

ВОСЕМНАДЦАТЫЙ СЪЕЗД ВКП(б) ЗАКОНЧИЛ СВОЮ РАБОТУ

ПЛЕНУМ ЦК ВКП(б)

22 марта 1939 года состоялся Пленум вновь избранного ЦК ВКП(б).

Пленум избрал исполнительные органы ЦК в следующем составе:

1. ПОЛИТБЮРО ЦК: товарищи **Андреев А. А., Ворошилов К. Е., Жданов А. А., Каганович Л. М., Калинин М. И., Микоян А. И., Молотов В. М., Сталин И. В., Хрущев Н. С.**

КАНДИДАТЫ: товарищи **Берия Л. П., Шверник Н. М.**

2. СЕКРЕТАРИАТ ЦК: товарищи **Андреев А. А., Жданов А. А., Маленков Г. М., Сталин И. В.**

3. ОРГБЮРО ЦК: товарищи **Андреев А. А., Жданов А. А., Каганович Л. М., Маленков Г. М., Мехлис Л. З., Михайлов Н. А., Сталин И. В., Шверник Н. М., Щербаков А. С.**

Пленум ЦК избрал председателем Комиссии Партийного Контроля при ЦК ВКП(б) товарища **Андреева А. А.**

ЦЕНТРАЛЬНАЯ РЕВИЗИОННАЯ КОМИССИЯ

22 марта 1939 года состоялось заседание Центральной Ревизионной Комиссии.

Центральная Ревизионная Комиссия избрала председателем комиссии товарища **Владимирского М. Ф.**

Состав Центрального Комитета ВКП(б) избранного XVIII Съездом ВКП(б)

Члены ЦК ВКП(б)

1. Андреев А. А. 2. Андрианов В. М. 3. Анцалович Н. М. 4. Багиров М. Д. 5. Бадаев А. Е. 6. Бенедиктов И. А. 7. Берия Л. П. 8. Борзов Г. А. 9. Буденный С. М. 10. Булганин Н. А. 11. Бурмистенко М. А. 12. Ванников Б. Л. 13. Вахрушев В. В. 14. Вознесенский Н. А. 15. Ворошилов К. Е. 16. Вышинский А. Я. 17. Двинский В. А. 18. Донской В. А. 19. Ефремов А. И. 20. Жданов А. А. 21. Задонченко С. Б. 22. Захаров С. Е. 23. Зверев А. Г. 24. Землячка Р. С. 25. Каганович Л. М. 26. Каганович М. М. 27. Калинин М. И. 28. Корниенко Л. Р. 29. Коротченко Д. С. 30. Косыгин А. Н. 31. Кузнецов А. А. 32. Кузнецов Н. Г. 33. Кулиев Г. И. 34. Литвинов М. М. 35. Лихачев И. А. 36. Лозовский С. А. 37. Любавин П. М. 38. Маленков Г. М. 39. Малышев В. А. 40. Мануйльский Д. З. 41. Меркулов В. Н. 42. Меркулов Ф. А. 43. Мехлис Л. З. 44. Микоян А. И. 45. Митин М. В. 46. Михайлов Н. А. 47. Молотов В. М. 48. Никитин В. Д. 49. Николаева К. И. 50. Пегов Н. М. 51. Первухин М. Г. 52. Пономаренко П. К. 53. Поскребышев А. Н. 54. Поспелов П. Н. 55. Потемкин В. П. 56. Рогов И. В. 57. Седин И. К. 58. Скворцов Н. А. 59. Сталин И. В. 60. Тевосян И. Т. 61. Тимошенко С. К. 62. Фадеев А. А. 63. Хрущев Н. С. 64. Шахурин А. И. 65. Шверник Н. М. 66. Шкирятов М. Ф. 67. Штерн Г. М. 68. Щаденко Е. А. 69. Щербаков А. С. 70. Юсупов У. 71. Ярославский Е. М.

