу, уважать правила социалистического общежития.

Статья 131. Каждый гражданин СССР обязан беречь и укреплять общественную, социалистическую собственность, как священную и неприкосновенную основу советского строя, как источник богатства и могущества родины, как источник зажиточной и культурной жизни всех трудящихся.

Лица, покушающиеся на общественную, социалистическую собственность, являются врагами народа.

Статья 132. Всеобщая воинская повинность является законом.

Воинская служба в Рабоче-Крестьянской Красной Армии представляет почетную обязанность граждан СССР.

Статья 133. Защита отечества есть священный долг каждого гражданина СССР. Измена родине: нарушение присяги, переход на сторону врага, нанесение ущерба военной мощи государства, шпионаж в пользу иностранного государства — караются по всей строгости закона, как самое тяжкое злодеяние.

Глава XI.

Избирательная система

Статья 134. Выборы депутатов во все Советы депутатов трудящихся: Верховный Совет СССР, Верховные Советы союзных республик, краевые и областные Советы депутатов трудящихся, Верховные Советы автономных республик, Советы депутатов трудящихся автономных областей, окружные, районные, городские и сельские (станции, деревни, хутора, кишлака, аула) Советы депутатов трудящихся, — производятся избирателями на основе всеобщего, равного и прямого избирательного права при тайном голосовании.

Статья 135. Выборы депутатов являются всеобщими: все граждане СССР, которым в год выборов исполняется 18 лет, имеют право участвовать в выборах депутатов и быть избранными, за исключением умалишенных и лиц, осужденных судом с лишением избирательных прав.

Статья 136. Выборы депутатов являются равными: каждый гражданин имеет право избирать и быть избранным независимо от расовой и национальной принадлежности, вероисповедания, образовательного ценза, оседлости, социального происхождения, имущественного положения и прошлой деятельности.

Статья 137. Женщины пользуются правом избирать и быть избранными наравне с мужчинами.

Статья 138. Граждане, состоящие в рядах Красной Армии, пользуются правом избирать и быть избранными наравне со всеми гражданами.

Статья 139. Выборы депутатов являются прямыми: выборы во все Советы депутатов трудящихся, начиная от сельского и городского Совета депутатов трудящихся вплоть до Верховного Совета СССР, производятся гражданами непосредственно путем прямых выборов.

Статья 140. Голосование при выборах депутатов является тайным.

Статья 141. Кандидаты при выборах выставляются по избирательным округам.

Право выставления кандидатов обеспечивается за общественными организациями и обществами трудящихся: коммунистическими партийными организациями, профессиональными союзами, кооперативами, организациями молодежи, культурными обществами.

Статья 142. Каждый депутат обязан отчитываться перед избирателями в своей работе и в работе Совета депутатов трудящихся и может быть в любое время отозван по решению большинства избирателей в установленном законом порядке.

Глава XII.

Герб, флаг, столица

Статья 143. Государственный герб Союза Советских Социалистических Республик состоит из серпа и молота на земном шаре, изображенном в лучах солнца и обрамленном колосьями, с надписью на языках союзных республик: «Пролетарии всех стран, соединяйтесь!». Наверху герба имеется пятиконечная звезда.

Статья 144. Государственный флаг Союза Советских Социалистических Республик состоит из красного полотнища, с изображением на его верхнем углу у древка золотых серпа и молота и над ними красной пятиконечной звезды, обрамленной золотой каймой. Отношение ширины к длине 1:2.

Статья 145. Столицей Союза Советских Социалистических Республик является город Москва.

Глава XIII.

Порядок изменения Конституции

Статья 146. Изменение Конституции СССР производится лишь по решению Верховного Совета СССР, принятому большинством не менее $\frac{2}{3}$ голосов в каждой из его палат.

В истории большевистской партии, в ее героической борьбе за коммунизм, за прекрасное будущее человечества июньский пленум ЦК ВКП(б) 1936 года займет особое, исключительное место. Великий вождь народов СССР, трудящихся и угнетенных всего мира товарищ Сталин доложил пленуму ЦК проект новой советской Конституции, представляющей документ всемирноисторического значения. Эта новая Конституция будет «самой демократической конституцией из всех существующих в мире», как указал товарищ Сталин еще в беседе с г-ном Рой Говардом. Пленум одобрил проект новой Конституции, инициатором, вдохновителем и творцом которой был товарищ Сталин, и ввиду особой ее важности постановил представить на рассмотрение созываемого для этой цели Всесоюзного съезда советов.

Президиум Центрального исполнительного комитета Союза ССР по докладу товарища Сталина одобрил проект Конституции и постановил созвать 25 ноября сего года Всесоюзный съезд советов для ее рассмотрения, а проект Конституции опубликовать для всенародного обсуждения.

Миллионы трудящихся нашей страны уже ознакомились с текстом Конституции. С чувством величайшей гордости за свою родину, за свою славную большевистскую партию вчитываются они в сталинские слова Конституции, умом и сердцем ощущают радость за величественные победы и грандиозные перспективы развития социализма и советского народа.

Могучим дыханием подлинной свободы облетает весь мир сталинская Конституция победившего социализма. Сотни миллионов угнетенных людей капиталистического мира видят в огненных словах новой советской Конституции, чем увенчалась гигантская борьба рабочего класса, руководимого партией Ленина—Сталина, черпают в них революционную силу в завоевании великих идеалов человечества, ставших действительностью в Стране советов.

Уже февральский пленум ЦК ВКП(б) в 1935 году по инициативе товарища Сталина принял решение о необходимости некоторых изменений в Конституции Союза ССР. Это решение пленума ЦК было внесено на рассмотрение VII съезда советов Союза ССР. Съезд, считая вполне правильным и своевременным предложение ЦК ВКП(б), постановил:

«Внести в Конституцию Союза ССР изменения в направлении:

а) дальнейшей демократизации избирательной системы в смысле замены не вполне равных выборов равными, многостепенных — прямыми, открытых — закрытыми.

б) уточнения социально-экономической основы Конституции в смысле приведения Конституции в соответствие с нынешним соотношением классовых сил в СССР (создание новой, социалистической индустрии, разгром кулачества, победа колхозного строя, утверждение социалистической собственности, как основы советского общества и т. п.)».

Эти коренные экономические и классовые изменения в советском общественном строе нашли полное отражение в опубликованном проекте сталинской Конституции, золотыми строками записавшей основной закон устройства социалистического государства рабочих и крестьян.

С тех пор как была утверждена Первая союзная конституция, в 1924 году, наша страна прошла богатейший, насыщенный величайшими историческими событиями путь и достигла грандиозных побед.

Упорной, настойчивой организационной и воспитательной работой, в жестоких схватках с классовым врагом большевистская партия в кратчайший исторический срок привела рабочий класс СССР к окончательной и бесповоротной победе социализма как в городе, так и в деревне. Менее чем в тринадцать лет выполнены небывалые в истории по широте и охвату задачи революционной переделки лица необъятной страны, ее экономического уклада и социальной структуры.

В то время когда принималась Первая конституция Союза ССР, советская промышленность была слабо развита и не достигала даже довоенного уровня продукции; все еще сказывалось влияние разрухи — в результате империалистической и гражданской войны. Деревня разливалась океаном мелких индивидуальных хозяйств, способных рождать капитализм. Кулачество — этот самый многочисленный, самый зверский и упорный эксплуататорский класс — обладало еще в деревне большой экономической мощью. Заметной силой была и нэпмановская буржуазия в городе. Вопрос «кто кого» стоял тогда во всей остроте. Троцкизм бешено боролся с партией, пытаясь доказать невозможность победы социализма в нашей стране. Во всех областях жизни сказывались результаты напряженных годов борьбы не на жизнь, а на смерть с внутренней и международной контрреволюцией за республику труда.

Вдохновляемый гением и волей Сталина, рабочий класс под руководством большевистской партии разгромил контрреволюционных троцкистов и зиновьевцев, разгромил правых оппортунистов и привел страну к изумительным победам. В народном хозяйстве СССР, еще недавно состоявшем из различных экономических укладов, сейчас безраздельно господствует социалистическая система хозяйства.

Коммунистическая партия и советская власть создали могучую и богатую, вооруженную передовой техникой, индустриальную, непобедимую в оборонном отношении социалистическую державу. Прежде отсталое сельское хозяйство преобразовано в самое крупное в мире социалистическое земледелие. Выращены и подняты к активной и творческой жизни миллионы трудящихся, гордых и смелых людей, горячих советских патриотов, любящих свою родину и беспредельно преданных партии и правительству.

В революционном потоке стахановского движения на социалистических фабриках, заводах, в колхозах и совхозах, в неукротимой жажде знания и культуры вырываются наружу гигантские силы, утверждающие во всенародном подъеме радостную, торжествующую жизнь, расцвет культуры, полную свободу, дающую неограниченные возможности развития каждому честному гражданину советского общества.

«Та общественная организация, которую мы создали, может быть названа организацией советской, социалистической, еще не вполне построенной, но в корне своей социалистической организацией общества. Основой этого общества является общественная собственность: государственная, т. е. всенародная, а также кооперативно-колхозная собственность» (Сталин).

В нашей стране навсегда уничтожены эксплуататорские классы: помещики, капиталисты и кулачество. Создано новое человеческое общество,

где нет эксплуататорских классов и успешно происходит процесс ликвидации классов вообще. Расцвет народного хозяйства, бурный рост благосостояния трудящихся, развитие и укрепление социалистической собственности, расцвет науки, искусства и советской демократии создают условия радостного труда и чудесной, многогранной жизни для всего народа СССР. «Жить стало лучше, товарищи. Жить стало веселее» (Сталин).

В этой величайшей созидательной работе переделываются и перевоспитываются и основные классы переходного периода — рабочий класс и крестьянство.

Завоевав в боях Великой октябрьской пролетарской революции государственную власть, рабочий класс СССР руководит всем ходом социалистического строительства. Советский рабочий класс не является пролетариатом в прежнем смысле слова: из класса эксплуатируемого, каким является пролетариат в капиталистических странах, рабочий класс СССР превратился в класс господствующий, из класса, лишенного средств производства, он стал созидателем общественной, всенародной собственности, из класса, обреченного при капитализме на безработицу и нищету, он превратился в мощную армию свободных тружеников, пользующихся благами зажиточной и культурной жизни, перед которым открыты двери и созданы все возможности для образования. В социалистическом государстве рабочих и крестьян успешно стирается вековая противоположность между физическим и умственным трудом.

Выполняя авангардную роль в деле ликвидации классов, рабочий класс Союза ССР переделывает и свою собственную природу, в огне революционной борьбы избавляется он от родимых пятен прошлого, выковывая в себе коммунистическое сознание. Еще Маркс и Энгельс в «Немецкой идеологии» указывали:

«... Как для массового порождения этого коммунистического сознания, так и для достижения самой цели необходимо массовое изменение людей, которое возможно только в практическом движении, в революции; следовательно, революция необходима не только потому, что никаким иным способом невозможно свергнуть господствующий класс, но и потому, что свержающий класс только в революции может избавиться от всей старой мерзости и стать способным создать новое общество».

Наше советское крестьянство перестало быть классом мелких товаропроизводителей, служивших питательной почвой для роста капитализма. Рука об руку с рабочим классом, под руководством рабочего класса колхозное крестьянство укрепляет социалистический строй, множит богатство и мощь своей родины, участвует в общей работе по уничтожению противоположности между городом и деревней.

Наша новая, советская интеллигенция, вышедшая из рядов рабочих и колхозников, безгранично предана советской власти. Советские ученые, инженеры и техники двигают вперед науку, техническую мысль, активно участвуя в технической реконструкции всего народного хозяйства СССР. Поистине наступило время, о котором Маркс говорил: «Наука может выполнять свою истинную роль только в республике труда».

Эксплуататорские классы в СССР окончательно уничтожены. «Наше общество состоит исключительно из свободных тружеников города и деревни — рабочих, крестьян, интеллигенции» (Сталин). Грани между рабочим классом и крестьянством стираются. Нет уже прежнего коренного различия между крестьянином, ставшим теперь колхозником, и рабочим.

Но мы еще далеки от полного уничтожения классов. Остатки классовых различий между рабочими и колхозниками еще существуют, поскольку существуют две формы общественной, социалистической собственности — государственная, т. е. всенародная, и кооперативно-колхозная, поскольку еще имеются различия в организации труда, в получении доходов на промышленных предприятиях и в колхозе, различие в организованности и культурном уровне между рабочим классом и колхозным крестьянством. Мы должны отдавать себе отчет в том, что хотя сделаны решающие шаги в деле ликвидации классов в нашей стране, но процесс уничтожения классов еще не завершен, он еще продолжается.

Советский союз вступил сейчас в такую полосу развития, когда в результате гигантских усилий рабочего класса и большевистской партии происходит великий процесс стирания граней между классами, когда безраздельно господствующей социалистической экономике соответствует несокрушимое единство советского народа. Эти глубочайшие сдвиги, осуществленные в великую сталинскую эпоху, привели к необходимости замены прежнего названия советов рабочих, крестьянских и красноармейских депутатов советами депутатов трудящихся. В этой формуле выражен глубочайший смысл происшедших в нашей стране экономических и социальных изменений. Перед всем миром демонстрируется полное политическое равноправие рабочих, крестьян и интеллигенции в СССР.

Ленинско-сталинская национальная политика обеспечила величайшие экономические и культурные изменения в жизни всех народов Советского союза. Индустриализация национальных республик и областей, победа колхозного строя, расцвет национальной по форме и социалистической по содержанию культуры устранили былые отставание так называемых национальных окраин. Сталинская политика дружбы и братства между народами нашей страны превратила их в действительно равные и свободные народы. Все это нашло свое отражение в проекте новой советской Конституции.

В результате успешного проведения в жизнь ленинско-сталинской национальной политики радикально изменилось положение национальностей в Советском союзе. Разгром контрреволюционных националистических партий, национал-уклонистов, троцкистов, правых уклонистов, открыл широкий простор для активного участия всех народов социалистической страны в хозяйственном, культурном и государственном устройстве своей жизни. Интернациональное воспитание масс, создание и укрепление нерушимой дружбы народов, рост национальных кадров во всех областях человеческой деятельности, братская помощь национальным республикам со стороны СССР сделали возможным ликвидацию ЗСФСР и вхождение республик Закавказья: Грузии, Армении, Азербайджана — непосредственно в Союз ССР. В проекте новой Конституции эти республики Закавказья, так же как Казахская и Киргизская, входят непосредственно в великое Союзное государство — Союз советских социалистических республик. Ряд автономных областей преобразуется в автономные республики.

Вместо прежних 7 союзных республик теперь 11 образуют созвездие непобедимого социалистического государства рабочих и крестьян.

В социалистической стране впервые в истории человечества осуществлено независимо от расы, нации и пола право на труд, право на отдых, право на образование. Ибо в СССР навсегда исчезла безработица, введен самый короткий в мире рабочий день и всем гражданам предоставлена полная возможность государственного образования.

Таких примеров не знала и не могла знать до сих пор история человечества. Это могло быть осуществлено только после свержения пролета-

риатом власти буржуазии, подавления эксплуататоров и величайшей исторической работы по организации бесклассового общества. Нельзя без глубокого волнения читать главу X Конституции «Основные права и обязанности граждан». Триумф социализма отражен здесь во всем своем величии.

Социалистическим гуманизмом сталинской эпохи с его любовным выращиванием кадров, заботой о достоинстве человека дышит каждая строка этой главы. Новая Конституция обеспечивает свободную, светлую жизнь гражданину СССР: детство, юность, зрелый возраст и старость заботливо оберегаются и обеспечиваются государством социализма. Государство охраняет интересы матери и ребенка, обеспечивает право на бесплатное образование, право гарантированной работы, право на отдых на базе самого короткого в мире рабочего дня, государственную медицинскую помощь, лечение на курортах и в домах отдыха. Осуществлено право на материальное обеспечение старости, социальное страхование на случай болезни и потери трудоспособности. Благо человека, забота о человеке со стороны государства с особой силой отражены в новой Конституции.

«Женщине в СССР предоставляются равные права с мужчиной во всех областях хозяйственной, государственной, культурной и общественно-политической жизни», — говорится в статье 122-й Конституции. Да, есть чем гордиться советскому народу, воплотившему в жизнь то, за что страдают и борются народы капиталистических стран! Триумф социализма, его полное и безраздельное господство во всем народном хозяйстве Союза ССР, укрепление и развитие социалистической собственности, ликвидация капиталистических классов, ликвидация нищеты и безработицы — все это создало основу для того, чтобы гарантировать трудящимся нашей прекрасной родины свободу слова, свободу печати, свободу собраний и митингов, свободу уличных шествий и демонстраций, неприкосновенность личности и жилища. В этих новых законах, каких не знала и не может знать ни одна конституция капиталистического мира, отражена новая, великая эпоха подлинно свободной, зажиточной и высококультурной жизни советского народа.

«Настоящая свобода имеется только там, где уничтожена эксплуатация, где нет угнетения одних людей другими, где нет безработицы и нищеты, где человек не дрожит за то, что завтра может потерять работу, жилище, хлеб. Только в таком обществе возможна настоящая, а не бумажная, личная и всякая другая свобода» (Сталин).

Расширение советской демократии вытекает из всех этих завоеваний советского народа. По новой Конституции, выборы будут всеобщими и все граждане, за исключением умалишенных и лишенных избирательных прав по суду, будут иметь право избирать и быть избранными. Ни расовая, ни национальная принадлежность, ни вероисповедание, образовательный ценз, ни оседлость, социальное происхождение, имущественное положение и прошлая деятельность не могут служить препятствием, как это имеет сейчас место в капиталистических странах, для пользования активным и пассивным избирательным правом. Советские люди будут иметь полную свободу голосовать за тех, кому они доверяют, и избирать непосредственно все органы управления страной снизу доверху.

Нет большей чести, как честь быть гражданином социалистического отечества, гражданином СССР! Вся наша жизнь должна быть направлена к укреплению своей родины, к точному выполнению ее законов, соблюдению строжайшей дисциплины. Нельзя забывать, что мы живем и работаем в окружении враждебного нам капиталистического мира. Мы должны разоблачать и уничтожать всех врагов народа, всех покушающихся на священную и неприкосновенную социалистическую собственность — этот источник

богатства и могущества нашей замечательной родины. Самым тяжким преступлением перед рабочим классом, перед международной пролетарской революцией является такое злодеяние, как измена родине или нанесение ущерба военной мощи государства. Социалистический гуманизм, наше победоносное движение вперед вовсе не означают попустительства к врагам народа: расхитителям общественной собственности, диверсантам, шпионам, контрреволюционерам. Нет! Беспощадная, карающая рука социалистического государства рабочих и крестьян должна с корнем уничтожить всякие попытки помешать процветанию народа СССР.

Новая, сталинская советская Конституция не является программой, которую еще надо выполнить. В ней записано то, что уже осуществлено прочно, нерушимо и навсегда. Новая советская Конституция явится величайшим оружием в руках международного пролетариата и угнетенных наций, ибо она показывает, что только пролетарская революция может дать трудящимся всех рас и национальностей настоящую свободу, подлинную демократию, неограниченный расцвет всех способностей человека.

Трудящиеся и угнетенные всего мира видят в нашей стране светоч счастья, свою единственную родину. Сталинская Конституция Союза ССР вдохновит новыми силами в революционной борьбе за диктатуру пролетариата рабочих и трудящихся других стран.

Усиливается роль Союза ССР как могучей базы мировой пролетарской революции.

В широко развернувшемся всенародном обсуждении проекта новой Конституции свободные труженики нашей страны выражают свою горячую любовь к вдохновителю и творцу этого исторического документа, к своему гениальному вождю товарищу Сталину. Каждый трудящийся нашей великой родины должен прочувствовать этот документ, вливающий новые силы для беззаветной борьбы за коммунизм.

* * *

Невиданный в истории экономический и культурный подъем нашей страны, величайшие революционные преобразования экономики, перемены в соотношении классовых сил, расцвет культуры, нашедшие свое яркое отражение в великой сталинской Конституции, были обеспечены сплоченностью и дисциплинированностью, единством воли и действия большевистской партии.

Необходимо со всей силой подчеркнуть, что новая Конституция во много раз повышает роль партии в государственном строительстве, увеличивает ответственность каждой партийной организации, каждого большевика за правильное проведение в жизнь новой, сталинской Конституции. Авангардная роль партии усилится, ибо по мере развития социалистического общества и подготовки условий для перехода к коммунизму круг стоящих перед нами сложнейших задач все более расширяется.

Исключительно важное определение роли и задач коммунистической партии в эпоху борьбы за коммунизм дает великая сталинская Конституция:

«...Наиболее активные и сознательные граждане из рядов рабочего класса и других слоев трудящихся объединяются в коммунистическую партию СССР, являющуюся передовым отрядом трудящихся в их борьбе за укрепление и развитие социалистического строя и представляющую руководящее ядро всех организаций трудящихся, как общественных, так и государственных» (статья 126-я).

Перед каждым большевиком сейчас, как никогда, стоит вопрос овладения наукой всех наук — учением Маркса—Энгельса—Ленина—Сталина.

Глубочайшее изучение марксизма-ленинизма, повышение идейно-политического уровня, увеличивает боеспособность рядов партии, помогает разбираться в сложнейшей обстановке нашего строительства в окружении капиталистического мира, вырабатывает острое классовое чутье и непримиримость к врагу. К коммунисту предъявляются огромные требования, ибо нет ничего выше, чем принадлежность к партии Ленина—Сталина.

Проверка и обмен партийных документов показывают, что в этой области наши задачи особенно велики. В некоторых партийных организациях, где эти задачи понимаются не совсем правильно, отсутствие всякой воспитательной работы с коммунистами прикрывалось механическим зачислением в пассивные. Такая практика чужда традициям большевизма. Принимая в партию преданных, достойных этого высокого звания людей, надо воспитывать из них передовых борцов-революционеров.

Нередко наблюдалось легкомысленное отношение как к приему, так и к исключению из партии. Беспощадно изгоняя из своих рядов заклятых врагов, обманом пролезших в партию, необходимо внимательно и чутко относиться к тем, кто исключен из партии в результате головотяпского рассуждения: «Уж лучше переборщить в исключениях из партии, потом, мол, восстаноят в высших инстанциях». Необходимо товарищеское внимание к тем, кто исключен из партии как не отвечающий высокому званию члена ВКП(б), но честно выполняет долг советского гражданина.

Июньский пленум ЦК ВКП(б) 1936 года, рассмотрев вопрос об обмене партийных документов, поручил оргбюро, на основе сообщения тов. Ежова и предложений товарища Сталина, выработать постановление по вопросу о порядке приема в члены партии и разборе апелляций исключенных из партии при проверке партийных документов.

Было бы вреднейшим оппортунизмом, открывающим врагу возможность контрреволюционной работы, думать, что раз социализм в СССР победил окончательно и бесповоротно, раз капиталистические классы уничтожены и оппозиции внутри партии разбиты, — значит, можно ослабить бдительность. Осколки разгромленных классовых врагов при поддержке иностранной буржуазии будут еще, не гнушаясь ничем, пытаться вредить делу социализма.

Не имея никакой поддержки в массах и поэтому не будучи в состоянии выступать открыто, охвостье врагов социализма и прежде всего троцкисты и зиновьевцы законспирировались и действуют исподтишка. Каждый новый наш успех вызывает бешеную ненависть осколков разбитых в открытом бою классовых врагов и враждебных рабочему классу и большевизму течений, в авангарде которых находятся контрреволюционные, белогвардейские, троцкистско-зиновьевские элементы, ведущие подлую, шпионскую, диверсантскую и террористическую работу. Нельзя ни на минуту забывать, что социалистическая страна живет в капиталистическом окружении.

У каждого большевика, у каждого честного трудящегося нужно неустанно воспитывать ненависть к врагу, классовую ненависть к контрреволюционным троцкистам и зиновьевцам, подлое отребье которых совершило гнуснейшее предательское убийство одного из лучших и любимых руководителей нашей партии, верного ученика и друга великого Сталина — Сергея Мироновича Кирова.

Ни тени самоуспокоения в связи с великими нашими успехами! Все выше должны мы поднимать революционную бдительность, искореняя всякие проявления оппортунистического благодушия и ротозейства.

Враги не раз

«рассчитывали запугать нас и заставить свернуть с ленинского пути. Эти люди, очевидно, забыли, что мы, большевики, — люди особого покроя. Они забыли, что большевиков не запугаешь ни трудностями,

ни угрозами. Они забыли, что нас ковал великий Ленин, наш вождь, наш учитель, наш отец, который не знал и не признавал страха в борьбе. Они забыли, что чем сильнее беснуются враги и чем больше впадают в истерику противники внутри партии, тем больше накаляются большевики для новой борьбы и тем стремительней двигаются они вперед» (Сталин).

Проверка и обмен партийных документов ярко показывают злобное коварство врага, избравшего своим оружием двурушничество. Нельзя думать, что проверка и обмен партийных документов окончательно очистили партию от врагов. Еще остались в партии законспирированные, затаившиеся, закланные враги, еще не все двурушники разоблачены. Поэтому нельзя ни на минуту ослаблять зоркости. Мы должны проверять людей, осуществляя на деле большевистский контроль. Все партийные организации и их руководители должны усилить большевистскую бдительность, развернуть идейную работу в партии, знать каждого члена своей организации.

Прошедшие собрания партийного актива, подробно обсудив итоги июньского пленума ЦК ВКП(б) 1936 года, еще и еще раз подчеркнули в своих резолюциях, что малейшее притупление революционной бдительности на любом участке социалистического строительства есть преступление перед партией, перед родиной. Собрания партийного актива в единодушно принятых резолюциях еще раз продемонстрировали свою преданность Центральному комитету партии и любимому вождю товарищу Сталину.

Наша партия непобедима, ибо она знает, куда идет. Наша партия непобедима, ибо во главе ее стоит гениальный Сталин. Непобедимое большевистское знамя, знамя ленинизма будет развеиваться над всем миром.

ГОД ПОДЪЕМА И БЛИЖАЙШИЕ ЗАДАЧИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА*

Л. М. Каганович

Товарищи! Наш Совет заседает в первый раз. Ход прений по докладам начальников дорог и центральных управлений показал, какое огромное значение имеет предложение товарища Сталина о создании советов при наркоматах. Работа нашего Совета очень плодотворна. Когда ликвидировали коллегии наркоматов, то некоторые ошибочно думали, что единоначалие означает командование одного лица без всяких советов, без всякого общения и коллективного обсуждения вопросов. Такое представление совершенно не соответствует большевистскому пониманию сталинского метода руководства.

Мы видим, что Совет наркомата особенно сейчас, в условиях великого стахановского движения, является не только большой трибуной, где люди докладывают о своей деятельности, выступают, критикуют, но он приобретает большое значение по выявлению нового как в технике, в хозяйстве, так и в методах руководства.

I

Экономическое и политическое значение победы советского железнодорожного транспорта

Ровно год тому назад, в апреле 1935 года, заседало аналогичное по своему составу совещание работников железнодорожного транспорта. Оно носило особый, так сказать, чрезвычайный характер. Мы слушали тогда доклады начальников дорог о борьбе с крушениями, обсуждали вопрос об обороте вагонов, о подъеме железнодорожного транспорта. Но какая огромная разница тогда и теперь в положении транспорта, в самочувствии людей, в характере самих докладов и выступлений!

Не для упрека кому бы то ни было из присутствующих здесь, а для напоминания должен сказать, что в апреле прошлого года, когда ставился вопрос о том, что мы должны к концу года покрыть недогруз I квартала и выполнить весь годовой план погрузки, а для этого придется грузить уже не 63 тысячи, а 67 тысяч вагонов в сутки, — у большинства участников совещания было такое настроение: «Хорошо, если выполним среднесуточную погрузку 63 000 вагонов, где уж нам возмещать потерянное в I квартале». Верно ведь это, товарищи? (Голоса с мест: «Верно».) 1 апреля 1935 года мы грузили 54 600 вагонов. А теперь нам правительство утвердило план погрузки на май — 85 тысяч вагонов в сутки. И если бы теперь железные дороги погрузили 84 тысячи, а не 54 тысячи вагонов, как 1 апреля 1935 года, мы все считали бы этот день провальным днем погрузки. (Голоса с мест: «Правильно».) Видите, до чего изменилась обстановка.

* Стенограмма речи тов. Л. М. Кагановича на Совете при народном комиссаре путей сообщения 23 апреля 1936 года.

Я напомним еще один факт: на апрельском совещании прошлого года рассказали, что на станции Ховрино простой транзитного вагона был 14 часов, снизили его до 11 часов; хронометраж показал, что можно еще снизить на 3 часа, т. е. до 8 часов. За это начальника станции Ховрино восхваляли во-всю. А в апреле 1936 года на станции Ховрино простой транзитного вагона — 4,9 часа: в 3 раза меньше, чем было в 1935 году, и почти в 2 раза меньше, чем предполагалось достигнуть по хронометражу. Вот наглядная иллюстрация того, какой путь мы прошли и какая разница в обстановке.

На совете докладывали о своей работе начальники 7 дорог: тт. Левченко, Синев, Шахгильдян, Трестер, Ковылкин, Князев и Емшанов. Из докладов и из прений по ним выявилось, что четыре дороги: Донецкая, Сталинская, Октябрьская и им. Л. М. Кагановича — работают хорошо, лучше ряда других дорог, а 3 дороги: им. Куйбышева, Южно-Уральская и Московско-Донбасская — отстают в перестройке, работают значительно хуже.

Но крайне интересно, что эти 3 дороги, которые справедливо критиковались на Совете как дороги отстающие — они, оказывается, по большинству своих показателей в I квартале 1936 года работают лучше, чем самые передовые дороги в I квартале 1935 года.

Приведу цифры: в I квартале 1935 года лучшие дороги выполнили план погрузки: Донецкая — 87,9%, Сталинская — 94,5%, Октябрьская — 99,5%, им. Л. М. Кагановича — 80,5%. В I квартале 1936 года нынешние худшие дороги выполнили план погрузки: им. Куйбышева — 103,5%, Москва—Донбасс — 106,2%, Южно-Уральская — 98,8%.

Коммерческая скорость в I квартале 1935 года была на Донецкой дороге — 13,1 километра в час, на Сталинской дороге — 12,8 километра, на Октябрьской — 17,4 километра, на дороге им. Л. М. Кагановича — 12,3 километра. Дороги, считающиеся у нас сейчас худшими, имеют в I квартале 1936 года: им. Куйбышева — 14,5 километра, Московско-Донбасская — 16,4 километра, Южно-Уральская — 15,5 километра. Как видите, дороги, которые мы на сегодня называем худшими, шли по погрузке и коммерческой скорости в I квартале 1936 года лучше, чем передовые дороги в I квартале 1935 года.

Среднесуточный пробег грузового паровоза в километрах за I квартал 1935 года на Донецкой дороге был 162,5 километра, на Сталинской — 150,1 километра, на Октябрьской — 161 километр, на железной дороге имени Л. М. Кагановича — 151 километр. В I квартале 1936 года на дороге им. Куйбышева — 180,4 километра, на Московско-Донбасской — 201,7 километра, на Южно-Уральской — 205,4 километра, т. е. значительно выше того, что имели передовые дороги в I квартале 1935 года. Эти сравнения можно умножить во много раз, но достаточно и приведенного, чтобы увидеть разницу в оценке дорог раньше и теперь, чтобы понять, насколько повысились сейчас требования к железным дорогам.

Некоторые недоумевают: как же это так — на Совете критикуют, и резко критикуют, работу дорог Южно-Уральской, Московско-Донбасской, им. Куйбышева; за что же тогда руководителей этих дорог наградили высшей наградой — орденами Советского союза? Ответ ясен: за то и наградили, что даже эти отстающие дороги работают сейчас лучше, чем передовые дороги в прошлом году. Это и есть самая лучшая победа, которую мы одержали за последний год, победа не только материальная, но победа, заключающаяся в изменении психики людей, в изменении подхода к оценке работы. Это показывает, что мы, советские железнодорожники, за год поднялись на более высокую ступень, выполнили одно из важнейших указаний товарища Сталина: передовые должны подтягивать отстающих.

Важно отметить еще одно обстоятельство. Так как некоторые дороги законно считались передовыми в прошлом году, то у работников этих дорог до сих пор осталось подсознательное чувство, что, дескать, «мы хорошо работали и раньше, мы показывали образцы и раньше». Приведенные цифры разоблачают эти настроения и показывают, насколько самые лучшие работники железных дорог в условиях застоя железнодорожного транспорта работали хуже, чем работники отстающих дорог работают теперь, в условиях общего бурного подъема железнодорожного транспорта.

То, что руководители большинства дорог награждены орденами, отнюдь не означает, что нужно свертывать самокритику работы дорог. На новой, более высокой ступени работы железнодорожного транспорта предъявляются и новые, более строгие требования ко всем работникам, и к орденоносцам в первую очередь.

Мы критикуем на Совете, и критикуем справедливо, работу железных дорог Южно-Уральской, Московско-Донбасской, им. Куйбышева за то, что несмотря на значительные достижения в своей работе за последний год они отстают от общего подъема железнодорожного транспорта. Передовые дороги не стоят на месте: они за этот год еще более продвинулись вперед, и, пожалуй, разница в качестве их работы по сравнению с отстающими дорогами не уменьшилась, а увеличилась. Отсюда и те практические выводы о работе каждой дороги с указанием недостатков, которые вносятся на Совет.

Позвольте теперь остановиться на общих итогах работы железнодорожного транспорта за 1935 год и I квартал 1936 года. Приведу таблицу выполнения плана погрузки и основных измерителей (см. таблицу на стр. 28).

Мы отстаем еще от границы по скорости движения поездов. Но, между прочим, должен здесь отметить, что грубо ошибаются те, которые по-обыкательски пытаются сравнивать коммерческую скорость наших товарных поездов с рекордной скоростью заграничных автомотрисс и особых скоростных поездов. Нечего доказывать, что такое сравнение не выдерживает никакой критики. На деле средняя скорость товарных поездов границей, конечно, гораздо ниже, чем автомотрисс и курьерских экспрессов. В Соединенных штатах Америки коммерческая скорость грузовых поездов в 1935 году (за 10 месяцев) составляла 25,7 километра в час. Во Франции она находится примерно на этом же уровне, а в Англии ниже. В СССР, как вы помните, коммерческая скорость товарных поездов в 1935 году была 15,7 километра, а к концу 1935 года дошла до 18—19 километров в час и сейчас держится на этом уровне. По новому графику, с 15 мая 1936 г. мы ставим задачу — добиться коммерческой скорости товарных поездов — 25 километров в час.

Приведенные данные, конечно, ни в коей мере не должны нас обольщать. Мы знаем, что транспорт границей более технически вооружен, чем наш, и транспортная культура выше, чем у нас.

Это должно нас подтянуть для еще лучшей работы, чтобы не только по отдельным показателям, но и по всей культуре работы и технической вооруженности в кратчайший срок догнать и перегнать капиталистический транспорт и создать действительно культурный, четко работающий советский железнодорожный транспорт, удовлетворяющий потребности страны в грузовых и пассажирских перевозках и готовый в любой момент удовлетворить потребности нашей родной, славной Красной армии в ее перевозках, когда это потребуется для обороны нашей любимой родины. (Бурные аплодисменты.)

Кроме общих цифр о работе железных дорог, публикуемых ежедневно в печати, интересны данные по определенным грузам: угля, металлов, сахара, соли и т. п.

**Рост погрузки и улучшение использования технических средств
железнодорожного транспорта в 1935 и 1936 годах**

	194 год		1935 год		I квартал 1936 года		Апрель 1936 года	
	абсолютные данные	в % к плану	абсолютные данные	в % к плану	абсолютные данные	в % к плану	абсолютные данные	в % к плану
1. Погрузка в сутки в тысячах вагонов в % к 1934 году .	55,7 —	81,9 100	68,1 —	108,1 122,2	80,3 —	108,5 144,2	88,9 —	111,2 159,6
2. Время на переработку товарного вагона на техни- ческих станциях в час Меньше (лучше), чем в 1934 году на %	8,8 —	— 100	8,0 —	(+26,6) —9,1	6,4 —	(+33,3) —27,3	5,6 —	(+16,7) —36,4
3. Время на одну грузовую опера- цию в часах . . Меньше (лучше), чем в 1934 году на %	23,0 —	— —	19,5 —	(+1,6) —15,2	16,2 —	(+1,9) —29,6	14,8 —	(—6,9) —35,7
4. Техническая ско- рость товарного поезда клм/час . . в % к 1934 году .	22,5 —	93,8 100	24,4 —	— 108,4	27,8 —	(102,9) 123,1	29,7 —	(110,0) 132,0
5. Коммерческая ско- рость товарного поезда клм/час . . в % к 1934 году	14,2 —	92,8 100	15,7 ¹ —	102,6 110,6	16,9 —	88,9 119,0	18,8 —	98,9 132,3
6. Среднесуточный пробег товарного вагона в клм . . . в % к 1934 году .	117,5 —	101,3 100	128,4 —	105,2 109,3	136,0 —	95,1 105,7	152,0 —	106,3 129,4
7. Среднесуточный пробег товарного паровоза в клм . . в % к 1934 году .	168,5 —	91,6 100	189,1 —	102,2 112,2	214,3 —	82,7 127,2	240,4 —	92,8 143,3
8. Оборот товарного вагона в сутках Меньше (лучше), чем в 1934 году на %	8,75 —	+16,7 100	7,69 —	+0,5 —12,1	7,19 —	+7,0 —17,8	6,46 —	3,6 —26,2

Примечание. В скобках указано выполнение плана НКПС. Процент выполнения плана по коммерческой скорости, обороту вагонов и среднесуточному пробегу вагонов и паровозов дан к годовому заданию правительства.

¹ В конце 1935 года достигла 18—19 клм в час.

За I квартал 1936 года мы перевезли грузов на 2 миллиарда 100 миллионов пудов больше, чем за I квартал 1935 года. На каждого жителя СССР, включая и детей, перевозки увеличились на 4 пуда в месяц.

Приведу таблицу роста перевозок отдельных грузов широкого потребления:

Наименование грузов	Измерители	1934 год	1935 год	Рост в 1935 году в % к 1934 году
1. Хлебные грузы	млн. пудов	1 569	1 831	116,7
2. Рыбные грузы	млн. пудов	62	80	129,3
3. Яйца	млн. штук	352,8	475,2	134,7
4. Масло и сало	млн. пудов	21,8	23,5	107,8
5. Картофель	млн. пудов	182,7	197,2	107,9
6. Растительное масло	млн. литров	370	436	120,2
7. Сахар	млн. пудов	106,1	153,4	144,1
8. Соль	млн. пудов	213,5	274,5	128,4
9. Дрова	млн. куб. метров	35,8	42,4	118,6

Таким образом, в 1935 году железные дороги Советского союза перевезли больше, чем в 1934 году, дров — на 6,6 миллиона кубометров, хлебных грузов — на 262 миллиона пудов, рыбных грузов — на 300 миллионов килограммов, яиц — на 122 миллиона штук, масла и сала — на 27 миллионов килограммов, картофеля — на 237 миллионов килограммов, растительного масла — на 66 миллионов литров, сахара — на 773 миллиона килограммов, соли — на 61 миллион пудов.

Еще больший рост дают железнодорожные перевозки грузов широкого потребления в I квартале 1936 года по сравнению с I кварталом 1935 года. Перевозки сахара за январь — февраль 1936 года по сравнению с этими же месяцами 1935 года выросли на 42,4%, соли — на 47%, скоропортящихся грузов (рыбы, яиц, масла, мяса и др.) — на 34,7%, хлопка для текстильных фабрик — на 47,4%. Я уже не говорю о качестве и сроках перевозок.

Значительно улучшилось обслуживание железнодорожным транспортом нашей быстро растущей социалистической индустрии.

Приведу таблицу роста железнодорожных перевозок по отдельным промышленным грузам в 1935 и в I квартале 1936 годов:

	1935 год в % к 1934 году	I квартал 1936 года в % к I кварталу 1935 года
1. Каменный уголь и кокс	115,6	139,3
2. Нефть и нефтепродукты	110,1	125,4
3. Руда	129,8	132,0
4. Черные металлы	136,3	135,9
5. Цемент	131,7	209,7
6. Лесоматериалы (вывозка деловой древесины)	130,1	152,8
7. Строительные материалы (все)	143,9	265,3

В 1935 году железнодорожные перевозки (в тоннах) возросли по сравнению с 1934 годом на 22,5%. За 1935 год железные дороги перевезли больше, чем в 1934 году, каменного угля и кокса — на 12,8 миллиона тонн; нефти — на 2,1 миллиона тонн; металлов — на 5,1 миллиона тонн; лесоматериалов — на 9,8 миллиона тонн; руды железной и марганцевой — на 6 миллионов тонн.

В I квартале 1936 года по сравнению с I кварталом 1935 года погрузка железных дорог увеличилась на 45,3%.

Теперь можно себе представить значение нашей победы для народного хозяйства. Железные дороги не только бесперебойно вывозили увеличивающуюся продукцию, продукцию промышленности в течение всего 1935 года и в течение первого квартала 1936 года, но и расчищали то, что накопилось не вывезенным в прошлые годы. Это означает, что в народнохозяйственном организме приведены в движение те огромные капиталы, которые лежали мертвым грузом. Лежали уголь, лес, металлы, соль, лежали товары широкого потребления. Помимо того, что эти продукты были остро нужны потребителю, их непроизводительная залежь отягощала общее экономическое состояние хозяйства, особенно в условиях хозяйственного расчета.

Благодаря своевременному и лучшему заводу угля основные потребители донецкого угля вышли на 1 января 1936 года с гораздо лучшими запасами, чем на 1 января 1935 года; потребители Наркомтяжпрома имели запасы на 37,8% больше, в том числе коксовые печи на 94,8%, т. е. почти вдвое больше, Москва — на 28% больше, Ленинградская область — на 86% больше.

Если в 1933 году сахарные заводы простояли 18% всего времени своей работы из-за перебоев в подвозе угля и свеклы, то в 1935—1936 годах не было ни одного дня простоя сахарных заводов по вине транспорта.

Остатки непогруженных лесоматериалов у станций железных дорог сократились на 200 тысяч вагонов.

Увеличение перевозок руды позволило создать значительные запасы ее на металлургических заводах: обеспеченность криворожской рудой на южных заводах поднялась с 29 дней на 1 апреля 1935 года до 38 дней на 1 апреля 1936 года, а магнитогорской рудой на Кузнецком заводе, соответственно, с 9 дней до 32 дней. Металлургические заводы во-время получали по железным дорогам уголь, кокс, руду и флюсы.

Наша победа есть результат успешной большевистской борьбы железнодорожников под руководством ЦК нашей партии. Кроме улучшения работы людей железнодорожный транспорт получил значительную финансовую и материальную помощь государства. На капиталовложения железные дороги СССР получили в 1935 году 4 миллиарда 300 миллионов рублей и в 1936 году — 5 с половиной миллиардов рублей. Наша родная тяжелая промышленность под руководством тов. Орджоникидзе дала нам в 1935 году 85 тысяч товарных вагонов, почти полторы тысячи паровозов, машины, станки и прочее. В этой помощи железнодорожники особенно обязаны заботам лично товарища Сталина. (Бурные аплодисменты).

II

Большевистская организованность и стахановско-кривонососовское движение решили победу на железнодорожном транспорте

1. Этапы под'ема железнодорожного транспорта

В борьбе за под'ем транспорта мы прошли три этапа: первое полугодие 1935 года, второе полугодие 1935 года, зиму и I квартал 1936 года.

Чем характеризуется первый этап — первое полугодие 1935 года? Он характеризуется прежде всего укреплением дисциплины и мобилизацией масс на борьбу с основными недостатками в работе железнодорожного транспорта.