Кандидаты в члены ЦК ВКП(б)

1. Алемасов А. М. 2. Антонов Д. И. 3. Арутинов Г. А. 4. Багачев С. И. 5. Бакрадзе В. М. 6. Бирюков Н. И. 7. Бойцов И. П. 8. Вейнберг Г. Д. 9. Власов И. А. 10. Гвишиани М. М. 11. Гоглидзе С. А. 12. Горкин А. Ф. 13. Громов Г. П. 14. Гусаров Н. И. 15. Деканозов В. Г. 16. Денисов М. Ф. 17. Доронин П. И. 18. Дубровский А. А. 19. Жаворонков В. Г. 20. Жемчужина П. С. 21. Журавлев В. П. 22. Зотов В. П. 23. Игнатов Н. Г. 24. Игнатьев С. П. 25. Искандеров А. Б. 26. Карташов К. К. 27. Кафтамов С. В. 28. Качалин Е. И. 29. Кобулов Б. З. 30. Ковалев М. П. 31. Колыванов А. Г. 32. Комаров П. Т. 33. Конев И. С. 34. Круглов С. Н. 35. Кулаков П. Х. 36. Локтионов А. Д. 37. Макаров И. Г. 38. Маслеников И. И. 39. Мерецков К. А. 40. Небезин Н. И. 41. Никишев И. Ф. 42. Павлов Д. Г. 43. Пальцев Г. Н. 44. Патоличев Н. С. 45. Попков П. С. 46. Попов Г. М. 47. Пронин В. П. 48. Растегин Г. С. 49. Савченко Г. К. 50. Самохвалов А. И. 51. Селезнев П. И. 52. Сергеев Н. П. 53. Сердюк З. Т. 54. Смушкевич Я. В. 55. Соснин Л. А. 56. Старостин М. И. 57. Старченко В. Ф. 58. Сторожев Я. В. 59. Фекленко Н. В. 60. Фролков А. А. 61. Хохлов И. С. 62. Черквиани К. Н. 63. Черноусов Б. Н. 64. Чуянов А. С. 65. Шагимарданов Ф. В. 66. Шапошников Б. М. 67. Штыков Т. Ф. 68. Ярцев В. В.

СОСТАВ ЦЕНТРАЛЬНОЙ РЕВИЗИОННОЙ КОМИССИИ, ИЗБРАННОЙ XVIII СЪЕЗДОМ ВКП(б)

1. Абдурахманов А. 2. Андриенко А. А. 3. Аношин И. С. 4. Бойцов В. И. 5. Будатов В. С. 6. Вагов А. В. 7. Владимирский М. Ф. 8. Волков А. А. 9. Грекова Н. Г. 10. Денисенко В. М. 11. Дукельский С. С. 12. Игнатьев С. Д. 13. Изотов Н. А. 14. Кабанов А. Ф. 15. Канунников М. Я. 16. Квасов М. Е. 17. Киселев В. А. 18. Киселев К. В. 19. Кривонос П. Ф. 20. Кудрявцев А. В. 21. Кузнецов И. А. 22. Кузнецов Ф. Ф. 23. Кулиев Т. И. 24. Кулатов Т. 25. Курбанов М. 26. Лаврентьев П. В. 27. Лингун Н. И. 28. Лобанов П. П. 29. Лукин С. Г. 30. Любимов А. В. 31. Мельников А. Н. 32. Мишакова О. П. 33. Мищенко Г. К. 34. Москатов П. Г. 35. Муругов И. В. 36. Огородников Г. П. 37. Пирузян А. С. 38. Протопопов Д. З. 39. Саджая А. Н. 40. Силкин Г. П. 41. Скрынников С. Е. 42. Смирнов П. В. 43. Степаненко И. Л. 44. Сулов М. А. 45. Тарасов С. Н. 46. Ундасынов Н. 47. Худай-Бергенов А. 48. Цанава Л. П. 49. Чубин Я. А. 50. Шаталин Н. Н.

Выборы комиссии по изменению программы ВКП(б)

Сообщение товарища Андреева

Товарищи, по четвертому пункту порядка дня — выборам комиссии по изменению программы ВКП(б), я имею сказать, по поручению ЦК ВКП(б), следующее:

Как известно, XVI Съезд партии принял решение и поручил ЦК ВКП(б) переработать программу ВКП(б). Но Съезд не избрал тогда программной комиссии для выработки проекта новой программы.