Самым слабым местом на железнодорожном транспорте была слабость дисциплины сверху донизу и снизу доверху. Конечно, относительная органи-

зованность была, люди работали, грузы перевозились, поезда двигались. Но когда говорится о дисциплине и организованности, имеется в виду нечто более слаженное. Во всякой дисциплине всегда, пока существует государство, будут и элементы репрессий: они есть и сегодня, они будут и завтра. Но не репрессии составляют основу правильной организации и сознательной дисциплины. Основой должны быть слаженность частей, сила большевистской организации и руководства, а также сила убеждения, сознательное, организованное большинство коллектива плюс отдельные вынужденные меры репрессии. Этого не было на железных дорогах. Главное, не было повседневного воспитания людей в процессе борьбы за успех дела.

Первое, с чего началось укрепление сознательной дисциплины, — это мобилизация широких масс железнодорожников вокруг основных вопросов — борьбы с крушениями, ускорения оборота вагонов. Надо было выбрать какие-то звенья, в которых сосредотачиваются все недостатки, а потом уже перейти к конкретным отраслям хозяйства. Мы начали с мер по борьбе с крушениями и ускорения оборота вагонов. И несмотря на то, что приказ о борьбе с крушениями выполнен еще плохо, все же он сыграл колоссальную роль в изменении психики людей, их подхода к делу. Приказ о борьбе с крушениями заставил честных людей встряхнуться, лучше понять, что делается на транспорте, и показал людям, что шутить не будут.

Второе обстоятельство, сыгравшее огромную роль, — это разоблачение, моральный политический разгром старого багажа «предельчества». Не случайно разоблачение «предельчества» мы начали со службы эксплуатации, так как в этой службе наиболее преобладает субъективный фактор, так как в эксплуатации больше, чем в других службах, результат зависит от людей, от их правильной установки и организации. В эксплуатации «предельщики» наиболее распоясались, наиболее завладели умами многих железнодорожников. Их разоблачение перестроило умы руководителей железных дорог, влило в них большую уверенность в своих силах и подготовило почву для успешного развертывания стахановско-кривоносовского движения и быстрого подъема железнодорожного транспорта.

Второй этап — это был этап мощного развертывания стахановско-кривоносовского движения. Весьма знаменательна дата, имеющая величайшее значение в жизни железнодорожного транспорта и общеполитическом воспитании железнодорожников, — это день 30 июля 1935 года — день приема железнодорожников в Кремле товарищем Сталиным и членами правительства. То, что произошло тогда, в этот день, — изменение отношения к железнодорожному транспорту всей страны и изменение настроений самих железнодорожников, — это даже не поддается учету. В дальнейших победах 1935—1936 годов этот день сыграл решающую роль. (Голоса: «Правильно».) Железнодорожникам было показано, что они не изолированная «полоса отчуждения», а передовая армия великого государства, работники той отрасли хозяйства, без которой государство существовать не может. Масса железнодорожников ответила на прием в Кремле примерно так: начали работать хорошо, будем работать еще лучше, зная, что внимание страны, внимание и поддержка нашего любимого вождя товарища Сталина обеспечены. (Бурные аплодисменты.)

Второе полугодие 1935 года характеризуется постановкой и разрешением ряда хозяйственно-организационных и технических проблем. Мы круто взяли за вопросы графика, по-серьезному поставили вопросы паровозного хозяйства, в корне перестроили систему использования и ремонта паровозов. В этот период товарные поезда были переведены на полное автоторможение. Построили 200 вагоноремонтных пунктов, поставили ряд вопросов путевого хозяйства.

Третий этап — зима 1935 — 1936 года, когда мы уже перешли в более высокий класс работы. Всю зиму окрашивает в один цвет резкое улучшение работы дорог центра и юга и борьба за подъем работы восточных дорог, которые отставали по сравнению с центральными и южными дорогами.

Три даты и три цифры показывают, насколько на всех трех этапах у нас была не штурмовщина — то, чего мы боялись и против чего боролись, — а шла организованная борьба, подтягивание резервов.

Первая цифра — погрузка 1 мая 1935 года 76 тысяч вагонов. Я думаю, что если бы сейчас была погрузка более 100 тысяч вагонов, она бы людей меньше удивила, чем погрузка 1 мая 1935 года, — 76 тысяч вагонов. (Аплодисменты.)

Эта погрузка показала возможности, раскрыла резервы. Это была действительно погрузка за счет подъема дисциплины, сознательности людей, улучшения работы людей, главным образом за счет субъективного фактора.

76 тысяч вагонов погрузки 1 мая 1935 года не перекроет никакая погрузка в последующие дни. Вы знаете, что наша партия никогда слов на ветер не бросает и никогда не даст лозунга, который бы не мог овладеть массами: только эта погрузка дала основание вождю нашей партии товарищу Сталину дать лозунг погрузки не менее 75 — 80 тысяч вагонов в сутки. (Бурные продолжительные аплодисменты.) Железнодорожники уверовали в свои силы, в то, что мы это сделаем, и действительно выполнили это задание товарища Сталина, дав зимой в I квартале 1936 года 80 301 вагон среднесуточной погрузки. (Продолжительные аплодисменты.)

Мы не религиозные люди, и, тем не менее, слова «вера» не выбрасываем из своего лексикона. Бывает вера сознательная и вера слепая. Вера в свои силы — великое дело. Люди могут делать чудеса, если они верят в свою коллективную силу, в свое руководство, если они работают над собой. В прошлые годы не было у железнодорожников веры в свои силы; появилась вера, организованность, укрепилась дисциплина — и железнодорожники под руководством партии победили.

Вторая погрузка — тоже большая погрузка — 7 ноября 1935 года — 86 742 вагона. Если бы это была погрузка штурмовая, случайная, она бы потом за собой не потащила вверх погрузку следующих дней. А на деле каждая такая высокая погрузка подымала железнодорожный транспорт на более высокий уровень. Каждая из таких погрузок была факелом, который освещал путь для дальнейшего подъема. Закрепление более высокой погрузки не далось самотеком: все вы помните меры, которые мы предпринимали 8 — 10 ноября по увеличению выгрузки и ускорению продвижения поездов.

И третья цифра — в день ударника, зимой, 11 января 1936 года, — погрузка 95 тысяч вагонов.

Стахановско-кривоносковская декада на транспорте дала в среднем 93 950 вагонов в сутки, а в отдельные дни погрузка доходила до 98 500 вагонов. Это тоже не был случайный эпизод, штурмовщина. Высокая погрузка была подготовлена всем ходом работы, всей борьбой, которая шла на транспорте, борьбой напряженной. После стахановской декады железные дороги стали грузить значительно выше, чем до стахановской декады.

С точки зрения количественной, с точки зрения размеров погрузки на ближайший отрезок времени мы подошли вплотную к 90 000 — 100 000 вагонов среднесуточной погрузки. Прошу не понимать меня так, что мы кончаем всякое наступление за дальнейшее увеличение погрузки, тем более, что наступление нужно продолжать для того, чтобы нам не пойти назад.

Но повторяю, что дело не только в увеличении погрузки, но и в качественной стороне дела, в продвижении поездов точно по графику и без крушений и аварий, в улучшении использования, ремонта, текущего ухода за паровозами, вагонами, путем, средствами связи.

2. Выполнение решений декабрьского пленума ЦК ВКП(б) о стахановском движении

На декабрьском пленуме ЦК ВКП(б) в 1935 году я говорил, что мы на железнодорожном транспорте отстали в развитии социалистического соревнования от промышленности на 2 — 3 года, не меньше. То, что тяжелая промышленность прошла в порядке обычного ударничества и социалистического соревнования 2 — 3 года назад, — к этому железнодорожники начали только подходить в конце 1934 года и в 1935 году. Железнодорожники отстали от промышленности, но бывает часто так, товарищи, что отстающие, пользуясь благоприятными условиями, перескакивают через ступени и догоняют ушедших вперед. Мы перескочили через промежуточные ступени благодаря организованности передового отряда железнодорожников — беспартийных и партийных, благодаря руководству большевистской партии и ее вождя товарища Сталина. (Бурные аплодисменты, переходящие в овацию в честь вождя партии.) Это по его советам и под его непосредственным руководством у нас получилось правильное политическое и практическое направление борьбы за подъем железнодорожного транспорта.

Разоблачение стахановским движением заниженных производственных возможностей, вскрытие новых резервов приобрели на транспорте особо острое значение. На транспорте больше чем где-либо укоренились «теоретически обосновываемые» взгляды, что никаких резервов нет, что транспорт работает на пределе. Подъем транспорта буквально стал невозможным без того, чтобы, как сказал товарищ Сталин на всесоюзном совещании стахановцев, не дать слегка в зубы этим предельщикам. Развитие стахановско-кривоносовского движения окончательно добило этих горе-теоретиков.

Борьба с предельчеством прежде всего вскрыла то, что большинство шедших за предельщиками — люди наши, легко исправимые, те люди, которые при правильной организации и руководстве могут хорошо работать. Многие из них сейчас активно работают над подъемом железнодорожного транспорта и работают по-стахановски.

Выявились три типа предельщиков. Первый тип — это узкая группка злостных людей. Часть из них прикрывалась знаменем предельчества, чтобы замаскировать свои подлые, вредительские и шпионские дела. К сожалению, эти небольшие группки людей много навредили, так как они были самыми «сознательными» людьми в том смысле, что они знали, чего хотели. Они хотели сознательно тормозить подъем транспорта. Эти группки придумывали всякие доводы и доказательства для обоснования своих взглядов. Они «благородно» доказывали, что пока не будет большой реконструкции транспорта, — «ничего не выйдет». Люди как будто выступали за «большую реконструкцию» транспорта, но они на деле срывали все реконструктивные мероприятия, а выступали они якобы за реконструкцию с той целью, чтобы отвлечь внимание от текущих оперативных дел, от исправления имеющихся и легко устранимых недостатков.

Вторая группа людей — это честные люди, беспартийные и даже часть коммунистов, которые считали себя людьми, наиболее знающими транспорт. Они действительно знали дело, но как? Они знали дело эмпирически, узко, однобоко, совершенно не увязывая работы железнодорожного транспорта

с общими задачами, которые стоят перед социалистическим хозяйством. Они оказались узкими людьми, которые не понимали советской экономики и рассматривали технику вне экономики, политики и организации людей, что является грубейшей ошибкой. Эти люди доказывали с пеной у рта, что оборот вагона нельзя ускорить, что простой нельзя уменьшить, что скорость никак нельзя увеличить, и паровоз не возьмет, и форсировку поднять нельзя, и люди у нас не такие, да и путь не выдержит, и все прочее. Они были «честно» убеждены в этом. Но все их технические расчеты ориентировались на совершенно другую культуру. Эти люди проспали 18 лет революции, проспали новых машинистов, новых людей и оставались на старых, чисто математических расчетах. Таким образом, вторую группу предельщиков составляли в общем наши люди, которые кичились своим знанием транспорта, но они знали свой узкий участок, работали не критически и из-за этого попали в лапы «акул» — небольшой группки людей, сознательно тормозивших движение транспорта вперед.

Нашей гордостью — огромным нашим завоеванием — является то, что из числа работников, недавно принадлежавших к этой, второй группе, сейчас, после перестройки и работы по-новому, по-боевому, многие из них находятся в числе награжденных правительством передовых людей нашего транспорта. (А плоды с м е н т ы.)

Должен, однако, сказать, что хотя жизнь уже убедила этих людей в неправильности их прежних взглядов, — в методологии, в мышлении у них осталось еще много старого. Поэтому просьба к ним — перестроить до конца свою методологию, победить в себе до конца остатки предельчества, поднять себя, расширить свой кругозор, а для этого не стыдиться переучиваться, учиться у жизни, учиться у стахановцев.

Третья группа предельщиков — это практики. Бывает так, что когда у человека плохо дело, он нанимает адвоката и говорит ему: «Ты уже как-нибудь защити, докажи, что я невиноват, так уж вышло. Ты как хочешь ври, только меня защити». (С м е х.) Эта группа самая распространенная. Почему многие коммунисты смотрели сквозь пальцы на ложь предельщиков? Сами, может быть, не врали, хотя кое-когда и они присеивали, но терпели вранье своих адвокатов — предельщиков. Потому, что те защищали теоретически их негодную практическую работу!

Большинство руководящего состава железнодорожников прошло школу 3 лет глубочайшего идейного, критического воспитания всеми решениями ЦК ВКП(б) и СНК СССР по железнодорожному транспорту, решениями, которые были в течение этих лет. Практика этого года показала, насколько правильны и глубоки были все решения ЦК и СНК, критиковавшие плохих работников, указывавшие путь к исправлению недостатков. По сознанию своему люди были готовы к под'ему, потому что не может такая критика ЦК и СНК пройти мимо честных людей, мимо коммунистов. Достаточно было, чтобы люди осознали глубину своих недостатков, почувствовали свои силы, лучше организовались, ощутили правильный путь для того, чтобы они по-боевому взялись за работу, быстро изжили свои недостатки и стали новыми людьми на работе по под'ему транспорта.

Настроения предельчества способны возрождаться в той или иной форме, увлекаться тут нельзя. Но на сегодня основная масса наших людей страдает больше всего от того, что технически она не подкована. И поэтому сегодня важнейшая задача — поднять технический уровень людей. Вот почему после решений пленума ЦК мы практически организовали обучение техминимуму. Вы знаете, что, по намеченному плану развертывания учебной сети, мы должны охватить в 1936 году обучением техминимуму 670 тысяч рабочих и 40 тысяч стахановцев-кривоносовцев — обучением

в школах мастеров социалистического труда. Только тогда мы окончательно закрепим идеологическую победу над предельщиками, когда наши кадры глубоко овладеют техникой, не будут бояться технических норм, поймут их природу.

В результате успешного развертывания стахановского движения поднято чувство гордости железнодорожников. Раньше кастовая чванливость железнодорожников была явлением отрицательным, отгораживавшим железнодорожников от остальных трудящихся, мешавшим самокритике и подъему транспорта. Сегодня мы говорим не о кастовой гордости, а о профессиональном самосознании, о чувстве чести своей работы. Поднялось чувство гордости железнодорожников и не только железнодорожников в целом, но каждой отдельной профессии.

С какой гордостью машинист говорит, что он механик, или, как некоторые говорят, «директор силовой установки»! Главный кондуктор гордится тем, что он вроде как начальник поезда, что диспетчер должен его, по приказу НКПС, допускать к селектору, и т. п. Сейчас мы должны поднять роль смазчика как «вагонного мастера поезда»; стрелочника как «часового на посту»; путевого обходчика как основного работника по безопасности движения поездов — и других работников.

Вопрос о дальнейшем развитии чувства гордости своей профессией, без отрицательных сторон кастовости, замкнутости, узости — этот вопрос имеет огромное значение для дальнейшего повышения культуры труда, для дальнейшего подъема железнодорожного транспорта.

Массовая работа, которую мы вели среди стахановцев и всех рабочих, не была беспредметна, не была агитационна в узком смысле этого слова: она была и политической и практической. Не было у нас ни одного крупного мероприятия, — будь то борьба с крушениями, ускорение оборота вагонов, улучшение использования паровозов, переход на полное автоторможение, ремонт пути, подготовка к зиме и т. п., — которое бы не сопровождалось рядом мероприятий по мобилизации масс на борьбу за подъем железнодорожного транспорта.

Я не скажу, что наша массовая работа велась идеально, что каждый политотдел в одинаковой мере сделал все, чтобы политически организовать рабочих вокруг основных производственных задач. Но, несомненно, у нас за последний год получилась, если можно так выразиться, комплексность политической, хозяйственной, профсоюзной массовой разъяснительной работы и мобилизации масс, которая принесла огромную пользу. Мы приняли ряд мер, которые придали стахановскому движению широкий организованный характер. Напомню о слетах стахановцев по дорогам, впервые в массовом масштабе проведенных в октябре — ноябре 1935 года перед всесоюзным совещанием. Особенно поднялось стахановское движение на железнодорожном транспорте после совещания стахановцев в Кремле, после речи товарища Сталина, после решений декабрьского пленума ЦК ВКП(б).

К фактам, которые я приводил на декабрьском пленуме ЦК ВКП(б) о работе стахановцев-железнодорожников, можно прибавить сотни и тысячи новых фактов прекрасной, самоотверженной работы кривоносовцев в тяжелых условиях зимы. Среди паровозных машинистов широко развернулось движение «тяжеловесников» (т.т. Лянге, Мартынов, Макаров, Лазаренко, Ишков, Пашинцев, Зиновьев и др.), что дало возможность зимой не только не сокращать вес поезда, как это было всегда в прошлые годы, но даже значительно его поднять по сравнению с летним уровнем. Восточные дороги, на которых развитие кривоносовского движения отставало от дорог юга и центра, в зимние месяцы особенно подтянулись и выдвинули

сотни и тысячи прекрасных, самоотверженных бойцов за быстрое, бесперебойное продвижение грузов на восток.

Начал шире распространяться опыт тов. Огнева и ряда других машинистов по увеличению месячного пробега паровозов. Чем ценен опыт тов. Огнева, машиниста депо Тула Московско-Курской железной дороги, который обеспечил на своем паровозе пробег свыше 20 тысяч километров в месяц? Тем, что такого повышения месячного пробега паровоза нельзя добиться случайным рывком, скачком, ухарством. Высокого месячного пробега паровоза можно добиться только путем тщательного ухода за паровозом, содержания его в таком состоянии, чтобы он не требовал ремонта между промывками, только путем увеличения пробега между промывками с одновременным выполнением движения паровоза по графику, без опозданий.

Надо прямо сказать, что вначале некоторые машинисты с холодком отнеслись к предложению тов. Огнева об установлении норм месячного пробега паровоза. Конечно, сразу все не достигнут пробега 20 тысяч километров в месяц, как достиг тов. Огнев, но если достигнут 10—15 тысяч километров в месяц, и то будет хорошо. Предложение тов. Огнева, его технологический процесс надо как можно шире внедрять среди машинистов. Прошу тов. Кривоноса помочь этому делу и возглавить движение за повышение месячного пробега.

С некоторым опозданием начало разворачиваться стахановское движение среди рабочих по ремонту паровозов и вагонов. Следует отметить опыт тов. Кардашева с Изюминского паровозоремонтного завода, обеспечивающий высокое качество выпускаемых из ремонта паровозов. Но в целом еще паровозоремонтные заводы работают плохо, и качество ремонта паровозов оставляет желать лучшего.

Активно включились в стахановское движение путейцы ряда дистанций, в первую очередь на Донецкой дороге. Путьцы Попаснянской и Красно-Лиманской дистанций показали образцы работы по быстрой смене рельсов без задержки поездов и без ограничения их скорости, с соблюдением высокого качества работы и требований безопасности движения. Путьские кузнецы — тов. Коношенко и другие — показывают пример, как из старых рельсов и подкладок можно силами путьских кузниц производить противобойные в количестве, удовлетворяющем потребности железных дорог.

За последние недели стахановские методы начали внедряться и среди работников пассажирского движения. Работники вагонного участка Октябрьской железной дороги организовали культурные поезда на линии Ленинград — Одесса и обеспечили заботливое, внимательное обслуживание пассажиров. Билетный кассир станции Дебальцево тов. Аладин проявил чуткое, любовное отношение к нуждам пассажиров и простейшими мероприятиями добился ликвидации очередей у билетных касс. Почин октябрцев и Аладина подхвачен другими проводниками, кассирами и работниками пассажирского движения. Значительно увеличилось за последние месяцы количество стахановцев среди диспетчеров, кондукторов, составителей, дежурных по станции, вагонников-автоматчиков, смазчиков и других.

Прекрасный почин показал крупнейший ученый-тягловик, профессор Томского института инженеров транспорта тов. Карташев. Он руководит «стахановской школой», в которой «читают лекции», т. е. делятся своим опытом стахановцы Томской дороги, а их консультируют научные работники. Тем самым практически осуществляется органическая связь передовиков труда и науки, непосредственное единение ученых и рабочих на базе общего дела — борьбы за культуру труда, за новые технические рациональные приемы работы, за подъем социалистического транспорта. Почин профессора Карташева подхвачен другими учеными нашей страны, и «карта-

шевское движение» имеет огромное практическое и принципиальное значение не только для железнодорожного транспорта, но и для всей нашей родины в целом в деле ликвидации противоположности между трудом умственным и физическим.

НКПС старался поддержать организационно, хозяйственно, политически все новые ценные мероприятия, инициативу стахановцев. Мало декларировать пользу и значение стахановско-кривоносковского движения: надо на деле поддерживать его, организовывать, подтягивать отстающих, шире распространять опыт передовых. Надо было на деле поддержать машинистов — тт. Кривоноса, Омелянова, Огнева; «тяжеловесников», автоматчиков — тт. Шакурского и Воронцова; диспетчеров — тт. Закорко и Соколову; путейцев-ремонтников Донецкой, вагонников Октябрьской, кассира Аладина, профессора Карташева, кондукторов, составителей, стахановцев-бригадиров комплексных бригад по ремонту паровозов — и многих других. Конечно, на местах имеются еще сотни и тысячи рационализаторских предложений, ценной инициативы, прекрасного опыта, — что еще нам неизвестно, до чего еще не дошли наши руки, чем мы еще не занялись. Это с особой наглядностью показали прошедшие отраслевые совещания.

В результате бурного роста стахановско-кривоносковского движения, введения прогрессивно-сдельной оплаты для основных групп работников железнодорожного транспорта и повышения оплаты низкооплачиваемых групп значительно повысилась заработная плата железнодорожников. В 1935 году по сравнению с 1934 годом среднемесячная заработная плата 1 работника на сети эксплуатируемых железных дорог повысилась на 22,7%, а в апреле 1936 года по сравнению со среднемесячной в 1934 году на 42,4%; среднемесячная заработная плата в 1934 году была 164,6 руб., а в апреле 1936 года достигла 234,4 руб. Еще более повысилась заработная плата машинистов, кондукторов, смазчиков.

Средний месячный заработок машинистов товарных поездов повысился с 362 рублей в 1934 году до 519 рублей в 1935 году и до 660 рублей в апреле 1936 года, а лучшие машинисты, стахановцы-кривоносовцы зарабатывают теперь по 1500—2000 рублей в месяц; средний заработок главных кондукторов товарных поездов повысился с 200 рублей в 1934 году до 252 рублей в 1935 году и до 352 рублей в марте 1936 года. Заработок поездных смазчиков повысился с 183 рублей в 1934 году до 244 рублей в 1935 году и до 343 рублей в апреле 1936 года. Заработок путейских рабочих повысился с 115 рублей в 1934 году до 160 рублей в марте 1936 года. Заработок стрелочников соответственно повысился со 113 рублей до 135 рублей. С 1 июля для стрелочников кроме того вводится премия за хорошую работу и образцовое содержание стрелок до 20—25% их месячного оклада. По сравнению с 1934 годом почти удвоена заработная плата проводников пассажирских вагонов: вместо 106—135 рублей в 1934 году они с 1 июля будут получать от 190 до 350 рублей в зависимости от дальности поезда, ими обслуживаемого. На 20% повышается с 1 июля заработная плата низкооплачиваемых групп работников железнодорожного транспорта, которые получали менее 100 рублей в месяц.

Стахановская декада подняла стахановско-кривоносковское движение на железнодорожном транспорте на более высокую ступень. В частности, можно отметить положительное явление перехода от стахановцев-одиночек к стахановским коллективам, цехам, единым стахановским сменам.

Сейчас нужно переходить в стахановском движении от борьбы за количественный рост к улучшению качественных показателей: работе точно по графику, безаварийности, сокращению простоев, повышению качества ре-

монта, повышению текущего ухода за вагоном, паровозом, за путем, за устройствами сигнализации и связи.

Политотделы и профсоюзы должны подняться сейчас на новую ступень в своей работе по широкому внедрению стахановских методов, а также по развертыванию культурно-массовой работы.

В области организационно-политической следует еще отметить, что мы в своей хозяйственной работе, следуя методу товарища Сталина, учились у практиков и вам всем советовали учиться у рабочих-стахановцев, у практических работников. Возьмите такие вопросы, как перестройка паровозного хозяйства, увеличение скоростей движения поездов. По этим вопросам руководством НКПС были проведены десятки бесед с рядовыми железнодорожниками, машинистами, рабочими депо. Ряд пунктов приказа № 183 неоднократно переделывался коренным образом.

Нельзя сказать, что мы не имеем известных элементов сопротивления стахановскому движению; наоборот, НКПС приходилось реагировать на конкретные факты торможения стахановского движения и впредь нужно быть на-чеку, чтобы не допускать ослабления этого замечательного массового движения, знаменующего собой новый подъем нашей страны к зажиточной жизни.

Часть предельщиков, которые ранее теоретически обосновывали техническую невозможность лучшей работы железных дорог, которые, по существу, плевали и плюют на стахановское движение, пытаются смазать достижения железнодорожного транспорта рассуждениями, что все успехи объясняются случайностью, стихией: развернулась, дескать, «стихия» стахановского движения, она и дала победу советских железных дорог.

Эти люди даже не понимают, что замечательное, великое стахановско-кривonosовское движение само сознательно подготовлено политикой большевистской партии, политикой индустриализации страны, подъемом культурного уровня людей, улучшением всей системы и практики организации хозяйства и движения миллионных масс. Само стахановско-кривonosовское движение есть результат большевистской организованности. Стахановское движение и большевистская организация руководства едины. Это особенно видно на примере железнодорожного транспорта.

Дальнейшее успешное развертывание стахановско-кривonosовского движения требует, во-первых, воспитания у каждого железнодорожника чувства ответственности за работу железнодорожного транспорта в целом, укрепления ответственности всего коллектива сверху донизу за всю работу транспорта и, во-вторых, успешного проведения разработанных на основе решений декабрьского пленума ЦК ВКП(б) новых технологических процессов и норм, о которых скажу подробно во второй части своей речи.

И, наконец, товарищи, огромную роль в успешном развертывании стахановско-кривonosовского движения и в подъеме транспорта сыграло то, что мы в этом году ликвидировали «полосу отчуждения» от территориальных партийных и советских организаций.

Тесная, дружная работа с территориальными организациями очень помогла не только в деловом отношении, в смысле контроля, наблюдения, указаний, хозяйственной помощи, как это было при строительстве вагонно-ремонтных пунктов, но и в изменении настроений, самочувствия железнодорожников. В советском государстве нельзя работать вне общей атмосферы внимания и поддержки партийной и советской общественности: тесная связь с территориальными организациями играет в этом отношении колоссальную роль. Тесная связь с территориальными организациями ценна не из-за меркантильных соображений — получить то-то и то-то, а имеет то значение, что она ликвидирует «полосу отчуждения» железнодорожников

от партийной и советской общественности, приобщает железнодорожников, как равноправных членов, к общим победам и достижениям Советской страны. (Бурные аплодисменты.)

Нечего подробно рассказывать, как все основные вопросы железнодорожного хозяйства ставились и обсуждались в Центральном комитете ВКП(б). Мы получили непосредственные указания, проникновение в детали наших планов, помощь и материальную и моральную непосредственно от ЦК и СНК. (Аплодисменты.)

Вот почему за истекший год железнодорожная система в целом и в первую очередь НКПС стали неразрывной частью всей системы общего руководства победоносного Центрального комитета большевиков и его победоносного вождя — товарища Сталина. (Бурные, продолжительные аплодисменты. Все встают.)

3. Новая практика регулировочно-оперативной работы

Вы знаете, что раньше центральным вопросом взаимоотношений НКПС с дорогами был вопрос о технических измерителях и регулировке вагонных парков. Первое, что нужно было сделать, чтобы поднять сознание людей на государственную высоту, — это повернуть людей от споров по этим вопросам на другие, более конкретные дела. На апрельском и июльском совещаниях железнодорожников особенно остро чувствовалось, что спор ведется вокруг абстрактных вещей. Центром спора был вопрос о вагонном парке. Работники НКПС думали, что вся их сила — держать вагоны в своих руках и воздействовать этим на дороги. Что же получилось на деле? На деле получилось то, что дороги скрывали вагонный парк и не имели стимула к улучшению оборота вагонов. Такая система тормозила погрузку.

Измерители являлись «секретом» аппарата НКПС. Одна дорога не знала измерителей другой. И ни одна дорога не знала, на основании каких расчетов ей даются измерители. Вернее, знала, но не официально, а через заднее крыльцо, получая эти данные у отдельных чиновников аппарата НКПС. Культивировалась система, когда начальники дорог окольными путями, в обход руководства НКПС, через маленьких работников, расчетчиков аппарата НКПС, узнавали, что им нужно. А эти маленькие работники пользовались такой ненормальностью для повышения своего «авторитета».

Мы первым делом отменили эту «тайную дипломатию» и опубликовали ко всеобщему сведению дорог все измерители. Мы запретили ежемесячно дергать дороги изменением измерителей и закрепили их почти на год: не меняем с июня 1935 года.

Существовала система изъятия у дороги «избытков», т. е. вагонов, которые считались лишними по сравнению с заданным дороге вагонным парком. Конечно, ни избытков вагонов, ни погрузки не получалось. Система изъятия избытков связывала инициативу дорог. Мы сказали дорогам: вот измерители, мы каждый месяц их менять не будем. Будете лучше работать, сможете грузить сверх плана.

Вместе с тем мы настойчиво добивались бесперебойного питания порожняком таких дорог, как Донецкая, Томская, им. Кагановича. Все помнят, как крепко был поставлен вопрос о тов. Шушкове, вплоть до снятия его с поста начальника дороги, если он не исправит своего отношения к делу обеспечения Донецкой дороги порожняком. Тов. Шушков по-большевистски исправил свою ошибку, а его пример подтянул и другие дороги в деле выполнения приказов о питании Донецкой дороги порожняком.

Такая учеба дорог на конкретных примерах дала очень много.

Из старых методов мы разбили прежде всего так называемую конвенцию. Система конвенций, т. е. прекращение погрузки при затруднениях на

определенном направлении, перешла к нам от частных дорог, да и там ее редко применяли. У нас же конвенции в прошлые годы превратились буквально в спасение от плохой работы. Как чуть затруднение, — сейчас же конвенция. Первое, с чем пришлось столкнуться в марте, — это с предложением в связи с снежным заносом на дорогах Москва—Донбасс, на Московско-Курской установить конвенцию и сократить погрузку на Донецкой дороге. Мы решительно отвергли это. Что мы сделали тогда вместо объявления конвенции? Послали на дороги начальников дорог и центральных управлений НКПС. В ту же ночь переговорили с секретарями районных комитетов, организовали расчистку пути, послали людей в узлы, где скопилось много вагонов, для ускорения продвижения поездов и быстро ликвидировали затор. На этом конкретном примере люди увидели, что вместо отступления перед трудностями, вместо объявления конвенции надо переходить в наступление на трудности, и победа будет обеспечена. (А плоды сменты.)

Возьмем такой вопрос, как подготовка к зиме. Зима должна была показать, закрепим ли мы под'ем, достигнутый летом и осенью, или опять скатимся вниз; выйдем ли победителями или же окажемся побежденными. И не случайно у многих хороших, честных людей была боязнь зимы. Отчасти эта зимобоязнь в данном случае оказалась и полезной, потому что бывает боязнь, когда люди отступают, — боязнь пассивная — и бывает боязнь активная, т. е. когда люди боятся и одновременно действуют. То массовое собрание по радио, которое мы провели 6 сентября 1935 года по вопросу о подготовке железнодорожного транспорта к зиме 1935—1936 года, явилось моральной подготовкой всех железнодорожников и объединило их в сплоченный, единый боевой коллектив. По свидетельству многих людей, это собрание сыграло большую роль в деле подготовки железнодорожного транспорта к зиме. Конечно, если бы после этого собрания не последовал ряд конкретных организационных, хозяйственных и технических мероприятий, то собрание осталось бы только митингом. Но тут дело именно в комплексности мероприятий.

Мало издать правильный приказ или распоряжение: надо организовать систематический инструктаж и проверку конкретного выполнения приказа. Вы помните, как шла проверка выполнения приказа о паровозном хозяйстве по конкретным вопросам, в особенности по заработной плате, утвержденного ЦК партии и СНК? Практика транспорта знает, что издается приказ о повышении заработной платы и деньги отпускаются, а из-за плохой организации в ряде мест выходит снижение. Поэтому организовали контроль, и надо сказать, что дороги, как никогда, занимались конкретным проведением всего приказа о паровозном хозяйстве и о заработной плате по каждому депо в отдельности.

Введение нового графика с 1 октября 1935 года — крупнейшее оперативное мероприятие, но для успешного его проведения приходилось оперативно руководить его осуществлением, борясь со схематизмом и формализмом в этом деле.

Позвольте остановиться в качестве примера на мерах, принятых НКПС зимой по восточным дорогам. Восточные дороги отстали в проведении всех тех мероприятий, которые намечал НКПС. И, надо признать, аппарат НКПС отставал в организации обслуживания восточных дорог. С чем мы столкнулись на восточных дорогах, в первую очередь на Томской? Работники восточных дорог работали плохо, не перестроились, не проводили приказов НКПС, в том числе по паровозному хозяйству. Стахановцев не поддерживали, и их работа сводилась на-смарку плохой работой остальных: поезда не продвигались, стояли на станциях, держались часами на перегонах; с соседних дорог поезда не принимались по распоряжению руко-

водства дороги и по усмотрению и прямому произволу диспетчеров, дежурных по станции и т. п. Об этом вы читали в моем приказе по Томской дороге.

Надо было в первую очередь сломить антигосударственную практику неприема поездов и заставить людей мобилизовать свои силы на подъем работы. Многие эксплуатационники, исходя из схематических расчетов, рассуждали так: дорога «защита» — нельзя требовать от нее увеличенной погрузки, нельзя гнать туда больше вагонов. Паровозный парк, исходя из установленных норм оборота, у дороги лишний — нельзя давать ей больше паровозов. Надо потихонечку «расширять», заранее решив, что погрузку надо наполовину снизить.

Мы поступили по-другому. И тот опыт, который проведен сейчас на Томской дороге, чрезвычайно интересен для других дорог. Работников Томской дороги надо было поставить перед необходимостью пропускать большое количество поездов, чтобы они почувствовали, что другого выхода нет. Первый политический удар, который мы нанесли размагниченным кадрам на Томской дороге, заключался в том, что мы сказали: вы поступаете как государственные преступники; вы разрываете единую железнодорожную сеть СССР на части; вы не везете грузы на восток, сознательно нарушаете расписание, самовольно не принимаете поездов. Извольте «открыть ворота». Мы знали, что по одному лишь приказу поезда не пойдут. Если бы просто «открыть ворота», пустить большее количество поездов, не проводя других мероприятий, то на Томской дороге действительно могло бы создаться чрезвычайно тяжелое положение. Но мы приняли и другие меры. Во-первых, мы дали еще паровозов и вагонов. Старые эксплуатационники никак не могли этого понять: на Томской дороге столько лишних паровозов и вагонов, а вы требуете еще паровозов и вагонов.

Мы отвечали: нельзя рассуждать схематически; на фронте бывает такая обстановка, при которой, по всем расчетам командования, достаточно иметь одну дивизию, чтобы разбить противника; но качество дивизий бывает разное, и порой невысокое качество надо компенсировать количеством.

Нужно было прежде всего убедить честных работников Томской дороги, что они могут грузить и перевозить значительно больше. Мы дали им паровозы, хотя был излишек парка, послали еще вагоны, хотя по расчетам был излишек.

Мы поддержали восточные дороги лучшим снабжением запасными частями, материалами, послали в отстающие депо ремонтные поезда с центральных дорог, послали в помощь квалифицированных рабочих с других дорог, снабдили основные кадры теплой спецодеждой и пр.

Второе мероприятие, которое было проведено нами, — это сплочение лучших людей. Если бы мы приняли только хозяйственно-технические меры, но не мобилизовали людей, то все было бы провалено. В этом и заключается слабость старых эксплуатационных расчетов, что они не принимали во внимание возможность преодоления людьми трудностей, если работникам дать правильную установку, их организовать: и, главное, мы заменили ряд провалившихся работников, начиная с руководства дороги, и направили туда ряд новых работников. Работники Томской и других восточных дорог, подпертые всеми нашими конкретными мероприятиями, подпертые логикой необходимости, вынуждены были подтянуться.

Третье мероприятие — разоблачение мерзавцев, использование орудия пролетарской диктатуры для наказания тех, кто мешал правильной работе.

Четвертое мероприятие — это оперативное маневрирование на восточных дорогах, т. е. такое регулирование грузопотоков, которое приучает дороги работать напряженно, с полным использованием пропускных способ-

ностей, но вместе с тем не позволяет «зашивать» дорогу излишками вагонных парков на отдельных ее участках. В этом смысле огромное значение имеет упорядочение ежедневного составления «поездного положения», дающее полную картину дороги на каждом участке и позволяющее производить соответствующие маневры — передвижки поездов с одного отделения на другое.

Пятое мероприятие — перестройка отношения аппарата НКПС к восточным дорогам. Мы заставили центральные управления повернуться лицом к восточным дорогам, усилить обслуживание нужд этих дорог. Увеличили капиталовложения на 1936 год по восточным дорогам, улучшили снабжение их запасными частями, материалами.

Я привел этот пример для того, чтобы всем было ясно, что нельзя в нашем железнодорожном деле работать по схоластическим расчетам, а нужно проводить большевистские методы преодоления трудностей, используя все возможности и преимущества, предоставляемые социалистической системой хозяйства и пролетарской диктатурой. На восточных дорогах этой зимой были применены как раз такие методы работы и они дали хорошие результаты. (Аплодисменты.)

К чести руководителей восточных дорог: гг. Друскиса, Лемберга, Рутенбурга, Крохмалю и других — следует сказать, что они правильно воспринимали критику недостатков восточных дорог и показали, что могут быстро исправлять недостатки. Тов. Ваньян, перешедший с работы начальника политотдела Донецкой дороги на работу начальника Томской дороги, уже показал, что он быстро входит в курс хозяйственного руководства, энергично вносит новые элементы в это руководство, пользуясь опытом Донецкой дороги и ее кривonosовцев.

Пропуск грузов на восток в апреле по сравнению с январем увеличился в два с половиной раза, погрузка на восточных дорогах выросла за этот период почти в два раза. Мы уверены, что работники восточных дорог быстро выйдут в ряды передовых дорог сети, хорошо подготовятся к зиме и выполнят с честью все те задачи, которые возлагаются на них в деле укрепления хозяйственной мощи и обороноспособности нашей родины. (Бурные аплодисменты.)

4. Улучшение хозяйственно-технического руководства и организационная перестройка

Прежде чем перейти непосредственно к тем хозяйственно-техническим и строительным вопросам, которыми занимался НКПС за этот год, разрешите напомнить, что за этот год НКПС собрал и систематизировал данные, которых раньше не было, по технической вооруженности и состоянию основных объектов железнодорожного транспорта — о тяговых плечах и технических скоростях по ним; данные по путевому хозяйству, в том числе и о профилях пути; полные систематизированные данные о пропускных способностях. Достаточно сказать, что аппаратом НКПС в 1934 году была составлена карта пропускных способностей железных дорог; в этой карте, при тогдашней погрузке 56 тысяч вагонов в сутки, люди утверждали, что большинство направлений работает даже не на пределе, а сверх предела. НКПС не имел расписаний товарных поездов по отделениям и даже точного количества пассажирских поездов. Не было элементарных данных о том, какое количество станций освещается электричеством.

Какие хозяйственно-технические и строительные вопросы поднял, частично провел, а частично только разработал НКПС за истекший год? Для представления о размахе работы ограничусь сухим перечнем этих вопросов, чтобы подробнее остановиться на некоторых из них в той части, когда перейду к задачам нашей работы.

По паровозному хозяйству:

повышение форсировки котла и увеличение технической скорости;
увеличение веса поездов и сокращение количества переломов веса поездов;

увеличение среднесуточного и особенно месячного пробега паровозов, в том числе увеличение пробега между промывками и под'емками;

разукрупнение тяговых плеч (устройство поворотных кругов и тренольников, организация новых оборотных депо и превращение части оборотных депо в основные);

введение строенной езды вместо спаренной;

устройство теплой промывки вместо горячей и холодной (это дело не двигалось в аппарате НКПС в течение нескольких лет, несмотря на большие преимущества теплой промывки; мы двинули дело и к осени 1936 года должны иметь во что бы то ни стало теплую промывку по всем основным паровозным депо);

внедрение паровозов с конденсатором (несколько лет этот вопрос не получал движения, сейчас Наркомтяжпром принял от нас заказ на поставку уже в 1936 году 400 таких паровозов; товарищ Сталин особенно заинтересовался этим вопросом, товарищ Орджоникидзе лично взял на себя наблюдение за выпуском паровозов с конденсаторами, и мы надеемся, что уже в этом году ряд наших линий, где есть затруднения с водоснабжением, будет иметь возможность перейти на обслуживание этими паровозами, дающими прекрасный эксплуатационный эффект);

электроосвещение паровозов;

электроосвещение 1000 средних (небольших) станций;

упорядочение дела с тендем-насосами (разгром сопротивления предельщиков тендем-насосу);

вопрос об угольных эстокадах и использовании под'емных кранов и экскаваторов на угольных складах для механизации углеподачи;

упорядочение работы депо (снабжение их запасными частями, производство ремонта сложных частей: инжекторов, пресс-масленок, автотормозов — особо выделенными квалифицированными рабочими);

повышение производственной мощности паровозоремонтных заводов и особенно увеличение выпуска ими запасных частей для снабжения депо.

По вагонному хозяйству:

переход на полное автоторможение (большая победа, что мы в течение 8 месяцев успешно перешли на полное автоторможение; мы должны как в этом деле, так и в строительстве 200 вагоноремонтных пунктов отдать должное работникам вагонного управления, хотя у них недостатков еще очень много);

изменение системы ремонта вагонов, освоение вагоноремонтных пунктов, реорганизация обменных пунктов;

массовая замена так называемой нормальной стяжки — на деле ненормальной — нашей нормальной — усиленной стяжкой;

приведение в порядок колесного хозяйства, организация колесных цехов, оборудование их (здесь еще дело плохо обстоит, но в течение истекшего года мы базу колесных цехов подкрепили солидно);

буксовое хозяйство — замена старых разрезных букс неразрезными, цельнокорпусными, польстерными буксами;

изменение конструкции хопперов;

ремонт вагонов для хлебных перевозок;
ремонт и переоборудование пассажирских вагонов.

По путевому хозяйству:

сокращение наполовину длительных предупреждений (это выполнено, но не всегда за счет действительного исправления пути; начальники дорог должны тщательно проверить, приведен ли действительно путь в порядок);

постановка вопроса о механизации путевых работ, организации 50 машинно-путевых станций и внедрение новых путевых машин (крупнейшим завоеванием этого года является то, что вместо разговоров о пользе механизации мы действительно со всей решительностью взялись за дело и будем иметь 50 машинно-путевых станций);

механизация снегоочистки, особенно станционных путей;

загрузка путевых кузниц производством противоугонов, применение станка тов. Коношенко;

методы быстрой смены рельсов благодаря рациональной организации труда (инициатива путейцев Донецкой дороги);

классификация ремонта путей (то, что было у нас в хаотическом состоянии, а в этом году внесена ясность);

наконец, концентрация на основных направлениях всех капитальных работ (мы выбрали 30 тысяч наиболее грузонапряженных километров пути, на которые падает 70% всех грузопотоков сети, и на них концентрируем все основные капитальные работы).