Нечего доказывать, что существующая программа нашей партии уже не соответствует тем изменениям, которые произошли в СССР со времени ее принятия, в 1919 году. Наша программа отстала от наших достижений. А между тем известно, что программа должна стоять впереди наших достижений, она должна звать партию вперед для завоевания того, что еще не завоевано.

В связи с этим ЦК ВКП(б) предлагает Съезду избрать комиссию по переработке программы ВКП(б) и обязать ее представить на ближайший Съезд партии проект новой программы.

Вот, товарищи, то предложение, которое вносит ЦК ВКП(б) на рассмотрение Съезда.

Есть ли желающие взять слово по предложению, внесенному ЦК, или желающие внести свои предложения? Голоса: Нет.

Андреев (председательствующий). Тогда разрешите голосовать. Кто за то, чтобы принять предложение ЦК ВКП(б) об избрании комиссии по переработке программы партии, прошу поднять карточки.

Прошу опустить. Кто против? (нет). Кто воздерживается? (нет). Предложение ЦК ВКП(б) принято единогласно. (Аплодисменты).

Андреев. Вносится следующее предложение о персональном составе комиссии по переработке программы.

Прежде всего, вносится предложение избрать председателем комиссии по переработке программы товарища Сталина (**бурные, долго несмолкающие аплодисменты, переходящие в овацию, возгласы: «Ура!»**).

Андреев (председательствующий). Разрешите голосовать. Кто за то, чтобы избрать товарища Сталина председателем комиссии, прошу поднять карточки. (Аплодисменты). Про-

шу опустить. Кто против? Воздержался? Предложение принимается единогласно. (Все встает, бурные аплодисменты, переходящие в овацию, возгласы: „Ура!“).

Членами программной комиссии предлагаются следующие товарищи в алфавитном порядке: Андреев, Багиров, Бенедиктов, Берия, Вознесенский, Ворошилов, Вышинский, Донской, Жданов, Калинин, Каганович Л. М., Коротченко, Лозовский, Маленков, Мануйльский, Мехлис, Микоян, Митин, Молотов, Поспелов, Скворцов, Хрущев, Шверник, Щербаков, Юсупов и Ярославский.

Есть ли другие предложения по составу комиссии? Голоса: Нет.

Андреев. Разрешите голосовать, как — персонально или в целом? Голоса: В целом.

Андреев. Кто за то, чтобы утвердить названный состав программной комиссии, прошу поднять карточки. Кто против? Воздержался? Состав комиссии утверждается единогласно.

Состав комиссии по изменению программы ВКП(б), избранной XVIII Съездом ВКП(б)

1. Сталин (председатель), 2. Андреев, 3. Багиров, 4. Бенедиктов, 5. Берия, 6. Вознесенский, 7. Ворошилов, 8. Вышинский, 9. Донской, 10. Жданов, 11. Калинин, 12. Каганович Л. М., 13. Коротченко, 14. Лозовский, 15. Маленков, 16. Мануйльский, 17. Мехлис, 18. Микоян, 19. Митин, 20. Молотов, 21. Поспелов, 22. Скворцов, 23. Хрущев, 24. Шверник, 25. Щербаков, 26. Юсупов, 27. Ярославский.

Облигации займа 3-й пятилетки

Выдача подписчикам облигаций займа 3-й пятилетки (выпуск 1 года) начнется в апреле. Рабочим и служащим облигации будут розданы при выплате зарплаты за вторую половину апреля, колхозникам и крестьянам-единоличникам — не позже 10 мая.

Главное управление сберегательных касс уже отправило на места облигации этого займа на сумму около пяти миллиардов рублей.

(ТАСС).

Продолжение речи товарища Л. М. КАГАНОВИЧА

(Начало см. № 31 от 22 марта с. г.)

Сущность подземной газификации заключается в превращении энергии угля в энергию горючих газов непосредственно в естественных условиях залегания угольного пласта. По падению угольного пласта проходятся с поверхности две или несколько скважин, которые соединяются между собой горизонтальной выработкой. В одну из скважин подается дутье (воздух, пар, паровислородная смесь и др.), которое проходит вдоль зажженного угольного пласта (огневой забой), превращается в горючий газ, выходящий через соседнюю скважину. Газы, получаемые при подземной газификации угля, могут быть использованы: а) для энергетических целей, как газообразное топливо, в том числе и для газовых автомобилей и газомоторов; б) для технологических целей, как сырье для химической промышленности.

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

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

Большое значение имеет сланцевая промышленность, являющаяся не только энергетическим топливом, но и прекрасным сырьем для выработки газов и жидкого топлива. Ее нужно развивать и под Ленинградом, и на Волге.

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

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

О под'еме нефтяной промышленности

О значении нефти не приходится говорить. Каждый понимает, что теперь нельзя рассматривать нефть только с точки зрения топливной, энергетической. Каждый понимает, что без нефти—нет и трактора. А раз нет трактора—нет хлеба, хлопка. Без нефти—нет автомобиля, нет авиации. Добыча нефти (с нефтяным газом) выросла за период между XVII и XVIII Съездами почти в 1,5 раза, при чем особенно большой рост имел место в новых районах Востока—Бакинском и Прикаспийском.

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

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

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

Развитие нефтедобывающей промышленности идет под углом обеспечения главной задачи—создания «второго Баку» на Востоке.

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

Создать «второе Баку»—этот замечательный и грандиозный сталинский лозунг мы должны выполнять. Значительный рост намечается по Эмбе, Ишимбаево, Туймазам, Сызрани, Прикамским нефтям, Туркменской ССР, Узбекской ССР и другим новым районам. Удельный вес восточных районов повышается с 6,5 процентов сейчас, до 21,8 процентов к концу 1942 года.

Мы, например, опоздали с Уфимским заводом и этим мы задержали добычу ишимбаевской нефти. Я должен сказать,

что понадобился специальный нажим товарища Сталина, чтобы во всю развернуть добычу нефти в Ишимбаево и ускорить строительство Уфимского завода и сейчас форсировать это дело.

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

Чтобы построить второе Баку на Востоке, надо развернуть огромное строительство, и в этом деле парторганизациям нефтяных районов Востока надо оказать серьезную помощь. Я должен сказать, что каковы бы ни были текущие заминки бакинской нефтяной промышленности, бакинская парторганизация и ЦК КП(б) Азербайджана живут жизнью нефти, борются за нефть. Надо, чтобы парторганизации восточных районов также боролись за нефть, как и бакинцы.

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

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

В области эксплуатации нефтескважин имеются большие возможности для улучшения дела.

Главное здесь—в организации правильного технологического режима скважин, обеспечивающего постоянство и непрерывность их работы и максимальное извлечение нефти.

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

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

Взялись, улучшили, и эта же самая скважина, после того, как поставили геолога для надзора, начала давать 3 тонны нефти. Скважина имеет свойство засоряться песком. Ее нужно чистить, а если чистить не будут, то, конечно, и нефть не будет идти. Но плохо еще чистят скважины, плохо ухаживают за ними. Надеются больше на фонтан. Пробурят скважину, первое время нефть фонтаном бьет, не нужно ни насосов, ни компрессоров, ни ухода, дает 300 тонн одна скважина. Это—хорошо и мило. Но опасность неустойчивой добычи заключается в том, что такая скважина быстро теряет мощность и добыча носит крайне не устойчивый характер.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

В деле обеспечения горючим мы должны всемерно развивать высококачественный бензин.

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

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

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

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

Железнодорожный транспорт из отставшей стал передовой отраслью народного хозяйства

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

На XVII Съезде партии, как вы помните, вопрос о железнодорожном транспорте был поставлен остро.

Товарищ Сталин об отставании железнодорожного транспорта говорил, что:

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

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

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

Товарищ Ворошилов свою речь о железнодорожном транспорте закончил так:

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

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

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

Продолжение на 3-й странице

Продолжение речи товарища Л. М. КАГАНОВИЧА

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

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

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

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

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

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

- а) время оборота вагона грузового парка сократилось более чем на двое суток;
- б) простой вагона на одной технической станции соответственно уменьшился на 4,6 часа;
- в) простой вагона под грузовой операцией сократился на 9,5 часа;
- г) коммерческая скорость увеличилась на 5,3 километра в час;
- д) техническая скорость увеличилась на 9,6 километра в час;
- е) среднесуточный пробег вагона грузового парка увеличился на 40,8 километра;
- ж) среднесуточный пробег паровоза в грузовом движении увеличился на 87,3 километра.