По эксплуатации:

вопросы маршрутизации в этом году были поставлены острее, чем раньше, но задание еще далеко не выполняется;

сокращение остановок, приближение коммерческой скорости и технической (в этом направлении сделано пока что мало; опыт лучших машинистов по безостановочному движению поездов, без набора воды на промежуточных станциях, открывает большие возможности);

новый график, который должен сыграть крупнейшую роль в упорядочении движения поездов (поезда общесетевого расписания, товарные экспрессы и т. п.);

вопросы специализации и сокращения ожидания под накоплением, групповая специализация и многогруппные поезда;

вопросы организации культурного, образцового пассажирского движения (помимо ремонта и переоборудования пассажирских вагонов ремонт вокзалов и пассажирских зданий на станциях, упорядочение работы билетных касс, снабжение пассажиров постельными принадлежностями, строительство кипятильников, ускорение движения пассажирских поездов и др.); эти вопросы только поставлены нами, и в 1936 году предстоит много поработать, чтобы их провести в жизнь;

механизация 16 горок, строительство новых 17 горок и централизация стрелок.

По сигнализации и связи:

здесь, кроме строительства механизированных горок и централизации стрелок, кроме продолжения работ по автоблокировке, новых технических мероприятий в этом году почти не было. Была улучшена работа телеграфа и телефона. Сейчас, в 1936 году, наступает пора внедрения нового в области связи и автоблокировки: я имею в виду автостопы, каб-сигналы и другие мероприятия по большей безопасности движения.

По строительству:

- концентрация строительства;
- механизация строительных работ, в частности упорядочение экскаваторного хозяйства;
- увеличение технической базы строительства (на что ассигновано в 1936 году в общей сложности 87 миллионов рублей);
- организация строительно-монтажных трестов;
- расширение и удешевление производства строительных материалов и строительных деталей.

На сессии ЦИК СССР в январе 1936 года председатель Совета народных комиссаров Союза ССР тов. В. М. Молотов сказал, что НКПС на практике осуществлял «курс на превращение наркомата в железнодорожный производственно-технический штаб».

Одно перечисление вопросов действительно показывает, что за истекший год НКПС занимался не только организационными вопросами и мобилизацией людей на лучшую работу, но уже перешел на ступень хозяйственно-технического штаба. Повторяю, только перешел, потому что в области организационной НКПС сделал значительно больше, чем в области хозяйственно-технической.

За истекший год мы провели значительную организационную перестройку аппарата НКПС, управлений дорог и низовых хозяйственных единиц железнодорожного транспорта.

Перестройку аппарата НКПС мы проводили так, чтобы он лучше обслуживал дороги, лучше проверял выполнение приказов НКПС на местах, был штабом не только организационного, но и хозяйственно-технического руководства железнодорожным транспортом.

Вы знаете, что для лучшей связи с дорогами, более конкретного знания каждодневного положения на местах, чтобы в нужный момент проверить, вмешаться, подправить дело, были созданы в основных центральных управлениях НКПС территориальные отделы. В каждом управлении также были созданы технические отделы. Для работы в управлениях и этих отделах были привлечены лучшие работники с дорог, хорошо знающие практику мест.

Центральный аппарат НКПС был сокращен на 1000 человек, стал меньше, но работает четче и культурнее. Аппарат освободился от негодных и менее квалифицированных. За счет сокращения штата при меньших затратах на аппарат удалось несколько повысить заработную плату сотрудников, разместить основные управления в здании НКПС более просторно, создать более культурную, удобную обстановку для работы. Такая организационная перестройка вполне себя оправдала.

Мы провели также несколько незначительных по внешнему виду организационных мероприятий, которые во многом упорядочили работу аппарата НКПС. Чтобы повысить качество выпускаемых из НКПС распоряжений, инструкций, писем, был создан небольшой аппаратик — юридический отдел, задачей которого было юридически оформлять все документы, проверять их соответствие с существующими законами и приказами и попутно задерживать и передавать лично мне всю неграмотную, путаную и противозаконную писанину, раньше в большом количестве выходившую из НКПС. Писали малограмотно, много, зря, а главное, — путано: одно распоряжение противоречило другому. Теперь вы можете подтвердить, что из аппарата НКПС выходит писанины гораздо меньше. Если в начале 1935 года НКПС ежедневно выпускал 5000 «исходящих» и получал 5000 «входящих», то теперь бумажный поток значительно сократился: НКПС получает 1000 бумаг

в среднем в день и выпускает 800 бумаг. А главное, у руководства НКПС имеется больше гарантии, что юридический отдел не пропустил того, что противоречит постановлениям правительства и приказам НКПС, что выпущенный из НКПС документ будет составлен грамотно и поможет в работе. Такие же отделы или группы следовало бы завести и на дорогах.

Аппарат НКПС в рабочее время отвлекался потоками посетителей, толкачей, просто «хороших знакомых», пришедших в НКПС поболтать с приятелями. В этой толкучке по коридорам и комнатам НКПС терялись те посетители, которые действительно приходили в НКПС по важным и нужным делам. Тысячи часов терялись впустую, в сутолоке, и у работников НКПС и у посетителей. Мы организовали приемную НКПС, в которой посадили квалифицированных работников основных управлений и отделов. Больше половины всех посетителей получает полное удовлетворение своих запросов в этой приемной и освобождено от необходимости толкаться (без толку) по коридорам и комнатам наркомата. За год работы через приемную прошло 312 тысяч посетителей, из них 171 тысяча получила разрешение своих вопросов у работников приемной; подавляющая часть посетителей выразила свое удовлетворение более культурным методом их обслуживания.

Мы далеко не закончили перестройки аппарата НКПС. Есть еще и канцелярищина, и неграмотность, и недостаточная техническая подготовленность работников. Но все же аппарат НКПС стал работать более культурно, концентрированно, лучше реагирует на запросы мест. Если раньше одной из главных нападок на аппарат НКПС было то, что НКПС не отвечает на телеграммы, на запросы дорог, то теперь не ошибусь, если скажу, что почти на все телеграммы и запросы дороги получают быстрые ответы. (Г о л о с а: «П р а в и л ь н о».)

Аппарат НКПС стал лучше контролировать выполнение приказов НКПС дорогами, и в то же время мы проводим проверку работы аппарата НКПС через начальников дорог. Вы помните, что не раз мы запрашивали начальников дорог, по каким конкретно вопросам они не получили ответа от НКПС, и, вы представляете, как доставалось тем работникам НКПС, которые оказывались виновными в волоките и невнимании к справедливым требованиям и запросам дорог.

Были упорядочены диспетчерские разговоры по телефону, упорядочена телеграфная переписка. В деле связи с дорогами большую роль сыграли разговоры по селектору, проводившиеся нами почти по всем важнейшим мероприятиям прошлого года. В этих селекторных совещаниях принимали участие начальники эксплуатационных и паровозных отделений, крупнейших депо, станций, вагонных участков.

Во всей работе мы твердо проводили линию — не допускать уравниловки, не расплываться по всем звеньям, а выбирать действительно решающие звенья. Для этого были выделены вначале 76 решающих сортировочных станций, затем 334 станции, которые дают половину погрузки и выгрузки, в путевом хозяйстве были выделены 30 тысяч километров основных направлений, на которые падает 70% всего грузопотока. Были выделены решающие паровозные депо, решающие стройки. Концентрация внимания на этих решающих объектах много способствовала подъему транспорта.

В установлении более живой связи НКПС с местами, с дорогами, отделениями и станциями большую роль сыграли вновь введенные в этом году ревизоры-диспетчеры НКПС. Кроме того, что ревизоры-диспетчеры практически помогали станциям и отделениям в быстром продвижении поездов, в улучшении организации их работы, НКПС через ревизоров-диспетчеров был больше в курсе работы дорог, скорее узнавал об имеющихся конкретных недостатках. Сам факт присутствия ревизоров-диспетчеров на дорогах

подтягивал работников дорог. Это не потому, что работники дорог — такие «боязливые» люди, но любой человек подтягивается, когда знает, что за его работой наблюдают, ее контролируют.

Управления дорог также несколько организационно перестроились по примеру аппарата НКПС: созданы технические отделы в службах, пересмотрены штаты, более упорядочена переписка. Но еще больше осталось сделать, так как недостатков осталось очень много.

Аппарат НКПС и дорог мы должны поднять на большую высоту. Сейчас, когда заканчивается в основном организационная перестройка, на первый план выдвинуты техническо-хозяйственные проблемы, оперативное наблюдение за осуществлением организационных задач, подбор и воспитание кадров, контроль и проверка исполнения. Контроль и проверку исполнения мы не будем ослаблять ни на одну иоту, а, наоборот, усилим. Нужно повысить качество работы своих контролеров на местах, на дорогах. Я знаю, что не все любят контролеров, но без контроля и проверки исполнения ничего не выйдет. Контроль нужно усилить. В центре работы аппарата НКПС и управлений дорог должны быть кадры, проверка, контроль исполнения и техническо-хозяйственные вопросы.

Что касается взаимоотношений дорог и НКПС, то надо отменить немедленно такие архаизмы, как узловые соглашения и с'езды начальников дорог. Извольте, товарищи, знать: вопросы отношений между дорогами, жалобы дороги на дорогу, претензии дорог друг к другу, передача опыта одной дороги другой — это функции НКПС. У нас не частные дороги, а единое хозяйство. Какое главное назначение НКПС? Об'единять железнодорожное хозяйство и руководить железными дорогами. Должна быть определенная органическая связь НКПС с дорогами; нужно установить ту сумму вопросов, которые дороги должны обязательно разрешать в НКПС.

Мы упростим планирование погрузки. Нужен определенный порядок в работе, чтобы каждый — и НКПС и дороги — твердо знал свои права и обязанности.

Штаб руководства должен быть не столько для того, чтобы ругать, сколько для того, чтобы руководить, советовать, помогать, инструктировать. Если вы запрашиваете НКПС по тому или другому техническому вопросу, он может поддержать вашу инициативу и распространить ее на другие дороги.

Значит, дисциплина у нас должна быть не только регулятивной, формальной, но и внутренней, чтобы дороги знали, что НКПС по своему положению богаче опытом: вы сидите на одном участке, а мы охватываем все поле, видим больше, шире; почему же не спросить и не запросить НКПС?

Мы разукрупним многие дороги и эксплуатационные отделения. Размер дороги будет примерно 2 тысячи километров. Опыт разделения восточных дорог, в частности выделения Амурской дороги, показал, что небольшая дорога лучше находит местные грузы и более оперативно организует работу на местах.

Мы должны наладить работу так, чтобы она шла более равномерно, чтобы слаженность частей была хорошая. Нужно построить работу культурно. Чем культурнее будет организована наша работа, тем меньше физических сил уйдет. Конечно, нельзя понять мои слова так, что мы теперь можем почить на лаврах и не думать о зиме 1936—1937 года. Думать о зиме необходимо, потому что она может оказаться еще более суровой и преподнести всякие неожиданности. Если не подготовимся к зиме, — можем покатиться назад.

Начальники служб дорог должны больше заниматься людьми, подбором и воспитанием кадров. На транспорте много хороших беспартийных боль-

шевиков. Они любят железную дорогу, свое дело и в свете железнодорожных побед увидели величие нашей родины. Их надо поднять, повысить их технические знания, и они будут нашей опорой в боях за дальнейший подъем транспорта.

Несмотря на огромные недостатки, которые были в работе и о которых я буду говорить дальше, мы можем сказать одно: опыт этого года показывает силу стахановско-кривоносовского подъема масс в сочетании с правильным руководством коллектива. «Пришабровка» руководящего состава железнодорожного транспорта далась в бою за подъем транспорта. Но «пришабровка» получилась такая, что штаб железнодорожного транспорта в центре и на местах твердо и успешно ведет локомотив советского железнодорожного транспорта по сталинскому пути. (Бурные аплодисменты.)

III

Дальнейшие задачи железнодорожного транспорта

1. Наши недостатки

За истекший год мы добились относительного порядка на железнодорожном транспорте, но этот порядок далек еще от того совершенного порядка, который должен быть на культурном, социалистическом железнодорожном транспорте. Мы выполнили первую часть задания товарища Сталина, но далеко не выполнили второй части — работать четко, как хорошо слаженный часовой механизм.

Чего же нам не хватает, в чем наши основные недостатки?

Первое — много начатых, но еще не оконченных дел. Это особенно относится к тем хозяйственно-техническим вопросам, которые я перечислял. Многого нужно также проделать в области политическо-массовой и культурно-бытовой работы, в деле дальнейшего подъема уровня работников железнодорожного транспорта.

Второе — мы доказали возможность лучшего использования существующего оборудования; теперь нужно всемерно и ускоренно создавать мощную материально-техническую базу, соответствующую культурному транспорту великой железнодорожной державы.

За последние годы мы получили значительные капиталовложения в транспорт, получили от промышленности десятки тысяч вагонов, тысячи паровозов, станков, машин, прочего оборудования и материалов. В 1936—1937 годах получим еще больше. Но получаемое надо хорошо, умело использовать, так, чтобы привести в полный порядок существующее хозяйство и подготовиться к получению новых материальных ценностей, чтобы быстрыми темпами совершать техническую реконструкцию железнодорожного транспорта.

Третье — на железнодорожном транспорте еще порядочное количество отставших людей. Стахановцы-кривоносовцы работают хорошо, авангард создан, но на железнодорожном транспорте еще очень много отставших в силу распыленности на отдаленных маленьких участках, на тысячах раздельных пунктов, дистанций и околов пути. Нужно быстрее подтягивать их к передовым, иначе будет затруднена слаженная работа железнодорожного конвейера.

Четвертое — отставание значительной части работников от развития современной техники. Хозяйственные руководители сильно поднялись за этот год. Борьба расширила их кругозор, и, тем не менее, скажу прямо, даже нашим специалистам в отношении технической культуры надо еще

многому учиться и переучиваться, овладевать новой техникой. Если за истекший год руководящие работники поднялись в политических вопросах, в методах организации работы и руководства, в подходе к организации масс, то в отношении технической учебы отстали. Надо будет выработать на этот год своеобразный техминимум для руководящих кадров. Необязательно, чтобы каждый начальник дороги умел управлять паровозом, но знать «душу» паровоза он обязан крепко. Так же он должен быть знаком с основами работы диспетчера, осмотрщика вагонов, дорожного мастера и пр., должен быть знаком с основами технической реконструкции транспорта.

Перехожу к недостаткам по отдельным конкретным показателям нашей работы.

Неудовлетворительно выполняется график движения поездов. Уровень культуры нашей работы надо оценивать в первую очередь по выполнению графика. Оценка работы железнодорожного конвейера возможна только с точки зрения бесперебойного движения поездов. Выполнение графика есть универсальный измеритель культуры работы железнодорожников. Мы должны подтянуться и обеспечить четкое движение поездов точно по графику. Это в первую очередь относится к пассажирским поездкам, которые также опаздывают.

Плохо выполняется задание по маршрутизации. За второе полугодие задание по маршрутизации выполнено по общесетевым маршрутам всего на 71,6%, а за I квартал 1936 года еще хуже — на 68,6%. В среднем за день в I квартале 1936 года маршрутизировалось только 22 тысячи вагонов, а скорость продвижения маршрутных поездов остается крайне низкой — немногим более 300 километров в сутки. Над этим руководителям дорог придется еще много поработать.

2. Новые правила технической эксплуатации и обеспечение безопасности движения поездов

НКПС подготовил новые «Правила технической эксплуатации железных дорог Союза ССР». Эти правила являются результатом почти годичной работы по переработке существующих правил технической эксплуатации в целях обеспечения большей безопасности и безаварийности железнодорожного движения.

Старые правила составлялись на основе старой техники железнодорожного транспорта и сохранили в себе много архаических следов старого министерства путей сообщения. Жизнь заставляла вносить в эти правила ряд изменений. Выпускались бесконечные дополнения, изменения, поправки, инструкции, которые окончательно запутывали работников на местах, не давая возможности разобраться в том, какие правила являются решающими для обеспечения безопасности движения. В конце 1934 года были разработаны новые правила технической эксплуатации, которые должны были быть введены в жизнь с начала 1935 года.

Весь 1935 год был годом коренной ломки старых, отживших методов работы на железнодорожном транспорте, и, конечно, трудно было сразу сформулировать то новое, что в этих правилах должно содержаться. Когда осенью 1935 года мы вплотную занялись правилами, то обнаружили, что авторы, их составлявшие, слабо знали о заграничном опыте, о том, какие правила технической эксплуатации существуют в Соединенных Штатах Америки, Германии, Японии, Англии, Франции. Пришлось нашим ученым внимательно изучить лучшее, что можно позаимствовать из опыта буржуазного транспорта.

Предлагаемый обсуждению Совета проект новых «Правил технической эксплуатации железных дорог СССР» разработан в Научно-техническом со-

вете с привлечением ряда научных работников железнодорожного транспорта и практиков с мест и обсуждался на ряде совещаний. Мы с особой тщательностью подошли к его разработке, так как «Правила технической эксплуатации железных дорог СССР» имеют исключительно важное значение для организации работы железнодорожного транспорта. Они определяют всю систему организации движения поездов, содержания железнодорожных устройств и порядок работы железнодорожных работников, обеспечивающие безопасность движения поездов.

Новые «Правила технической эксплуатации железных дорог СССР» уже по самой своей структуре в корне отличаются от существующих. Они построены так, что будут способствовать правильной организации технологического процесса на железнодорожном транспорте.

Новые правила устанавливают в главах о сооружениях локомотивного, вагонного и станционного хозяйства размеры и нормы этих сооружений, создающие условия безопасности движения.

Новые правила дают установку на такое содержание и состояние земляного полотна, мостов, тоннелей, балласта, шпал, рельсов, стрелочных переводов, которые обеспечат бесперебойное и безаварийное движение поездов с максимальными установленными для паровозов скоростями, в то время как старые правила по скоростям сохраняли еще старые формулировки министерства путей сообщения 1898 года.

Правила устанавливают требования, предъявляемые к сигналам на железнодорожном транспорте. Сигнал — это приказ, подлежащий беспрекословному выполнению. Поэтому каждый работник железнодорожного транспорта, связанный с движением поездов, обязан твердо знать и точно выполнять правила сигнализации. Для обеспечения большей безопасности движения новые правила технической эксплуатации включают требование об обязательном устройстве перед входными и проходными семафорами предупредительных сигналов, а для выходных семафоров и светофоров — об устройстве на предшествующих им входных сигналах дисков сквозного прохода. В той же главе о сигнализации, централизации стрелок и сигналов и блокировке даны указания о ряде новых сигнальных технических устройств по безопасности движения — каб-сигналах и автостопах, останавливающих поезд при проезде закрытого сигнала. Новые правила устанавливают также обязательную автоматическую сигнализацию всех оживленных переездов через железные дороги.

В разделе «О подвижном составе и его содержании» даны основные размеры и допуски по паровозам и вагонам, предъявляемые к колесным парам, автосцепке и автотормозам. Мы определили неисправности локомотивов, при которых запрещается выдавать их под поезда, и неисправности вагонов, при которых запрещается, во избежание аварий, ставить их в поезд.

В третьем крупном разделе новых правил сконцентрированы указания по организации движения поездов.

Мы выделили прием поездов, требующий особой бдительности. На каждой станции должен быть разработан порядок последовательного приема поездов, исключаящий какую бы то ни было возможность столкновения поездов или наезда одного поезда на другой.

Правила устанавливают точный порядок работы служебных лиц, принимающих поезда (дежурный по станции, стрелочник), обеспечивающий безопасность при приеме поездов на станции.

Особо выделены также вопросы ведения поездов машинистами локомотивов. Точно указано, как должен действовать машинист на спусках, при входе на станцию и при ее проезде, чтобы предохранить поезд от разрывов

и связанных с этим последствий и от всякого рода иных аварий и брака в работе.

В отличие от старых, новые правила устанавливают определение веса поезда не только по мощности паровозов, но и с учетом возможности преодоления коротких подъемов за счет живой силы поезда, т. е. за счет разгона, как это доказали стахановцы — «тяжеловесники».

Правила технической эксплуатации устанавливают обязательные испытания для всех работников, принимаемых на железнодорожный транспорт, в знании ими правил технической эксплуатации, инструкции по сигнализации, должностных инструкций, техминимума и устава о дисциплине.

Кроме того мы вводим периодическую проверку знаний и аккуратного выполнения обязанностей по своей должности для всех работников железнодорожного транспорта. У нас на железнодорожном транспорте, более чем где бы то ни было, нельзя работать, не зная техники: мы имеем дело с живыми людьми; мы перевозим огромные ценности, добытые и произведенные трудом строителей социализма.

Правила технической эксплуатации формулируют задачи каждого железнодорожника по основным отраслям работы в борьбе за дальнейший подъем транспорта, за четкое и безаварийное выполнение графика движения поездов, за наиболее экономное и рациональное использование всех технических средств и подвижного состава.

Точное выполнение «Правил технической эксплуатации» должно привести к скорейшей ликвидации крушений и аварийных случаев, которые остаются серьезнейшим прорывом в работе советских железнодорожников. Хотя количество их сократилось, но за I квартал 1936 года по сети было 454 столкновения, 887 сходов и 328 аварийных случаев. В результате их повреждено 166 паровозов, свыше 5000 вагонов. Пора кончать с этим; в первую очередь пора по-настоящему начать осуществление правил технической эксплуатации.

Из 454 столкновений за квартал—172 произошло из-за проезда закрытых сигналов (семафоров и светофоров). Столкновений из-за приема на занятый путь было 56, а всего случаев приема на занятый путь за квартал было 387. Таким образом, больше половины всех столкновений произошло из-за грубого нарушения паровозниками и эксплуатационниками элементарных правил безопасности движения поездов.

Из 887 сходов было по неисправности пути 194 схода, в том числе из-за уширения пути 61 и из-за излома рельсов 77.

По неисправности подвижного состава было 658 сходов, т. е. три четверти всех сходов и половина всех крушений.

На эти цифры нужно обратить особенное внимание. Некоторые говорят: мы, дескать, не виноваты. Но ведь неисправности подвижного состава также зависят от людей! Наконец, эту неисправность люди должны своевременно обнаружить, чтобы не допустить крушения.

Многие низовые работники не считают вагон своим: сегодня он у меня, а завтра ушел на другую дорогу; пусть вагон будет неисправным, лишь бы довести его до границ дороги, спихнуть и успокоиться.

Вагонное и путевое хозяйство сейчас у нас самое слабое место. На деле те руководители дороги, которые считают вагон не своим, сами себя наказывают, потому что никто не знает, на какой дороге изломается ось. Ломается ось — в результате крупное крушение, дезорганизуется вся работа дороги. Основная причина излома осей — горение букс, плохая постановка смазочного хозяйства, недостаточный уход поездных смазчиков за вагонами, недостаточное внимание работников дорог к вагонному хозяйству.

Проверка выполнения приказов НКПС по борьбе с крушениями, произведенная работниками НКПС на ряде дорог, показала, что во многих случаях приказы выполняются плохо и правила технической эксплуатации все еще грубо нарушаются. Мы специальной телеграммой опросили машинистов-орденоносцев: расставлены ли путевые знаки, знаки на обрывных местах, выданы ли им проверенные профили пути, что неоднократно требовалось в приказах НКПС? И установили, что на ряде тяговых плеч такие знаки полностью не установлены, а там, где эти знаки установлены, из-за плохого присмотра они пришли в негодность. Профиля в ряде депо не выданы или выданы устарелые, не соответствующие состоянию пути.

Даже на крупнейших станциях стрелки и семафоры находятся в запущенном состоянии, флюгарки поставлены неправильно, с поворотом на 20—30 градусов, стекла загрязнены, многие разбиты, стрелочные лампы неисправны, многие из них не горят, стекла на семафорах грязные, и из-за этого видимость сигналов плохая. Многие стрелочники, кондуктора и другие работники сигнальными флагами, рожками, футлярами для флагов полностью не обеспечены, несмотря на то что все это имеется на дорожных складах.

Башмаки на сортировочных горках — плохого качества, с расплюснутыми и лопнувшими в острые подошвами, с ослабевшими заклепками, скрепляющими головку с подошвой башмака, часты случаи заедания башмаков и вылета их.

Несмотря на категорическое запрещение, задиры в осях удаляются вручную, есть еще случаи подреза галтели шейки оси.

Путевые шаблоны у ряда бригадиров пути отсутствуют, а имеющиеся в большинстве случаев проверялись и клеймились несколько лет назад, тогда как они должны клеймиться каждый квартал. Из-за этого шаблоны неправильно показывают ширину пути и не дают возможности вскрывать имеющееся уширение пути.

На сети имеется несколько станций, депо, дистанций пути, вагонных участков, на которые падает значительная часть крушений по всей сети. Так например 20% всех крушений по сети за январь—апрель падают на следующие 36 станций из 7419 станций сети:

Тихорецкая — Азово-Черноморской ж. д.
Узловая — Москва—Донбасской ж. д.
Сталинград и Грязи — Юговосточной ж. д.
Белгород — Южной ж. д.
Никитовка — Донецкой ж. д.
Коростень — Югозападной ж. д.
Мелекес и Уфа — ж. д. им. Куйбышева.
Пенза и Юдино — Ленинской ж. д.
Татарская и Чаны — Омской ж. д.
Оловянная — ж. д. им. Молотова.
Ясиноватая, Постышево и Н. Днепропетровск — Сталинской ж. д.
Люблино и Кусково — Курской ж. д.
Андроновка — М. Окружной ж. д.
Жангиз-Тобе — Турксиб ж. д.
Казалинск и Орск — Оренбургской ж. д.
Александров, Всполье и Буй — Северной ж. д.
Брянск II — Западной ж. д.
Свердловск-сортировочная и Тюмень — ж. д. им. Л. М. Кагановича.
Эйхе, Новосибирск, Барнаул, Усыты — Томской ж. д.
Челябинск, Раз'езд Тракторная, Карталы — Южноуральской ж. д.

Около 40% всех крушений из-за проезда семафоров и обрыва поездов падает на машинистов 38 следующих депо (из 338 основных депо по всей сети):

Россошь, Сталинград, Грязи, Лиски — Юговосточной ж. д.
Пологи, Волноваха, Пятихатка, Постышево — Сталинской ж. д.
Дебальцево, Лиман-Юг — Донецкой ж. д.
Харьков — Южной ж. д.
Андижан, Ташкент — Среднеазиатской ж. д.
Челябинск, Златоуст — Южноуральской ж. д.
Чусовская — ж. д. им. Л. М. Кагановича.
Новосибирск, Тайга, Кузнецк — Томской ж. д.
Куйбышев — ж. д. им. Куйбышева.
Аулие-Ата — Турксиб.
Казалинск, Актюбинск — Оренбургской ж. д.
Москва-Горьковская, Люблино, Орел — Курской ж. д.
Юдино, Агрыз, Рязань — Ленинской ж. д.
Вязьма — Московско-Белорусско-Балтийской ж. д.
Аджикабул — Закавказской ж. д.
Данилов — Северной ж. д.
Зилово, Чита — ж. д. им. Молотова.
Каменоломни — Азово-Черноморской ж. д.
Брянск II — Западной ж. д.
Барабинск — Омской ж. д.
Нижнеудинск — В. Сибирской ж. д.

Особенной расхлябанностью отличаются машинисты депо Новосибирск Томской железной дороги, Барабинск Омской железной дороги, Лиски Юго-восточной железной дороги, Орел Московско-Курской железной дороги.

Еще большая повторность крушений имеется на некоторых дистанциях пути. На следующих 33 дистанциях из 648 дистанций по всей сети было свыше 30% всех крушений по неисправности пути:

- На Южной ж. д. — 11-я дистанция.
» Юговосточной ж. д. — 17 и 22-я.
» Донецкой ж. д. — 8, 15 и 12-я.
» Югозападной ж. д. — 39 и 37-я.
» Закавказской ж. д. — 16-я.
» М. Курской ж. д. — 15-я.
» Кировской ж. д. — 6 и 2-я.
» Западной ж. д. — 11 и 34-я.
» Ленинской ж. д. — 4 и 9-я.
» Северной ж. д. — 1, 16 и 22-я.
» Октябрьской ж. д. — 15-я.
» Московско-Белорусско-Балтийской ж. д. — 24 и 3-я.
» Томской ж. д. — 17-я.
» Амурской ж. д. — 16 и 17-я.
» Восточносибирской ж. д. — 8-я.
» ж. д. им. Л. М. Кагановича — 4, 7, 11 и 21-я.
» Омской ж. д. — 18-я.
» Оренбургской ж. д. — 3-я.
» Среднеазиатской ж. д. — 20-я.

Руководители дорог не вскрывают этих очагов крушений, не направляют основной удар в борьбе с крушениями на эти наиболее больные участки.

Нужна упорная, настойчивая борьба на дорогах за безусловное выполнение мероприятий по борьбе с крушениями, указанных НКПС, с привлечением к ответственности лиц, виновных в невыполнении этих приказов.

В первую очередь надо привести в порядок стрелки и сигналы, проверить видимость семафоров и светофоров, произвести расстановку путевых знаков и т. п. в полном соответствии с нормами и требованиями, установленными в правилах технической эксплуатации в отношении стрелочных переводов, путевых знаков, ограждения переездов и пересечений железных дорог, содержания сигнальных устройств.

Помимо намеченных работ по реконструкции, капитальному и среднему ремонту пути НКПС выделил в непосредственное распоряжение дорожных мастеров 1000 километров рельсов для смены в одиночном порядке негодных рельсов, угрожающих безопасности движения поездов.

Мы наметили ряд хозяйственно-технических мер, направленных к большей безопасности движения поездов, к ликвидации крушений.

Из важнейших мероприятий следует указать на сплошной осмотр букс, приведение в порядок колесного хозяйства, замену слабой упряжи усиленной, повышение нормы испытания для упряжи с 20 до 25 тонн, приведение в исправное состояние всех стоп-кранов на вагонах, введение технического паспорта на каждый товарный вагон, электроосвещение паровозов, снабжение паровозов аппаратами для показа скорости, налаживание работы вспомогательных поездов и снабжение их мощными подъемными кранами, замену негодных стрелок, крестовин и лопнувших накладок, массовое производство противоугонов в путевых кузницах из кусков старых рельсов и накладок, производство дефектоскопов для обнаруживания негодных рельсов и осей, строительство механизированных шлагбаумов, электроосвещения станций, семафоров, перестановку семафоров и светофоров для улучшения видимости, установку оповестительных щитов перед семафорами, установление зависимости входных стрелок от семафоров, мероприятия по борьбе с разрывами (лучшая скрутка и др.) и ряд других. Эти мероприятия включены в план капитальных работ железнодорожного транспорта на 1936 год, и сейчас НКПС решил приблизить сроки их реализации, перенеся выполнение ряда работ с IV квартала на III.

К сожалению, как на дорогах, так и в управлениях НКПС недостаточно настойчиво борются за проведение этих мероприятий, контрольные группы слабо контролируют их выполнение на местах. Это нужно вкоре изменить.

Заранее предупреждаем всех руководящих работников железнодорожного транспорта, что будем строго взыскивать за пассивность и недисциплинированность в этом важнейшем вопросе обеспечения безопасности движения поездов. Мы будем строго взыскивать за нарушение правил технической эксплуатации.

Верно, что классовые враги проявляют особую активность в организации крушений на транспорте. Но активность классового врага должна вызвать усиление нашей бдительности, и по злонамеренному крушению, устроенному врагом, несут ответственность и руководители дорог, которые прошляпили, вовремя не схватили врага за руку, не разоблачили его.

В этом отношении решающую, передовую роль должны сыграть прежде всего партийные организации, коммунисты, парторги, политотделы так же, как они проявили себя в общей борьбе за подъем транспорта.

Разъяснительная работа вокруг крушений велась большая, особенно в связи с судебными процессами. С точки зрения осознания необходимости борьбы с крушениями — многое достигнуто. На 90% люди хотят работать и хотят бороться с крушениями; признают необходимость этой борьбы, но в то же время многие разводят руками: «Чорт его знает, что-то не выходит!» Мы требуем, чтобы железнодорожники коренным образом изменили свой подход к крушениям. Лучшие машинисты должны помочь худшим, луч-

шие кондуктора — худшим, то же стрелочники, дежурные по станции, сцепщики и другие.

Всякого, кто попытается сводить дело борьбы с крушениями и авариями к разговорчикам, к рассуждениям о том, что это неизбежное зло, мы будем рассматривать не как бойца, а как саботажника важнейших мер по оздоровлению транспорта. (А п л о д и с м е н т ы).

Правительство и ЦК ВКП(б) будут ждать от нас решительных результатов по борьбе с крушениями.

От начальников дорог, управлений НКПС, служб, от главных инженеров мы будем требовать, чтобы с крушениями и авариями было покончено, чтобы в этом деле они проявили такую же веру в свои силы и такую же напряженность и напористость, какую проявили в этом году в отношении погрузки. чтобы к концу 1936 года мы могли рапортовать ЦК партии и правительству о том, что мы обеспечили безаварийную работу и выходим победителями из борьбы с крушениями, с этим старым, гнилым, позорным наростом на нашем железнодорожном транспорте. (А п л о д и с м е н т ы).

3. Наладить культурное, образцовое пассажирское движение

Задача разработки четких правил технической эксплуатации и их точного выполнения приобретает еще большее значение потому, что мы значительно увеличиваем пассажирское движение и тем самым возрастает густота движения поездов по основным направлениям. С увеличением пассажирского движения товарный поезд, выбившийся из графика, скорее попадает под угрозу, что он будет поставлен под обгон следующих за ним пассажирских поездов и еще больше увеличит свое опоздание. Поэтому требуется работа всех служб точно по графику с соблюдением всех правил безопасности движения поездов.

Летом 1936 года количество пассажирских поездов увеличивается по сравнению с летом 1935 года почти в полтора раза как по дальнему и местному, так и по пригородному движению. Количество дальних поездов увеличивается с 77 до 118, местных — с 287 до 414 и пригородных — с 1668 до 2500.

С каждым годом мы будем все больше увеличивать пассажирское движение. Жизнь в нашей Советской стране стало лучше, жить стало веселее. Трудящиеся нашей родины живут все более культурной, зажиточной жизнью. А это повышает их потребность в передвижении. Стахановцы хотят поглядеть, как работают другие предприятия их отрасли промышленности, поучиться у них. Жители отдаленных районов хотят побывать в культурных центрах, в Москве. Отпуск наши рабочие хотят проводить в санаториях и домах отдыха, в туристских путешествиях или просто за городом, на даче. Растет тяга у школьников, студентов, рабочих, колхозников лучше узнать, посетить наиболее интересные места нашей необъятной родины. Быстро увеличивается население Дальнего Востока, Средней Азии, Сибири. Эти районы требуют установления удобного и быстрого сообщения с центром.

В прошлом году мы несколько подсократили пассажирское движение, вернее, придержали рост пассажирских перевозок, так как количество перевезенных пассажиров по сравнению с 1934 годом в 1935 году сократилось меньше, чем на 30%. Мы должны были повернуть внимание железнодорожников к грузовым перевозкам. Теперь положение изменилось: погрузка значительно возросла, железнодорожный транспорт в основном удовлетворяет требования народного хозяйства по перевозке грузов. Теперь настало время

быстро и по-культурному развернуть перевозки пассажиров. Центральный комитет большевистской партии, Совет народных комиссаров, лично товарищ Сталин поставили перед нами боевую задачу — организовать образцовое, культурное пассажирское движение.

Мы увеличиваем количество пассажирских поездов, согласно постановлению Центрального комитета партии и Совнаркома. Мы улучшаем состояние вагонов. Вы получите на руки приказ, изданный недавно, в котором мы разработали программу ремонта почти всего пассажирского парка в течение 2 месяцев. Мы хотим, чтобы наши так называемые жесткие вагоны, бывший третий класс, были чистыми, культурными, чтобы пассажир чувствовал себя в них хорошо. Мы ассигновали 20 миллионов рублей сверх отпущенных ранее сумм на ремонт вагонного парка. Мы должны добиться, чтобы спальные места были обеспечены постельными принадлежностями, чтобы было чистое белье, чистая постель, вежливое, культурное обращение с пассажирами.

Вокзалы должны быть приведены в порядок. Так называемые залы 3-го класса на вокзалах надо привести в культурный вид. Мы ассигновали в текущем году 77 миллионов рублей на ремонт вокзалов, на приведение их в приличное состояние.

Мы будем просить Наркомвнуторг и Наркомпищепром, чтобы они организовали в соответствующих местах, которые мы им отведем, торговлю пищевыми продуктами. Нужно на вокзалах поставить хорошие буфеты, чтобы они были готовы накормить проезжающих пассажиров.

У нас уже есть культурно оборудованные поезда. Я смотрел такие поезда, в частности на Октябрьской, на Курской дорогах, где вагоны прекрасно отремонтированы, содержатся вполне прилично, проводники работают хорошо, ведут себя культурно, соревнуются между собой. Я имею письма от пассажиров, которые хвалят проводников поездов Ленинград—Одесса. Это хорошо. Но здесь нужна еще большая, серьезная работа. Нужно еще много изменить, чтобы пассажир в вагоне, на вокзале чувствовал себя хорошо, чувствовал себя «как дома», чтобы служебный персонал относился к нему вежливо.

По пассажирскому движению перед нами стоит огромная задача. Поэтому мы должны поднять на новую ступень работников, соприкасающихся с пассажирским движением, начиная от кассиров, проводников, кондукторов пассажирских вагонов, работников, ремонтирующих пассажирские вагоны, и всех, кто обслуживает пассажирское движение. Эти работники должны занять подобающее им место, это должны быть культурные люди, обращающиеся с каждым гражданином по-социалистически, по-советски.

Повышаются и еще более повысятся требования, предъявляемые пассажирами к железнодорожному транспорту. Когда поездов было мало, пассажир был рад уже тому, что попал в поезд. Он меньше обращал внимания на очереди у касс, грязь на вокзалах, на опоздания поездов и тесноту в вагонах: «Хорошо хоть, что поеду, — с опозданием, в тесноте, но все-таки поеду». Теперь положение совершенно другое. Пассажир требует, чтобы его не только везли, но везли быстро, без опоздания, чтобы билеты продавались без очередей, чтобы на вокзалах было чисто и уютно, чтобы в вагонах были порядок и удобства.

В работе по улучшению пассажирских перевозок, как и всюду, следует избегать показной шумихи и трескотни. Нам не нужно излишней роскоши, показной внешности. О качестве пассажирских перевозок мы будем судить в первую очередь по тому, насколько культурно поставлена перевозка основных масс пассажиров. При поездке на дороге мы на ряде станций и вокзалов встречались с таким безобразным фактом, что при наличии хорошо оборудованных комнат матери и ребенка матери с детьми ночью вынуждены ожидать поезд, лежа на полу у дверей этой комнаты, так как

ночью, когда она особенно нужна, ее запирают. Никуда не годится, когда всю перестройку ограничивают тем, что ставят цветочки в вагонах, вывешивают 2—3 портрета, оставляя нетронутой грязь, запущенные уборные, грубое обращение и взяточничество проводников. На вокзалах также часто увлекаются «коренной реконструкцией, не проводя простейших мероприятий по приведению их в порядок. Часто, к сожалению, встречаешь, даже на хороших вокзалах, наряду с прекрасно оборудованными парадными комнатами и залами ресторанов отсутствие элементарных удобств: мебели, света, тепла, — особенно в так называемых залах 3-го класса.

Какие же основные мероприятия мы должны провести буквально в ближайшей неделе и месяцах для улучшения условий перевозок пассажиров и приведения в порядок пассажирских вагонов и станционных помещений?

Надо ликвидировать запущенность значительной части пассажирских вагонов. Мы разделили ремонт всех пассажирских вагонов на 3 группы:

Первая — 16 тысяч вагонов, преимущественно пригородного и местного движения, должны подвергнуться простейшему ремонту (исправление дверей, окон, уборных, вентиляторов, подправка окраски и т. п.) и снабжены элементарными принадлежностями.

Вторая — в 7500 вагонах дальнего сообщения ремонт должен быть большой: покраска, приведение в порядок электрического освещения, оборудование настольными лампами и т. п.

Третья — повышенный объем ремонта и дополнительное оборудование должны быть произведены в 1600 вагонах, в которых, помимо указанного для других групп ремонта, полы вагонов должны быть покрыты линолеумом, а в уборных — метлахскими плитками, на окнах должны быть двойные занавески, коридоры вагонов устланы пеньковыми дорожками и т. п.

Все спальные места должны быть обеспечены постельными принадлежностями, и мы будем просить пассажиров помочь нам повести решительную борьбу с позорнейшим явлением взяточничества проводников.

Мы проводим ремонт пассажирских станционных помещений. Выделяются 1200 крупных и средних вокзалов по основным направлениям пассажирского движения. По 50 крупным вокзалам проводится ремонт, приближающийся к реконструктивному. По 150 вокзалам проводится капитальный ремонт, и по 1000 вокзалам — текущий ремонт, приведение их в элементарный порядок. Сейчас многие станционные помещения, предназначенные для пассажиров, заняты под служебные кабинеты, канцелярии и другие нужды. Их следует в кратчайший срок освободить, чтобы предоставить пассажирам большие удобства.

Особенное внимание следует обратить на работу билетных касс. Сейчас имеются все возможности ликвидировать очереди за билетами. Где необходимо, следует переходить на круглосуточную продажу билетов, в часы особенно наплыва пассажиров выделять дополнительных кассиров, обучив для этого часть станционных работников работе кассиров. В целом следует поддержать инициативу билетного кассира станции Дебальцево, Донецкой железной дороги, тов. Аладина и ряда других, которые организовали предварительную заготовку билетов для транзитных пассажиров, ввели круглосуточную продажу билетов и добились ликвидации очередей у билетных касс.

Решительную борьбу следует объявить позорнейшему явлению — хищению и засылке багажа пассажиров. Багаж обязательно должен перевозиться в багажном вагоне того поезда, с которым едет пассажир. Чтобы в багажном вагоне было место для багажа, мы запретили погрузку в багажных вагонах товаробагажа, организовав для его перевозки специальные товарные экспрессы по всем основным направлениям.

Основное в пассажирском движении — ликвидировать невнимательное, а подчас и грубое отношение многих работников железнодорожного транс-

порта к пассажиру. Ненужна лакейская угодливость, но гражданин Советской страны вправе требовать культурного и вежливого отношения.

Мы повышаем роль и ответственность проводника, увеличиваем ему заработную плату, примерно в полтора раза, подберем в проводники комсомольцев-ударников и обеспечим порядок в пассажирском движении. Но для этого прежде всего нужно, чтобы руководящий состав: начальники дорог, начальники политотделов, начальники служб, отделений, станций — почаще заглядывали на вокзалы, станции, в билетные кассы, камеры хранения ручного багажа, на перроны и в пассажирские вагоны и заглядывали бы не формально, в порядке «начальнической ревизии», а проводили черновую организаторскую работу, инструктаж работников, выявляя негодных, поощряя лучших.

В связи с возрастанием размеров и значения пассажирского движения мы предполагаем выделить из служб эксплуатации, которые сейчас чересчур громоздки, пассажирские службы на дорогах и — соответственно — Центральное пассажирское управление НКПС. Руководство движением поездов останется тогда за службой движения, начальники станций также останутся в подчинении служб движения, а работниками пассажирского движения на станциях (билетные кассиры, дежурные по вокзалу, работники камер хранения ручного багажа, перронные контролеры и т. п.) будут руководить пассажирские службы через соответствующих начальников станций, для которых указания пассажирских служб в части организации пассажирского движения будут обязательными.

Проводники пассажирских вагонов, пассажирские контролеры должны будут перейти в пассажирские службы. Думаю, что выделение самостоятельных пассажирских служб усилит внимание к пассажирскому движению и позволит лучше его организовать.

Боевой задачей пассажирских служб будет — возглавить стахановское движение среди работников пассажирского движения, распространить опыт лучших на всю сеть, организовать соревнование на лучшую постановку пассажирского движения.