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

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

За эти годы мы многое построили. Я не буду подробно перечислять все стройки, это заняло бы слишком много времени и места, но скажу, что ввели в действие около 5 тысяч км. новых ж. д., свыше 8 тыс. км. вторых путей, в том числе Карымская—Хабаровск, реконструировано около 5 т. км. старого пути, отремонтировано капитальным и средним ремонтом около 100 тыс. км. пути, построено свыше 30 механизированных горок и 22 немеханизированных, оборудованы автоблокировкой около 5 т. км., централизовано свыше 10 тыс. стрелок. Новых мощных паровозов «ФД», «ИС», «СО» и друг. получено свыше 6 тысяч, новых вагонов получено—186 тыс., в т. ч. 101 т. 4-хосных и 5 т. с лишним пассажирских. Оборудовали вагонный парк автотормозами, оборудовали четверть вагонного парка автосцепкой.

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

Таким образом транспорт технически серьезно перевооружился.

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

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

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

Внедрение мощных паровозов требует реконструкции ряда мостов.

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

Мы за эти годы внедрили:

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

Мы имеем замечательные паровозы с конденсацией пара. Это—революция не только в паровозном хозяйстве, но и на транспорте в целом. Острая проблема водоснабжения резко ослабляется внедрением конденсационных паровозов. Отличием этого паровоза является то, что пар, выпускаемый из цилиндра, не выбрасывается, а поступает в тендер, где превращается, путем особого прибора охлаждения, обратно в воду. Этот паровоз проходит 1000 км. и больше без набора воды и значительно уменьшает расход топлива (на 20 проц.).

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

Мы имеем много новшеств в паровозном хозяйстве, мы их применяем, мы получаем экономию во всем. Подобно тому, как мы идем по линии дальнейшего увеличения мощности паровозов, необходимо максимально увеличить удельный вес четырехосных вагонов, которые дают огромные преимущества как в перевозке грузов, так и в перевозке людей.

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

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

Самой собой разумеется, что одновременно необходимо продолжать оборудование вагонов автосцепкой, ибо решение XVII Съезда партии еще не выполнено. В 3-й пятилетке необходимо оборудовать автосцепкой не менее 300 тыс. грузовых вагонов, автотормозами не менее 200 тыс. вагонов.

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

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

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

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

Отсюда необходимость реконструкции станций и увеличения пропускной способности.

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

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

Вот почему перед нами стоит задача выработки единого

технического плана реконструкции, ликвидации указанной выше диспропорции, и тем самым увеличения пропускной способности.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Дальнейшее улучшение работы ж.-д. транспорта

Перед НКПС стоит большая задача по улучшению пассажирских перевозок. Мы имеем увеличение пассажирских перевозок. Если в 1933 г. было перевезено 927 млн. человек, то в 1938 г. перевезено 1177,5 млн. человек. В особенности остро этот вопрос встал в связи с своевременным прибытием пригородных поездов. Должен доложить Съезду, что НКПС принял ряд мер, как хозяйственных, так и организационных, которые обеспечили резкое сокращение опозданий пригородных поездов.

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

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

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

Продолжение на 4-й странице

Продолжение речи товарища Л. М. КАГАНОВИЧА

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

Формирование поездов имеет большое значение в ускорении продвижения поездов. Сокращение простоя вагонов на станциях на 1 час дает возможность увеличить погрузку более чем на 5 тыс. вагонов.

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

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

Правильное использование механизмов в погрузочно-разгрузочных работах, всемерное развитие методов работы Блудмана в грузовой работе, Кожухара и Краснова в движении, кривоносское вождение поездов — все это таит огромные резервы по подъему работы транспорта.

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

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

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

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

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

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

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

Можно привести еще огромное количество таких примеров явно нерациональных перевозок.

Мы должны покончить с этим.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ясно, что у нас слабо использованы плановые возможности социалистического хозяйства. Если в буржуазном хозяйстве промышленные центры возникают стихийно, то у нас они возникают в плановом порядке и мы можем направить в плановом порядке наше строительство, следовательно, мы можем и должны сделать серьезный поворот — в этом отношении. На это нам указывал товарищ Сталин. Геологические богатства нашей страны позволяют нам наилучшим образом приблизить производство к пунктам сырья и потребления. В этом отношении большую помощь нам оказывают большое количество наших самоотверженно работающих геологов.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Общий фонд зарплаты железнодорожников с 3,1 млрд. рублей в 1933 году возрос до 9,1 млрд. рублей в 1938 году, т. е. в три раза. Зарплата в 1933 году составляла в среднем 131 рубль, а в 1938 году 287,9 рубля. Машинист

грузового движения вместо 328 рублей в 1933 г. зарабатывает в среднем 846 рублей — на 157 проц. больше. Машинист пассажирского движения вместо 398 рублей в 1933 году зарабатывает в среднем 1042 рубля.

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

Только за последние 3 года на ж.-д. транспорте выстроено 318 новых школ, а всего имеется 2,595 школ, в которых обучается 1 млн. 130 тыс. детей железнодорожников.

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

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

Наряду с ростом материального благосостояния выросла политическая активность.

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

Парторганизации возглавили социалистическое соревнование. Стахановское движение на ж.-д. транспорте стало подлинно-массовым и армия стахановцев в XVIII Съезде партии насчитывает 566.719 человек. Борьба за выполнение постановления СНК СССР, ЦК ВКП(б) и ВЦСПС от 28 декабря 1938 года дала свои результаты и из месяца в месяц трудовая дисциплина на транспорте укрепляется. Наибольшее сокращение нарушений дисциплины на большинстве дорог у паровозников, этой решающей профессии.

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

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

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

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

Комсомольцев на 1 января 1934 г. на транспорте было 115.453, а на 1 января 1939 г. — 337.889 чел., т. е. увеличение более чем в два раза. Ленинско-Сталинский комсомол на транспорте вырос в огромную армию. Задание ЦК ВКП(б) о приеме 20 тыс. комсомольцев на ж.-д. транспорт — выполнено. За последние 2 года принято из числа комсомольцев в кандидаты ВКП(б) более 22 тысяч и более 1,5 тысяч переведено из кандидатов в члены ВКП(б).

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

Так, если на 1 января 1936 г. на транспорте было 8.990 коммунистов с высшим образованием, то на 1 января 1939 г. было уже 13.064 чел.

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

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

Продолжение на 5-й странице

Продолжение речи товарища Л. М. КАГАНОВИЧА

О проверке исполнения и подборе кадров

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

На XVII Съезде партии товарищ Сталин говорил о гениальной мысли Ленина о том, что—«главное в организационной работе—подбор людей и проверка исполнения». Товарищ Сталин учит, что правильно руководить—это значит:

«во-первых, найти правильное решение вопроса, а правильное решение невозможно найти без учета опыта масс, которые на своей собственной спине испытывают результаты нашего руководства;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Вновь выдвинутые руководители это—в большинстве ин-

женеры, техники. Например: среди руководящих работников угольных трестов с высшим образованием (инженеры)—114 человек или 63 проц.

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

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

В тяжелой промышленности и на железнодорожном транспорте, как и всюду, создана новая производственно-техническая интеллигенция. Из свыше 70 тыс. человек специалистов в тяжелой промышленности, объединявшейся в НКТП, с высшим образованием—основная масса—это люди, в возрасте до 40 лет (51,8 тыс. человек—76,1 проц.). Основная масса производственно-технической интеллигенции тяжелой промышленности окончила вузы в годы первой пятилетки и второй пятилетки. Окончивших с 1929 г. по 1938 г.—80,3 проц. (54.720), а по Наркомтопрому—85,9 проц. (10.447). Кадры производственно-технической интеллигенции тяжелой промышленности отражают линию партии на создание и воспитание национальных кадров.