Активно в эту работу должны включиться политотделы и профсоюзы. Нет более почетной задачи для каждого железнодорожника, для каждого большевика, как своей работой участвовать в создании счастливой, зажиточной жизни трудящихся нашей родины, как помогать организации образцового пассажирского движения, достойного страны социализма. (А плод дисменты.) В ближайшее же время мы перейдем от текущих мер по улучшению пассажирского движения к более крупным реконструктивным мероприятиям (к строительству новых типов вагонов, ускорению движения и т. п.).

4. О взаимоотношении с грузоотправителями и хозяйственном расчете

Другие, более высокие требования предъявляются сейчас к железнодорожному транспорту не только по пассажирским, но и по грузовым перевозкам. Когда железные дороги работали плохо, далеко не удовлетворяли запросов клиентуры на перевозку грузов, когда на шахтах и заводах росли горы невывезенных грузов, тогда клиентура не особенно заботилась о качестве перевозок: лишь бы везли — и то хорошо: где уж тут требовать быстроты и своевременности доставки! Теперь положение другое, теперь клиентура правильно предъявляет к нам повышенные требования: не только перевезти грузы, но перевезти их быстро, в назначенный срок.

Мы за истекший год значительно ускорили продвижение грузов, тем самым ускорили процесс товарооборота, ускорили кровообращение в хо-

зяйственном организме страны, но все же имеющаяся скорость слишком низка, и ее надо всемерно повышать.

Какие же меры мы принимаем для этого? Новый график с 15 мая предусматривает повышение участковой скорости до 25 километров в час, значительное сокращение простоев на участковых станциях. Необходимо также резко сократить простои под грузовыми операциями, обратив особенное внимание на механизацию погрузочно-разгрузочных работ. По новому графику ежедневно будут отправляться по основным направлениям 20 товарных экспрессов, скорость которых достигает 500—600 километров в сутки. Свыше 1500 поездов в день будет отправляться по так называемому общесетевому расписанию, т. е. в точно назначенные сроки по принципу движения пассажирских поездов.

Если клиент опоздает привезти груз к назначенному сроку, — поезд отправится без этого груза. Есть угроза, что многие поезда будут отправляться неполновесными, а это убыточно для железных дорог. Чтобы этого не было, необходимо наладить теснейшую связь с клиентурой, сделать так, чтобы ей хозяйственно было выгодно выполнять заключенные договора на перевозку и вовремя доставлять грузы на станции, к поездам общесетевого расписания; кроме того необходимо следить, чтобы клиентура выполняла свои обязательства и существующие законы.

Можно провести аналогию между изменением отношений железных дорог с клиентурой и изменением отношений торговых органов с покупателями. Пока существовала карточная система — обращали мало внимания на качество торговли, на своевременность завоза и разнообразие ассортимента товаров. Торговые работники часто рассуждали так: «Бери, что дают». Теперь не то. Пусть хлебный магазин попробует всучить покупателю хлеб плохого качества, хотя бы за полцены. Покупатель не возьмет.

Нужно перестроить взаимоотношения железных дорог с клиентурой. Железные дороги обязаны не только перевозить то, что дано по плану, но изыскивать новые грузы, изучать экономику района, его обслуживаемого, держать тесную, оперативную связь с клиентурой, толкать клиентуру, своевременно подавать грузы под погрузку. Нужно оперативное маневрирование в зависимости от хода работы того или иного предприятия.

Новые задачи в коммерческой работе железных дорог требуют и изменения организационной структуры органов, выполняющих эти функции. Сейчас связь с клиентурой осуществляется хилыми секторами и группами в службах эксплуатации. На коммерческую работу не только начальник дороги, но и начальник службы эксплуатации не обращает почти никакого внимания. Да и трудно этого требовать от начальников служб эксплуатации, так как они перегружены большим количеством разнообразных функций и в их работе естественно преобладает организация движения поездов.

Необходимо из служб эксплуатации выделить самостоятельные грузовые службы, а в НКПС — соответственно — Центральное грузовое управление. Функции грузовых служб шире чем функции прежних коммерческих отделов и служб. В непосредственном ведении грузовых служб будут товарные конторы, погрузочно-разгрузочные дворы, складское и весовое хозяйство. Станционные работники, выполняющие функции работы по отправке, получению и оформлению грузов (весовщики, товарные кассиры, маркировщики, работники складов, погрузочно-разгрузочных дворов и пр.), будут подчиняться грузовым службам через соответствующих начальников станций. Указания грузовых служб в части коммерческой работы должны быть обязательными для начальников станций, хотя в административном отношении начальники станций останутся в подчинении служб движения, так как их основная задача — обеспечение движения поездов.

Выделение самостоятельных грузовых служб должно улучшить оперативную связь органов железнодорожного транспорта с клиентурой и будет способствовать большему внедрению хозяйственного расчета в работу железных дорог.

Сейчас подлинного, действенного хозяйственного расчета на железных дорогах фактически нет. Железные дороги до 1936 года даже не знали, дает ли их работа прибыль или убыток. От НКПС железные дороги получали плановую себестоимость тонно-километра перевозок. В зависимости от того, вложились они в плановую себестоимость или нет, считалось, что дорога имеет прибыль или убыток. Но плановая себестоимость тонно-километра была обезличенной, т. е. независимой от того, что конкретно перевозит дорога: лес, кирпич, мануфактуру или другие грузы.

Мы провели в конце 1935 года совещание с финансовыми работниками и с 1 января 1936 года ведем учет фактических доходов каждой дороги. Техника перерасчета весьма сложна, из-за нее уже споткнулись несколько лет назад, и это послужило поводом к отмене перерасчетов между дорогами. Но мы сейчас овладели этой техникой и вполне можем в ближайшее же время перейти на установление действительного хозяйственного расчета дорог, т. е. дороги будут получать не по обезличенной средней плановой себестоимости тонно-километра перевозок, а действительную плату за перевозки от клиентуры. Это заставит дороги изыскивать более выгодные, более высокооплачиваемые грузы, наладить как следует быструю перевозку скоропортящихся грузов, товаробагажа в товарных экспрессах, за что будет браться повышенная провозная плата.

Конечно, ряд дорог, особенно тех, где преобладает погрузка или транзит массовых, низкооплачиваемых грузов, неизбежно будет работать с дефицитом. С введением хозяйственного расчета НКПС не отказывается от перераспределения средств между дорогами, часть денег будет забирать у зажиточных, богатых дорог и передавать их дефицитным дорогам. Но все же каждая дорога будет всегда знать свои фактические доходы и стремиться всячески их увеличить. Могут быть и такие извращения, что не захотят перевозить массовые, низкооплачиваемые грузы, имеющие важное государственное и хозяйственное значение: уголь, руду, флюсы. Но на то существует НКПС и государственная дисциплина, чтобы обязать дороги обеспечить бесперебойную перевозку этих грузов.

Финансовый план железнодорожного транспорта на 1936 год — весьма сложный и ответственный. Железные дороги должны снизить себестоимость перевозок на 5,3%, т. е. на 300 миллионов рублей, снизить стоимость капитального строительства на 11%, т. е. на 600 миллионов рублей, и кроме того обеспечить 200 миллионов рублей сверхплановых накоплений для финансирования дополнительных капиталовложений.

Таким образом, НКПС должен в этом году мобилизовать 1 миллиард 100 миллионов рублей внутренних накоплений. Задача ответственная, и начальники дорог должны обратить на нее серьезное внимание. Нужно за счет перевыполнения плана грузовых и пассажирских перевозок обеспечить большое поступление доходов и не допускать перерасходов против плана. Для этого нужно в первую очередь не иметь лишних штатов, правильно загрузить работой наличный штат, повышать производительность труда, экономить материалы и сырье, не допускать лишних, непроизводительных затрат. А таких непроизводительных затрат на железных дорогах еще много. Достаточно сказать, что за 1935 год железные дороги израсходовали свыше 147 миллионов рублей на оплату претензий и штрафов клиентуре по несохранным и неисправным перевозкам. Нужно провести действительный хозяйственный расчет, строго соблюдать финансовую дисциплину, беречь каждую советскую копейку.

IV

Об улучшении технологического процесса, технических норм и нормах выработки в связи со стахановско-кривоносовским движением

Центральный комитет Всесоюзной коммунистической партии большевиков в своем постановлении о стахановском движении поручил хозяйственным наркоматам, в том числе и НКПС, созвать конференции стахановцев, хозяйственников, инженеров для обсуждения вопросов и разработки мер по улучшению технологического процесса, пересмотра технических норм и норм выработки.

Во исполнение этого постановления ЦК и правительства мы созвали в Москве 7 отраслевых совещаний: в марте — железнодорожных строителей и в апреле — паровозников, эксплуатационников, путейцев, вагонников, связистов, работников заводов Треста машиностроения. Всего на совещаниях участвовало 4000 человек.

Хотя это и представляло некоторые затруднения, мы собрали 6 совещаний одновременно, потому что одна отрасль железнодорожного хозяйства связана и зависит от другой отрасли. На этих совещаниях в течение ряда дней обсуждались и разрабатывались конкретные технические и хозяйственные вопросы, а также вопросы дальнейшего подъема железнодорожного транспорта на новый, более высокий качественно и количественно уровень. Не говоря уже о том, что эти совещания явились прекрасной школой повышения технической и политической квалификации основного костяка практических работников железных дорог и дали им закалку на год работы, работы отраслевых совещаний дали очень много и в деле разработки новых технических норм, улучшения технологического процесса, разработки уточненных норм выработки.

Перехожу к задачам отдельных отраслей железнодорожного транспорта в свете работы этих совещаний.

1. Улучшить эксплуатационную работу станций и отделений движения

Эксплуатационники за последние месяцы преодолели то отставание, которое я вынужден был констатировать с трибуны декабрьского пленума ЦК ВКП(б), заявив, что они преодеают результаты кривоносовской работы машинистов. За зиму эксплуатационники крепко подтянулись и работали хорошо. Но у них имеется еще много неиспользованных резервов по ускорению оборота вагонов, по сокращению времени на переработку вагонов на участковых и грузовых станциях. Главное — это сокращение времени переработки вагонов на участковых, технических станциях. Эта переработка занимает почти половину всего времени оборота вагона. Меры, намечаемые совещанием эксплуатационников по ускорению операций расформирования и формирования поездов, по сокращению времени на обработку составов путем совмещения различных операций, создания комплексных маневровых бригад, перехода на единые смены вместе с другими службами — все эти меры правильны и их нужно только скорее проводить в жизнь.

На основе работ всесоюзного отраслевого совещания эксплуатационников и вновь вводимого рационализированного технологического процесса разработаны следующие технические нормы по эксплуатационному хозяйству, за выполнение которых должны бороться эксплуатационники в ближайшие месяцы:

Измеритель	Новые нормы	Действовавшие нормы НКПС	Фактическое выполнение за янв.—апр. 1936 г.	% увеличения	
				к действовавшей норме	к фактическому выполнению
1. Участковая скорость товарного поезда (к/м в час)	24	19,4	17,4	23,7	37,9
2. Нормы времени, необходимые для одной грузовой операции (в часах) . .	12,5	15,9	15,8	21,4	20,9
3. Нормы времени, необходимые для переработки вагона на одной технической станции (в часах)	4,25	4,8	6,2	11,5	31,5
4. Оборот вагона в сутки	5,5	6,01	7,05	8,5	22
5. Среднесуточный пробег товарного вагона (в к/м)	185	172	139,4	7,5	32,7
6. Нормы времени на обработку транзитных поездов, проходящих станцию без переработки:					
а) без перелома веса	до 35 мин.	40—50 м.	—	22	—
б) с переломом веса	„ 50 „	60—70 „	—	23,0	—
7. Операции в парке приема	„ 25 „	30 „	—	16,5	—
8. Расформирование на горке	„ 20 „	20—30 „	—	20	—
9. Расформирование на безгорочных станциях	„ 40 „	45—60 „	—	23	—
10. Накопление	„ 3 час.	до 4 час.	—	25	—
11. Формирование	„ 20—55 м.	40—60 м.	—	8—50	—
12. Обработка поездов в парке отправления	„ 35 мин.	40—50 „	—	22	—
13. Расформирование на груз. станциях	„ 1 ч. 29 м.	1 ч. 50 м.	—	20	—
14. Ожидание и подача на груз. станциях	„ 1 ч. 35 м.	до 2 час.	—	20	—
15. Грузовая операция	„ 2 час.	по договору	—	—	—
16. Уборка вагонов	„ 1 ч. 30 м.	до 2 час.	—	25	—
17. Накопление на груз. станциях	„ 1 ч. 30 м.	„ 2 час.	—	25	—
18. Формирование на груз. станциях	„ 35 мин.	„ 45 м.	—	22	—
19. Операции по отправлению на груз. ст.	„ 30 мин.	„ 30 м.	—	22	—

Как видно из этой таблицы, намечено значительное увеличение технических норм, но эти нормы вполне реальны, так как разработанный технологический процесс позволяет повысить нормы в еще большей степени. Но мы на это не пошли и установили технические нормы несколько ниже, чем это предусмотрено технологическим процессом и чем те нормы, которые были разработаны отраслевым совещанием, чтобы дать возможность эксплуатационникам перерабатывать нормы и получать по прогрессивке и премиальные. Существующие расценки намечается оставить без изменения, повысив лишь нормы выработки кондукторским бригадам на 15% и составительским бригадам — на 10%.

Теперь основная задача работников дорог — применить эти нормы конкретно к каждой станции и участку в отдельности, разработать на основе общего технологического процесса конкретный технологический процесс каждой станции в отдельности, учитывая ее особенности, расположение пути, грузопотоки и т. п. Для этого надо пересмотреть существующие техническо-распорядительные акты станций и перестроить системы суточного и сменного планирования работы станций.

Имеется ряд простейших рационализаторских мероприятий, которые во многом способствуют сокращению простоя вагонов. Например заграждением для упрощения разметки вагонов применяются специальные наклейки в рамках. В этих наклейках отмечается, куда идет груз и на какие сортировочные пути он должен быть поставлен. Заграждением применяется также предварительная раскрутка состава в парке прибытия, так что сцепщику не приходится на ходу раскручивать вагоны, подаваемые на горку; он специальным двухметровым шестом сбрасывает крюк и разделяет вагоны, не подлезая

под них. Почему бы нам не применять шире такую легко доступную рационализацию?

Основной вопрос сокращения времени на переработку товарных вагонов на участковых станциях — это вопрос о порядке формирования поездов. Ожидание накопления составляет почти половину всего времени пребывания товарного вагона на участковой станции.

Следует признаться, что в порядке формирования поездов осталось еще много старого, затрудняющего работу дорог и увеличивающего простои. Старые эксплуатационники стремились поезд составлять из вагонов одного назначения в расчете на то, чтобы было меньше переформирований на следующих станциях. Но этот расчет неверный, так как часто бывает выгоднее составить поезд из нескольких групп вагонов, чем заставлять вагоны долгими часами, а порой и сутками простаивать в ожидании накопления. Довод о сокращении работ по формированию на следующих станциях также опрокидывается жизнью, так как переформирование все равно производят, то ли потому, что приходится выбрасывать больные вагоны и подбавлять вместо них другие, то ли по всяким другим причинам. Нужно еще учесть, что когда мы возили преимущественно массовые грузы, то характер специализации был один. Сейчас, когда в перевозках повышается удельный вес мелких грузов, ширпотреба, фруктов, скоропортящихся продуктов, то их уже нельзя так долго держать на станциях в ожидании накопления.

Практика показала, что наиболее эффективным видом формирования поездов, обеспечивающим их быстрое продвижение и минимальную затрату времени на переработку вагонов на сортировочных и участковых станциях, является групповая подборка. Правильная организация групповой подборки максимально сокращает ожидание формирования, обеспечивает следование поездов по графику и дисциплинирует работу станции.

Насколько правильная групповая подборка сокращает простои, показывает хотя бы пример станции Пенза III, Рязано-Уральской железной дороги. При старой «схеме специализации» простои транзитного вагона на станции Пенза составляли свыше 18 часов. Применили групповую подборку, т. е. стали формировать челябинские маршруты из двух групп — Челябинск и Батраки — и купянские маршруты тоже из двух групп — Лиски и Купянск, и простои в апреле снизились до 10 часов, а в отдельные дни доходят до 6,6 часа. И это много, и это можно сократить. Еще пример. На станции Батайск, Азово-Черноморской железной дороги, вагоны назначением на Баку простаивали под накоплением 12—14 часов. При формировании же поездов из двух групп — на Баку и на Баладжары — имеется полная возможность сократить время на ожидание накопления до 3—4 часов.

Поэтому НКПС взял твердый курс на групповую подборку, т. е. на составление поезда из нескольких групп вагонов, которые легко могут быть отцеплены и заменены другой, заранее подготовленной группой вагонов на следующих станциях. Конечно, этот способ требует большей четкости в работе станций, обязательно требует предварительной информации о подходах поездов и их составе, требует гибкого маневрирования при изменении грузопотоков.

В связи с изменением порядка формирования поездов нам придется рассмотреть вопрос о размещении сортировочных станций. Сейчас эти станции расположены неудачно, случайно. В одном месте сортировки имеются чуть ли не через 40—50 километров, а в другом и на тысячу километров нет сортировочной станции, нет горки. Придется внимательно изучить грузопотоки, перспективу их развития, и в зависимости от этого пересмотреть размещение (дислокацию) сортировочных станций, план строительства полугорок и горок, в том числе механизированных.

Следует упорядочить планировку самих станций и специализацию станционных путей. При поездке по дорогам мы столкнулись с безобразным размещением станционных путей. На очень многих станциях при приеме поездов приходится прекращать маневровую работу, так как маневровые пути режут главные, по которым принимаются поезда. Это не только на старых, но и на вновь построенных и реконструированных станциях. Люди, повидимому, строили, не подумав, если не сказать резче. На станциях, назначение которых — пропускать скорее транзитные поезда, непомерно большое количество путей отводится для маневровой работы и местных поездов, что снижает пропускную способность станции по быстрому приему и пропуску прямых маршрутов.

В упорядочении маневровой, сортировочной работы большую роль играют составительские бригады. Среди составителей за последний год появилось много прекрасных стахановцев, показывающих образцы быстрой переработки поездов. Но к стахановцам-составителям порой примазываются жульнические элементы, которые достигают большой переработки и высоких заработков не ударной, стахановской работой, а ненужной переброской вагонов из одного места в другое, а то и прямой припиской вагонов. Чтобы не допускать такого очковтирательства, следует перейти к установлению нормы выработки составительских бригад не в вагонах, а в переработанных составах.

Культура диспетчерского командования не высока. Наш идеал — это график. Вот главная техническая норма для движения поездов. Если расписание не нарушается, если график не нарушается, то командованию по движению остается главным образом корректировать отдельные случаи срывов. А когда график нарушается, тогда начинается «командование» графиком, тогда план перестает быть планом.

Мы критиковали срывы плана работы отделений и станций. Почему же срывается план? План срывается потому, что срывается график; нужна настойчивая, упорная борьба за движение поездов точно по графику.

Кондуктора стали работать лучше. Но все же кондуктора должны обеспечить более энергичную борьбу за коммерческую скорость, за сокращение простоев на промежуточных станциях, за движение поездов точно по графику.

Дежурный по станции и стрелочник должны обеспечить безопасность движения.

Позор, преступление, когда принимают поезд на занятый путь. Может ли быть более преступное нарушение правил технической эксплуатации, чем прием поезда на занятый путь? А такие случаи у нас бывают.

Нужно не держать поезда у семафоров.

В обеспечении четкого приема и отправления поездов точно по графику решающее значение имеют дежурные по станции. Они сейчас несколько в загоне. Нужно повысить их квалификацию, поднять их роль. Придется увеличить их заработную плату процентов на 20.

Отделения служб эксплуатации, в связи с выделением самостоятельных грузовой и пассажирской служб, превратятся в отделения движения. Одновременно мы проведем разукрупнение отделений. Сейчас имеются отделения протяженностью в 700 — 800 километров. Это не отделения, а целые дороги. Многие начальники отделений сейчас раз'езжают по отделению, как почетные гости, осматривают станции из окна вагона, тогда как они должны знать в своем отделении каждый уголок, каждый кустик на станции. Нужно будет создать еще около 80 отделений, чтобы территория отделения составляла не больше 350 — 450 километров. В основу границ новых отделений нужно положить тяговые плечи, обслуживаемые одним основным паровозным

депо, т. е. производственный принцип, а не случайность, как сейчас. Нужно стремиться к тому, чтобы границы отделения совпадали с границами вагонного участка, одной—двух, от силы трех, дистанций пути с границами дистанций сигнализации связи. Это не означает, что мы возвращаемся к ранее существовавшему району, но это позволит низовым хозяйственным единицам различных служб лучше согласовывать свою работу, облегчит переход на единые смены работы.

Штаты отделений движения должны быть резко сокращены, так, чтобы в общем итоге на большем количестве отделений работало меньше работников чем сейчас. Отделение станет более компактным и гибким. К нему можно будет предъявить большие требования в смысле четкости организации движения поездов точно по графику, большие требования по изучению и проверке повседневной работы станций, по инструктированию станционных работников.

Соревнование между машинистами и эксплуатационниками до сих пор было таково: спрашиваешь машиниста, почему опоздал? Он все свои неполадки, остановочки старался свалить на то, что у семафора и на станции задержали. Спрашиваешь начальника станции или дежурного: почему поезд опоздал? Говорит: машинист задержал. До сих пор было много сутяжничества между службами. Вагонники ссылались на путейцев, уверяли, что вагоны ломаются, скаты быстро изнашиваются потому, что путь плохой, рессоры лопаются потому, что путь плохой. А путейцы ссылаются на вагонников и паровозников. Споры шли главным образом по линии того, как бы доказать свою невиновность.

Сегодня наступает коренное изменение в соревновании между службами: не доказывать, что не мы виноваты, а виноваты другие службы, а добиваться, чтобы другие службы хорошо работали, а мы будем работать еще лучше. (А п л о д и с м е н т ы.)

2. Выше качество ремонта паровозов и текущего ухода за ними

На основе стахановско-кирилово-кузнецовского движения и выполнения приказа «Об улучшении использования паровозов и организации движения поездов» работники паровозного хозяйства добились крупных успехов. Ярким примером служит рост технической скорости в I квартале 1936 года по отношению к 1934 году на 23%, в то время как за 5 лет—с 1930 по 1934—техническая скорость выросла лишь на 3%. Рост среднесуточного пробега паровозов в I квартале 1936 года по отношению к 1934 году—на 28%, а за 5 лет—с 1930 по 1934 год—на 10%. Эти цифры наглядно показывают, насколько значительны достигнутые паровозниками успехи.

Паровозное хозяйство—передовая отрасль железнодорожного транспорта. Но тем опаснее было бы если паровозники зазнались, успокоились на достигнутом. Недостатков у них еще очень много.

Главной задачей паровозного хозяйства является подъем его на новую техническую ступень.

Паровозное хозяйство должно покончить с кустарничеством, с элементами нерационального расходования человеческого труда, материалов, с недоброкачеством ремонта. Лучше стало с ремонтом, но все же есть крупные недостатки. Улучшилось отношение к паровозу. Это я видел сам на примере ряда машинистов. Но есть машинисты, у которых паровозы еще в плохом состоянии. Хотя они иногда и числятся стахановцами, ездят быстро, хорошо, но паровозы содержат плохо, грязно. А хороший уход за паровозом со стороны машиниста—это решающая сила в уменьшении и затрат на ремонт и в сохранении здорового паровоза. Необходимо, чтобы люки были чистые, чтобы вода не была загрязнена, чтобы масло не было

загрязнено, чтобы фильтры действовали, чтобы сальники, инжектора, авто-тормоза были исправные, чтобы все части паровозного хозяйства и паровоза — а это целое предприятие, силовая станция на колесах, как любят выражаться машинисты — были в полной исправности.

Мы будем теперь ценить машинистов стахановцев-кривonosовцев не только по технической скорости и безаварийности, но и по качеству ухода за паровозом. Следовало бы время от времени проводить смотры состояния паровозов, устраивая их неожиданно. Если машинист будет тщательно ухаживать за своим паровозом, производить сам небольшой ремонт: там подправит, там подмажет, — тогда и текущий ремонт будет совсем другой. А сейчас у нас во время очередной промывки машинист записывает по 70—80 пунктов ремонта. Это же издевательство над текущим ремонтом! Когда будет хороший уход за паровозом и снабжение депо запасными частями, тогда придется меньше ремонтировать паровозы во время промывок и под'емок.

Товарищи, приехавшие из-за границы, рассказывают, что там смазка играет очень большую роль, а у нас почему-то с высокого дерева плюют на это важнейшее дело и думают, что это «мелочь». А невнимание к смазке часто приводит к порче паровозов и крушениям.

Культура ремонта паровозов еще очень низка, в особенности текущего ремонта. Если средний и капитальный ремонт более или менее поставлены по-заводскому, то текущий ремонт ведется кустарно, начиная от заказа-заявки машиниста на ремонт и кончая производством запасных частей, которые производятся кустарно, вручную, допотопными способами.

Конечно, комплексные ремонтные бригады сыграли свою роль в повышении качества ремонта, но тем не менее технологический процесс ремонта в депо еще далек от заводского. Надо концентрировать средний и капитальный ремонт на заводах, освободив депо от среднего ремонта. Производство запасных частей нужно сосредоточить на заводах, оставив за депо функции текущего ремонта и замены изношенных, негодных частей готовыми запасными частями, получаемыми от заводов или от баз запасных частей.

Центральной фигурой в депо должны быть машинист и бригадир комплексной бригады. А сейчас это еще не всюду так. И фонд заработной платы и жилье, и культурно-бытовое обслуживание распределяются среди многочисленного, раздутого штата подсобных и обслуживающих работников депо в ущерб паровозным и комплексным ремонтным бригадам.

Мы не сможем сразу перейти к снабжению всех депо готовыми запасными частями заводского изготовления. Нельзя сегодня же отказаться всюду от изготовления запасных частей в депо. Надо подходить к делу конкретно и, взяв твердый курс на ликвидацию кустарщины в депо, проводить это по мере освоения заводами изготовления запасных частей и производства среднего ремонта для всех депо.

Технологический процесс текущего ремонта в депо надо изменить. Напрасно некоторые боятся, что мастер как бы будет устранен от ремонта, если обязать начальника депо принимать паровоз после ремонта. Мы предлагаем не устранять мастера, а возложить большую ответственность на начальника депо. (Голос с места: «Правильно»). Пусть начальник депо отвечает за ремонт, а не болтается вокруг да около, отвлекаясь тысячами других вопросов, тогда как ремонт предоставлен кому-то другому. Главным делом начальника депо должен быть ремонт.

Что касается скорости движения поездов, то мы в данный момент не очень форсируем ее увеличение у передовиков-кривonosовцев. Нужно только всем остальным машинистам постепенно подтянуться к скорости, достигнутой кривonosовцами, нужно ликвидировать непроизводительные простои на перегонах, у светофоров и семафоров.

Основное внимание, как я уже указывал, должно быть обращено на повышение месячного пробега паровозов, считая и время, затрачиваемое на деповской ремонт (промывки и под'емки). На основе работ отраслевого совещания паровозников разработаны следующие технические нормы по паровозному хозяйству:

Измеритель	Новые нормы	Действовавшие нормы НКПС	Фактическое выполнение за январь—апрель 1936 г.	% увеличения по отношению	
				к действовавшей норме	к фактической норме
1. Среднесуточный пробег паровоза в километрах и грузовом движении	300	253	220,7	18,6	35,9
2. Месячный пробег одного паровоза в километрах с учетом деповского ремонта	8 400	6 500	5 646	29,3	48,7
3. Техническая скорость грузового поезда (километров в час при расчете по времени занятия перегона)	31	27	28,1	14,8	10,3
4. Нормы времени на технические операции по экипировке на один оборот паровоза (в час.)	1 ч. 30 м.	2 ч. 10 м.	2 ч. 15 м.	30,8	33,4
5. Пробег паровозов в километрах между промывками	3 600	2 250	2 600	60	38,4
6. Число паровозов, одновременно подлежащих ремонту, в ‰ к общему числу паровозов	14	17	20,2	17,7	30,7
В том числе:					
а) заводской ремонт	2,60	2,60	5,1	0	49
б) деповской "	11,40	14,40	15,1	21	25
7. Норма времени на капитальный ремонт паровоза (включая пробу) (в днях)	12	13,6	19,4	11,7	38
8. Норма времени на средний ремонт паровоза (включая пробу) (в днях)	9	10,3	16,9	12,6	46,8
9. Норма времени на под'емочный ремонт паровоза (в днях)	4	6	10,3	33,5	61,2
10. Норма времени на теплую промывку паровозов „ФД“, „ИС“, (в часах)	20	38,2	—	38	—
11. Нормы времени на теплую промывку паровозов прочих серий (в часах)	14	26,8	—	48	—
12. Норма времени на горячую промывку паровозов „ФД“ и „ИС“ (в часах)	10	12	—	16,7	—
13. Норма времени на горячую промывку паровозов прочих серий (в часах)	6	12	36,4	50	—
14. Норма времени на холодную промывку паровозов „ФД“ и „ИС“ (в часах)	65	72	—	9,7	—
15. Норма времени на холодную промывку паровозов прочих серий (в часах)	46	56	—	17,8	—

Существующие расценки паровозников остаются без изменения, а нормы выработки увеличиваются меньше чем технические нормы: для паровозных машинистов, их помощников и кочегаров, для рабочих комплексных

бригад по ремонту паровозов и котельщиков — на 15%, а для рабочих подсобных цехов депо — на 20%. При правильной организации работы и технические нормы, а тем более нормы выработки могут быть легко переработаны и рабочие получают оплату по прогрессивке и премии.

Паровозники, в первую очередь машинисты, должны покончить с крушениями. Хорошая техническая скорость — об этом замечательно писали кривоносовцы Донецкой железной дороги, — хорошая техническая скорость не означает ухарской езды. Борясь за дальнейшее увеличение скоростей, в особенности коммерческой скорости, за дальнейшее улучшение оборота паровоза, мы в то же время не должны попустительствовать, чтобы машинисты мало опытные, машинисты-ухари позволяли себе проезжать закрытые семафоры и светофоры и нарушать правила технической эксплуатации.

Любовное, тщательное содержание паровоза, хорошая промывка, высококачественный средний и капитальный ремонт в депо и на заводах, производство хороших запасных частей, езда акуратная и четкая, точное соблюдение правил технической эксплуатации — вот что значит качество работы, вот что значит новая, высшая ступень социалистического соревнования паровозников. (А плодисменты.)

3. Перестроить систему ремонта вагонов, ликвидировать обменные пункты

Несмотря на то что за истекший год вагонники хорошо поработали по внедрению полного автоторможения и строительству вагоноремонтных пунктов, вагонное хозяйство является сейчас наиболее отсталым из всех служб. Объясняется это тяжелым наследством, которое мы получили. При разделении службы тяги на паровозную и вагонную паровозники явно обидели вагонников работниками, забрали себе большую часть инженеров и опытных техников. Кроме того на вагонное хозяйство управления дорог обращают явно недостаточное внимание, считая его как бы не своим. Я уже говорил, когда касался борьбы с крушениями, что на дорогах к вагону отношение наплевательское: сегодня, дескать, вагон у нас, а завтра перешел на другую дорогу, стоит ли с ним возиться? Спихнуть с дороги — и ладно.

Главный недостаток в работе вагонников — плохой текущий уход за вагонами в поездах и плохая постановка безотцепочного ремонта. Смазочное хозяйство поставлено безобразно, буксовые крышки почти на половине вагонов потеряны, в буксы набивается грязь, песок, смазка засоряется, в результате — горение букс, а из-за него в ряде случаев происходят излом осей и крушения.

Первым делом нужно как следует поставить присмотр и уход за вагоном во время движения. Некоторые дороги легкомысленно, не посоветовавшись с НКПС, пошли на сокращение смазчиков, на ликвидацию этой должности, возложив обязанности смазчика на кондукторов. Это неправильно. Кондуктор не обеспечит технически квалифицированного ухода за вагоном, да у кондуктора и своих обязанностей много. Надо не ликвидировать поездных смазчиков, а ввести специальную должность поездного вагонного мастера. Эта мысль у нас возникла на опыте блестяще проведенного поезда от Сковородино до Москвы, одним паровозом, руководимым машинистами Макаровым, Межецким и Маракулиным. Как вы знаете, в этом поезде на всем протяжении не было ни одной отцепки вагонов, все вагоны несмотря на длинный путь пришли в исправном состоянии. Это было достигнуто благодаря внимательному уходу за вагонами бригады смазчиков во главе с таким квалифицированным работником, каким является тов. Матюнин. В поезде были необходимые инструменты, запасные части, и бригада смазчиков пользовалась каждой остановкой, чтобы осмотреть вагоны, кое-что

подмазать, исправить без задержки поезда. Мы должны поставить себе целью — в каждом поезде иметь одного квалифицированного поездного вагонного мастера. Подбирать их нужно постепенно из наиболее квалифицированных поездных смазчиков и других квалифицированных работников вагонного хозяйства, устроив им испытание на знание техники ухода за вагоном и установив для них повышенную оплату.

На поездных вагонных мастерах и поездных смазчиках следует возложить не только смазку вагонов, но и наблюдение за состоянием вагонов в целом, особенно за ходовыми частями, ударными приборами, упряжью, автотормозами, автосцепкой. Вагонные мастера и смазчики должны производить в пути (при стоянках на промежуточных станциях) необходимый текущий мелкий ремонт, они должны быть снабжены комплектом запасных частей и необходимыми материалами. По прибытии на пункты осмотра они должны заявлять о неисправностях, замеченных ими в пути, что значительно облегчит осмотр вагонов и безотцепочный ремонт на станциях. Такой институт вполне себя оправдывает.

Безотцепочный ремонт вагонов также должен быть вкоре пересмотрен. Сейчас осмотр производится часто, каждые 40—60—100 километров, но на осмотр графиком отводится мало времени—10—15 минут. Согласитесь сами: сколько бы бригад на осмотр ни вышло, за 10—15 минут они многого не обнаружат, а если и обнаружат, то не успеют исправить. В результате, осмотр и ремонт производятся наспех, тяп-ляп, лишь бы с плеч долой.

Расстояние между пунктами осмотра следует увеличить минимум вдвое, два—три пункта осмотра соединить в один, но уже организовать более тщательный и качественный ремонт. Безотцепочный ремонт должен быть передан вагоноремонтным пунктам и депо.

Вагон следует отцеплять от поезда только в случае наличия таких неисправностей, которые угрожают безопасности движения или сохранности груза. В прочих же случаях вагон должен быть пропущен до ближайшего ремонтного пункта или до места назначения и там отремонтирован. Но уже отремонтирован тщательно: на нем должны быть устранены все неисправности, а не только те, по причине которых он отцеплен. Отцепочный ремонт должен быть организован по принципу замены неисправных частей новыми запасными или заранее отремонтированными, чтобы подолгу не задерживать вагон в ремонте, особенно если это груженный вагон.

Для дальнейшего улучшения технического состояния вагонов, сокращения большого количества отцепок от поездов для ремонта по разным причинам следует ввести годовое освидетельствование и ремонт товарных вагонов. При годовом ремонте обязательно нужно производить осмотр и ремонт ходовых частей, с выкаткой и освидетельствованием колесных пар, делать ревизию букс, испытание на прессе упряжных приборов, осмотр и ремонт автотормозных приборов и воздушной магистрали, ставить недостающие болты и гайки. Годовой осмотр и ремонт следует возложить на вагоноремонтные пункты и депо, оставив за вагоноремонтными заводами средний и капитальный ремонт, а также изготовление запасных частей.

Вагоноремонтные пункты построены в рекордно короткие сроки, построены добросовестно, хотя и с превышением плановой стоимости строительства. Но осваиваются они из рук вон плохо. Технологический процесс неразработан, труд рабочих неорганизован, хозяйственного расчета—никакого, да и производственная программа часто дается непродуманно. Надо подбросить на вагоноремонтные пункты опытных работников с заводов, чтобы они помогли скорее организовать ремонт вагонов по-культурному. Сейчас многие вагоноремонтные пункты незагружены, не используют своей производственной мощности и вполне могут взять на себя годовой ремонт вагонов.

На основе работ всесоюзного отраслевого совещания вагонников со-

кращены нормы простоя товарных и пассажирских вагонов в капитальном, среднем и текущем ремонте:

Наименование нормы	Новые нормы	Действовавшие нормы НКПС	Фактич. выполн. за январь—апрель 1936 г.	% увеличения	
				к действовавшей норме	нормы к фактич. выполн.
Нормы времени на текущий ремонт вагонов с отцепкой от поезда	3 ч. 30 м.	4 ч.	7,0	13	50
Нормы времени на средний ремонт 2-осного товарного вагона	3 сут.	4 сут.	4 сут.	23	23
Нормы времени на капитальный ремонт 2-осного товарного вагона .	4 „	5 „	6 „	20	34
Нормы времени на капитальный ремонт 4-осного товарного вагона .	5 „	6 „	8 „	17	37

Нормы выработки рабочих вагоноремонтных пунктов и товарных вагонных депо повышаются на 20%, а рабочих пассажирских вагонных депо — на 10%.

Все эти мероприятия дают возможность перевести работу по дальнейшему оздоровлению вагонного парка на систему улучшенного ремонта вагонов, а не формальной браковки их на обменных пунктах. Практика работы обменных пунктов показала, что они в настоящее время не способствуют улучшению качества ремонта вагонов. Значительная часть работников обменных пунктов вместо борьбы за ремонт вагонов занимается ненужными спорами и сутяжничеством из-за местных интересов дорог и желания получить возможно большую сумму штрафов. В результате, вагонный парк не оздоравливается, а вагоны часами зря простаивают на обменных пунктах. Большое количество квалифицированных работников занято не производственной работой, не ремонтом вагонов, а выписыванием недостатков вагонов и перечислением сумм штрафа с одной дороги на другую. Настало время ликвидировать обменные пункты. Но чтобы дороги не злоупотребили ликвидацией обменных пунктов, наряду с улучшением системы ремонта и более тщательным приемом вагонов после ремонта специальными осмотрщиками НКПС введет инспекторов Вагонного управления, которые должны будут на дорогах контролировать техническое состояние товарных вагонов, качество выполняемого дорогами ремонта. На те дороги, которые будут систематически сплавлять другим дорогам больные вагоны, НКПС будет налагать финансовые взыскания, снимать с них кредиты, отпущенные на ремонт вагонов, и передавать их хорошо ремонтирующим дорогам.

По пассажирским вагонам намечена серьезная программа ремонта, и начальникам дорог надо во-всю этим заняться. А в будущем придется усиленно строить новые пассажирские вагоны, так как вагонов не будет хватать в связи с быстро увеличивающимися пассажирскими перевозками.

Что касается вагонных заводов, то их нужно подтянуть, так же как паровозные. Они должны ремонтировать дешевле и лучше, стать базой культурного ремонта вагонов и массового производства запасных частей.

4. Улучшить текущее содержание пути, механизировать путевые работы

За последний год и работники службы пути стали работать несомненно лучше, сплотились кадры; однако в течение ряда лет среди путейцев получил широкое распространение неправильный подход к текущему содержанию пути. Несмотря на наличие большого количества работников по теку-

шему содержанию пути (путевые обходчики, путевые бригады, дорожные мастера) и ежегодное израсходование на это дело около 700 миллионов рублей текущее содержание пути поставлено крайне неудовлетворительно. Вместо доброкачественного текущего ремонта и ухода за путем работы производятся кое-как, все надежды по улучшению состояния пути возлагаются на грядущий средний и капитальный ремонт. В особенности это относится к содержанию балластного слоя, земляного полотна в целом и к подбивке шпал.

Сами путейцы на своем всесоюзном отраслевом совещании самокритически вскрыли, что работы по текущему уходу за путем предоставлены самотеку настолько, что у путейцев не существовало никаких данных для определения хотя бы грубо технических норм расхода рабочей силы, и эти работы ведутся по средним, никем не проверенным измерителям, без учета конструкции пути, его действительного состояния и грузонапряженности, в результате чего на одних километрах получается излишек рабочей силы против потребности, в то время как на других километрах ее недостает. На ряде дорог самовольно тратят на посторонние работы деньги, отпущенные на текущее содержание пути, сокращают путевых обходчиков, а на некоторых участках доходят до такого безобразия, что совершенно не производят обходов пути или производят значительно реже, чем это установлено. Наряду с работающими по-стахановски путевыми обходчиками до сих пор многие путевые обходчики не относились честно к своему труду, не проводят регулярных тщательных обходов пути, прикрывают плохую работу путевых бригад, вместо предупреждения изломов рельсов порой ограничиваются обнаружением уже лопнувших рельсов, не борются с выплесками, загрязненностью и выветриванием балласта, не следят за тем, чтобы все болты были завинчены, рельсовые скрепления были в порядке, шпалы хорошо подбиты, чтобы не было слепых зазоров и т. п.

Начальники дистанций пути, старшие дорожные мастера и даже дорожные мастера лично не занимаются организацией текущего содержания пути, не изучают на месте всех сложных и характерных особенностей конкретных километров и участков пути, переложив это важнейшее дело исключительно на бригадиров пути, путевых рабочих и путевых обходчиков.

Бригады пути — эта главная сила текущего содержания пути — еще плохо разбираются в истинных причинах расстройств, повторяющихся в одних и тех же местах пути, недостаточно квалифицированно исправляют образовавшиеся толчки и расстройства, ограничиваются поверхностным частым ковырянием и присыпкой балласта вместо серьезного ремонта и предупреждения расстройств пути.

В безобразном состоянии находятся шаблоны и уровни. Проведенная работниками НКПС проверка показала, что даже на подмосковных дистанциях многие бригады и дорожные мастера пользуются непроверенными и неточными шаблонами, которые несмотря на приказ НКПС ежеквартально их проверять и клеймить не клеймятся по нескольку лет. Такое преступное, разгильдяйское отношение к насущнейшим измерительным путевым инструментам дальше не может быть терпимо, так как оно приводит прямым образом к авариям из-за уширения пути.

Существующая фиктивная сделщина на неподдающихся точному учету работах по текущему содержанию пути ведет зачастую к очковтирательству и разлагает работников, занятых на текущем содержании пути. Такая система оплаты толкает их не к предупреждению расстройств пути, а к получению большего количества нарядов на сделные работы, т. е. по существу к большему количеству порч и расстройств пути.

Среди путейцев были сильно распространены настроения стихийности, стремление свалить все на объективные причины: погоду, плохую почву, изношенные шпалы и рельсы. Были большие споры даже по такому вопросу,

можно ли установить нормы текущего содержания пути. Только потом, в результате длительной дискуссии, в которой нас активно поддерживали стахановцы-путейцы, большинство согласилось с тем, что такие нормы вполне возможны, и они были разработаны.

В текущем содержании пути основное — это уход за земляным полотном и балластом. Мы не можем в один год сменить все изношенные рельсы, старые шпалы, положить большее количество шпал. Но привести в порядок земляное полотно и балласт в наших силах. Надо всемерно развивать местные карьеры, чтобы не приходилось возить балласт «за тридевять земель». Вполне реально значительное снижение стоимости добычи балласта и за этот счет — перевыполнение установленного плана укладки щебня, подсыпки и обновления балласта.

На отраслевом совещании путейцев мы детально разработали требования, которым должно удовлетворять текущее содержание пути, и обязанности дорожных мастеров, бригадиров пути, путевых бригад и путевых обходчиков. Для определения объема работ по текущему содержанию пути, в зависимости от балласта и грузонапряженности, разбит на категории. Для каждого километра пути в соответствии с его состоянием и категорией установлен объем работ и потребность в рабочих по текущему его содержанию в полном порядке. Значительно увеличивается в этом году снабжение дистанций пути простейшими путевыми машинами, измерительными приборами. Особенное внимание обращено на снабжение дистанций проверенными, точными шаблонами и уровнями и на систематическую проверку правильности шаблонов и уровней. Это имеет исключительное значение с точки зрения борьбы против уширения пути, приводящего нередко к крушениям.

В путевом хозяйстве, разбросанном на сотни тысяч километров, огромное значение имеет правильная организация работ. Повременная оплата, применяющаяся сейчас на текущем содержании пути, не способствует повышению производительности труда. Сдельщину вводить также затруднительно, так как работы разбросаны, их трудно нормировать, а главное, трудно контролировать выполнение отдельных мелких сдельных объектов. Поэтому на текущем содержании пути наиболее приемлемой является аккордная система оплаты. Следует заранее установить примерную стоимость текущего содержания километра пути и сдать аккордно эти работы бригаде путевых рабочих, тщательно контролируя качество производимых работ. Такая система будет способствовать повышению производительности труда, сокращению излишних рабочих и быстрому росту заработка путевых рабочих.

Путейские работы по механизации отстали на несколько лет. Сельское хозяйство их значительно опередило. Теперь в колхозах и совхозах работают тракторами, комбайнами и другими машинами. А на ремонте пути до сих пор большей частью работают по-дедовски, вручную. Механизмы использовались плохо, из-за разбросанности работ было затруднено наблюдение за ними и их ремонтом.

Мы выдвинули новую организационную форму механизации путевых работ — передвижные машинно-путевые станции (МПС). Эти станции будут снабжены балластировочными машинами, путевыми стругами, передвижными компрессорами, шпалоподбойками, моторными домкратами, электросварочными агрегатами, газосварочными аппаратами, рельсорежными станками, моторными шпалозарубками, шпалосверилками, мотовозами, мотодрезинами, грузовиками, тракторами, передвижными электростанциями и другим оборудованием. Все это будет размещено в вагонах. Тут же, в вагонах, будет жить постоянный штат машинно-путевой станции. В этом году мы организуем 50 таких станций, в следующем году — еще 100. К 1 июня этого года должна быть закончена организация 50 станций.

МПС сыграют решающую роль в механизации путевых работ, воспитании квалифицированных кадров путейских рабочих, умеющих обращаться со сложными путевыми машинами. Руководители дорог должны оказать всемерную помощь в формировании и работе этих станций. Уточняется классификация среднего, капитального ремонта и реконструкции пути. Вводятся новые нормы производительности путевых механизмов. Нормы выработки путейских рабочих ручного труда на капитальном и среднем ремонте пути повышаются на 20%.

В этом году в путевое хозяйство вкладывается почти миллиард рублей. Реконструкции подвергнутся 2 150 километров пути, капитальному ремонту — 4 600 километров, среднему — 31 200 километров, т. е. будут отремонтированы все 30 тысяч километров пути основных направлений, на которые падает 70% грузопотоков. Должно быть уложено около 10 тысяч километров новых рельсов, 4 800 километров старогонных, сменено 20 тысяч стрелочных переводов, сменено и добавлено 28 миллионов шпал, 3,8 миллиона кубометров щебня, установлено 18 тысяч тонн противоугонов.

Для одиночной смены наиболее дефектных, изношенных рельсов в распоряжение дорожных мастеров дано в этом году около 1 000 километров рельсов, что наряду со средним и капитальным ремонтом и улучшением текущего содержания пути позволяет привести в порядок запущенные участки пути и обеспечить беспрепятственное движение по ним поездов с повышенными скоростями.

Программа путейских работ на 1936 год — большая и ответственная, и задача путейцев — выполнить ее по-боевому.

5. Основная задача связистов — обеспечить безопасность движения поездов

Признаюсь, что связью мы в 1935 году за исключением автоблокировки занимались недостаточно и в глубь дела не залезали. Мы к этой службе подошли позже, чем к другим, так как она до 1935 года работала лучше, конечно, не по-стахановски, как, возможно, считают некоторые, но все же неплохо. В ряду худших связисты были лучшими. А теперь надо быть лучшими в ряду лучших.

Что выявилось на отраслевом совещании связистов? Кадры у них есть, люди грамотные, культурные, желающие работать. Но они, несколько увлекшись строительством и реконструкцией, ослабили внимание к вопросам эксплуатации и налаживания бесперебойной работы существующих устройств. Несмотря на то что на большей части сети имеются еще старые типы устройств: жезловая система и полуавтоматическая блокировка, у многих работников связи существует пренебрежительное отношение к приборам старой техники. Конечно, было бы значительно легче создать новые устройства, отказавшись от старых. Но этого сделать сразу нельзя. Надо уметь сочетать старое с новым.

Хозяйство связи весьма сложное, оно, как конгломерат, сочетает в себе приборы высокой техники и «допотопной» кустарщины. Оно имеет старые телеграфные аппараты Морзе и новейшую систему автоблокировки, авторегулировки. Нужно наряду с новыми работами и реконструктивными мероприятиями, с внедрением новых изобретений (которых в службе связи может быть больше, чем в других отраслях железнодорожного хозяйства) наладить образцовую, бесперебойную работу существующих средств связи.

Четкая, безотказная работа телеграфа, телефона, автоблокировки — основная предпосылка безопасности движения, точного выполнения графика. А этого как раз и не хватает работникам связи. Из-за плохого содержания сигнализации поезда вынуждены простаивать у семафоров и светофоров. До настоящего времени ежемесячно бывает до тысячи с лишним

задержек поездов. Еще не изжиты крушения, происходящие из-за неисправности сигналов — по вине работников связи.

Практикуемый на околотках так называемый «планово-предупредительный ремонт» обюрократизирован. Вместо четких и ясных указаний о том, как должны содержаться приборы, через какое время они должны подвергаться проверке, чистке, регулировке или замене частей, установлено ежемесячное составление особых планов для каждого электромеханика и бюрократический порядок их оформления.

Существующие нормы нагрузки для электромехаников занижены; сам измеритель, так называемая «техническая единица», является отжившим, неправильно отражающим соотношение времени, потребного на обслуживание различных устройств. Вместо ясной и четкой регламентации времени и квалификации работников, для текущего содержания действующих приборов сохранился измеритель, сравнивающий все установки с телеграфным аппаратом Морзе.

Работники линии вместо хорошего текущего содержания приборов СЦБ и связи надеются на капитальный ремонт, который производится без должной системы и не дает нужных результатов.

Новое строительство затягивалось, что вызывало затруднения в эксплуатации перегонов и станций и удорожание стоимости. Новые устройства осваивались неудовлетворительно: на механизированных горках оставались башмачники; при наличии уже действующей автоблокировки оставались на всякий случай параллельно стоящие закрепленные семафоры. Достигновения новой техники осуществлялись лишь в опытном порядке, а широкое распространение их тормозилось.

Хозяйство сигнализации и связи имеет еще много резервов: может быть значительно поднято использование дальних телефонных цепей, повышена скорость передачи телеграмм, уплотнено использование проводов, линии высоковольтных передач могут быть удлинены, не требуя постройки излишних электростанций, емкость аккумуляторов при автоблокировке повышена.

Связисты на своем отраслевом совещании самокритически вскрыли недостатки в своей работе и дали ряд ценных предложений для улучшения дела сигнализации и связи.

Мы отменили практику планово-предупредительного и ежегодно производимого по сети капитального ремонта и взамен установили классификацию содержания и ремонта устройств сигнализации, централизации и линиям связи.

По полуавтоматической блокировке, жезловой системе установлены основные работы по текущему содержанию. Работы по текущему содержанию возложены на работников околотков связи. Эти работники должны ежемесячно проверять видимость семафоров и дисков, 2 раза в месяц чистить и смазывать блок-аппараты и жезловые приборы, ежемесячно регулировать семафоры, диски и гибкие тяги с арматурой, 2 раза в месяц производить чистку контактов, рычагов, дисков и смазку трущихся частей жезловых аппаратов и индукторов, испытывать ежедекадно работу педалей и замычек и т. д.

Текущее содержание устройств автоблокировки выделено в самостоятельные околотки, средним протяжением по 20 километров с одним электромехаником и одним монтером. Работники автоблокировочного околотка обязаны: не менее 2 раз в месяц устанавливать правильное напряжение рельсовых цепей; не менее 1 раза в месяц исправлять наружную наводку светофоров, заменять прослужившие срок лампы и устанавливать правильные напряжения на их зажимах; не реже 5 раз в месяц проверять прочность рельсовых соединителей и бутлежных перемычек на перегонах и станциях, не менее 2 раз в месяц осматривать состояние сигнальной и высоковольтной

линии, производить чистку шкафов, колодцев, линз и светофорных головок, производить чистку и смазку стрелочных замков.

По линиям связи вместо планово-предупредительного и капитального ремонта установлена следующая классификация ремонта и содержания линии связи: текущее содержание, средний ремонт и капитальный ремонт. По каждому из этих видов ремонта установлен точный перечень работ.

Околодок по текущему содержанию линии связи должен обслуживаться бригадой в составе электромеханика, монтера и 1—2 рабочих. Средняя длина околодков, в зависимости от числа проводов сигнализации и связи, установлена от 25 до 60 километров. Установлены новый технологический процесс, технические нормы и нормы выработки по телеграфным и телефонным станциям, по радиостанциям и громкоговорящим установкам.

Все это должно обеспечить подъем хозяйства сигнализации и связи в высший класс работы.

Работники сигнализации и связи, будучи высококвалифицированными технически и в значительной своей части грамотными с точки зрения общеобразовательной, при правильной организации развития стахановского движения и подъеме политического уровня могут и должны давать образцы культурной технической работы.

В настоящее время, когда ликвидируется старое представление о рабочих связи и сигнализации как о рабочих второстепенной категории и окончательно изживается индивидуалистическая разобщенность их в работе, связисты могут показать себя по-новому.

Это тем более важно и необходимо, что в ближайшие годы в реконструкции железнодорожного транспорта такие элементы, как автоблокировка, электрическая и механическая централизация стрелок и сигналов, новые виды связи и т. д., займут исключительно большое место.

Нужно шире применять не только автоблокировку, но и такие усовершенствования, которые способствуют большей безопасности движения, например автостопы, каб-сигналы. Для этого необходимо лучше изучать иностранную практику, не претендовать на монополию в изобретательском и конструкторском деле и все, что практикой проверено на железных дорогах капиталистических стран, быстрее и смелее внедрять у нас.

Мы уверены, что работники сигнализации и связи успешным обеспечением новых технологических процессов и технических норм обеспечат четкую, безотказную работу устройств сигнализации и связи и безопасность движения поездов. (А п л о д и с м е н т ы.)

6. Перестроить работу заводов НКПС

Заводы НКПС — паровозоремонтные, вагоноремонтные — работают неудовлетворительно, далеко не используют своей производственной мощности, качество выпускаемых изделий и производимого ремонта невысокое. Немного лучше работают заводы Треста машиностроения.

Особенно неудовлетворительно работают паровозоремонтные заводы и их трест. Производственная программа по ремонту паровозов выполняется всего на 80—90%. Крупнейшие заводы — Омский и Пролетарский — выполняют в 1936 году производственную программу ремонта паровозов всего на 66%. Себестоимость ремонта и производства запасных частей на заводах крайне высока, а финансовое положение треста весьма запутано. Трест плохо руководит своими заводами и вместо штаба оперативно-технического руководства превратился в канцелярию, предоставив заводы самим себе. Плохо выдвигаются молодые кадры инженеров и техников. Слабо развивается на заводах стахановское движение. Нужно будет в ближайшее

же время принять меры к укреплению руководства трестом и коренному улучшению работы заводов.

Паровозные заводы не только могут легко выполнить заданную программу ремонта паровозов, но и перевыполнить ее, а также значительно увеличить изготовление запасных частей для снабжения ими паровозных депо. Это наглядно было установлено отраслевым совещанием работников заводов НКПС. Производственная мощность паровозоремонтных заводов, как установило отраслевое совещание, позволяет в 1936 году увеличить изготовление поковки на 78% по сравнению с фактическим выпуском 1935 года и на 46%—по сравнению с установленным планом на 1936 год. Изготовление чугунного литья можно повысить на 32% по сравнению с 1935 годом и на 22% по сравнению с планом 1936 года. Изготовление медного литья можно увеличить соответственно на 56 и 25%.

По вагонным заводам вновь установленная мощность позволяет повысить:

	К выполнению 1935 г.	К плану 1936 г.
Поковку на	49,5%	21%
Выпуск чугунного литья на . . .	42%	4,3%
Выпуск медного литья на . . .	152,7%	11,4%
Выпуск стального литья на . . .	—	16,5%
Выпуск новых товарных рессор на	86,3%	31,8%

По заводам транспортного машиностроения вновь установленная производственная мощность позволяет увеличить производство запасных частей в тоннах к плану 1936 года на 35% и к фактически выполненной программе 1935 года — на 123%.

По машиностроительным заводам мощность выпуска машин увеличивается к плану 1936 года на 34% и к фактически выполненной программе 1935 года — на 101%.

Начальники заводов на основе разработанных новых технологических процессов и норм выработки (которые повышаются по паровозо- и вагоно-ремонтным заводам в среднем на 25%, а по заводам Треста машиностроения на 35%) должны в ближайшее же время увеличить выпуск продукции своих заводов и обеспечить высокое качество ремонта и выпускаемых запасных частей и машин.

7. Повысить качество, удешевить стоимость железнодорожного строительства

Постановление Совнаркома Союза ССР и ЦК ВКП(б) об улучшении строительного дела, ставя общую задачу перехода от полукустарных методов, от распыления материально-технической базы и кадров к созданию строительной индустрии, технически крепко оснащенной, с закрепленными культурными кадрами квалифицированных рабочих, мастеров и командиров, дает в то же время целый ряд конкретных заданий по организации подрядных трестов, по снижению себестоимости, повышению производительности труда и заработной платы, упорядочению проектно-сметного дела, удешевлению производства строительных материалов и производству строительных деталей. Чтобы выполнить эти задания, строители должны улучшить всю организацию своего дела, целиком учтя большой опыт упорядочения железнодорожного строительства в 1935 году, опыт стахановского движения по подъему производительности труда.

Благодаря упорядочению дела в течение 1935 года нашим железнодорожным строителям удалось в железнодорожном строительстве добиться известных успехов. Пущены в постоянную и временную эксплуатацию 1862 километра новых железных дорог (при плане в 1797 километров) и 2525 километров вторых путей; построено 1639 километров автоблокировки, 201 вагоноремонтных пунктов, 857 тысяч квадратных метров жилой площади более чем для 100 тысяч жильцов.

План строительства выполнен на 99,4% по Цужелдорстрою и на 101% по стройконторам дорог, а всего — на 100%. Хуже выполнен план жилищного строительства — на 81%. Производительность труда железнодорожных строителей за год поднялась на 28,4%, а в 1936 году по сравнению с 1935 годом мы должны поднять ее еще больше — на 33%.

В упорядочении и улучшении железнодорожного строительства в 1935 году решающую роль сыграла проведенная концентрация средств на важнейших участках и объектах. Чтобы ускорить темпы строительства и уже в 1935 году добиться пуска в эксплуатацию большего количества объектов, НКПС сократил в июне 1935 года ассигнования по 61 менее важному объекту на 99 миллионов рублей и увеличил на 115,4 миллиона рублей ассигнования по 23 более важным, более срочным объектам. В результате удалось ускорить темпы строительства.

Серьезную роль в ускорении темпов железнодорожного строительства сыграло стахановское движение. Его влияние в строительстве было, однако, гораздо более слабым, чем в других отраслях железнодорожного хозяйства. Оно развивалось среди строителей гораздо медленнее, чем среди паровозников, эксплуатационников и других групп железнодорожников. На наших стройках есть сотни и тысячи стахановцев, перевыполняющих нормы выработки и дающих образцы производительности труда. Экскаваторщик Ягудин на строительстве вторых путей Валуйки—Балашов—Пенза, экскаваторщик Хведченя с той же стройки, штукатур Алгучев из Днепростройпути, каменщик Смирнов из Сибстройпути, каменщик Плескач со строительства Лианозовского завода (Заводстрой), печник Терешин из Курскстройпути—имена этих выдающихся стахановцев пользуются заслуженной известностью среди строителей.

Важнейшей задачей строителей в 1936 году является снижение себестоимости не менее, чем на 16%. Нужно сломить неверие ряда строителей в выполнимость этого задания. Все условия для резкого снижения себестоимости налицо, нужно только не полагаться на самотек, а правильно организовать строительные работы, загрузить механизмы, возглавлять стахановское движение.

Снижение себестоимости — центральный вопрос борьбы за улучшение организации и качества строительных работ. Эта борьба должна начинаться уже с проектирования стройки и составления ее сметы. Было бы неправильно рассматривать снижение себестоимости как чисто финансовый вопрос. Контроль рублем — это контроль качества хозяйствования, и по тому, как идет на стройке снижение себестоимости, мы судим о состоянии стройки, ее организованности, качестве работ.

Себестоимость строительства зависит от всей организации дела, в особенности от темпов и сроков строительства. Между тем строители железных дорог не учитывали и до сих пор не учитывают значения темпов и сроков строительства в деле снижения себестоимости работ, не исходят из того, чтобы как можно сократить сроки строительства; ориентируются, наоборот, на наиболее длительные сроки. Отсюда большое временное строительство, ложащееся тяжелым бременем на стоимость стройки. Без него, понятно, обойтись нельзя. Но в развертывании временного и подготовительного строительства много извращений, в результате которых оно поедает значительную часть стоимости стройки и удорожает ее.

Из-за больших излишков рабочей силы среднесуточная выработка на одного рабочего несмотря на рост числа стахановцев низка—ниже плана.

Превышение себестоимости работ имеет место и из-за плохого использования наличного парка механизмов, дающих крайне низкую производительность. Наши основные стройки, имея 205 экскаваторов, 147 бетономешалок, 58 камнедробилок, 91 компрессор, 142 трактора, 144 мотовоза, 89 транспортеров, 11 путеподъемников, 8 путеукладчиков, могли бы их использовать гораздо лучше, чем фактически используют.

Надо переломить имеющуюся еще у многих строителей боязнь механизации. Ведь даже на выставке строительных механизмов, организованной на конференции, можно было услышать такие разговоры: «Дадут тебе электрическую пилу и ею же потом голову отпилят, потому что плохо ее используем». (С м е х.)

Строители плохо относятся к механизмам не потому, что не понимают их значения, а потому, что механизм требует нового класса организации. Привыкли работать по-старинке, идти по проторенной дороге дедов и прадедов, а тут надо перестраиваться, а перестраиваться на работу с механизмами — дело трудное, сложное, здесь требуется новый уровень культуры. Перестраиваться не всякому охота. Во всяком случае, если даже считать, что у нас на стройках противников механизации немного, то и энтузиастов пока что очень мало. (Голоса: «П р а в и л ь н о». А п л о д и с м е н т ы.)

Очень слабо на стройках внедряют простейшие механизированные инструменты, так называемые малые механизмы: механизированные сверла, долбежки, рубанки, отвертки, пневматические ломы-лопаты, сверла и другие инструменты, в 5—10—15 раз повышающие производительность труда.

Для лучшей организации строительных работ, особенно на мелких объектах, чтобы максимально механизировать работы и добиться резкого снижения себестоимости, НКПС организует специальные строительные поезда, оборудованные строительными механизмами. Руководители дорог должны всемерно помочь в организации этих поездов.

Крупным источником снижения себестоимости строительства должно быть удешевление строительных материалов. Из-за полукустарных методов работы и неудовлетворительной организации подсобных предприятий стоимость строительных материалов крайне высока. Строительные материалы подсобных предприятий железнодорожных строек по большинству дорог значительно дороже местного производства. Это объясняется большими транспортными расходами (приходится возить стройматериалы издалека), большими излишками рабочей силы и низкой производительностью труда, неудовлетворительным использованием наличных механизмов. Подсчеты показывают, что из 17% снижения себестоимости строительных работ не менее 5% можно взять за счет строительных материалов, прежде всего за счет улучшения карьерного хозяйства путем механизации производительных процессов.

На карьерное хозяйство на наших стройках не обращают должного внимания. Люди у нас там в забросе. Между тем именно там один из важных источников снижения себестоимости. Уже одно открытие новых карьеров, близко расположенных к месту работ, и ликвидация ряда убыточных предприятий могут дать существенный эффект в снижении стоимости материалов.

Мы сейчас проводим реорганизацию промышленности строительных материалов на основе применения индустриальных методов производства, усиления механизации, организации производства строительных деталей, создания специальных трестов строительных материалов. Эта реорганизация обеспечивает резкий сдвиг в снижении себестоимости стройматериалов. Правительство наметило снизить в 1936 году себестоимость по нерудным

материалам на 15%, по кирпичу—на 15, по извести—на 25, по алебастру и гипсу — на 20 и по глиняной черепице — на 25%.

Сокращением излишков рабочей силы можно добиться большего снижения стоимости по заработной плате, начислениям на нее, а также по накладным расходам. Бояться, что излишние рабочие, отчисляемые со строек, останутся без дела, не приходится. Нам рабочие нужны будут на новых стройках. У нас безработицы нет. Снижение себестоимости за счет заработной платы произойдет и за счет намечающегося значительного роста производительности труда в связи с расширением охвата механизацией: земляных работ — экскаваторами, тракторными скреперами, разравнивателями и другими механизмами; работ по верхнему строению пути — механическими путеукладчиками, балластировочными машинами, путеподъемниками, самозагружающимися платформами; работ по искусственным сооружениям — механизацией приготовления растворов и бетона, подъемных кранов, транспортеров, малой механизации и т. д.

Значительным источником снижения себестоимости должно стать уменьшение накладных расходов. Мы должны сократить административно-хозяйственные расходы не менее чем на 25% по сравнению с 1935 годом и довести их до такого уровня, чтобы они не превышали, а были ниже установленного предела: 95% к основной заработной плате строительных рабочих. Таковы основные источники снижения себестоимости строительства. За них и надо взяться строителям в первую очередь.

Проектирование строек у нас до сих пор поставлено было абстрактно, оторвано от действительных условий строительства. Сидит человек в Ленинграде, а проектирует дорогу где-то за 5 тысяч километров от Ленинграда, причем проектирует ее годами. Не удивительно, что приходится сплошь и рядом проекты переделывать. С организацией строительных трестов по-иному будет поставлено и все дело проектирования. Проектировщик должен работать над проектом на месте — там, где будет строительство. Он должен знать все условия той местности, где будет, по его проекту, прокладываться железная дорога. Это ускорит составление проектов и смет и даст возможность своевременно снабжать ими стройки. Само собой понятно, что в связи с этим придется поставить проектировщиков в лучшие условия оплаты труда. В центре достаточно будет иметь только высококвалифицированную проектную организацию, которая будет проектировать главные направления.

Особенно круто надо повернуть дело с типовым проектированием, которое не только значительно удешевит само проектирование и стоимость стройки, но и обеспечит нас от извращений — от проектирования с большим запасом, от строительства с нарушением правильного технологического процесса будущего производства и т. п.

Строители и проектировщики при проектировании иногда прямо фетишизируют местные условия, якобы требующие для каждой стройки индивидуального проекта. Конечно, учитывать местные условия нужно, но вовсе не так, чтобы для каждого отдельного депо или вагоноремонтного пункта, имеющих всюду в основном одинаковый технологический процесс, требовать составления индивидуального проекта. По таким распространенным стройкам мы можем иметь типовой проект, который будет применяться на местах с незначительными изменениями.

Стахановцы-кривоносовцы сломали старые предельческие нормы технической скорости, форсировок котла, нормы весов поездов. По-иному сейчас выглядит пропускная способность участков и станций. Где раньше, по старым нормам, можно было пропускать 500 вагонов, там теперь пропускают 1000 и больше вагонов. А наши проектировщики продолжают рассчитывать свои проекты по старым, давно опрокинутым нормам. Нам пришлось отклонить первоначальный проект новой линии Уральск—Илецк из-за того,

что он был составлен по старым нормам. После переработки проекта с учетом новых норм сняты были совершенно излишние намеченные раз'езды, увеличена техническая скорость с 29,1 до 34,5 километров в час, участковая — с 21,2 до 28,9 километров, а пропускная способность товарных поездов поднята с 3 до 4, что, несомненно, также является заниженной цифрой, и мы уверены, что будем там пропускать не 4, а 6—7, а может, и больше товарных поездов. В результате всех этих переделок была снижена стоимость линии на 11 миллионов рублей.

Проектировщики должны соблюдать государственные интересы и драться за сокращение излишних расходов. Это вовсе не означает, что надо заниматься упрощенчеством и экономить за счет качества. Строить надо хорошо и прочно, но без той поистине дикой практики «запаса на всякий случай», поедающей государственные денежки, которая сейчас имеет место на большинстве наших строек.

Главный и основной недостаток наших строек состоит в том, что они не имеют такого четкого плана организации и производства работ, не имеют графиков, разработанных на основе установления точного технологического процесса на каждом данном пункте строительства и включающих в себя объем и сроки работ по каждому участку.

В 1934—1935 годах некомплектность строительства приводила к тому, что сдавали в эксплуатацию железнодорожное полотно, но не закончив своевременно постройки водоснабжения, депо, электростанции, жилья и пр. Само собой понятно, что гораздо лучше получить вполне комплексно законченную стройку на небольшом участке, чем разрозненные части на большом протяжении, которые нельзя использовать. 100 километров вполне законченной стройки железнодорожного пути можно сразу полностью пустить в эксплуатацию, в то время как 500 километров одной нитки путей без необходимых строений останутся или вовсе не использованными или будут использованы очень мало. В особенности это относится к жилью. Строители проявляют к нему совершенно недопустимое отношение. Жилье всегда оставляют на конец стройки, а так как по обыкновению бывает перерасход, то когда дело доходит до жилья, — у строителя не оказывается средств, и он начинает требовать дополнительных ассигнований, заявляя, что иначе жилья не сможет построить вовсе.

В результате некомплектного развертывания строительства имеют место огромные размеры переходящего строительства, являющегося бичом выполнения плана и особенно себестоимости работ. Из-за разбросанности фронта работ мы не доводим в срок до конца ни одной стройки. Приходится напоминать такую элементарную истину, что лучше сократить фронт работ, начать небольшое количество объектов и к сроку их сдать, чем начать все объекты сразу и к сроку не сдать ничего.

Вновь организуемые территориальные строительно-монтажные подрядные тресты — это форма организации строительной индустрии на железнодорожном строительстве. Организация дела всегда идет впереди самого процесса производства. Создание территориальных строительных трестов означает, что мы кончаем с текучестью кадров, с бесконечными перебросками строителей из одного района в другой, из одного конца страны в другой, кончаем с распылением материально-технической базы строительства. Тресты строятся по территориальному принципу. Они будут охватывать стройки только на определенной территории. Строители треста будут знать, что строить они будут только на территории, отведенной их тресту, что для них кончается полоса вечных скитаний и начинается полоса оседлой жизни для семьи и, если можно так выразиться, некоторых откочетов для самого строителя на стройки в пределах территории треста. Чтобы создать для строителей необходимые условия, надо уже сейчас начать строительство жилья в центрах расположения трестов.

Тресты должны будут специализировать работу и для этого подобрать специализированные кадры рабочих. Многие строители считают, что рабочего-строителя можно использовать универсально: сегодня его бросают на земляные работы, завтра — на строительство моста или водоснабжения, потом — еще на какие-нибудь другие строительные работы. Это неправильно. Мы все более и более насыщаем наши стройки механизмами, причем механизмами, специализированными по видам работ. Тресты должны готовить кадры специализированных рабочих, знающих технику, умеющих обращаться с этими машинами. Специализация работ — неперенное условие успеха работы треста.

Тресты только в том случае оправдают себя, если они будут живыми хозяйственными организациями, если они будут действительно оперативно руководить своими стройками, давать оперативную команду по всему широкому фронту своих работ.

Сейчас многие руководители дорог считают строительное дело как бы чужим, более чужим для себя, чем вагонное хозяйство. В связи с организацией строительно-монтажных трестов есть настроения свалить на них всю ответственность. Имейте в виду, товарищи, что в случае провала строительства на том или ином объекте отвечать будут не только строительные тресты (они, конечно, в первую очередь), но и руководители тех дорог, на которых ведется стройка. Особенную ответственность несут начальники дорог за жилищное, коммунальное и культурно-бытовое строительство, на которое отпущено в 1936 году свыше полумиллиарда рублей. Это строительство весьма распылено, и здесь имеется больше всего опасностей срыва. Должен предупредить, что мы строго будем взыскивать за срыв строительства жилищ для рабочих.

Для нашей страны с ее гигантскими пространствами железные дороги являются решающим видом транспорта, и не случайно товарищ Сталин сказал, что наша страна — это великая железнодорожная держава. Это значит, что в ближайшее время у нас будут строиться тысячи, а в перспективе — десятки тысяч километров железных дорог. Железнодорожное строительство в нашей стране имеет будущее на долгие, долгие годы. Оно будет самым распространенным видом строительства, самым широким видом строительства, потому что мы будем строить дороги на востоке и на западе, на севере и на юге, потому что мы будем прокладывать дороги к берегам морей, мы будем прокладывать дороги в гущи лесов, к источникам энергии, к углю, к золоту, к олову, к свинцу, к хлопку, к нефти, ко всем тем богатствам, которых у нас много в недрах нашей земли! (Аплодисменты.)

Железнодорожное строительство развернется широким фронтом уже в ближайшие годы и в будущем займет доминирующее место в строительстве нашей страны, ибо железные дороги — это те кровеносные сосуды, об этом не раз говорили, которые обеспечивают нормальное кровообращение всей нашей экономики.

Для строителей железных дорог открываются в будущем гигантские исторические перспективы — обогатить нашу страну десятками тысяч километров новых железных дорог, сделать нашу страну еще более богатой хозяйственно, еще более укрепить ее обороноспособность, чтобы дать отпор попыткам любого врага напасть на нее. (Бурные аплодисменты.)

Строители должны так поставить свою работу, чтобы они могли через год сказать Совнаркому Союза ССР и ЦК ВКП(б), сказать товарищу Сталину, что они честно осуществили ту программу перестройки строительной организации, какая им была дана, снизили себестоимость, подняли качество работы, выполнили план в срок, что армия строителей-железнодорожников стала сплоченной, технически грамотной, политически выдержан-

ной армией, готовой встретить большую программу великих работ по железнодорожному строительству нашей социалистической родины. (Аплосменты.)

8. О культуре, быте железнодорожников и их семей

За последний период улучшилась работа профсоюзных организаций и политотделов по подъему культуры и быта железнодорожников, однако распыленность железнодорожников на протяжении сотни тысяч километров железнодорожной сети требует дальнейшего особенного внимания к их культурно-бытовому обслуживанию.

Политуправление и политотделы совместно с профсоюзами должны разрабатывать и провести ряд мероприятий по улучшению культурного обслуживания железнодорожников, в первую очередь находящихся вдали от культурных центров: путейцев, работников маленьких станций и раз'ездов, работников восточных дорог в особенности.

Формы культурного обслуживания их могут быть весьма разнообразны. За истекший год широкое распространение получили громкие читки газет и проводимые во время этих чтоток беседы по вопросам текущей политики. На некоторых дброгах в последние месяцы ослаблено внимание к этой весьма нужной форме политической массовой работы.

Недостаточно еще инициативы и настойчивости проявляют наши политотделы и профсоюзники к радиофикации рабочих квартир и общежитий, особенно в отдаленных уголках. Гораздо больше можно было бы сделать и по организации кинопередвижек. А главное, конечно, следует развязать инициативу местных работников, развернуть культурную и художественную самодеятельность.

Нечего скрывать, что на маленьких станциях и дистанциях пути, где живет десяток — другой железнодорожников, часто вдалеке от другого человеческого жилья, люди чувствуют себя заброшенными, скучают, от скуки начинают скола, возникает желание уехать. Чтобы покончить с такими «чемоdannыми» настроениями, вредно отражающимися на работе, нужно культурно организовать досуг железнодорожников, чтобы им некогда было скучать или заниматься сколой, мелкими дрязгами.

Поэтому ни в коем случае нельзя ограничивать всю массовую работу политическими беседами, учебой и т. п. Учеба и беседы нужны, но живой человек хочет также посмеяться, повеселиться. А бывает так: стоит только начальнику станции, дежурным по станции и другим работникам собраться вместе, чтобы послушать музыку, попеть, как некоторые, порой и из политработников, с осуждением читают нотации, а то и пишут жалобы в управление дороги, что такой-то начальник станции «несолидно» проводит свой отдых: поет, играет на музыкальных инструментах, занимается физкультурой или даже, «упаси боже»... танцует.

Мы осуждаем пьянство, осуждаем, если работник ради личных дел забрасывает работу. Но мы должны ударить по рукам тех досужих кумушек, которые будут мешать нашим работникам после напряженной работы культурно отдыхать, веселиться.

Больше того, нужно организовать специальные курсы НКПС, на которых подгототить культурников-затейников для наших железнодорожных узлов, небольших и средних станций. Эти затейники должны быть «дрожжами», организаторами культурного досуга железнодорожников, должны учить петь, танцовать, играть на музыкальных инструментах, помогать развертыванию художественной самодеятельности.

Профсоюзы должны шире развить массовую физкультуру. Не нужно гоняться за строительством грандиозных стадионов. Каждая станция своими силами сможет организовать незатейливую спортивную площадку.

Некоторые культработники и даже политотделы склонны оправдывать слабость массовой работы и недостатки бытового обслуживания железнодорожников ссылкой на недостаточность материальной базы. Конечно, многого не хватает, но достаточно сказать, что сейчас на железнодорожном транспорте имеется около 600 клубов, 900 красных уголков, 100 вагонов-клубов, 836 киноустановок, из них — 150 звуковых, 414 радиоузлов, 74 тысячи радиоприемников, 30 дорожных, 140 отделенческих и 220 многотиражных низовых печатных газет. На 1 января имелось 356 детских яслей на 15 тысяч коек, 266 больниц, 411 амбулаторий и т. п. На одно только лечебное обслуживание железнодорожников тратится в год около 400 миллионов рублей, а на культурно-политическое обслуживание, школы и подготовку кадров — еще свыше 600 миллионов рублей (не считая профсоюзных средств). База для культурной и бытовой работы, как видим, солидная, и мы будем ее с каждым годом все больше расширять.

Только в 1936 году на культурное, школьное и бытовое строительство НКПС ассигновал около 180 миллионов рублей. Все дело в том, чтобы правильно использовать эти средства. А то клуб имеется, — но на замке, в нем работа не ведется, вместо установленных громкоговорителей на ряде станций на вас с укоризной смотрят «громкомолчатели», так как не находится рук, а вернее, внимания и любви к делу, чтобы починить радиоустановки.

В этом году по сети ассигновано 512 миллионов рублей на жилищное строительство. Должно быть построено 972 тысячи квадратных метров жилой площади примерно для 150 тысяч человек. Будут построены 56 клубов, десятки амбулаторий, детских яслей, магазинов и пр. Половина этих денег пойдет на восточные дороги: там в 1936 году, помимо жилья, будут построены десятки красных уголков, киноклубов, бань, прачечных, амбулаторий, детских садов и яслей.

Должны развернуться в своей работе и отделы рабочего снабжения, которые за последний год улучшили свою работу. На восточных дорогах в этом году строится ряд магазинов, увеличивается завоз промышленных и культурных товаров. Заработная плата железнодорожников быстро растет, повышаются запросы. Отделы рабочего снабжения должны обеспечить разнообразный ассортимент товаров для железнодорожников.

Индивидуальное огородничество широко развернулось за истекший год. В 1935 году 1 миллион 230 тысяч семей железнодорожников имели свои огороды с посевом 251 тысяч гектаров. Собрали они в этом году 10 миллионов пудов картофеля и $2\frac{1}{2}$ миллиона пудов других овощей. Продано железнодорожникам $24\frac{1}{2}$ тысячи коров, 136 тысяч поросят, 5 тысяч овец и коз, 18 тысяч кроликов, 115 тысяч птицы и проч. Работники восточных дорог получают в долгосрочный кредит в 1936 году 10 тысяч коров и 10 тысяч коз.

Многое в деле улучшения культурного и бытового обслуживания железнодорожников могут сделать жены рабочих, инженеров, техников, хозяйственников. Организация жен инженерно-технических и хозяйственных работников (так называемые «советы жен»), получившая широкое развитие в тяжелой промышленности, начинает захватывать и жен железнодорожников.

На железнодорожном транспорте это движение имеет особенно важное значение из-за разбросанности железнодорожников и отсталости многих участков культурно-бытового обслуживания. Я с удовлетворением наблюдаю плодотворную работу жен машинистов и командного состава в Н.-Кузнецке и Улан-Удэ. Мы должны всемерно поддержать инициативу жен железнодорожников и обеспечить им все условия для развертывания работы.

Первым делом жен хозяйственников, инженерно-технических работников, стахановцев-кривоносовцев является наведение элементарной культуры, чистоты и порядка в общежитиях, домах, больницах, столовых, магазинах. Особенное внимание нужно обратить на детские учреждения: детские ясли, сады, школы. Сейчас, с улучшением работы транспорта, мы имеем возможность уделять больше внимания детишкам. Когда я побывал на восточных дорогах, посетил ряд школ, где учатся детишки железнодорожников, то увидел их большую запущенность. Поэтому мы внесли предложение о передаче этих школ НКПС. ЦК партии целиком приветствовал это и потребовал от нас, чтобы мы поставили железнодорожные школы образцово, сделали их передовыми школами. И мы постараемся это сделать. (Бурные аплодисменты.) В ведение НКПС переходит 2000 начальных и средних школ, в которых 29 тысяч учителей обучают 1 миллион детишек. В НКПС и на дорогах созданы специальные отделы школ, и мы примем все меры, чтобы образцово поставить школьное дело, обучать детишек железнодорожников элементарным трудовым навыкам, развивать у них любовь к труду железнодорожников.

Жены транспортников, мы уверены, помогут в этом деле и заботливой, любящей рукой матери превратят школу, интернат, площадку, детский сад, ясли для детей железнодорожников в самое показательное, образцовое и культурное учреждение на транспорте. (Аплодисменты.)

Правильно поступили в промышленности, когда не прикрепили организации жен хозяйственников и инженерно-технических работников ни к одной из существующих организаций, а предоставили им инициативу и возможность беспрепятственно осуществлять свою самостоятельность, направленную на лучшее проведение политики партии и советской власти по улучшению быта трудящихся, по обеспечению зажиточной, культурной, привольной жизни. Поэтому просьба к нашим политотделам и женоргам всемерно помогать движению жен инженеров, техников, стахановцев, но не опекунов, не командовать, не мешать им развивать свою широкую инициативу.

Вовлечение жен инженеров, техников и стахановцев в общественную работу даст возможность и им самим расти, учиться на работе. Надо всемерно помогать им в повышении их политической и технической квалификации.

Движение жен инженеров, техников, стахановцев покажет у нас на железнодорожном транспорте образцы работы, поможет улучшить культурное и бытовое обслуживание железнодорожников и их семей, поможет поднять транспорт на новую, высшую культурную ступень. (Бурные аплодисменты.)

9. Кадры решают все

Не касаюсь подробно того, как мы воспитывали и перевоспитывали за это время работников, так как пришлось бы касаться многих фамилий. Об этом поговорим когда-нибудь на вечере воспоминаний. (Смех.) Все вы знаете хорошо, что многих работников пришлось круто переделывать, вытравлять из них дух предельчества, в корне перестраивать методы их работы. В результате этой переделки мы сохранили почти все основные кадры. Даже те немногие работники, которых мы вынуждены были снять с руководящей работы, не ушли с транспорта, и мы надеемся, что на новой работе они сумеют перестроиться и показать себя достойными того доверия, которое им оказано оставлением их в среде работников бурно растущего советского железнодорожного транспорта.

НКПС взял твердый курс на более смелое выдвижение молодых работников, прошедших в последние годы хорошую школу напряженной борьбы за подъем транспорта. В связи с разукрупнением дорог и организацией 8 новых дорог на посты начальников дорог и служб выдвинут ряд молодых инженеров. На посты начальников служб и отделений движения мы выдвигали способных людей, окончивших советские втузы, а также часть политотдельцев.

Решающий вопрос на железнодорожном транспорте — это вопрос о людях, о кадрах, это вопросы воспитания молодых работников, выдвижения талантливых стахановцев-кривоносовцев, воспитания не только, вернее, не столько школьного, сколько на практике борьбы, сколько закалкой их в борьбе с предельщиками, со старыми консервативными элементами, за разворот мощного стахановско-кривоносовского движения, за подъем транспорта на новую, высшую ступень культурной, четкой, слаженной работы.

Некоторые руководители дорог жалуются, что нет людей. Это неверно. Людей много, нужно только их воспитывать, заботливо выращивать, во-время критиковать и исправлять их ошибки, во-время поддержать или поругать, умело подбирать и выдвигать. В центральный аппарат НКПС за последнее время мы не берем людей с мест, а выдвигаем работников, проявивших себя на работе. В первый период перестройки центрального аппарата мы взяли нескольких работников с дорог, чтобы освежить аппарат практиками, знающими хорошо работу на местах. Теперь с их помощью мы воспитали в аппарате НКПС десятки и сотни молодых, растущих работников, часть из которых посылаем уже на дороги для подкрепления. И в дальнейшем целесообразен такой обмен: брать практиков с мест, подучивать в центральном аппарате и подкованными, с расширенным кругозором, с воспитанным государственным подходом к работе, посылать на дороги, на более ответственную работу.

На ряде дорог еще не изжиты две крайности в подходе к работникам: или либеральничание и панибратство или массовые, огульные репрессии. Нечего вам говорить, что обе эти крайности являются грубейшим нарушением большевистской, сталинской заботы о людях и их любовном выращивании. Надо сказать, что обе эти крайности нередко сочетаются вместе у одного и того же работника: сегодня он либеральничает, благодушествует, а когда видит, что эта политика привела к падению дисциплины, к развалу работы, бросается в другую крайность и начинает сыпать репрессии направо и налево. Нет, ты умей во-время покритиковать, «взять в шоры» того или иного работника, умей ударить как следует по одному так, чтобы предупредить от ошибок, от неприятностей и репрессий сотни и тысячи других работников.

Что касается массовой технической учебы, то наши отделы подготовки кадров опоздали немного, лишь теперь начали свою работу. Решение декабрьского пленума ЦК ВКП(б) о технической учебе рабочих, и в первую очередь стахановцев, на дорогах выполняется еще очень плохо. Сейчас наша боевая программа — обучить техминимуму 670 тысяч рабочих и организовать сеть «школ мастеров социалистического труда», охватив ими не менее 40 тысяч выдающихся стахановцев-кривоносовцев с более повышенным курсом их обучения.

Совещаниями по отраслям мы обслужили четыре тысячи человек лучших хозяйственников, инженеров, стахановцев, политработников. Я сказал бы, что работа, которую мы проделали в апреле, равна огромной сумме капиталовложений в железнодорожный транспорт. (А плоды смен ты.) Люди уехали из Москвы лучше подготовленными, бодрыми, уверенными, подтянутыми.

Может быть, среди них есть отдельные люди, настроение которых не изменилось, но в основном они уехали на места другими людьми. Сейчас мы имеем полное основание сказать, что уже есть кадры, способные бороться за новый, культурный социалистический транспорт. Вместе с тем мы должны сознавать, что есть у нас хотя и небольшая часть других людей и не может не быть, чтобы среди 2,5 миллиона человек не было людей, которые еще не изжили старое. Такие люди есть. Мы должны часть этих людей перевоспитывать. Пусть работают, лишь бы они действительно работали, пускай там брззжат, каркают иногда, нас от этого не убудет, но важно, чтобы они работали. И в то же время мы особенно хорошо должны знать враждебных нам людей. Бдительность на железнодорожном транспорте должна быть сейчас усилена.

Сейчас железнодорожники переживают вроде медового месяца. Люди подняты, люди воодушевлены. Многие железнодорожники заслужили и получили ордена. (Аплодисменты.) Это очень хорошо. Но как раз в таком положении, когда человек всем доволен, он случайно может одной ногой попасть в какую-нибудь яму, совершенно не замеченную им. Он смотрит в небо, у него «крылья» подняты, он может забыть, что ходит по земле, а на земле есть ямы, есть грязь. Ходите уверенно, смотрите радостно, но в то же время поглядывайте на недостатки, поглядывайте на крушения, на трудности, которые могут возникнуть.

Мы уверены, что партийные организации коммунистов-железнодорожников, укрепленные после проверки, подымутся на новую ступень и обеспечат не только свой рост как коммунистов, но и рост дальнейшей закалки всех кадров железнодорожников. В особенности необходимо обеспечить дальнейшее развитие стахановско-кривоносовского движения. Железнодорожники знают, что и в будущем транспорт имеет огромные перспективы — в грандиозном будущем нашей великой родины. Слова товарища Сталина о СССР как о великой железнодорожной державе и о великой чести работать на транспорте раскрывают перед железнодорожниками величайшие перспективы, величайшую гордость за свою профессию, за свое дело! (Бурные аплодисменты.)

Победы железнодорожного транспорта являются результатом победы политики партии, роста хозяйственной и политической мощи советской власти, улучшения жизни миллионов трудящихся нашей родины.

Растет и ширится наша великая родина — социалистическое государство рабочих и крестьян. Крепнет и развивается советская демократия. Под председательством великого Сталина вырабатывается новая Конституция СССР, которая покажет рабочим всего мира, на какую новую великую ступень поднялось наше советское государство. Невиданными темпами растет социалистическая индустрия, давая в лице своих лучших стахановцев образцы высокой производительности труда. Советская промышленность, колхозы и совхозы, обеспечивая зажиточную, культурную, привольную жизнь десяткам миллионов тружеников Советской страны, наглядно показывают трудящимся всего мира преимущества социалистического хозяйства. Крепнет международное положение Советского союза. Нашей последовательной мирной политикой, укреплением обороноспособности страны и мощью Красной армии нам удалось до сих пор удержать империалистических захватчиков от прямого посягательства на наши границы. Но мы знаем, что для дальнейшего сохранения мира нужно еще больше крепить хозяйственную мощь и обороноспособность нашей родины, крепить нашу славную Красную армию, а вместе с ней крепить и железнодорожный транспорт.

Наши кадры, получившие в борьбе свое право руководить железнодорожным транспортом, кадры, прошедшие через огонь большевистской

критики, кадры, прошедшие через поражения предпоследних лет и обеспечившие победу последнего года, эти кадры — величайшая ценность для страны. Эти кадры дальнейшей своей работой должны еще больше завоевать право быть костяком, вожаками, бойцами и победителями в грядущем бурном развитии социалистического транспорта нашей великой родины. (Бурные аплодисменты.)

Я уверен, что 1936 год будет годом, окончательно закрепляющим победы, годом подъема железнодорожного транспорта на новую, высшую ступень. Этот год будет годом окончательного укрепления железнодорожного транспорта как силы, поднимающей хозяйство страны, укрепляющей ее мощь, укрепляющей оборону нашей родины под руководством нашего родного великого машиниста — товарища Сталина! (Бурные овации, все встают, возгласы: «Да здравствует любимый Сталин!», «Да здравствует товарищ Каганович!»)

А. Гайстер

I

Две выдающиеся черты выделяют весну текущего года: во-первых, невиданное разворачивание социалистического соревнования колхозников и колхозниц, трактористов и трактористок, работников и работниц совхозов и МТС; во-вторых, решающая, преобладающая роль механизации в проведении предпосевных и весенних работ.

Весна текущего года показала изумительную глубину проникновения лозунгов нашей партии и ее вождя товарища Сталина в толщу колхозной деревни. Всенародным движением за высокий урожай откликнулась колхозная деревня на задание товарища Сталина «довести в ближайшем будущем, года через три-четыре, ежегодное производство хлеба до 7—8 миллиардов пудов». Это задание стало в центре всей подготовки к весеннему севу, конкретизируя ближайшие и насущнейшие задачи в области зернового производства, отправную базу богатства Советской страны, изобилия сельскохозяйственных продуктов. Этот лозунг раскрыл родники подлинного народного творчества, методов и путей борьбы за высокие, устойчивые урожаи.

Соревнование колхозов началось с усиления темпов подготовки весеннего сева и значительного повышения качества предпосевных работ. Достаточно отметить, что к весне текущего года колхозы засыпали на 9 миллионов центнеров больше семян зерновых культур чем в прошлом году. На 1 февраля засыпано было 73,7 миллиона центнеров, или 104% плана, против 64,9 миллиона центнеров, или 98% потребного количества семян, засыпанных на этот же срок в предыдущем году. В связи с большей засыпкой собственных семян колхозы меньше обращались к государству за семенной ссудой. В текущем году было выдано колхозам семенной ссуды на 10 миллионов центнеров меньше чем в прошлом году.

Повысилось качество семенного материала; протриеровано было на 22% больше семян чем в прошлом году, и очистка семян была проведена значительно более тщательно.

Но огромная работа, проделанная колхозами для повышения качества семенного материала, и в текущем году не ликвидировала еще запущенности семенного дела, что сказалось в первую очередь в недостаточной мобилизации сортовых семян для сева. Межколхозный сортовой обмен был выполнен только на 54%. Государственная сеть по снабжению сортовыми семенами обеспечила в текущем году своими семенами только 9,5% посева зерновых колосовых. Сортовых семян — важнейшего орудия высокого урожая — в текущем году у колхозов было еще явно недостаточно. Если учесть, что, по данным массовых опытов, сортовые посевы дают повышение урожая на 10—12 пудов, то невыполнение плана посева сортовыми и чистосортными семенами означает недобор сотен миллионов пудов хлеба.

Этот существенный пробел в проведении всего комплекса мер для поднятия урожайности необходимо подчеркнуть с тем большей силой, что остальные мероприятия по поднятию урожая в текущую весну получили невиданное распространение. Зяблевой вспашкой с осени было обеспечено

64% площади весеннего сева. К весне на социалистические поля было вывезено вдвое больше навозного удобрения чем на тот же срок в прошлом году (454 миллиона возов на 1 июня 1936 года против 218 миллионов возов на 1 июня 1935 года) и на 11% больше чем за весь 1935 год. Ряд южных краев и областей, почти не знавших навозного удобрения как средства подъема урожайности, весной 1936 года впервые вывез на поля большое количество навоза, в том числе и под зерновые культуры: Азово-Черноморский край — 1,6 миллиона возов, тогда как в прошлом году было вывезено только 92 тысячи возов; Северный Кавказ — соответственно — 1,7 миллиона возов против 87 тысяч возов; Западносибирский край вывез в текущем году 5 миллионов возов навоза, тогда как в прошлом году был вывезен 1 миллион возов.

Наиболее ярко вскрылась сила колхозного соревнования на сроках проведения сева.

Несмотря на затяжную весну сев проведен в текущем году в значительно меньшее количество дней и закончен не позднее прошлогоднего.

О росте организованности колхозного труда и значительном улучшении работы МТС на севе говорит сопоставление сроков проведения сева по ряду краев и областей. На Украине отчетные данные по 9 тысячам колхозов показали, что яровые колосовые были посеяны в 60% колхозов за 3—5 дней, в 17% колхозов — за 6 дней, а в остальной части колхозов сев колосовых был проведен за 7—10 дней. Половина районов Азово-Черноморского края (без Северо-донского округа) посеяла колосовые культуры за 5 дней, 15 районов из 105 — за 6 дней и остальные районы сеяли от 7 до 10 дней, тогда как в прошлом году эти же районы провели сев в следующие сроки: в 30 дней и больше провели сев 40 районов, от 16 до 30 дней занял сев в 61 районе и только 4 района сумели посеять колосовые за 11—15 дней.

Такую же картину резкого сокращения времени, затраченного на посев, показывает ход сева и по остальным культурам. Третью колхозов, сеящих свеклу на Украине, посеяла ее за 3 дня; в 4—5 дней провели сев свеклы 60% колхозов, и лишь 8% колхозов сеяли 7 и больше дней. 65% колхозов, сеявших на Украине кукурузу, закончили посев в 3 дня и 27% колхозов — в 4—5 дней. Сев клеверины, тянувшийся в Азово-Черноморском крае в прошлом году 40 дней, этой весной был проведен за 10 дней. Сев хлопка по Украине в прошлом году шел 15 дней, в текущем году сев хлопка закончен в 7—8 дней.

В текущем году интенсивность сева была значительно выше чем в прошлом году. Так, средние размеры посева всех культур по пятидневкам в текущем году на 16% выше средних размеров сева в пятидневку в прошлом году. Еще более высок темп сева по ряду важнейших культур: по хлопку средняя пятидневка сева в текущем году дала на 20%, по льну — на 58% и подсолнуху — на 49% выше среднего прироста засеянной площади за пятидневку по этим культурам в прошлом году. Эти данные говорят об огромном росте производительности труда колхозников и работников МТС и совхозов.

Помимо этих основных условий рациональной агротехники колхозы осуществили огромное разнообразие приемов и методов, по существу показывающих переход колхозов и совхозов от уровня элементарной агротехники на уровень наиболее рационального, научного ведения хозяйства и применения высшей агротехники. В текущую весну достоянием огромного числа колхозов стало такое средство повышения урожая, как яровизация, проведенная на площади в 6,7 миллиона гектаров. Ряд областей основную часть зерновых посеял яровизированными семенами. Так, Оренбургская область засеяла яровизированными семенами 51% площади, Куйбышевский

край — 48%. Широкое распространение, особенно на Украине, получила подкормка озимых посевов минеральными и местными удобрениями.

В борьбе за урожай ряд районов провел энергичнейшую борьбу за воду. Один из маловодных районов Северокавказского края, Петровский, поднял на ноги все колхозы в поисках воды. Открылись подлинные мастера — искатели воды.

«Безводный, засушливый Петровский район — центр Ставропольщины — неузнаваем. Не узнают его даже те, кто был на этих полях всего каких-нибудь полгода назад.

Еще полгода тому назад здесь протекали две — три мелководные речушки, терявшиеся в болоте. Соленое озеро. А кое-где давно высохшие родники.

Теперь здесь несколько десятков прудов и обширных водоемов, километры каналов, по которым бежит вода, спускаемая через перемычки на хлопковые поля, на огороды и сады. Каналы идут по ровной местности, каналы плавно спускаются в низины с высоты в несколько десятков метров, каналы поднимаются посредством механических устройств на несколько десятков метров вверх, проходят под дорогами, бегут по рештакам как по мосту, над глубокими оврагами и котловинами. Колоссальная работа!

Вынуто и насыпано несколько десятков тысяч кубометров тяжелой глинистой земли, и сегодня еще тут и там можно встретить на обводненных полях района отряды колхозников, кое-где заканчивающих, а где и продолжающих эти сложные и в совершенстве выполняемые ирригационные сооружения.

Поражают и сами строители. Ими не руководят инженеры, не видно среди них мелиораторов, которые никак не раскачаются, чтобы приехать в Петровский район и помочь по-настоящему колхозникам в их героическом деле.

Колхозники копают землю, строят рештаки, водоподъемные сооружения, плотины, измеряют трассу, насыпают перемычки, охраняют каналы от засорения и застоя. Они организуют полив двух тысяч гектаров посевных площадей¹.

Несмотря на значительное запоздание весны и вызванное этим более позднее проведение сева прополка зерновых посевов проходит на более высоком уровне чем в прошлом году. На 1 июня 1936 года прополото 42% всех озимых посевов и на 2 миллиона гектаров больше, чем в прошлом году прополото вместе озимых и яровых колосовых. Кукурузы прополото на 19% больше чем в прошлом году, хотя в текущем году кукурузу сеяли значительно позже, т. е. в более благоприятные для этой культуры сроки чем в прошлом году.

Значительно улучшили свою работу по проведению сева совхозы. Зерносовхозы провели сев в короткий срок: за 10 и меньше дней закончили сев ранних зерновых 64% зерносовхозов. В зерносовхозах была подготовлена зябь на 87% всей площади ярового сева против 66,5% зяби к севу 1935 года. Все совхозы засеяли 760 тысяч гектаров яровизированными семенами, а зерносовхозы — 571 тысячу гектаров (26% всего весеннего сева зерновых).

Великий почин в деле развертывания социалистического соревнования в колхозах положили «пятисотницы» свекловичных полей. Этот почин широко подхвачен колхозами и звеньями колхозниц. В 1935 году лишь десятки звеньев и несколько сотен колхозниц и работниц совхозов боролись за урожай в 500 центнеров сахарной свеклы; в текущем году, по данным 14 областей, за урожай в 500 и выше центнеров с гектара борется 91 тысяча звеньев, обслуживающих 250—300 тысяч гектаров. На

¹ «Социалистическое земледелие» от 4 мая 1936 года.

20—25% площади посева сахарной свеклы идет исключительно напряженная, подлинно героическая борьба за рекордные сборы свеклы. 170 тысяч звеньев борются за вдвое более высокий против планового урожай. Эти звенья охватывают больше полумиллиона гектаров посева из 1290 тысяч гектаров всего посева сахарной свеклы. Этот факт с особой яркостью подчеркивает всенародный характер борьбы за изобилие продуктов в Советской стране, за быстрое решение задачи — «сделать наше советское общество наиболее зажиточным» (Сталин).

Движение «пятисотниц» не только охватывает новые миллионы колхозниц и колхозников: борьба за высокие урожаи выдвинула энтузиастов, ставящих себе задачу — дать 1000 центнеров сахарной свеклы с гектара. Учтено свыше 900 звеньев «тысячников». Социалистическое соревнование стремительно расширило движение «пятисотниц», охватило миллионы и поднимает все движение на уровень новых требований к урожаю.

Одним из наиболее важных средств под'ема урожайности в руках «пятисотниц» была максимальная мобилизация удобрений, в особенности всех видов местных удобрений. В текущем году внесение удобрений под свеклу, особенно местных, приняло грандиозные размеры. Минеральных удобрений внесено под свеклу почти вдвое больше чем в прошлом году (741 тысяча тонн против 391 тысячи тонн под урожай 1935 года). Почти такую же массу питательных веществ собрали сами колхозницы, вывозя на поля навоз, птичий помет, золу, навозную жижу и др.

Достаточно отметить, что всех видов местных удобрений внесено под свеклу 6,5 миллиона тонн. Такая огромная работа по сбору местных удобрений обеспечила значительное пополнение питательных веществ в почве.

Внесено питательных веществ под свеклу
(в переводе на стандартные туки в тысячах тонн)

	Всего	В том числе		
		Минеральные удобрения	Местные удобрения	Во сколько раз больше в 1936 г. по сравнению с 1935 г.
Азот	292	107	185	31,7
Фосфор	694	550	144	1,8
Калий	255	85	170	60,7

Кроме внесения удобрений до сева и во время сева «пятисотницы» широко использовали новый агротехнический прием — подкормку свеклы удобрениями в период ее роста. Изобретательская мысль колхозников выдвинула упрощенные специальные аппараты для подкормки. На заводах изготовлено 4500 растениепитателей. Кроме того значительное количество простейших растениепитателей изготовлено колхозами (в Харьковской области — около 3000, в Воронежской области — более 500 и т. д.). Для подкормки свеклы завозится 105 тысяч тонн минеральных удобрений и идет дальнейший энергичный сбор всего, что может пойти для подкормки свеклы (жижа и т. д.).

Затяжная весна, резкое переменение теплой и холодной погоды создали благоприятные условия для усиленного роста сорняков и массового появления вредителей. Крупнейший удар свекле грозил нанести долгоносик. На свеклу набросился этой весной также эспарцетный долгоносик, обычно редко посещающий свекловичные поля.

Колхозы начали настоящую войну с долгоносиком, войну упорную и трудную, ибо долгоносика, это небольшое насекомое, приходится в значительной мере подбирать с полей руками. Колхозники и колхозницы собрали около 6 тысяч тонн долгоносика, а на каждый килограмм прихо-

дится 20 тысяч штук этих насекомых. Такую титаническую борьбу провели колхозы, отстаивая поля от сельскохозяйственных вредителей.

Дать Советской стране за один текущий год прирост сбора сахарной свеклы, равный всему сбору 1933 года и превышающий сбор 1932 года, — эта задача со всем упорством и настойчивостью выполняется свеклосеющими колхозами и совхозами.

Огромную мобилизованность колхозников на завоевание высоких урожаев показывает развертывание социалистического соревнования и по другим культурам. Более 600 звеньев заключили договора о борьбе за урожай свыше 25 центнеров хлопка с гектара, 350 колхозов борются за урожай в 25 центнеров и больше. Достигнутый Файзуллой Юнусовым исключительный урожай в 57 центнеров хлопка с гектара берутся перекрыть 50 хлопковых звеньев, поставивших перед собой задачу — дать свыше 55 центнеров с гектара. Хлопковики выдвинули 10 звеньев, дерущихся за урожай в 70 центнеров с гектара.

Социалистическое соревнование широко развернулось в колхозах, производящих другие культуры, по которым имелось явное отставание. Моляковские звенья в льноводстве, ставящие задачу — дать тонну льна с гектара, многочисленные звенья коноплеводов, упорно борющиеся за тонну конопли с гектара, широко развернувшееся соревнование по кукурузе и картофелю — подчеркивают всеобщий характер борьбы за высокий урожай в текущем году.

* * *

Таковы факты, убедительно подчеркивающие мощный подъем социалистического соревнования колхозов. Быстрыми шагами заканчивается процесс социалистического переустройства деревни. На 1 апреля коллективизация деревни по СССР достигла 89%. За год в колхозы вошло 1 340 тысяч хозяйств. Единоличник занимает лишь около 2% в посевах текущего года. Деревня в СССР окончательно и бесповоротно стала деревней социалистической, семимильными шагами ликвидируя свою отсталость, подтягиваясь к уровню производства социалистического города, быстро воспринимая передовые формы социалистического соревнования и социалистической организации труда.

Решающим рычагом в таком быстром продвижении ликвидации противоположности между городом и деревней являются машинно-тракторные станции. Машинно-тракторные станции, вооружившие колхозы современной передовой машинной техникой, воспитавшие миллионные кадры квалифицированных работников механизированного земледелия, позволили проводить весенние работы в новые, неведомые раньше короткие сроки.

МТС перенесли большую часть полевых работ колхозов на тракторы и машины тракторной тяги.

Техническая вооруженность совхозов и колхозов к весне текущего года значительно возросла.

С весны прошлого года колхозы получили 93 тысячи новых тракторов, 79 тысяч тракторных плугов и 31 тысячу тракторных сенокосилок. На полях колхозов работало в 1936 году 335 тысяч тракторов МТС (в переводе на 15-сильные), на 50% больше чем в прошлом году.

На один трактор (в переводе на 15-сильный) в среднем по Союзу приходилось 230 гектаров ярового сева, причем уровень обеспеченности тракторной тягой в отдельных краях и областях значительно выше и почти полностью обеспечивает механизацию всех операций сельскохозяйственного производства. В Азово-Черноморском крае, Днепропетровской и Челябинской областях на один трактор приходится 150 гектаров посевов, в Саратовском и Сталинградском краях — 160—170 гектаров.

Наряду с увеличением тракторного парка за счет нового завоза, тракторы завоза прошлых лет в текущем году вышли на поля своевременно и лучше отремонтированными. Успехи, достигнутые в прошлом году в освоении новой техники сельского хозяйства, обусловили значительно лучшую сохранность тракторов, лучшую организацию их ремонта. На 1 января 1936 года план ремонта IV квартала был выполнен на 44%, тогда как в прошлом году план ремонта был выполнен только на 33%. К 1 марта 1936 года ремонт тракторов был закончен.

К весне этого года каждый третий трактор был обеспечен тракторной сеялкой. Особо значительный сдвиг в снабжении тракторными сеялками произошел в I квартале текущего года: за 4 месяца было завезено в МТС 21,3 тысячи сеялок, т. е. почти четверть всех сеялок, применявшихся в весенних работах.

На одну тракторную сеялку нынешней весной приходилось в среднем 557 гектаров посевных площадей. Значительно выше уровень обеспеченности тракторными сеялками в южных областях: в Одесской области на одну сеялку приходился 121 гектар, в Днепропетровской — 167 гектаров, в Молдавской АССР — 144 гектара, в Крыму — 185 гектаров, на Северном Кавказе — 187 гектаров посевных площадей. Эти края имели возможность производить сев зерновых культур полностью тракторными сеялками.

О росте технической вооруженности колхозов весной текущего года можно судить по общей обеспеченности посевов инвентарем и машинами. В 1932 году на один гектар посева приходилось средств производства на 32 рубля, в 1936 году — на 52 рубля. Второй пятилетний план намечает к концу второй пятилетки (1937 год) увеличение обеспеченности посевов инвентарем и машинами до 54 рублей на гектар.

Яровой сев в колхозах весной текущего года был обеспечен на 47,9% тракторной зябью и весновспашкой. Объем тракторных работ много выше в основных сельскохозяйственных областях. Так, более 70% тракторной вспашки зяби и весновспашки имели: Саратовский край (87,8%), АССР немцев Поволжья (87,4%), Сталинградский край (74,6%), Азово-Черноморский край (75,4%), Днепропетровская область (70,3%), Донецкая область (81,5%), Узбекская ССР (75,8%) и Туркменская ССР (77,9%). Более половины и до 70% тракторной вспашки всей площади ярового сева имели: Челябинская область (60,9%), Оренбургская область (69,3%), Воронежская область (56,8%), Северокавказский край (60,2%), Крымская АССР (63%), Кара-Калпакия (65,8%), Дальневосточный край (52,6%), Украина (58,5%), Азербайджан (58,4%).

Весной текущего года (на 1 июня) тракторами выполнено на 53% больше работ, чем на этот же срок в прошлом году, при повышении средней выработки на трактор на 11%.

При этом большая часть МТС дала выработку на трактор, значительно превосходящую среднюю по области:

	Средняя выработка на 20 мая по краю или области (на трактор в гектарах)	МТС с выработкой на один 15-силый трактор (в %)				
		До 75 га	75—100 га	100—150 га	150—250 га	Свыше 250 га
Московская область	113	21	20	43	16	—
Челябинская	95	3	30	65	2	—
Омская	95	20	19	54	7	—
Куйбышевский край	133	—	5	55	40	—
Саратовский	129	1	4	55	39	1
Северный Кавказ	204	1	—	9	68	27
Днепропетровская область	205	—	—	4	81	15
Одесская	224	—	—	1	72	27

Приведенные данные говорят о значительном росте числа передовых МТС, превышающих среднюю по области и краю выработку на трактор. Данные эти говорят вместе с тем о наличии во всех краях еще отстающих МТС. На это необходимо обратить особое внимание, всемерно помогая подтянуть, выравнять отстающие МТС, ускорить овладение тракторной техникой и организацией производства.

Наряду со значительным увеличением общего объема тракторных работ МТС намного увеличили работы, до сих пор занимавшие незначительное место в общем объеме тракторных работ МТС. Тракторами МТС поднято весновспашки на 20% больше прошлого года. Посеяно тракторной тягой на 89% и пробороновано вдвое больше чем в прошлом году. Из всего посева яровых 26% посеяно тракторными сеялками.

Ряд краев, где тракторы ранее недостаточно загружались, в текущем году дал выработку выше средней по Союзу. По Узбекистану на 1 июня текущего года выработано 225 гектаров на трактор против 156 гектаров на те же сроки 1935 года; в Туркмении — соответственно на 183 и 114 гектаров; в Таджикистане — 244 и 118 гектаров и в Азербайджане — 205 и 130 гектаров.

Трактор стал лучше использоваться и на хлопковых полях. Указание июньского пленума ЦК ВКП(б) 1935 года на плохое использование тракторов «Универсал» приковало внимание к их работе, и в текущем году «Универсалы» заняли видное место в большом числе районов. Так, по данным на 20 мая, на долю «Универсалов» приходилось:

Удельный вес работ, произведенных тракторами „Универсал“ во всем объеме работ, произведенных тракторами МТС (в %)

	Сев	Боронование	Культи- вация
Воронежская область	18,2	17,5	10,8
Курская „	28,0	10,7	19,7
Северный Кавказ	16,8	13,2	12,2
Киевская область	28,0	14,8	8,6
Харьковская „	28,4	14,0	11,0

Хуже были использованы весной мощные челябинские тракторы «Сталинец». Во всех областях Союза объем работ, произведенных этими тракторами, меньше их доли в мощности тракторного парка.

Удельный вес тракторов ЧТЗ „Сталинец“ (в %)

	В общей мощности тракторного парка МТС	В общем объеме работ, произведенных тракторами МТС
Челябинская область	33	23,6
Омская „	31	21,3
Оренбургская „	33	24,8
Саратовский край	24	21,0
Сталинградский „	24	18,2
Азово-Черноморский край	32	25,4
Северокавказский „	31	26,4
Западносибирский „	32	29,8

Недогрузка тракторов «Сталинец» отнюдь не может быть объяснена неприспособленностью его для полевых работ. Весьма показательным является тот факт, что «Сталинец» стал использоваться во всех основных видах полевых работ.

Удельный вес работ, произведенных тракторами ЧТЗ «Сталинец», во всем объеме работ, произведенных тракторами МТС (в %)

	Пахота	Сев	Боронование	Культивация
Челябинская область	32,6	5,6	18,9	11,9
Омская "	30,2	3,9	20,4	4,2
Оренбургская "	28,2	6,0	22,3	7,0
Саратовский край	26,2	10,0	21,4	7,1
Сталинградский "	18,4	6,7	26,2	21,6
Азово-Черноморский край	34,3	11,0	25,0	9,0
Северокавказский "	31,8	3,0	21,9	5,2
Западносибирский "	36,4	12,4	37,2	28,9

Приведенные данные говорят о двух существенных фактах: во-первых, в ряде областей и краев, в особенности восточных и южных, мощность челябинских тракторов составляет уже треть тракторного парка, и такое же место занимают пахотные работы, произведенные этими тракторами; во-вторых, челябинские тракторы проверены всесторонне и доказана возможность их применения на всех полевых работах. Отставание нагрузки по севу, боронованию и культивации является в известной мере также следствием недостатка в МТС тракторных орудий для этих работ и полного отсутствия специально приспособленных для трактора ЧТЗ соответствующих сельскохозяйственных машин.

Июньский пленум ЦК ВКП(б) 1936 года отметил, что «машинно-тракторные станции и совхозы воспитали и закрепили кадры передовых трактористов и комбайнеров, повысился объем и качество тракторных работ».

Годовые отчеты МТС показывают значительное повышение числа трактористов и комбайнеров, работающих в машинно-тракторных станциях уже ряд сезонов: так, из общего количества 472 тысяч трактористов в МТС на 1 января 1936 года менее одного сезона работало в данной МТС 83,3 тысячи, или 18%; один и два сезона работали 247 тысяч человек, или 52%, и более двух сезонов — 141 тысяча человек, или 30%. Из 29,7 тысячи комбайнеров более двух сезонов работало 5 тысяч, или 17%; один и два сезона — 19 тысяч, или 63%, и менее одного сезона в данной МТС работало 5,7 тысячи комбайнеров, или 20%.

За 1936 год подготовлено 350 тысяч трактористов (¾ трактористов, работавших в машинно-тракторных станциях к началу года). В течение этого сезона обучено 56 тысяч комбайнеров — вдвое больше наличного числа комбайнеров к началу 1936 года.

Половина — 49,6% трактористов, обученных в текущем году, — имела к моменту их вступления в школы образование в объеме начальной или средней школы; окончивших среднюю школу среди трактористов — 11,3%. Из всех комбайнеров обучались в средней школе 15,6%, кроме того окончили начальную школу 41,7%.

Итоги весенней посевной кампании показывают огромный рост социалистического соревнования колхозной деревни. С невиданной силой развернувшееся социалистическое соревнование неизмеримо подняло дисциплину и организованность колхозного труда, а также уровень его производительности.

Миллионы колхозников подтвердили свою волю и желание бороться за

высокий, сталинский урожай, заключив договоры социалистического соревнования, содержащие конкретные обязательства, конкретный план борьбы за высокий урожай.

Миллионы колхозников вынесли на общественный контроль свои обязательства, свои методы и пути достижения высоких урожаев.

Именно это обстоятельство сыграло решающую роль в преодолении неблагоприятных климатических условий весеннего сева, и это же обстоятельство играет решающую роль в преодолении засухливых условий лета. Соревнование колхозников, работников МТС и совхозов явится решающим условием успешного проведения уборки.

II

«Уборка, — говорил товарищ Сталин, — дело сезонное и она не любит ждать. Убрал во-время — выиграл, опоздал в уборке — проиграл». Сроки проведения определяют уборку без потерь. Механизация уборочных работ позволяет значительно сократить сроки проведения уборочной кампании и уберечь урожай от потерь.

Колхозы и совхозы встречают уборку с возросшей в огромной степени машинно-технической базой.

В 1935 году было убрано в колхозах 6,5 миллиона гектаров зерновых культур и 1200 тысяч гектаров подсолнуха (8% площади зерновых культур и 40% площади подсолнуха в колхозах). В 1936 году комбайны уборут в колхозах не менее 16 миллионов гектаров зерновых культур и 2,5 миллиона гектаров подсолнуха, или 21% зерна и 85% подсолнуха.

В южных и восточных областях уборка комбайнами занимает значительно большее место. Крым, Днепропетровская и Одесская области уборут комбайнами более половины зерновых посевов. Челябинская и Оренбургская области, Саратовский и Сталинградский края уборут комбайнами от 40 до 50% своих зерновых посевов, а 12 восточных и южных областей и краев уборут комбайнами свыше четверти своих посевов. Пленум ЦК ВКП(б) обратил «особое внимание партийных и советских организаций южных и восточных областей, краев и районов на то, что в этих районах уже в текущем году комбайн становится главной уборочной машиной».

Исключительно трудоемкая уборка сахарной свеклы в текущем году почти целиком механизмуется, и машинно-тракторные станции и совхозы обязаны обеспечить копку свеклоподъемниками не менее 90% посевов свеклы. Если в 1935 году только одна область подняла 75% площади сахарной свеклы свеклоподъемниками, то в текущем году 17 областей уборут тракторными свеклокопателями больше трех четвертей своей площади сахарной свеклы.

Широко механизмуется также уборка льна. В 1935 году только 2% льна было убрано льнотеребилками, в текущем году 5 основных льноводных краев и областей должны убрать свыше 20% площади льна тракторными широкозахватными льнотеребилками.

В 1936 году в МТС будет на 1 июля 56 тысяч комбайнов против 26 тысяч на тот же срок в прошлом году; количество широкозахватных льнотеребилок увеличивается с 2900 до 6130, количество свеклоподъемников — с 5 тысяч в уборочную кампанию 1935 года до 12,5 тысячи к уборке текущего года.

Приведенные данные показывают, как резко возросла машиновооруженность сельского хозяйства, какими гигантскими шагами механизмуется работа, наиболее ответственная в деле реализации урожая, — уборка.

Успешность уборки комбайнами, льнотеребилками, свеклоподъемниками и прочими тракторными машинами определяется степенью подготовки кадров, правильной расстановкой сил, своевременной и тщательной подго-

товкой транспорта как МТС, так и колхозов для бесперебойной работы тракторных агрегатов.

Новая полумиллионная армия высококвалифицированных работников механизированного земледелия влилась в машинно-тракторные станции и совхозы. Поднялся уровень подготовки этих кадров, выросло чувство ответственности за порученное им дело. Перед МТС и совхозами стоит ответственной задачей — своевременно проверить готовность этих кадров, правильно организовать инструктаж и помочь им в деле полного освоения техники.

Каждый новый тракторист, каждый новый комбайнер, каждый новый водитель сельскохозяйственной уборочной машины с первых же шагов своей работы должен обеспечить высокую выработку порученной ему машины. Отсюда ответственная задача — помочь новым кадрам овладеть опытом, уже накопленным передовыми комбайнерами и трактористами.

«...Сделать опыт и достижения передовых людей социалистического земледелия, овладевших машинной техникой обработки и уборки, достоянием всей массы работников колхозов, совхозов и МТС»¹ — является самым необходимым условием обеспечения уборки высокого урожая в кратчайшие сроки.

Огромный рост механизации уборки ставит со всей остротой вопрос о расстановке сил колхозной бригады во время уборки.

Комбайн, резко облегчая труд колхозников, является могучим рычагом в борьбе с потерями и обеспечении сохранности урожая. Вместе с тем он требует огромной мобилизации колхозников во время уборки для того, чтобы полностью использовать все выгоды, связанные с работой комбайна. Мало убрать комбайном хлеб с поля. Необходимо так организовать вывозку хлеба, чтобы не задерживать бесперебойной работы комбайна. Четкость работы колхозных звеньев по отвозке зерна из бункеров комбайна не в малой мере определяет производительность комбайнера. Поэтому на эту работу должны быть выделены четко работающие колхозники, могущие обеспечить бесперебойную разгрузку бункеров комбайна.

Зерно из-под комбайна требует немедленной и тщательной очистки и просушивания, ибо даже незначительное количество сорняков, попавших в хлеб, может вызвать сгорание хлеба и резкое ухудшение его качества. Работа колхозных бригад должна быть организована так, чтобы ни один пуд зерна не сгорел в результате несвоевременной очистки, провеивки и просушивания. При этом необходимо учесть несоответствие между темпами работы комбайнеров и зерноочистительным инвентарем, имеющимся в колхозах. Эти машины (веялка, сортировка) в большинстве завезены в колхозы несколько лет назад и отличаются малой производительностью. Достаточно отметить, что на уборке комбайнами будет занято в МТС около 175 тысяч трактористов, комбайнеров и их помощников, а для своевременной очистки всего зерна, поступающего с комбайнов, — необходимо 1,2 миллиона человек. Это показывает, какое огромное значение для успешной работы комбайнов имеет четкая организация работы колхозной бригады и ее звеньев, обслуживающих работу комбайна.

Не менее существенна четкая работа звеньев во время работы льнотеребилки по вязке и установке в бабки льна. За каждой льнотеребилкой при нормальной ее работе для вязки льна в снопы, установки в бабки и подтеребливания льна на поворотах льнотеребилки требуется 15—18 человек. Эти звенья должны обеспечить одновременную сортировку льна по качеству, что требует повышения квалификации вязальщиц льна и всемерного поощрения весьма выгодной для колхозов тщательной сортировки льна по качеству.

¹ Из резолюции пленума ЦК ВКП(б) 1936 года.

Для полной уборки свеклы, подымаемой свеклоподъемником, который может и должен дать четыре гектара в рабочий день, для очистки свеклы от земли и от ботвы и для складывания свеклы в кучи до ее вывозки необходимо, чтобы каждый свеклоподъемник обслуживался 120—130 колхозниками и колхозницами. Аналогичную картину имеем при машинной уборке остальных культур. Машинная уборка требует повышения квалификации труда колхозников, облегчает их труд, улучшает качество уборки и создает все необходимые условия для проведения уборки в кратчайший срок, для полного сбора всего урожая и сбережения его высокого качества.

Машинная уборка предъявляет возрастающие требования и к вывозке урожая с поля. Если раньше процесс уборки разбивался на ряд отдельных звеньев, вследствие чего хлеб иногда долго оставался на полях до обмолота и вывозки его в амбары, то комбайн производит все необходимые операции — от уборки до получения чистого зерна — в течение небольшого количества часов. Оставить же зерно надолго в поле после уборки комбайнами совершенно недопустимо, ибо в таких случаях значительно возрастают потери. Все зерно должно быть вывезено с поля в кратчайший срок, а для этого необходимо мобилизовать как автотранспорт МТС и колхозов, так и живое тягло.

Мы готовились из года в год к весеннему севу, тщательно подготавливая живое тягло колхозов. Огромный рост зяблевой вспашки облегчил проведение весеннего сева и значительно сократил нагрузку на живое тягло колхозов. Уборка обильного урожая предъявляет, несмотря на огромный рост автотранспорта, повышенные требования к живому тяглу. В текущем году грузоподъемность автомобилей МТС и колхозов возрастает на 70% по сравнению с прошлым годом, поголовье рабочего скота — на 6%, а валовой сбор важнейших культур (зерно, хлопок, свекла, картофель) возрастет в большей степени. При этом необходимо учесть, что темпы уборки сложными машинами требуют ускорения вывозки продукции с поля. Напряженность требований к тяглу еще более увеличивается. Чтобы доставить урожай полностью и без потерь в амбары, необходимо тщательно подготовить все виды тягла (автотранспорт и живое тягло) к страдной поре.

Выдающейся чертой подъема сельского хозяйства за последние годы является непрерывное возрастание заботы об урожае следующих лет, переход на твердо установленные севообороты, значительное возрастание зяби и паровой вспашки. На 1 июня 1936 года поднято в колхозах паров 14,9 миллиона гектаров, на 3,2 миллиона гектаров больше чем на тот же срок в прошлом году.

Выделение специальных семенных участков в колхозах и совхозах — дальнейшее проявление заботы об обеспечении высокого урожая в следующем году.

Июньский пленум ЦК ВКП(б) установил, что «весь обмолот зерна с семенных участков должен быть использован полностью для обеспечения колхозов и совхозов необходимыми доброкачественными семенами для посева зерна под урожай 1937 года». Использование зерна с семенных участков на какие бы то ни было нужды, кроме семенных, запрещено под страхом уголовной ответственности. Это решение должно сыграть историческую роль в создании высококачественного семенного материала в колхозах и совхозах.

Необходимо, однако, отметить, что не всюду семенные участки выделены в размерах, удовлетворяющих потребность колхозов в семенах, не всюду отбор этих участков был проведен достаточно тщательно и не всюду эти участки были засеяны лучшими семенами. Сейчас необходимо восполнить недостаточное внимание к этому делу значительным улучшением качества обработки и ухода за семенными участками, обеспечив наивысший урожай с этих участков. Необходимо обратить внимание также на сорто-

вую чистоту семенных участков, проводя не только очистку семенных участков от сорняков, но и тщательную сортовую прополку, удалив из этих посевов примеси других культур и сортов.

Пленум ЦК ВКП(б) для повышения качества семенного материала обязал провести уборку семенных участков в максимально короткие сроки (3—4 рабочих дня), и в период полной спелости; обмолот зерна с семенных участков на отдельных токах, хранение семян в обособленных зернохранилищах, тщательная очистка семенного фонда — необходимые условия сохранения высокого качества семенного материала.

Характерной чертой текущего года является коренной перелом отношения колхозов и колхозников к конопле, клещевине, ряду масличных культур, по которым план из года в год недовыполняется. В текущем году эти культуры являются предметом усиленной заботы колхозов, колхозников и колхозниц. Во-время и в более благоприятные сроки проведен сев этих культур. Тщательно подготавливалась и удобрялась почва для этих культур. Прополка развывается удовлетворительно. Механизация уборки зерна, в огромной степени облегчающая колхозный труд, дает возможность направить достаточное число колхозников и колхозниц на своевременную уборку и этих культур.

В текущем году особое внимание необходимо уделить решительному исправлению положения с клевером. Нельзя ограничиться констатированием факта выделения семенников, необходимо проверить качество оставленных на семенники участков клевера и там, где окажется, что оставленные семенники не могут дать высокого урожая, заменить плохие участки другими, с лучшим травостоем.

Несмотря на небольшой удельный вес этой культуры в посевных площадях Союза, необходимо, чтобы МТС, колхозы и совхозы вплотную занялись клевером, учитывая огромное значение посевов клевера для под'ема урожайности ряда культур и его высокие кормовые качества.

Из года в год затягивается также уборка сена и проведение раннего силосования, вследствие чего многие районы начинают ощущать недостаток в кормах. Это не может не отразиться на темпах под'ема животноводства и роста его продуктивности. Необходимо в текущем году полностью закончить уборку сена до начала уборки зерновых и широко развернуть силосование дикорастущих культур.

Без использования всех ресурсов для обеспечения кормами как скота колхозов, так и скота в личном пользовании колхозников дальнейший под'ем животноводства встретится со значительными трудностями.

Успешный ход уборки тесно связан с твердым и своевременным выполнением обязательств по сдаче зерна государству — первоочередной обязанности каждого колхоза и каждого единоличного хозяйства. Первые же обмолоты хлеба должны быть без задержки направлены на выполнение государственных обязательств.

В текущем году значительно возрастает удельный вес натуроплаты, получаемой машинно-тракторными станциями. Между тем до сих пор своевременному проведению расчетов с колхозами МТС уделяли недостаточное внимание, вследствие чего значительно возросла задолженность колхозов машинно-тракторным станциям, в том числе задолженность натурой. Рост этой задолженности нередко вызывал финансовые затруднения МТС, мешал правильной организации работ.

МТС должны в текущем году так организовать свою работу, чтобы счета за произведенную МТС работу выписывались и вручались колхозу не позднее 5 дней после отнесения колхоза к той или иной группе по урожайности, а за осенние работы (обмолот, уборка комбайнами, копка карто-

феля, тербление льна и конопли) счета пред'являлись колхозам через каждые 5 дней с начала этих работ.

Насколько большое значение придал июньский пленум Центрального комитета партии правильной организации расчетов с колхозами, видно из решений пленума: «Для улучшения учета работ МТС, — говорится в этих решениях, — и обеспечения правильных расчетов между МТС и колхозами установить в каждой МТС должность Зам. директора по расчетам с колхозами».

* * *

Велики успехи, достигнутые социалистическим земледелием весной текущего года, но еще более грандиозны задачи, поставленные товарищем Сталиным перед социалистическим сельским хозяйством.

Героизм и энтузиазм сотен и тысяч передовиков социалистического земледелия, проявленный уже в прошлом году, ныне охватил десятки тысяч колхозов и миллионы колхозников. Гигантский рост машинного вооружения сельского хозяйства стал решающим фактором разрешения труднейших агротехнических проблем и является мощным орудием побед передовиков социалистического земледелия.

Весна 1936, стахановского года показала, какие таланты, какие силы в борьбе за высокий урожай таит колхозная деревня, какой высокий героизм и самоотверженность проявили колхозники в борьбе за разрешение задач, поставленных товарищем Сталиным.

Тщательная подготовка к уборочной кампании поднимет новую волну социалистического соревнования колхозников, работников МТС и совхозов, выдвинет новые тысячи и десятки тысяч передовиков социалистического земледелия и обеспечит полный сбор всего урожая, рост изобилия сельскохозяйственных продуктов в Союзе ССР.

В истории русской общественной мысли и освободительного движения Белинский занимает исключительное место. Он не имел законченного образования и систематических знаний, был «недоучившимся студентом», как презрительно называли его классовые противники. И несмотря на это Белинский «чутьем гениального социолога» (Г. В. Плеханов) сумел убежденно поставить ряд основных вопросов общественного развития России. В этом — его величайшая историческая заслуга.

Он прошел через ряд колебаний, сомнений, противоречий, политических ошибок, жесточайшей самокритики, нравственных мучений и все же сумел подняться на такую высоту политической мысли, которая в то время была доступна в России лишь очень немногим людям, таким же большим, как и он сам, например А. И. Герцену.

Белинский обладал глубокой и острой мыслью, имевшей свойство широкого обобщения. Свои философские, эстетические, нравственные воззрения он увязывал со своими политическими устремлениями, создавая определенную систему. Сила его мысли такова, что он сумел прорваться через все философские отвлеченности немецких романтических, идеалистических систем, которыми тогда жила передовая дворянская интеллигенция и которых не избежал он. Он преодолел Шеллинга, Фихте, Гегеля, воспринял самую революционную в домарксовский период философию Л. Фейербаха.

Великий критик отличался большой скромностью, был застенчив, среди чужих людей робел и даже терялся, но только до тех пор, пока не касались его убеждений.

«Как скоро дело касается до моих задушевных убеждений,—писал он,—я тотчас забываю себя, выхожу из себя, и тут давай мне кафедру и толпу народа; я ощущу в себе присутствие божие, мое маленькое «я» исчезнет, и слова, полные жара и силы, рекою польются с языка моего»¹.

В своих воспоминаниях «Былое и думы» Герцен рассказывает такой случай: на какой-то литературной вечеринке один магистр, доктринер и чопорный педант, утверждал, что Чаадаев поступил «гнусно», «презрительно» и за свое «философическое письмо», полное критики существующего положения вещей, потерпел наказание вполне заслуженно. Белинский прислушивался к спору.

«— В образованных странах,—сказал с неподражаемым самодовольством магистр,—есть тюрьмы, в которые запирают безумных, оскорбляющих то, что целый народ чтит... и прекрасно делают.

Белинский вырос. Он был страшен, велик в эту минуту. Скрестив на больной груди руки и глядя прямо на магистра, он ответил глухим голосом:

¹ Белинский «Письма». Т. I, стр. 116. СПб. 1914.

— А в еще более образованных странах бывает гильотина, которой казнят тех, которые находят это прекрасным.

Сказавши это, он бросился на кресло, изнеможенный, и замолчал. При слове «гильотина» хозяин побледнел, гости обеспокоились, сделалась пауза. Магистр был уничтожен...»¹.

Белинский горел великой страстью любви к угнетенному человечеству. И тут он ни перед чем не останавливался. Он не боялся никаких о себе суждений. Был всегда искренен, честен перед другими и перед собой. К роли дипломата он совершенно не был способен, хитрить не умел, был прям, рубил сплеча. Многие за это его почитали, многие боялись, многие проклинали, дав ему в своей классовой ненависти, злобе и ограниченности кличку «бульдога». Да, это был «неистовый Виссарион».

Друзья Белинского происходили из дворян и хотя в большинстве своем отрицали крепостное право и морально тяготились им, но все же жили за счет труда своих крепостных. Великий критик каждый день должен был думать о своем существовании, должен был зарабатывать себе на хлеб. Его страшно эксплуатировали, он жил в нужде, а порой прямо в нищете. Это сильно тяготило его и мешало ему в работе, убивало его творческие силы. Сравнительно спокойно он почувствовал себя только в последние годы жизни, когда начал сотрудничать в «Современнике» Некрасова: поэт любил Белинского, понимал его, ценил, дорожил его сотрудничеством и обеспечил ему жизнь, но к этому времени Белинский уже был безнадежно болен туберкулезом и одной ногой стоял в гробу.

Белинский оставил неизгладимый след в русской истории. У Ленина нет специальных статей о нем, но в борьбе с противниками Ленин не раз упоминал это великое имя и ясно определил его историческое значение.

«Как декабристы, — писал он, — разбудили Герцена, так Герцен и его «Колокол» помогли пробуждению разночинцев, образованных представителей либеральной и демократической буржуазии, принадлежавших не к дворянству, а к чиновничеству, мещанству, купечеству, крестьянству. Предшественниками полного вытеснения дворян разночинцами в нашем освободительном движении был еще при крепостном праве В. Г. Белинский. Его знаменитое «Письмо к Гоголю», подводившее итог литературной деятельности Белинского, было одним из лучших произведений бесцензурной демократической печати, сохранивших громадное, живое значение и по сию пору»².

Белинский был разночинцем, демократом, революционером. Критик познал гнусность российской действительности, как он любил говорить, увидел и понял страдания замученного самодержавно-крепостническим государством крестьянства, услышал его стон и зов. Со всей страстью своей натуры он развернул знамя борьбы, зовя к свержению самодержавия, к уничтожению крепостного права. Своим орлиным взором он разглядел неизбежность капиталистического развития России. Он был непосредственным предшественником революционной демократии 60-х годов. Чем кончил Белинский, с того начали Чернышевский и Добролюбов. Они продолжатели его линии, они осуществляли его заветы.

Разного рода либералы не раз пытались прикрыться именем этого великого человека, используя его колебания, противоречия, слабые стороны мировоззрения. Но это им плохо удавалось. Своими эксплуататорскими руками они не имеют права даже прикасаться к одеждам непримиримого защитника крестьянства, готового за его интересы идти на смерть.

¹ А. И. Герцен «Былое и думы». Т. I, стр. 340. «Академия». 1932.

² Ленин. Соч. Т. XVII, стр. 341. 3-е изд.

Мы не можем уступить им этого великого человека, увенчанного неувядаемой славой. Его наследство — наше. Белинский был, как указал Ленин, наряду с Герценом и Чернышевским одним из предшественников русской социал-демократии. В мрачное, гнетущее николаевское время Белинский был критиком; в других политических условиях, при наличии гражданских свобод, он был бы, несомненно, большим политическим деятелем, активно действующим революционером.

* * *

Литературу Белинский полюбил с самых ранних лет. Еще учась в уездной школе, он перечитал всю литературу XVIII века и начала XIX века. Он знал Карамзина, Крылова, Сумарокова, Державина, Хераскова, Дмитриева и других. Он увлекался карамзинской сентиментальной повестью «Бедная Лиза» и плакал над горестной судьбой девушки. В гимназии Белинский увлекался сначала Жуковским и, наконец, Пушкиным. Великий поэт, столетие со дня смерти которого мы будем всенародно отмечать в будущем году, оказал на юношу громадное влияние. В это же время Белинский начал знакомиться с международной литературой. Он читал Гете, Байрона, Вальтер Скотта, увлекался романтизмом, зачитывался статьями критиков того времени — Н. А. Полевого и Н. И. Надеждина, — где находила свое отражение борьба между классиками и романтиками. Сам писал стихи, увлекался театром.

В университете он попрежнему жил литературными интересами, философскими спорами, не покидала его и страсть к театру. Студентом он написал драму «Дмитрий Калинин». Он был уверен, что драма наделает много шума, поскольку в ней был поставлен основной, острый вопрос современности — вопрос о крепостном праве. Драма не отличалась ни глубиной политической мысли, ни художественными достоинствами; она была слаба, да и самый жанр творчества не свойственен был Белинскому, но в ней горела великая страсть ненависти к угнетателям и любви к угнетенным. Это был страстный протест против угнетения и эксплуатации крепостных людей. Когда драма попала в цензуру, ее, естественно, признали опасной, позорящей университет, автору грозили разными карами, Сибирью, лишением всех прав. Университетское начальство, к своему несмыаемому позору, воспользовавшись болезнью Белинского и тем, что он неаккуратно посещал лекции, не сдал своевременно экзамены, исключило его из университета «по слабому здоровью и по ограниченности способностей».

Первой литературной статьей, которая имела шумный успех и сразу поставила Белинского в первые ряды журналистики, была статья «Литературные мечтания». Она печаталась в «Молве» осенью 1834 года. Белинский выступил в ней как идеалист, романтик, увлеченный философией Шеллинга. Он уверовал в учение Шеллинга, согласно которому весь мир есть проявление божественной идеи и каждый народ выражает какую-либо одну predeterminedную ему сторону этой идеи. Посредником между единой «вечной идеей» и миром служит искусство. Оно, по мнению критика, должно было «поставить читателя на такую точку зрения, с которой бы ему видна была вся природа в сокращении, в миниатюре, как земной шар на ландкарте, чтобы дать ему почувствовать веяние, дыхание этой жизни, которая одушевляет вселенную, сообщить его душе этот огонь, который согревает ее»¹. Литература служит выражением управляющей миром «вечной идеи». Выражает ее литература через отображение народной жизни. «Народный дух» «со

¹ Белинский. Соч. Т. I, стр. 25. Изд. 1913 года. СПб. «Литературные мечтания».

всеми типическими оттенками, красками и родимыми пятнами» сохранился более всего в низших слоях общества; истинный поэт должен отразить именно эту сторону жизни народа.

Проблема народности литературы, логически вытекавшая из шеллингианской системы, при практическом проведении ее в жизнь ставила Белинского в противоречие с его философскими выводами. Эти выводы вели к примирению с действительностью: какой смысл бороться со злом жизни, раз в ней все предопределено «вечной идеей», направляющей ход истории и жизни каждого отдельного народа, в том числе и русского? Идея народности в литературе, наоборот, вела к исканиям таких общественно-политических условий и нравственных норм, которые позволили бы с наибольшей полнотой и рельефностью отразить «народный дух», искаженный существующим положением вещей. Через это противоречие великий критик поднимался на высшую ступень сознания, шел вперед, колеблясь, спотыкаясь, но расчищая дорогу в будущее, приближаясь к страстно искомой истине.

Белинский рассматривал литературу как

«собрание такого рода художественно-словесных произведений, которые суть плод свободного вдохновения и дружных (хотя и неусловленных) усилий людей, созданных для искусства, дышащих для одного его и уничтожающихся вне его, вполне выражающих и воспроизводящих в своих изящных созданиях дух того народа, среди которого они рождены и воспитаны, жизнью которого они живут и духом которого они дышат, выражающих в своих творческих произведениях его внутреннюю жизнь до сокровеннейших глубин и биений»¹.

Поднимая вопрос о народности, великий критик указал, что русская литература не выражает «народного духа». Русский народ спал, пришел Петр I и разом его разбудил. Народ удивленно смотрел на чужеземные обычаи и не хотел расставаться со своими. Произошел разрыв между обществом и народом. Общество утратило «народный дух», обычаи народа, его язык, его поэтические песни, сказания, предания. Народ же остался «при своей прежней грубой и полудикой жизни». Белинский верит в гений русского народа, но он утверждает, что гений народа бывает робок, когда он действует не самостоятельно, когда он связан. В этом состоянии может дать яркие, красивые цветы, но «не душистые, не ароматные, безжизненные».

Точка зрения народности литературы привела Белинского к заключению: «У нас нет литературы». «Державин, Пушкин, Крылов и Грибоедов — вот все ее представители; других покуда нет и не ищите их»². Их нет и не может быть до тех пор, пока общество не будет выражать полностью «народный дух» «могучего русского народа». А для этого опять-таки нужны соответствующие общественные условия, которые не могут не прийти в конфликт с существующим положением дел.

Годы увлечения Шеллингом, с системой которого Белинский познакомился в кружке Станкевича, он называл позже годами «абстрактного героизма». Этот «абстрактный героизм» и предопределил его основные литературные оценки того времени. В это время абстрактных исканий критик утверждал, что «поэзия не имеет цели вне себя». Если поэт живет своим вдохновением, фантазией и не ставит перед собой целей, он истинный поэт, но как только поэт поставит перед собою какую-либо цель — он «философ, мыслитель, моралист». Он перестает очаровывать, захватывать своими образами. Его можно сожалеть, когда он ставит высокие цели, и презирать, когда им руководят низкие, вредные мысли.

¹ Белинский. Соч. Т. I, стр. 14. «Литературные мечтания».

² Там же, стр. 99.

Исходя из этих общих, теоретических установок, критик и давал свои конкретные литературные оценки. Он в восхищении от Шекспира, Шиллера и Байрона: «...Великий, недостижимый Шекспир постиг и ад и землю и небо», «каждая его драма есть мир в миниатюре»¹. Творчество его — генеральное отображение «биения пульса вселенной». Шиллер увлекал Белинского своим высоким романтическим идеалом, в котором он видел тогда отражение «вечной идеи» и который он впоследствии признал отвлеченным, оторванным от земли и жизни. Шиллер постиг одну сторону бытия: он «передал нам тайны неба, показал одно прекрасное жизни». Байрон воспринял другую сторону жизни — «ужас и страдание, муки сердца».

В поисках разрешения противоречия Белинский не успокоился, полжившись на мудрость «вечной идеи». Последняя не разрешала противоречий жизни. Критик поставил проблему нравственного совершенствования человека. Он обратился к человеку со страстным призывом:

«Гордись, гордись, человек, своим высоким назначением; но не забывай, что божественная идея, тебя родившая, справедлива и правосудна, что она дала тебе ум и волю, которые ставят тебя выше всего творения, что она в тебе живет, а жизнь есть действие, а действие есть борьба; не забывай, что твое бесконечное высочайшее блаженство состоит в уничтожении твоего я, в чувстве любви... Отрекись от себя, подави свой эгоизм, попри ногами твое своекорыстное я, дыши для счастья других, жертвуй всем для блага ближнего, родины, для пользы человечества, люби истину и благо не для награды, но для истины и блага...» Помни, что «без борьбы нет заслути, без заслути нет награды, а без действия нет жизни!»².

«Что представляют собою индивидуумы, то же представляет и человечество: оно борется ежеминутно и ежеминутно улучшается»³. Самосовершенствование человека Белинский видит, однако, не только в борьбе.

Выход из положения он ищет прежде всего в просвещении: «Придет время, просвещение разольется в России широким потоком, умственная физиономия народа выяснится, и тогда наши художники и писатели будут на все свои произведения налагать печать русского духа»⁴. Задачи просвещения Белинский возлагает на правительство. Конечно, Белинский был неправ, когда мечтал мрачную русскую действительность преодолеть путем нравственного самосовершенствования и просвещения. Глубоко неправ он был и в том, что боялся писателей и поэтов, которые разрывали принцип «искусство не имеет цели, — оно само в себе» и начинали служить общественным интересам. Заслуга великого критика в том, что он выступал против узколитературной критики, на место ее ставил критику философскую, выражающую определенные философские, эстетические, этические, социально-политические взгляды. По тем временам это был большой шаг вперед. Принцип народности литературы господствовал над романтизмом. Во всех этих суждениях Белинского, за туманами идеалистической философии, скрывались еще не проросшие семена реализма и историзма. Они не долго были в скрытом состоянии и в ближайшие годы дали сильные и яркие ростки.

В 1836 году Белинский жил у Бакунина в его имении Прямухине, бывшей Тверской губернии. Бакунин познакомил его с философией Фихте. Эта философия также не разрешала основного противоречия мировоззрения Белинского. Скорее она углубляла его, ложно уча, что «идеальная-то жизнь

¹ Белинский. Соч. Т. I, стр. 23.

² Там же, стр. 21—22.

³ Там же, стр. 22.

⁴ Там же, стр. 100.

есть именно жизнь действительная, положительная, конкретная, а так называемая действительная жизнь есть отрицание, призрак, ничтожество, пустота»¹. Главенствует идея, душа, а не явление и тело. Соответственно этой философии поэт — только пассивный выразитель абсолютного творящего духа. Но тут перед мятежной натурой Белинского снова встает, и с не меньшей остротой, вопрос о народности. Налицо прежнее противоречие, прежние нравственные страдания, прежние надежды на просвещение. На этот раз он задачу просвещения возлагает уже на искусство, литературу и критику. Он требует, чтобы критика стала «гувернером общества» и на простом языке говорила «высокие истины», чтобы она умела «уяснить и распространить господствующие понятия своего времени» и была «шагом вперед». Он требует от русской критики, чтобы она умело соединила в себе умозрение и опыт: «Идея всегда должна быть зерном учения», «практические начала без основной идеи — пустой орех, которого не стоит труда грызть»². Рассуждения о «практических началах» неизбежно привели к вопросу о художественной правде литературного произведения. Ведомый своей фантазией, своим вдохновением, художник должен отобразить «народный дух» полно и правдиво.

Проблема художественной правды подвела критика к другой проблеме, основной проблеме того времени — реализму, — и исторической точке зрения, потому, что «народный дух» развивается в определенных исторических условиях.

Перед критиком, как и в годы шеллингианства, встает «нравственная проблема»: «Будем плотниками, будем слесарями, будем фабрикантами, но будем ли людьми — вот вопрос!» Он много рассуждает об «идеальной жизни», но не забывает добавить, и с довольно сильным ударением, что «вечность не мечта, не мечта и жизнь, которая служит к ней ступенью! Много в ней дурного, но еще больше прекрасного»³. Такая постановка вопроса неизбежно вела Белинского к раскрытию того, что же представляет собой конкретная жизнь, действительность в ее многообразных проявлениях, как она согласуется с нравственными устремлениями человеческой личности. Важно не то, что действительность — ступень к вечности, а то, каковы отношения, в которых находится с ней человек.

Терзаемый ужасами действительности, Белинский ставит проблему любви к людям. Он рассуждает:

«В любви к другим людям человек выражает любовь к себе. Человек должен жить особо высокой любовью к человечеству, поскольку в человечестве выражается «идея полного развития сознания».

Бесконечное совершенствование человечества обязывает каждого отдельного человека стремиться к совершенству и бороться за него, иначе жизнь теряет свой смысл. Что за жизнь, если она не развивается, не обновляется! И он ставит перед собой интересующий его вопрос. Если бы всего этого не было, не была ли бы жизнь «калейдоскопической игрою бессмысленных теней, пустым оборотом колеса около оси, утвержденной на воздухе»?

В самой этой постановке вопроса уже кроется здоровое ядро сомнения в «вечной идее», «вечном духе», управляющем жизнью, хотя не осознанное в полной мере и невыявленное.

В письме к Бакунину (1837 г.) Белинский прямо заявляет:

«Тебе известны мои понятия о людях, ты знаешь, что я разделяю

¹ Белинский «Письма». Т. I, стр. 123. СПб. 1914.

² Белинский. Соч. Т. I, стр. 257. «О критике и литературных мнениях».

³ Белинский. Соч. Т. I, стр. 350. «Опыт системы нравственной философии».

их на два класса, на людей с зародышами любви и людей, лишенных этого зародыша. Последние для меня — скоты, и я почитаю слабостью всякое снисхождение к ним». «...Нет ничего мизернее и скучнее, как человек, который, утопая в грязи, понимает всю гадость своего положения, а не имеет силы вырваться из него, который имеет прямые и светлые идеи о цели жизни и не может перенести их в свою жизнь, который беспрестанно раскаивается, жалуется друзьям своим, обвиняет себя в животности, слабодушии, пошлости и ограничивается только одним раскаянием, самообвинениями и жалобами»¹.

Тут с наибольшей силой выявляется идея борьбы. Хотя Белинский по-прежнему еще не может разорвать пут идеалистической философии, но он продвигается вперед.

В эти годы Белинский вознес, и вполне заслуженно и обоснованно, Гоголя. Он полюбил Гоголя за народность его повестей, за простоту и «совершенную истину жизни», за оригинальность, он оценил его добродушный юмор, но более всего восторгался юмором «грозным», который «кусается до крови, впивается в тело до костей, рубит со всего плеча, хлещет направо и налево своим бичом, свитым из шипящих змей»; его увлекал «юмор желчный, ядовитый, беспощадный». Этот «грозный» юмор придавал реализму Гоголя сатирический, критический характер и более всего отвечал мятущимся чувствам критика, не находившего выхода из удушающей николаевской атмосферы. Гениальный критик своим «чутьем гениального социолога» почувствовал новую, жизненную струю в литературе, призванную критически отобразить действительность, показать все ее гнусности и определить выход.

В это время Белинский знакомится с философией Гегеля, усваивает ее в ложном, крайне консервативном истолковании Бакунина. Тезис гегелевской философии: «что разумно, то действительно, и что действительно, то разумно» — привел Белинского к полному примирению с действительностью. Он оправдал русское самодержавие, подкрепил его авторитет авторитетом православной церкви, заявив, что частное, личное — ничто, общество выше личности, оно подчиняет себе личность. Государство считается с общим, не заботясь об интересах отдельной личности. Личность — ничто, призрак, ложь. Петр I замучил своего сына Алексея — это «мир объективный победил мир субъективный, общее победило частное».

Времено примирившись с николаевской действительностью и даже взяв ее под свою высокую защиту, Белинский разошелся с рядом своих друзей, в первую очередь с Герценом. Как человек высокой честности и благородства, неподкупных убеждений, он со всей порывистостью и активностью начал применять свою новую веру к литературным явлениям. Все, что ранее было для него дорого, теперь рушится, низвергается, разбивается вдребезги. Он ненавидит Шиллера, громит Гюго, Жорж Санд, Гейне, Берне, не понимает полностью Лермонтова. С особенной яростью Белинский нападает на Грибоедова. Он разносит «Горе от ума». Это произведение, по его гегельянскому мнению, нехудожественно, потому что «художественное произведение есть само в себе цель и вне себя не имеет цели, а Грибоедов имел внешнюю цель — высмеять современное общество». Общество всегда право и всегда выше частного человека: «Частная индивидуальность только до такой степени действительность, а не призрак, до какой она выражает свое общество».

Белинский советует оставить политику. Он убеждает, что в России «политикой могут заниматься только пустые головы». Он настаивает на том, что «Россия без всякой политики сделалась бы счастливейшей страной

¹ Белинский «Письма». Т. I, стр. 106, 109.

в мире». Он доказывает, что «мы еще рабы» и «еще должны быть рабами». Он зовет, как и раньше, к просвещению и самосовершенствованию. Грибоедов как раз идет наперекор критику: поэтому его Чацкий — не передовой человек своего времени, а «мальчик на палочке верхом», «как бы вырвавшийся из сумасшедшего дома». В таком убеждении Белинский написал большие статьи: «Бородинская годовщина», «Очерки бородинского сражения» (1839 год), «Менцель, критик Гете» (1840 год).

* * *

Гегелевское «безумие» продолжалось два года. С переездом в Петербург (1839 год), Белинский протрезвился, очнулся как бы от беспмятства, пришел в себя, ожил для новой, светлой жизни. Конечно, не питерская действительность определила перелом во взглядах критика; тем не менее, внешне Питер был для него «скалой», о которую больно стукнулось его прекраснодушие. Своим друзьям он писал: «В Питер бы вас, дураков, там бы вы поумнели, там бы вы узнали, что такое российская действительность»; «нет в мире гнуснее Питера, нет поганее питерской действительности»; «к чорту все высшие стремления и цели! Мы живем в страшное время, судьба налагает на нас схиму, мы должны страдать, чтобы нашим внукам было легче жить».

В начале 1841 года он пишет Боткину:

«Я давно уже подозревал, что философия Гегеля—только момент, хотя и великий, но что абсолютность ее результатов ни к... (идут крепкие бранные слова. — П. Л.-П.) не годится, что лучше умереть, чем помириться с ними... Ты—я знаю—будешь надо мной смеяться, о, лысый! — но смейся, как хочешь, а я свое: судьба субъекта, индивидуума, личности важнее судеб всего мира и здоровья китайского императора (т. е. Гегелевский *Allgemeinheit*). Мне говорят: развивай все сокровища своего духа для свободного самонаслаждения духом, плачь, дабы утешиться, скорби, дабы возрадоваться, стремись к совершенству, лезь на верхнюю ступень лестницы развития, — а споткнешься — падай — чорт с тобой, таковский и был с... с... Благодарю покорно, Егор Федорыч (так звали почему-то Гегеля в кругу Белинского. — П. Л.-П.), кланяюсь вашему философскому колпаку; но со всем подобающим вашему философскому филистерству уважением честь имею донести вам, что если бы мне и удалось влезть на верхнюю ступень лестницы развития, — я и там попросил бы вас отдать мне отчет во всех жертвах условий жизни и истории, во всех жертвах случайностей, суеверия, инквизиции, Филиппа II и пр. и пр.: иначе я с верхней ступени бросаюсь вниз головою. Я не хочу счастья и даром, если не буду спокоен на счет каждого из моих братьев по крови, — костей от костей моих и плоти от плоти моя»¹.

«Для меня теперь человеческая личность выше истории, выше общества, выше человека». «История сделалась теперь как бы общим основанием и единственным условием всякого знания: без нее стало невозможно постижение ни искусства, ни философии». И Белинский восклицает: «Да здравствует разум и отрицание!» Очень характерно для него, что в это время идеал государства он увидел в Североамериканских штатах: конституция Соединенных штатов Америки была самая демократическая в мире; впоследствии она привлекла внимание Добролюбова. Белинский предвидит большую борьбу за свой новый идеал. Он так и пишет Боткину: «Чувствую, что без драки не обойдется».

¹ Белинский «Письма». Т. II, стр. 212—213. Изд. 1914 года.

Он по-новому объясняет гегелевскую формулу о разумности существующего, в том смысле, что «не все то действительно, что есть в действительности», «должна существовать только разумная действительность». Раскрывая эту новую формулу при разборе стихотворений Лермонтова (1840 год), он указывает, что в отношении к разумной действительности художник — «не раб ее, а творец, и не она водит его рукой, но он вносит в нее свои идеалы и по ним преображает ее».

Белинский все ставит на ноги. Изменяются в соответствии с изменившимися взглядами и литературные оценки. Он приветствует Шиллера как «благородного адвоката человечества», возносит Гете как художника, но ругает его как человека, Менцель оказывается умнее Гегеля, поскольку он упрекал Гете в игнорировании общественных вопросов. Прекрасна Жорж Санд. Белинский ошибочно видел тогда у Пушкина «приятие мира», и ему роднее стала протестующая, мятежная, бунтовская поэзия Лермонтова.

В 1841 году, в июне и сентябре, Белинский писал Боткину:

«Я теперь в новой крайности, — это идея социализма, которая стала для меня идеею идей, бытием бытия, вопросом вопросов, альфой и омегой веры и знания. Все из нее, для нее и к ней. Она вопрос и решение вопроса. Она (для меня) поглотила и историю, и религию, и философию».

Великий критик воспринимает идеи утопического социализма. В нем он видит разрешение мучивших его вопросов. Нужна была исключительная сила мысли, неслыханная смелость, самокритика и самоотверженность, чтобы начисто отречься от прошлого и занять новые, более высокие позиции. Он писал:

«Что мне в том, что живет общее, когда страдает личность?.. Сердце мое обливается кровью и судорожно содрогается при взгляде на толпу и ее представителей... Но смешно и думать, что это может сделаться само собою, временем, без насильственных переворотов, без крови. Люди так глупы, что их надо вести к счастью. Да и что кровь тысячи в сравнении с унижением и страданием миллионов... Я все думал, что понимаю революцию, — вздор, только начинаю понимать...» «Мне кажется, дай мне свободу действовать для общества хоть на десять лет, а потом, пожалуй хоть повесь, — и я, может быть, в три года возвратил бы мою потерянную молодость... Во мне развилась какая-то дикая, бешеная, фанатическая любовь к свободе и независимости человеческой личности, которая возможна только при обществе, основанном на правде и доблести... Я понял и французскую революцию... понял кровавую любовь Марата к свободе, его кровавую ненависть ко всему, что хотело отделяться от братства с человечеством хоть коляскою с гербом... Я начинаю любить человечество по-маратовски: чтобы сделать счастливою малейшую часть его, я, кажется, огнем и мечом истребил бы остальную. Какое имеет право подобный мне человек стать выше человечества, отделиться от него железною короною и пурпуровою мантиею, на которой, как сказал Тиберий-Гракх нашего века, Шиллер, видна кровь первого человека-убийцы. Какое право имеет он внушать мне унижительный трепет? Почему я должен снимать перед ним шапку? Я чувствую, что, будь я царем, непременно сделался бы тираном... Посмотри на лучших из них — какие сквернавцы, хоть бы Александр-то Филиппович; когда эгоизм их зашевелится — жизнь и счастье человека для них ни по чем. Гегель мечтал о конституционной монархии, как идеале государства — какое узенькое понятие! Нет, не должно быть монархов, ибо мо-

нарх не есть брат людям, он всегда отделится от них, хоть пустым этикетом, ему всегда будут кланяться хоть для формы¹. Люди должны быть братья, и не должны оскорблять друг друга ни даже тенью какого-либо внешнего и формального превосходства». «В истории мои герои — разрушители старого — Лютер, Вольтер, энциклопедисты, террористы, Байрон («Каин») и т. п. Не будет богатых, не будет бедных, ни царей и подданных, но будут братья, будут люди... И это делается через социальность. И потому, нет ничего выше и благороднее, как способствовать ее развитию и ходу»².

«Социальность, социальность — или смерть», — повторял он.

В это время Белинский изучал труды Фурье, Кабэ, Луи Блана и других основоположников утопического социализма.

Мы сделали большие выписки из писем великого критика, где он, не стесняясь никакими условиями, со всей горячностью и прямотой изложил свое новое направление мысли. Письма Белинского — вообще интереснейший документ его сложной, мятежной натуры. Без них сочинения его остаются во многом непонятными. Да и сами по себе письма блестящи как литературный документ. В них Белинский стоит во весь рост, со всеми своими взлетами мысли и падениями.

Разорвав с ложью понятием Гегелем, заняв резко революционные позиции, Белинский протянул руку примирения Герцену. В 1842 году Герцен познакомил его с философией Л. Фейербаха. Это было откровением для того времени. Теперь всем хорошо известно, что философия Фейербаха была самая революционная философия в домарксовский период, несмотря на то что она в области социологии была философией идеалистической.

Белинскому пришлось сочетать идеи утопического социализма с философией Л. Фейербаха. В это время он понял, что Россия достигнет свободы, крестьянство освободится от уз крепостничества и разрешатся многие острые вопросы современности не ранее того, как место дворянской, крепостной России займет Россия буржуазная. Он ясно видел, что «внутренний процесс гражданского развития России начнется не прежде как с той минуты, когда русское дворянство обратится в буржуазию». Он прекрасно сознавал, что «промышленность — источник великих зол, но она же источник и великих благ общества». Он признавал, что «владычество капиталистов покрывало Францию вечным позором» и «породило эргию», но он знал, что «буржуазия пока есть и пока она сильна... она должна быть и не может не быть».

Этого пути не избегнет и Россия. Белинский жестоко спорил по этому вопросу со славянофилами. Белинский различал крупную буржуазию и мелкую. На крупную буржуазию он советовал нападать как «на чуму и холеру». В средней же и мелкой буржуазии видел общественную силу, способную к борьбе, силу великую в достижении своих целей. Он различал буржуазию, стоящую у власти, забывающую свое материалистическое мировоззрение, свое революционное поведение, и буржуазию, идущую к власти, свергающую феодализм. Обо всем этом он писал Анненкову за несколько месяцев до смерти.

Как трезвый реалист, Белинский не успокаивался на идее утопического социализма: анализируя действительность, он горел стремлением уже сейчас служить движению вперед, бороться за лучшие формы государственной жизни. Он имел в виду ближайшие, минимальные политические задачи.

¹ Разрядкой выделены места в изданных письмах Белинского, выпущенные по цензурным условиям и широкой массе читателей до сих пор неизвестные.

² Белинский «Письма». Т. II.

Выше мы указали, что Белинский видел идеал государства в Североамериканских соединенных штатах. Это, конечно, ни в какой мере не означает, что великий критик не знал цены конституции. В рецензии на роман Сю «Парижские тайны» Белинский обнаружил в общем глубокое понимание исторических событий 1830 года и сущности конституционных прав.

Народ, — указывал он, — не щадя себя, с величайшим самоотвержением дрался за права, которые были отменены королевским повелением; и одновременно критик подчеркивал, что эти права «нисколько не делали его счастливее». Народ раньше не имел вождей и представителей и не находил их. Когда же дело «ревностью слепого народа» было решено, всякие «представители поковыляли из своих нор и по трупам ловко пошли к власти». Положение же народа в итоге «значительно ухудшилось». А между тем вся эта комедия была разыграна во имя народа и для блага народа! «Аристократия пала окончательно, мещанство твердою ногою стало на ее место, унаследовав ее преимущества».

«Французский пролетарий перед законом равен с самым богатым собственником (propriétaire) и капиталистом; но беда в том, что от этого равенства пролетарию ничуть не легче. Вечный работник собственника и капиталиста, пролетарий весь в его руках, весь его раб, ибо тот дает ему работу и произвольно назначает за нее плату...»
«Хорошее равенство!!!»

Но, как и революционная демократия 60-х годов, Белинский верит в народ. Он надеется, что «народ-дите» возмужает, горе научит его уму-разуму, он будет понимать «конституционную мишуру в ее истинном виде» и перестанет верить всяким «говорунам и фабрикантам законов»¹.

В это же время в своей статье «Русская литература» (1843 год) Белинский возвратился к творчеству Гоголя и раскрыл сущность его реализма и натуральной школы. Критик возносит писателя за то, что он убил «на ходулях стоящий идеализм, махающий мечом картонным», он хвалит большие и малые таланты за то, что они «стремятся изображать действительных, не воображаемых людей», которые живут не на небе, в облаках, а на земле, за то, что они «показывают не частные достоинства или недостатки, свойственные тому или другому лицу, отдельно взятому, но явления общие». Белинский советует:

«Берите содержание для ваших картин из окружающей вас действительности и не украшайте, не перестраивайте ее, а изображайте такую, какова она есть на самом деле, да смотрите на нее глазами живой современности, а не сквозь закоптелые очки морали, которая была истинна во время оно, а теперь превратилась в общие места, многими повторяемые, но уже никого не убеждающие... Идеалы скрываются в действительности, они — произвольная игра фантазии, не выдумка, не мечты, и в то же время идеалы — не список с действительности, а угаданная умом и воспроизведенная фантазией возможность того или другого явления».

Писателю «нужен еще глубокий ум, открывающий идею в факте, общее значение в частном явлении»².

В наше время споров о реализме вообще и о социалистическом реализме в особенности эти блестящие высказывания Белинского должны были бы быть украшением литературных журналов, но их как-то забыли. А между тем они звучат много современнее чем ряд схоластических размышлений современников.

¹ Белинский. Соч. Т. VIII, стр. 470, 472.

² Там же, стр. 406.

Тут уже ровно ничего не остается от «вечной идеи», от «абсолютного духа»: все дышит землей, тут уже нет никакого примирения с действительностью, тут — анализ и отрицание.

С наибольшей силой свои новые, фейербахианские мысли Белинский развил в статьях «Обзор русской литературы за 1846 год» и «Обзор русской литературы за 1847 год». С особенной яркостью в «Обзоре» за 1847 год великий критик требует искусства глубоко идейного, глубоко общественного. Он указывает, что искусство, оставаясь самим собой, не изменяя своих специфических особенностей, должно служить обществу, должно быть его органом. Для писателя недостаточно иметь талант — надо, чтобы этот талант правильно был применен и жил определенной идеей, выражал определенные передовые общественные устремления. Искусство без мысли он называет трупом:

«Всякий великий поэт потому велик, что корни его страдания и блаженства глубоко вросли в почву общественности и истории, что он, следовательно, суть орган и представитель общества, времени, человечества».

«Отнимать у искусства право служить общественным интересам — значит не возвышать, а унижать его потому, что это значит лишать его самой живой силы, то есть мысли, делать его предметом какого-то сибаритского наслаждения, игрушкой праздных ленивцев».

Теперь в своих литературных оценках Белинский исходит из основ материалистического мировоззрения; отвергнув ложно понятую формулу Гегеля, критик не отрицал его диалектики и владел ею. Теперь он сумел понять Пушкина, вышедшего из дворянского класса, жившего в определенных исторических условиях, умевшего идти в ногу с временем, в ногу с историческим развитием России.

Самым замечательным в деятельности Белинского за эти годы было знаменитое «Письмо к Гоголю», написанное за границей в июне 1847 года, в Зальцбрунне, где Белинский лечился.

Гоголь — творец «Ревизора» и «Мертвых душ», произведений, которые так высоко ценил Белинский, — в последние годы своей жизни впал в мистицизм, в религиозность, стал защищать существующий общественный порядок, приписывая русскому крестьянству покорность и любовь к царям и владыкам церкви. Гоголь выпустил книгу «Выбранные места из переписки с друзьями». Белинский обрушился на нее своим бессмертным письмом, которое явилось итогом всей его литературно-критической деятельности. Оно было выражением его программы. Характеризуя положение в стране, Белинский страстно и гневно писал:

«Россия представляет собою ужасное зрелище страны, где люди торгуют людьми, не имея на это и того оправдания, каким лукаво пользуются американские плантаторы, утверждая, что негр не человек; страны, где люди сами себя называют не именами, а кличками: Ваньками, Васьками, Стешками, Палашками; страны, где, наконец, нет не только никаких гарантий для личности, чести и собственности, но нет даже и полицейского порядка, а есть только огромные корпорации разных служебных воров и грабителей. Самые живые, современные национальные вопросы в России теперь: уничтожение крепостного права, отменение телесного наказания, введение по возможности строгого выполнения хотя тех законов, которые уже есть...»

Обращаясь к Гоголю, а через него ко всему русскому обществу, великий критик восклицал:

«Или вы больны — и вам надо лечиться, или... не смею досказать моей мысли!.. Проповедник кнута, апостол невежества, поборник об-

скурантизма и мракобесия, панегирист татарских нравов — что вы делаете! Взгляните себе под ноги, — ведь вы стоите над бездною».

Белинский ставит вопрос о путях преодоления существовавшего в России положения; отвергая религиозно-патриотически-монархические рецепты Гоголя, он громит русскую церковь, называя духовенство гнусным, указывает, что оно всегда было «слугою и рабом светской власти», что русский народ никогда не был религиозен:

«Про кого русский народ рассказывает похабную сказку? Про попа, попадью, попову дочь и попова работника. Не есть ли поп на Руси для всех русских представитель обжорства, скупости, низкопоклонничества, бесстыдства?»

В ответ на призывы к смирению, к повиновению, к упованию на промысел божий Белинский бросил свои огненные слова:

«Россия видит свое спасение не в мистицизме, не в аскетизме, не в пиетизме, а в успехах цивилизации, просвещения, гуманности. Ей нужны не проповеди (довольно она слышала их!), не молитвы (довольно она твердила их!), а пробуждение в народе чувства человеческого достоинства, столько веков потерянного в грязи и соре, — права и законы, сообразные не учениям церкви, а с здравым смыслом и справедливостью и строгое по возможности их исполнение».

В этом письме вылилась вся его ненависть к гнусной российской действительности, в нем дан страстный отпор всем тем, кто так или иначе хотел бы защищать эту действительность. Белинский требовал разрешения основного вопроса тогдашней русской действительности: уничтожения крепостного права и самодержавия.

Подчеркнув, что «идет дело об истине, о русском обществе, о России», а не о личностях, Белинский сделал писателям общее предупреждение, которое живет до сих пор:

Публика, — писал он, — «всегда готовая простить писателю плохую книгу, никогда не простит ему зловредной книги. Это показывает, сколько в нашем обществе, хотя еще в зародыше, свежего, здорового чутья, и это же показывает, что у него есть будущность».

Эту «будущность» русский народ завоевал под мудрым водительством коммунистической партии и ее великих вождей — Ленина и Сталина.

* * *

Таков путь великого критика. Он начал с романтической, идеалистической философии Шеллинга, преодолел философию Фихте, Гегеля, поднимаясь все время на более высокие ступени общественного сознания. Он пришел к материалистической философии Л. Фейербаха.

Его ждали казематы Петропавловской крепости, каторжные работы в далекой Сибири. Преждевременная смерть спасла его. Николаевские чербы не успели схватить его.

Гнусная российская действительность разрушила его слабый организм, но Белинский остался жить в веках, слава его неувядаема. Он сделал свое великое дело, которое отвела ему история, и сделал, несмотря на свои колебания, ошибки, блестяще, как никто до него.

И не даром Ленин причислил Белинского, как и Чернышевского и Герцена, к предшественникам русской социал-демократии.

Этапы развития советской Конституции

Проект сталинской Конституции социалистического государства рабочих и крестьян, опубликованный для всенародного обсуждения и внесенный на утверждение VIII всесоюзного съезда советов, стал достоянием миллионов. Сталинской мудростью пронизаны статьи новой советской Конституции, сформулированной четким, ясным, доступным миллионам языком — сталинским языком. Все то, за что на протяжении веков боролись лучшие люди человечества и что трудящимися Страны советов завоевано окончательно и бесповоротно, вошло в новую Конституцию Союза ССР. Вот почему радостью и гордостью, безграничной преданностью социалистической родине и ее вождю — товарищу Сталину — бьется сердце каждого гражданина СССР при чтении волнующих статей сталинской Конституции.

Уже первые отклики из-за рубежа говорят, что сталинский проект новой советской Конституции вызвал, с одной стороны, пароксизм злобы у представителей господствующих эксплуататорских классов и, с другой — восторженный прием у трудящихся, эксплуатируемых и угнетенных масс. Такое отношение к новой советской Конституции двух лагерей капиталистического общества является совершенно понятным.

Задача заключается в том, чтобы сталинская Конституция проникла в сознание каждого трудящегося не только нашей социалистической страны, но и всего мира.

Под знаменем двух советских Конституций: 1918 года и 1924 года — борьба в нашей стране увенчалась окончательной и бесповоротной победой социализма; под знаменем новой, сталинской Конституции 1936 года в Союзе ССР будет построено здание коммунизма.

Сталинская Конституция явится сильнейшим оружием в руках братских компартий в деле завоевания новых миллионов трудящихся, в деле развертывания борьбы за победу социализма во всем мире.

* * *

Ленин в своей лекции «О государстве» говорил:

«...Едва ли найдется другой вопрос, столь запутанный умышленно и неумышленно представителями буржуазной науки, философии, юриспруденции, политической экономии и публицистики, как вопрос о государстве»¹.

Эта характеристика вполне применима и к вопросу о конституции, являющейся основным законом, определяющим устройство государства. Буржуазные ученые исписали горы бумаги по вопросу о конституции, но совсем не для того, чтобы дать четкий и ясный ответ на вопрос: что такое конституция? Почти каждый буржуазный теоретик государственного (или конституционного) права

¹ Ленин. Соч. Т. XXIV, стр. 363. 3-е изд.

имеет свое определение конституции. Но всех их объединяет одно: лицемерное утверждение внеклассовости, надклассовости буржуазного государства и его конституции.

Буржуазия в своих конституциях пытается скрыть господство эксплуататорского меньшинства, сплошь и рядом на все лады склоняя слова: «народ», «бог», «история». Так, новейшая конституция Польши, принятая в 1935 году для «общего блага всех граждан», заявляет, что президент ответственен перед «богом и историей». Жонглируя терминами «народ» и «свобода», буржуазные конституции играют роль прикрытия, маскировки действительного господства эксплуататоров и максимального ограничения свободы для трудящихся.

Ко всем буржуазным конституциям применима та характеристика, которую Маркс дал принятой 4 ноября 1848 года конституции второй французской республики (подготовившей переход к империи Наполеона III).

«Каждый параграф конституции, — писал Маркс в «Восемнадцатом брюмера Луи Бонапарт», — содержит в самом себе свою собственную противоположность, свою собственную верхнюю и нижнюю палату: свободу в общей фразе, упразднение свободы — в оговорке»¹.

Такой характер буржуазных конституций признавали даже некоторые буржуазные государствоведы. Один из виднейших буржуазных специалистов по государственному праву, Л. Гумплович, писал, например, что «внешние формы государственного права, по большей части, устанавливаются с целью сокрытия действительного существа его».

Маскировка в «демократических» конституциях облегчалась, наконец, и тем обстоятельством, что первые конституции буржуазии, появившиеся на заре капитализма (которые были первыми писанными конституциями вообще), были окружены ореолом борьбы с абсолютизмом, с феодальным гнетом. Такими были: кромвелевский проект «народного соглашения» 1647 года; американская «Декларация независимости» 1776 года; французская «Декларация прав человека и гражданина» 1789 года. В этих «декларациях» провозглашались «естественные и неотчуждаемые права человека», то есть буржуа, пришедшего на смену феодалу в буржуазных революциях XVII и XVIII веков.

XIX век характеризуется появлением (в той же Франции, Германии, Австрии и др.) конституций иного типа — актов соглашения либеральной, испугавшейся рабочего движения, буржуазии с монархией.

Вот почему понятие «конституция» связывалось если не всегда с освободительным революционным движением, то, во всяком случае, с либеральными течениями. Даже заскорузлые российские либералы 80-х годов осмеливались вслух мечтать: «Хоть кудую, но конституцию».

Яркий анализ полицейско-чиновничьих (дворянско-помещичьих) и кадетских (либерально-буржуазных) конституционных «проектов» с противопоставлением им требований сознательных рабочих Ленин дал в листовке, напечатанной 24 июня 1905 года: «Три конституции или три порядка государственного устройства». В этой листовке Ленин не только сравнивает требования различных классов: 1) самодержавную монархию, 2) конституционную монархию, 3) демократическую республику, — но и переводит цели, преследуемые каждым из этих классов, именно «на классовый язык», подводя тем самым к определению сущности всякой конституции.

Наиболее популярным определением сущности конституции было то,

¹ К. Маркс. Избранные произведения. Т. II, стр. 257.

которое дал Ф. Лассаль; отличаясь от чисто буржуазного «ученого» вздора, оно близко подходит к правильному, марксистскому определению. В своих лекциях о сущности конституции (в 1862 и 1863 годах) Лассаль устанавливает эту сущность «в реальных фактических отношениях сил, существующих в данном обществе»¹.

Но, являясь временным попутчиком рабочего движения, будучи идеалистом и оппортунистом по своему существу, Лассаль не сказал, о каких же силах идет речь. Для него, «чистого демократа», трубадура «свободного народного государства» (в классовом-то обществе!), пролетариат выступает еще как одно из сословий. Вот почему у Лассалья нет перевода сущности конституции «на классовый язык».

Поэтому-то Ленин в 1909 году, разоблачая невежество эсеров в вопросах исторического материализма и классовой борьбы и их путаницу в вопросах конституции, не ограничился напоминанием лассалевского определения конституции, а дал исчерпывающее, четкое, ленинское определение сущности конституции.

«Сущность конституции, — писал Ленин, — в том, что основные законы государства вообще и законы, касающиеся избирательного права в представительные учреждения, их компетенции и пр., выражают действительное соотношение сил в классовой борьбе»².

Таково ленинское определение конституции, руководствуясь которым только и можно понять сущность любой конституции, определяющей устройство данного государства.

* * *

Ленин в своей знаменитой отповеди поборнику «чистой демократии» — Каутскому — писал: «Советы возникли без всякой конституции и больше года (с весны 1917 до лета 1918) жили без всякой конституции»³.

Первая советская Конституция была принята на V всероссийском съезде советов 10 июля 1918 года, спустя 8 месяцев после завоевания диктатуры пролетариата. В этой советской Конституции был записан, по выражению Ленина, опыт борьбы масс, руководимых большевистской партией и впервые в мире приступивших к построению социалистического общества.

До принятия первой советской Конституции у нас уже был ряд актов пролетарского государства, конституировавших советскую власть. К таким актам относятся прежде всего исторические решения II всероссийского съезда советов, состоявшегося в дни восстания 25—26 октября (7—8 ноября) 1917 года и явившегося первым съездом советов эпохи диктатуры пролетариата.

Обращение II съезда советов о переходе всей власти к советам, ленинские декреты о мире, земле, об образовании рабоче-крестьянского правительства явились первыми актами, конституирующими советскую власть — государство диктатуры пролетариата.

Спустя несколько дней после победы Великой пролетарской революции в «Декларации прав народов России», написанной соратником великого Ленина товарищем Сталиным и опубликованной 2 ноября 1917 года за подписью Ленина и Сталина, были сформулированы основные принципы национальной политики диктатуры пролетариата:

«1) Равенство и суверенность народов России.

¹ Лассаль. Соч. Т. II, стр. 25.

² Ленин. Соч. Т. XIV, стр. 18. 3-е изд.

³ Ленин. Соч. Т. XXIII, стр. 369.

2) Право народов России на свободное самоопределение, вплоть до отделения и образования самостоятельного государства.

3) Отмена всех и всяких национальных и национально-религиозных привилегий и ограничений.

4) Свободное развитие национальных меньшинств и этнографических групп, населяющих территорию России».

К тому же периоду относится декрет от 10 ноября 1917 года «Об уничтожении сословий и гражданских чинов», который наряду с последующими декретами об отделении церкви от государства и школы от церкви и др., явился ярким документом, показывающим, что Великая пролетарская революция «походя, мимоходом» (Ленин) завершила задачи буржуазно-демократической революции.

Декрет о конфискации помещичьей земельной собственности и об отмене частной собственности на землю шел по пути осуществления национализации земли. «Положение о рабочем контроле», принятое СНК 14 ноября 1917 года, было первым шагом к пролетарской национализации промышленности.

Первый период диктатуры пролетариата, названный Лениным «триумфальным шествием советской власти» (с 25 октября, ст. стиля, 1917 года до конца января 1918 года), получил свое ярчайшее отражение в двух основных решениях III съезда советов: в «Декларации прав трудящегося и эксплуатируемого народа», и в постановлении съезда «О федеральных учреждениях Российской республики».

«Декларация прав трудящегося и эксплуатируемого народа», написанная Лениным при ближайшем участии Сталина, сформулировала все основные завоевания двух с половиной месяцев существования диктатуры пролетариата. Первая статья «Декларации» провозгласила незыблемый закон: «Россия объявляется Республикой советов рабочих, солдатских и крестьянских депутатов. Вся власть в центре и на местах принадлежит этим советам». Именно это и явилось тем оселком, на котором испытывалось действительное отношение к пролетарской революции.

В то время как большевики с Лениным и Сталиным во главе провозгласили, что власть в центре и на местах принадлежит советам, — вся российская и международная контрреволюция, вкуче и влюбе со штрек-брехерскими элементами внутри нашей партии — каменевско-зиновьевской группой, — делала ставку на Учредительное собрание. Учредительное собрание, избранное по дооктябрьским спискам, отображало «вчерашний день революции»; оно в своем большинстве состояло из представителей контрреволюционных партий — кадетов, меньшевиков и эсеров. Учредительное собрание полностью выявило свою контрреволюционную суть, отвергнув внесенный большевистской фракцией проект ленинской «Декларации прав трудящегося и эксплуатируемого народа».

Поэтому Учредительное собрание было распущено декретом ВЦИК 6 января 1918 года.

Но Учредительное собрание, а Всероссийский съезд советов рабочих, солдатских и крестьянских депутатов как верховный орган власти, не «всесословное» земство, а полновластные советы как органы диктатуры пролетариата на местах — вот в чем выражалось действительное соотношение сил в классовой борьбе, которое сложилось в первые месяцы диктатуры пролетариата.

III съезд советов, утвердивший ленинскую «Декларацию прав», на своем шестом заседании, 15 января 1918 года, принял по докладу това-

рища Сталина постановление «О федеральных учреждениях Российской республики». Первый пункт этого постановления провозглашал:

«Российская социалистическая советская республика учреждается на основе добровольного союза народов России, как федерация советских республик этих народов».

В последнем пункте этого постановления съезд поручил Центральному исполнительному комитету разработать Конституцию Российской федеративной республики «для внесения на следующий съезд советов».

Но собравшийся через полтора месяца после III съезда советов IV чрезвычайный съезд советов не смог заняться рассмотрением вопросов Конституции. На повестке дня этого съезда стоял один, решавший тогда судьбу революции вопрос — о ратификации брестского мира. Преодолевая бешеное сопротивление временных попутчиков революции — левых эсеров, блокировавшихся в своей контрреволюционной работе с «левыми коммунистами» и троцкистами, партия Ленина — Сталина уверенно и твердо провела Страну советов через тяжелые испытания навязанного нам германскими империалистами «мира». Ценой тяжелейшего брестского мира была завоевана передышка, открывшая возможность социалистического строительства.

1 апреля 1918 года на третьем заседании ВЦИК IV созыва была создана комиссия для разработки проекта Конституции. В состав этой комиссии от большевистской фракции ВЦИК вошли: И. В. Сталин, Я. М. Свердлов и М. Н. Покровский. В своем выступлении на заседании ВЦИК тов. Свердлов указал, что вопрос о советской Конституции поднимался еще на II съезде советов и что ее первые зачатки заложены в постановлении съезда об избрании ЦИК и СНК; что III съезд советов дал принципиальные основы Конституции, которые нужно разработать и создать такой основной закон, который бы полностью урегулировал сложные взаимоотношения между различными органами власти в центре и на местах и который привлек бы «значительно более широкие круги трудового народа к непосредственному управлению страной».

За два дня до первого заседания Конституционной комиссии, 3 апреля 1918 года, в № 64 «Известий ЦИК» была опубликована беседа с товарищем Сталиным, давшая основные установки для работы комиссии. В этой беседе товарищ Сталин особенно подчеркнул необходимость четкого установления понятия советской федерации, базирующейся — в отличие от буржуазной федерации — на принципе добровольного объединения национально-государственных советских образований. Товарищ Сталин указал также на недопустимость сепаратизма мест, протаскивавшегося «областниками» — левыми эсерами и их союзниками — «левыми коммунистами».

Областные совнаркомы, противостоящие центральному советскому правительству вплоть до непризнания декретов ВЦИК и Совнаркома, — такова была «левокоммунистическая» и левозсеровская схема организации (вернее, дезорганизации) власти на местах.

Полновластными органами для всей территории советских республик являются ВЦИК и Совнарком, устанавливающие единообразную для всех республик революционную законность и руководящие всей многообразной деятельностью местных советов, наделенных широкими правами, — такова схема Ленина и Сталина, положенная в основу первой советской Конституции.

В течение апреля — июня 1918 года работала Конституционная комиссия ВЦИК. Комиссия рассмотрела целый ряд проектов Конституции, в том числе эсеровские, анархо-синдикалистские и прочие, которые были

отвергнуты Комиссией. В числе отвергнутых предложений были и тезисы, разработанные коммунистом-юристом Рейснером, дававшие совершенно неправильную установку о существовании советской федерации. Рейснеровская трактовка федерации, исключая национальный признак, подверглась беспощадной критике со стороны товарища Сталина.

Товарищ Сталин предложил Комиссии свои тезисы «О типе Федерации Российской Советской Республики», которые и были приняты Комиссией. В развитие этих тезисов товарищ Сталин разработал проект «Общих положений Конституции Российской Социалистической Федеративной Советской Республики», принятый Конституционной комиссией 19 мая 1918 года.

Товарищ Сталин в июне уехал на юг России сначала для организации продовольственного дела, а затем стал во главе важнейшего для республики царичинского фронта. Конституционная комиссия ВЦИК продолжала свою работу на основе сталинских «Общих положений Конституции Российской Социалистической Федеративной Советской Республики».

Разработанный комиссией проект Конституции в начале июля был рассмотрен в особой комиссии ЦК РКП(б) под председательством Ленина. Принятый этой комиссией проект и был предложен от имени большевистской фракции V всероссийскому съезду советов, собравшемуся 4—10 июля 1918 года, в бурные дни контрреволюционного леворэсеровского мятежа.

Ленин в докладе на V съезде советов говорил:

«Если теперь этому съезду нами может быть предложена Советская конституция, то лишь потому, что Советы во всех концах страны созданы и испытаны, потому, что вы ее создали, вы во всех концах страны испытали, только через полгода после Октябрьской революции, почти через год после Первого Всероссийского Съезда Советов, мы могли записать то, что уже существует на практике»¹.

Ленинская характеристика советской Конституции подчеркивала, что в ней «записан опыт борьбы и организации пролетарских масс против эксплуататоров и внутри страны, и во всем мире»².

Каутскому, который поднял на весь мир вой о том, что большевики навязали народу свою диктатуру, что лишением избирательных прав буржуазии кровно обижена «бережливая Агнесса» (этот прототип «вышедшего в люди» гражданина капиталистического общества) Ленин отвечал:

«Советская конституция не писалась по какому-нибудь «плану», не составлялась в кабинетах, не навязывалась трудящимся юристами из буржуазии. Нет, эта конституция вырастала из хода развития классовой борьбы, по мере созревания классовых противоречий»³.

Советская Конституция 1918 года точным, ясным политическим языком записала, сформулировала то, что было завоевано в течение 8 месяцев диктатурой пролетариата: власть рабочего класса и беднейшего крестьянства; борьба за привлечение среднего крестьянства на сторону пролетариата; беспощадное подавление помещиков, буржуазии, кулачества; завоеванная свобода и равноправие наций, право на образование ими собственных государственных единиц; захват командных экономических высот, что явилось первым камнем фундамента социалистической экономики.

¹ Ленин. Соч. Т. XXIII, стр. 121.

² Там же, стр. 256. Разрядка моя.—А. А.

³ Там же, стр. 391.

За два месяца до принятия Конституции Ленин в своей статье «О «левом» ребячестве и о мелкобуржуазности» писал:

«Ни один коммунист не отрицал, кажется, и того, что выражение социалистическая советская республика означает решимость Советской власти осуществить переход к социализму, а вовсе не признание новых экономических порядков социалистическими»¹.

В той же статье Ленин дал анализ экономики первых лет диктатуры пролетариата—пятиукладность ее, —подчеркивая, что «в мелкокрестьянской стране преобладает и не может не преобладать мелкобуржуазная стихия».

Первая советская Конституция записала не только то, что уже было завоевано, но она сформулировала и ту «решимость осуществить социализм», с которой рабочий класс и беднейшее крестьянство пошли в Октябрьские бои. Первая советская Конституция впервые в истории записала и советским законом обеспечила осуществление действительно демократических свобод и прав, предоставленных трудовым массам. Конституция, где впервые провозглашался принцип «не трудящийся, да не ест» — указала путь борьбы за осуществление коренных интересов рабочих и крестьян — за полную победу социализма.

В ленинской «Декларации прав трудящегося и эксплуатируемого народа», вошедшей в качестве первого раздела в советскую Конституцию 1918 года, сформулирована следующая коренная цель диктатуры пролетариата и советской власти:

«...Уничтожение всякой эксплуатации человека человеком, полное устранение деления общества на классы, беспощадное подавление эксплуататоров, установление социалистической организации общества...» (ст. 3-я).

Статья 9-я Конституции, написанная на основе сталинских «Общих положений Конституции Российской Социалистической Федеративной Советской Республики», гласит:

«Основная задача рассчитанной на настоящий переходный момент Конституции Российской социалистической федеративной советской республики заключается в установлении диктатуры городского и сельского пролетариата и беднейшего крестьянства в виде мощной Всероссийской советской власти в целях полного подавления буржуазии, уничтожения эксплуатации человека человеком и водворения социализма, при котором не будет ни деления на классы, ни государственной власти».

Первая советская Конституция, провозгласившая эти великие цели— «установление социалистической организации общества», — стала знаменем борьбы не только российского, но и международного пролетариата. Первая Конституция Российской Социалистической Федеративной Советской Республики явилась единственным легальным документом заграницей, зовущим массы на борьбу и сослужившим нам немалую службу в отвоевании у Антанты солдат, как говорил Ленин. Первая Конституция Российской Социалистической Федеративной Советской Республики стала образцом и для конституций тех национальных советских республик, которые стали возникать в 1918—1920 годах на территории, очищаемой от белогвардейцев и империалистов.

Конституция Белорусской социалистической советской республики, принятая 4 февраля 1919 года, включила в качестве введения «Декларацию прав трудящегося и эксплуатируемого народа». «Декларация прав

¹ Ленин. Соч. Т. XXII, стр. 513.

вошла и в Конституцию Украинской социалистической советской республики, принятую 10 марта 1919 года. Основные положения «Декларации прав» вошли и в конституции Азербайджанской ССР, ССР Армении и ССР Грузии, освобожденных от муссаватистов, дашнаков и грузинских меньшевиков в 1920—1921 годах.

Под знаменем первой советской Конституции, основными творцами которой являются Ленин и Сталин, рабочий класс и крестьянство Страны советов пошли в бой против внутренней контрреволюции и нашествия 14 империалистических государств.

* * *

Еще II всероссийский съезд советов в ленинском декрете о мире провозгласил дезаннексию насильственно присоединенных территорий. Сталинская «Декларация прав народов России», принятая в развитие решений II съезда советов, провозгласила право народов на свободное самоопределение, чтобы на этой основе мог «сложиться честный и прочный союз народов России». В принятой III съездом советов ленинской «Декларации прав трудящегося и эксплуатируемого народа» и в постановлении съезда по докладу товарища Сталина «О федеральных учреждениях Российской республики» имеется совершенно ясное указание о том, что «Социалистическая республика учреждается на основе свободного союза свободных наций как федерации национальных республик».

Но эта федерация не могла сложиться сразу. Более того, в 1917—1918 годах, то есть «в первый период революции, когда трудовые массы национальностей впервые почувствовали себя самостоятельными национальностями величинами, между тем как угроза иностранной интервенции не представляла еще реальной опасности, сотрудничество народов не имело еще вполне определенной, строго установившейся формы»¹.

В начавшейся в 1918 году гражданской войне и были установлены эти «определенные формы сотрудничества народов». 13 ноября 1918 года ВЦИК призвал к союзу трудящихся Украины, Польши, Финляндии, Литвы, Крыма, Кавказа и др. для скорейшего отпора врагам революции. В ноябре 1918 года временное рабоче-крестьянское правительство Украины публикует манифест, в котором перед лицом наступающего врага провозглашает единение советских республик. Декларация временного рабоче-крестьянского правительства Украины от 28 января 1919 года ставит вопрос об «Объединении УССР с Советской Россией на началах социалистической федерации».

1 июня 1919 года ВЦИК, исходя из предложений советских республик Украины, Латвии, Литвы и Белоруссии, издает постановление «Об объединении советских республик России, Украины, Латвии, Литвы, Белоруссии для борьбы с мировым империализмом». Но это объединение в 1919 году не было осуществлено, ибо все советские республики, кроме РСФСР, подверглись разгрому со стороны белогвардейцев и интервентов.

Только 11 декабря 1919 года ЦИК и Совнарком Украины выносят решение об образовании Всеукраинского революционного комитета, а этот последний, на основе постановления ВЦИК от 1 июня 1919 года, принимает решение об объединении УССР и РСФСР. В постановлении IV всеукраинского съезда советов 20 мая 1920 года, утвердившем решение Всеукраинского революционного комитета об объединении УССР и РСФСР, сказано:

«Всеукраинский съезд советов заявляет, что УССР, сохраняя свою самостоятельную государственную конституцию, является членом

¹ Из резолюции XII съезда РКП(б) по докладу товарища Сталина.

Всероссийской социалистической федеративной советской республики».

А впредь до окончания работы комиссии по федеративной конституции, назначенной Всероссийским центральным исполнительным комитетом, в состав ВЦИК было избрано 30 представителей Украины.

В том же, 1920 году 28 декабря был заключен договор между РСФСР и СССР, предусматривавший включение представителей Украины в состав ВЦИК и объединение ряда важнейших наркоматов. Аналогичный договор был заключен и с Белоруссией 16 января 1921 года.

По мере освобождения советской территории от белогвардейцев и интервентов воссоздаются советские республики Средней Азии и Закавказья, которые вступают в договорные отношения с РСФСР: Хорезмийская народная советская республика (13 сентября 1920 года), Азербайджанская ССР (30 сентября 1920 года), Бухарская народная советская республика (4 марта 1921 года), ССР Грузии (21 мая 1921 года), ССР Армении (30 сентября 1921 года).

Таким образом, военно-политический союз национальных советских республик получил свое дальнейшее развитие, будучи дополнен союзом хозяйственным.

В процессе осуществления договорных отношений между РСФСР и другими советскими национальными республиками все более и более выявлялась необходимость перехода от конвенционных, договорных, регулируемых для каждого данного момента и по отдельным вопросам отношений к более прочному, тесному государственному союзу советских республик. Такое объединение и было найдено в виде образованного в конце 1922 года Союза советских социалистических республик.

В резолюции XII партийного съезда по докладу товарища Сталина говорится:

«Объединение национальных республик в Союз Советских Республик является заключительным этапом развития форм сотрудничества, принявшим на этот раз характер военно-хозяйственного и политического объединения народов в единое многонациональное Советское государство».

Еще задолго до образования Союза ССР Ленин и Сталин неоднократно выдвигали мысль о необходимости Союза советских республик. Об этом прямо говорится в ленинской статье «Великий почин» и в «Письме к рабочим и крестьянам Украины по поводу победы над Деникиным». На X съезде партии товарищ Сталин указывал:

«...Без государственного союза советских республик, без их сплочения в единую военно-хозяйственную силу невозможно устоять против соединенных сил мирового империализма ни на военных, ни на хозяйственных фронтах»¹.

Но, говорил Ленин в своем письме к рабочим и крестьянам Украины, этот Союз советских республик нельзя было создать сразу: до него надо было «доработаться», преодолевая национальную отчужденность, насаждавшуюся в царской России буржуазными элементами как великодержавной ранее нации, так и наций угнетенных. Гражданская война сплотила в единую мощную силу все национальные советские республики. Задачи восстановления разрушенного народного хозяйства создали необходимость сплотиться еще теснее, объединиться в Союз советских социалистических республик.

¹ Сталин «Марксизм и национально-колониальный вопрос», стр. 76. Партиздат. 1936.

В конце 1921 года, по инициативе Ленина и Сталина, была начата подготовка к объединению закавказских республик — Грузии, Азербайджана и Армении. Преодолевая сопротивление националистических элементов, партия добилась этого объединения — Закавказская федерация была создана 12 марта 1922 года. Создание Закавказской федерации имело целью навсегда покончить с той межнациональной рознью, которая усиленно культивировалась прежде царизмом, а затем контрреволюционными партиями, захватившими было власть в Закавказье в 1918—1920 годах. С другой стороны, Закавказская федерация должна была взять на себя задачу восстановления и развития народного хозяйства трех входящих в нее союзных республик и помочь каждой из них выйти в передовые ряды советских социалистических республик.

После образования Закавказской федерации, в середине 1922 года, по инициативе товарища Сталина, с участием представителей республик Закавказья состоялось совещание по вопросу об отношениях между советскими республиками. Центральный комитет партии образовал специальную комиссию из представителей ЦК и братских советских республик. Первое заседание этой комиссии состоялось 24 сентября 1922 года. Комиссия разработала тезисы об объединении советских республик; в окончательной форме проект тезисов был подписан товарищами И. В. Сталиным, В. М. Молотовым, Г. К. Орджоникидзе, А. Ф. Мясниковым. Проект был принят пленумом ЦК РКП(б) 6 октября 1922 года.

В то же время, по инициативе закавказских республик, а затем Украины и Белоруссии, была развернута широкая кампания за объединение всех советских социалистических республик в Союз советских социалистических республик. Товарищ Сталин в своем историческом докладе на X всероссийском съезде советов 26 декабря 1922 года говорил:

«Смысл кампании состоит в том, что старые договорные отношения — отношения конвенции между РСФСР и другими советскими республиками — исчерпали себя, оказались недостаточными. Смысл кампании в том, что от старых договорных отношений неизбежно приходится перейти к отношениям более тесного объединения, — к отношениям, предполагающим создание единого союзного государства с соответствующими союзными органами исполнительного и законодательного характера, с ЦИК'ом и Совнаркомом Союза, — короче: то, что раньше разрешалось эпизодически, в рамках конвенционных отношений, ныне в ходе кампании предлагается оформить как нечто постоянное»¹.

В речах товарища Сталина на X всероссийском съезде советов и на XII съезде РКП(б), а затем в «Декларации об образовании Союза ССР» указаны три основные причины, которые привели к объединению советских республик в союзное государство — СССР:

1) «Восстановление народного хозяйства оказалось невозможным при раздельном существовании республик».

2) «Создание единого фронта советских республик перед лицом капиталистического окружения».

3) «...Само строение советской власти, интернациональной по своей классовой природе, толкает трудящиеся массы советских республик на путь объединения в одну социалистическую семью».

30 декабря 1922 года состоялся I съезд советов Союза советских социалистических республик. Чувства, волновавшие в тот момент трудящихся всех многочисленных народов, населяющих Советский союз, ярко выразил в своей речи Сергей Миронович Киров. Он говорил:

¹ Сталин «Марксизм и национально-колоннальный вопрос», стр. 90.

«Только спустя пять лет, мы получили полную возможность собраться в единое целое, в единую братскую семью. Жадно протягивая друг другу уста, мы в сегодняшний торжественный день произносим: «Да здравствует Союз Советских Социалистических Республик!»

Избранный I съездом советов ЦИК СССР 10 января 1923 года образовал Конституционную комиссию, которая приступила к работе 3 февраля 1923 года. В основу союзной Конституции было положено ленинско-сталинское учение о Советской федерации; Конституционная комиссия должна была записать в государственном акте сложившийся в ходе борьбы и строительства братский союз равноправных народов Союза советских социалистических республик.

Решающее значение в разработке союзной Конституции имели февральский (1923 года) пленум ЦК РКП(б), XII партийный съезд и IV июньское совещание при ЦК РКП(б) с ответственными работниками национальных республик и областей. В докладах товарища Сталина на съезде и на совещании и в решениях по этим докладам были сформулированы все основные установки для работы Конституционной комиссии.

И на съезде и на совещании при ЦК, и, наконец, в самой Конституционной комиссии необходимо было преодолевать сопротивление националистических элементов, пытавшихся, с одной стороны, превратить СССР в великодержавное «единое и неделимое» государство, и, с другой стороны, сопротивлявшихся братскому объединению национальных республик, выдвигая вместо советской федерации буржуазную конфедерацию, т. е. такое объединение, которое не было бы единым и центральные органы которого не были бы полновластными. В своих выступлениях товарищ Сталин разоблачил грузинских национал-уклонистов (Мдивани и др.), украинских национал-уклонистов (Раковский, Скрыпник) и с предельной ясностью показал, что только при условии преодоления как великодержавного шовинизма, так и местного национализма возможно создание многонационального государства диктатуры пролетариата — Союза советских социалистических республик.

Конституционная комиссия, руководимая непосредственно товарищем Сталиным и положившая в основу своей работы указания Ленина и Сталина, в июле 1923 года закончила разработку союзной Конституции.

6 июля 1923 года 2-я сессия ЦИК СССР приняла и ввела в действие Конституцию СССР, передав ее на окончательное утверждение II съезда советов, собравшегося в январе 1924 года, в дни великого траура, в дни похорон Ленина. II съезд советов СССР в своем заседании 31 января 1924 года утвердил союзную Конституцию в редакции 2-й сессии ЦИК СССР, с небольшими поправками.

Союзная Конституция явилась ярчайшим документом советской национальной политики, провозгласившей раз навсегда уничтожение национального гнета и неравноправия и установившей добровольное объединение четырех существовавших в 1922 году советских социалистических республик: РСФСР, УССР, БССР и ЗСФСР — в единый Союз советских социалистических республик. Союзная Конституция определила порядок вхождения республик в Союз при сохранении права добровольного выхода из него и определила порядок организации и компетенцию союзных органов власти.

Союзная Конституция определила сосредоточение в СССР — в лице общесоюзных органов власти — таких государственных функций (иностранные дела, оборона, внешняя торговля, транспорт, денежная и кредитная система), которые обеспечили единство действий Союза ССР в вопросах внешней и внутренней политики. Внутреннее управление союзных республик определяется союзной и республиканскими Конститу-

циями, союзным и республиканским законодательством. В целях полного отражения специальных нужд и потребностей многочисленных национальностей Союза ССР, был создан в составе ЦИК СССР Совет Национальностей, состоящий из представителей национальных республик и областей. Две палаты ЦИК СССР (Союзный Совет и Совет Национальностей) свою законодательную работу выполняют на основе полного равноправия, гарантированного союзной Конституцией.

Союзная Конституция оставила в неприкосновенности основные начала республиканских конституций, которые после принятия союзной Конституции были только приведены в соответствие с ней. Так, в мае 1925 года на XII Всероссийском съезде советов была принята Конституция РСФСР в новой редакции. Общие организационные основы государства диктатуры пролетариата, строение всех органов власти республики снизу доверху, осуществление основных принципов избирательного права и социалистических свобод — все эти вопросы регулировались республиканскими конституциями. Союзная Конституция увенчивала собой отдельные республиканские конституции и определила твердо порядок объединения союзных республик в союзное советское государство и систему органов власти Союза ССР.

* * *

Прошло 18 лет после утверждения V съездом советов первой советской Конституции. Коренным образом изменилось лицо нашей необъятной социалистической родины. Социализм, о котором Ленин в 1918 — 1921 годах писал как об одном из укладов советской экономики, победил окончательно и бесповоротно в городе и в деревне. Социалистическая собственность, основы которой были только заложены ко времени первой советской Конституции, стала прочной основой советского государственного и общественного строя. Отсталая немогущая аграрная страна превратилась в могучий индустриальный организм, вооруженный передовой техникой. Соха уступила место трактору и комбайну. СССР превратился в страну самого крупного в мире социалистического земледелия. Руками партийных и непартийных большевиков изменяется география страны.

Изменился и состав населения, изменилась социальная структура советского общества, состоящего ныне из свободных тружеников города и деревни — рабочих, крестьян, интеллигенции.

Капитализм полностью вытеснен из промышленности, частники, спекулянты — из торговли; кулачество ликвидировано как класс, окончательно уничтожена эксплуатация человека человеком, ликвидированы эксплуататорские классы.

Но процесс ликвидации классов в СССР еще не закончен. Этот процесс сейчас выражается в уничтожении остатков классовых различий между рабочими и крестьянами с одной стороны, а с другой — в преодолении сопротивления последней разгромленных эксплуататорских классов, которые, агонизируя, пытаются и еще будут пытаться наносить удары социалистическому обществу. Вот почему каждый партийный и непартийный большевик должен твердо помнить указания товарища Сталина о том, что ликвидация классов не проходит гладко, без борьбы. Классовая борьба еще продолжается, и она требует дальнейшего усиления и поднятия революционной бдительности для того, чтобы во-время предотвращать вредительские и контрреволюционные махинации классово враждебных элементов, так или иначе связанных с капиталистическим окружением.

Прочная и бесповоротная победа социализма в СССР, завоеванная нами под знаменем советских конституций, принесла новый, невиданный

размах национальных по форме и социалистических по содержанию культур; выросли и окрепли советские социалистические республики—составные элементы могучего Советского союза. После 1922 года в состав Союза ССР вошли еще 3 союзных республики: в 1925 году — Узбекская ССР и Туркменская ССР, образованные в результате национального размежевания Средней Азии, и в 1929 году — Таджикская ССР, преобразованная из автономной республики в союзную. Победа социализма принесла новый, невиданный расцвет советской демократии, обеспечивающий действительно поголовное вовлечение трудящихся в управление государством.

Ленин еще накануне Великой пролетарской революции в своей работе «Государство и революция» писал:

«Развитие демократии до конца, изыскание форм такого развития, испытание их практикой и т. д. — все это есть одна из составных задач борьбы за социальную революцию. Отдельно взятый, никакой демократизм не даст социализма, но в жизни демократизм никогда не будет «взят отдельно», а будет «взят вместе», оказывать свое влияние и на экономику, подталкивать ее преобразование, подвергаться влиянию экономического развития и т. д. Такова диалектика живой истории»¹.

Советский демократизм, бурно растущий на основе успехов социалистического строительства, сам, в форме развития различного рода общественных организаций и создания нового отношения к труду, оказывает решающее влияние на все социалистическое развитие.

Вся эта «диалектика живой истории», все эти изменения в экономике и в политической организации масс вошли ныне в новую, сталинскую Конституцию, проект которой опубликован для всенародного обсуждения. Сталинская Конституция записала все то, что завоевано трудящимися массами под руководством большевистской партии. В сталинской Конституции нашли свое полное выражение те победы, которые упрочили на одной шестой части земного шара общество, являющееся социалистическим, — общество первой фазы коммунизма.

Вот почему сталинская Конституция, Конституция социалистического государства рабочих и крестьян, является самой демократической Конституцией в мире. В этом ее мощь, в этом ее притягательная сила для трудящихся и эксплуатируемых масс всего мира, в этом ее роль путеводной звезды в борьбе рабочего класса, крестьянства и лучшей части интеллигенции всех стран за победу социализма во всем мире.

А. АЛЫМОВ

¹ Ленин. Т. XXI, стр. 423—424.

Уполномоченный Главлита № Б—22348

Тираж 550.000 экз.

В 1 п. л. 62.000 зн. 8 печ. лист.

Изд. № 584

Редакция

А. Стецкий (редактор)
В. Кнорин
П. Поспелов
Б. Таль

Материал слан в набор 15/VI-36 г.

Подписан к печати 17/VI-36 г.

Зак. 1242

Типогр. газ. „Правда“ им. Сталина, Москва, ул. „Правды“, 24.

Литература к вопросам Конституции СССР

В. И. ЛЕНИН. Государство и революция. Соч. Т. XXI, стр. 365—455. 3-е изд.

» О государстве. Соч. Т. XXIV, стр. 362 — 377. 3-е изд.

» Марксизм о государстве. Ленинский сборник XIV, стр. 197—385.

» Пролетарская революция и ренегат Каутский. Соч. Т. XXIII, стр. 331—412. 3-е изд.

» Проект декрета о праве отзыва. Соч. Т. XXII, стр. 92—95. 3-е изд.

» Доклад о праве отзыва на заседании ВЦИК 4 декабря (21 ноября) 1917 года. Соч. Т. XXII, стр. 96—97. 3-е изд.

» Проект декларации прав трудящегося и эксплуатируемого народа. Соч. Т. XXII, стр. 174—178. 3-е изд.

» Очередные задачи советской власти. Соч. Т. XXII, стр. 435—468. 3-е изд.

И. В. СТАЛИН. Об основах ленинизма. Гл. IV — «Диктатура пролетариата»; гл. V — «Крестьянский вопрос»; гл. VI — «Национальный вопрос» («Вопросы ленинизма», стр. 24 — 50. 10-е изд.).

» К вопросам ленинизма. Гл. IV — «Пролетарская революция и диктатура пролетариата»; гл. V — «Партия и рабочий класс в системе диктатуры пролетариата» («Вопросы ленинизма», стр. 107—131. 10-е изд.).

» Об Октябрьской революции. Партиздат. 1933.

» Марксизм и национально-колониальный вопрос. Партиздат. 1935.

» Беседа с первой американской рабочей делегацией («Вопросы ленинизма», стр. 169—202. 10-е изд.).

» Отчетный доклад XVII съезду ВКП(б) («Вопросы ленинизма», стр. 538—598. 10-е изд.).

» Речь на Первом Всесоюзном совещании стахановцев 17 ноября 1935 г. Партиздат. 1935.

И. В. СТАЛИН. Речь на совещании передовых колхозников и колхозниц Таджикистана и Туркменистана с руководителями партии и правительства 4 декабря 1935 года. Сельхозгиз. 1936.

» Беседа с председателем американского газетного объединения «Скриппс-Говард Ньюспейперс» г-ном Рой Говардом. Партиздат. 1936.

В. М. МОЛОТОВ. Об изменениях в Советской Конституции (Доклад на VII съезде советов). Партиздат. 1935.

» План и наши задачи (Доклад на II сессии ЦИК Союза ССР VII созыва). Партиздат. 1936.

» Беседа с главным редактором французской газеты «Тан» г-ном Шастенэ. Партиздат. 1936.

Конституция Союза ССР и союзных республик. «Власть советов». 1933.

Съезды советов всероссийские и Союза ССР в постановлениях и резолюциях. «Власть советов». 1935.

10 лет Конституции СССР. Сборник статей под ред. Алымова и др. «Советское законодательство». 1933.

Об изменениях Советской Конституции. Сборник статей Е. Пашуканиса, А. Алымова, Н. Челяпова и др. «Власть советов». 1935.

Конституции буржуазных стран. Т. I. Сборник. Соцэкгиз. 1935.

А. СТЕЦКИЙ. Социализм и коммунизм («Большевик» № 13 за 1935 г.).

А. СТЕЦКИЙ. О ликвидации классов в СССР («Большевик» № 11 за 1936 г.).

В. КНОРИН. Социализм и народ («Большевик» № 9 за 1936 г.).

П. ЮДИН. Коммунизм и демократия («Большевик» № 3 за 1936 г.).

{ » О государстве при социализме («Большевик» № 8 за 1936 г.).

А. ВЫШИНСКИЙ. Советский суд и советская демократия («Большевик» № 10 за 1936 г.).

Я. БЕРМАН. О формах собственности в СССР («Большевик» № 10 за 1936 г.).

Н. ЧЕЛЯПОВ. Всеобщее, прямое, равное избирательное право при тайном голосовании («Большевик» № 11 за 1936 г.).

Я. БЕРМАН и Н. ЧЕЛЯПОВ. Советская Конституция на новом этапе. Партиздат. 1935.

Б. БОРИДИН. Советская демократия. Партиздат. 1935.

ВНИМАНИЮ

ЖУРНАЛИСТОВ, ЛИТЕРАТОРОВ, РЕДАКЦИОННЫХ РАБОТНИКОВ ГАЗЕТ, ЖУРНАЛОВ И КНИГИ, РАБОТНИКОВ ФОТО, ИЗДАТЕЛЬСТВ И ПОЛИГРАФИИ.

ОТКРЫТА ПОДПИСКА НА 2-е ПОЛУГОДИЕ 1936 г.

НА ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ЖУРНАЛ

БОЛЬШЕВИСТСКАЯ ПЕЧАТЬ

Издание ЦК ВКП(б) под редакцией Б. М. ТАЛЯ

„БОЛЬШЕВИСТСКАЯ ПЕЧАТЬ“ ставит своей задачей политическое, культурное и производственное воспитание работников печати.

„БОЛЬШЕВИСТСКАЯ ПЕЧАТЬ“ освещает передовой опыт печати, проблемы публицистики, информации, очерка и фельетона, массовой работы, культуры языка, оформления, а также постановку газетно-журнального, издательского и полиграфического дела в СССР и ЗАГРЕНИЦЕЙ.

К сотрудничеству в журнале привлечены видные журналисты и работники советской печати, карикатуристы, мастера фото, полиграфисты. Журнал выходит в художественном оформлении и печатается на высококачественной бумаге с многокрасочными вкладками.

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА: на 1 мес.—3 р. 50 к., на 3 мес.—10 р. 50 к.,
на 6 мес.—21 руб.

Подписка принимается „Союзпечатью“, почтой, письмоносцами, уполномоченными по партпечати на предприятиях и в учреждениях, уполномоченными издательств политотдельских газет на железнодорож. транспорте.

Издательство ЦК ВКП(б) „ПРАВДА“



соцэкгиз

ПОСТУПИЛИ В ПРОДАЖУ НОВЫЕ КНИГИ

**КОГИЗ
„ПАРТКНИГА“**

Казанин, М. И. **ОЧЕРК ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ГЕОГРАФИИ КИТАЯ.** Под ред. П. Миф. Соцэкгиз. 1935 (Институт мирового хозяйства и мировой политики). Стр. 227 + 1 карта. Цена в перепл. 4 руб.

Викторов, С. и Халкин, Н. **МОНГОЛЬСКАЯ НАРОДНАЯ РЕСПУБЛИКА.** Соцэкгиз. Стр. 64. 50 коп.

Лефевр, Жорж. **АГРАРНЫЙ ВОПРОС В ЭПОХУ ТЕРРОРА (1793—1794).** Перев. К. И. Раткевич. Редакция и вступительная статья проф. П. П. Щеголева. Соцэкгиз (Ленинградский государственный университет имени А. С. Бубнова. Исторический факультет). Стр. 204. Цена в перепл. 5 р. 35 к.

Левин, И. **СОВРЕМЕННАЯ АБИССИНИЯ.** Социальные сдвиги и политические реформы. Соцэкгиз (Серия «Капиталистический мир в очерках»). Стр. 156 + 1 карта. Цена в перепл. 1 р. 50 к.

Коррадов, Т. **ФАШИСТСКАЯ ИТАЛИЯ ПОД ЗНАКОМ ВОЙНЫ.** Соцэкгиз. Стр. 172. Цена 1 р. 35 к.

Родбертус, К. **ЭКОНОМИЧЕСКИЕ СОЧИНЕНИЯ.** Перев. и предисл. И. Плотникова. Соцэкгиз (Серия «Библиотека истории экономической мысли»). Стр. 435. Цена в перепл. 6 р. 75 к.

Хаяма, У. **ЯПОНИЯ.** Соцэкгиз (Серия «Капиталистический мир в очерках»). Стр. 172 + 1 карта. Цена в перепл. 1 р. 75 к.

Требуется в книжных магазинах КОГИЗА

Почтовые заказы направляйте по адресу: Москва, Могиз. «Книга—почтой».

ИНСТИТУТ МАССОВОГО ЗАОЧНОГО ОБУЧЕНИЯ ПАРТАКТИВА ПРИ ЦК ВКП(б)

ЗАОЧНАЯ ПАРТИЙНАЯ УЧЕБА ПО РАДИО

СЛУШАЙТЕ РАДИОЛЕКЦИИ ИНСТИТУТА В ИЮЛЕ 1936 ГОДА

ИСТОРИЯ ВКП(б)	5 июля	— Первый этап реконструктивного периода и борьба с правым уклоном.
	10 июля	— Борьба партий за первую пятилетку.
	15 июля	— Партии в борьбе за вторую пятилетку.
ИСТОРИЯ ВКП(б) для Восточной и Западной Сибири, Красноярского края и Дальнего Востока	7 июля	— Коммунистическая партия в борьбе за социалистическое наступление и восстановительный период.
	11 июля	— Партия на повороте к реконструктивному периоду. (Период XIV съезда ВКП(б)).
	17 июля	— Борьба большевистской партии с троцкистско-зиновьевской оппозицией и перерастание последней в антисоветскую группу.
	21 июля	— Первый этап реконструктивного периода и борьба с правым уклоном.
	27 июля	— Борьба партии за первую пятилетку.
ПРОГРАММА И УСТАВ ВКП(б)	31 июля	— Партия в борьбе за вторую пятилетку.
	16 июля	— Как большевики разрешили национальный вопрос.
	20 июля	— Как строится партия большевиков.
ПОЛИТИЧЕСКАЯ ЭКОНОМИЯ	26 июля	— Устав ВКП(б) об обязанностях членов партии.
	9 июля	— Расширенное воспроизводство в советской системе хозяйства и индустриализация страны.
	19 июля	— Ленинско-сталинский план колхозной переделки крестьянства и его осуществление.
ТЕКУЩАЯ ПОЛИТИКА ПАРТИИ И ПРАВИТЕЛЬ- СТВА	29 июля	— Советская торговля и деньги в СССР.
	3 июля	} Темы лекций будут об'явлены по радио.
	13 июля	
	23 июля	
КОНСУЛЬТАЦИИ И ОТВЕТЫ КОРРЕСПОНДЕНТСКОГО БЮРО	7 июля	} Темы лекций и консультаций будут об'явлены по радио.
	22 июля	
	25 июля	
	28 июля	

РАДИОЛЕКЦИИ ПЕРЕДАЮТСЯ через станцию имени КОМИНТЕРНА с 18 час. 30 мин. до 19 час. 30 мин. по московскому времени.

РАДИОЛЕКЦИИ ПО КУРСУ ИСТОРИИ ВКП(б) для восточной и западной сибирей, Красноярского края и дальнего востока передаются по РАДИОСТАНЦИИ РКК на волне 24,45 метра от 14 до 15 часов по московскому времени.

ВОПРОСЫ, ОТВЕТЫ И ЗАМЕЧАНИЯ НАПРАВЛЯЙТЕ ПО АДРЕСУ: Москва, 12, ул. Куйбышева, 21. Корреспондентское бюро Института при ЦК ВКП(б).

ДИРЕКТОР ИНСТИТУТА ПРИ ЦК ВКП(б) УВАРОВ