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

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

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

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

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

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

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

В основе сталинской политики и практики подбора кадров лежат только интересы партии и государства. Вот краеугольный камень всей работы нашего ЦК партии. Интересы государства—подбор людей, связанный с разгромом врагов и поднятием новых людей—это главное и основное, что решало дело подбора кадров. Мы должны в своей дальнейшей работе по подбору кадров деловой принцип увязывать с политическим принципом.

Чтобы стать подлинным большевиком-руководителем, надо овладеть большевизмом. Когда вскрылась подлая работа врагов, товарищ Сталин выдвинул для наших советских кадров лозунг об овладении большевизмом. Это означало, что мало овладеть техникой, мало стать инженером, экономистом, надо быть политически подкованным человеком, чтобы твое инженерство не пошло на смарку, чтобы тебя враг не обкутил, чтобы он не портил твою работу. Наоборот, чтобы ты сам умел его во-время разглядеть, во-время разоблачать.

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

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

Окончание см. на 6-й странице

Окончание речи тов. Л. М. КАГАНОВИЧА

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

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

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

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

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

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

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

Если XVII Съезд партии был назван Съездом победителей, то XVIII Съезд — двойное Съезд победителей.

Партия пришла на Съезд после великой проверки ее политики многомиллионным народом. Этой проверкой были

выборы в Верховный Совет на основе новой Сталинской Конституции. Победы социализма нашли свое яркое выражение в Сталинской Конституции и в сплочении нашего народа на выборах.

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

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

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

Наша задача — выполнить эту программу.

Партия Ленина — Сталина, прошедшая великий путь борьбы с угнетателями трудящихся, партия, разбившая предателей внутри рабочего класса, разбившая царский строй, капиталистов, партия, водрузившая в октябре 1917 года красное знамя социализма на одной шестой части земного шара, партия, одержавшая великие победы на фронтах гражданской войны, в борьбе с генералами и 14-ю государствами интервентами, партия, уничтожившая кулачество, ликвидировавшая капиталистические элементы, уничтожившая гнезда шпионов и диверсантов, партия, построившая социализм, — такая партия с честью выполнит эту новую великую программу великих работ строительства коммунизма в нашей стране. **(Бурные аплодисменты).**

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

Да здравствует XVIII Съезд нашей партии!

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

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

Социалистическое соревнование имени XVIII Съезда ВКП(б)



В депо „Октябрь“ (Харьков) организована колонна паровозов имени XVIII Съезда ВКП(б). За первые 10 дней ее работы машинист ведущего паровоза колонны Н. Я. Шаров, работая на паровозе ИС-20-155, сэкономил 5306 кг. топлива и добился увеличения технической скорости.

На снимке: Н. Я. Шаров.

(Бюро-клише ТАСС).

ПОД САПОГОМ ФАШИСТСКИХ ЗАХВАТЧИКОВ

Германские войска полностью захватили Чехию, Моравию и Словакию

Германское правительство официально объявило о том, что Чехия и Моравия отныне становятся германскими провинциями.

В Словакии, как уже сообщалось, было создано свое правительство и она была объявлена «независимой». Однако, эта «независимость» просуществовала всего три дня. 16 марта германские фашисты объявили и Словакию германской провинцией.

Карпатская Украина полностью занята венгерскими войсками.

Население Чехословакии встретило крайне враждебно фашистских захватчиков. В ряде оккупированных городов состоялись антигерманские демонстрации. В Праге огромные толпы народа встретили германские войска пением чешского национального гимна. Во время оккупации чешского города Фридека произошло столкновение между германскими и чешскими войсками. Было убито 15 немецких и 16 чешских солдат.

Германские власти спешно разоружают чехословацкую армию. Иностранцы отмечают, что захват Чехословакии за один день увеличил вооруженные силы Германии на тысячу четыреста самолетов. Германия кроме того захватила десятки военных заводов и по крайней мере на 25 миллионов фунтов стерлингов золота.

Опасаясь массовых выступлений германские фашисты объявили в ряде городов военное положение. Начался массовый террор, аресты, еврейские погромы. Уже арестовано семь тысяч человек. Только за один день 16 марта в Праге покончили с собой 70 человек. Тысячи Чехословацких граждан бегут за границу. Ширится волна самоубийств. Массы чешских евреев просят о выдаче им разрешения на выезд за границу.

Жуткие подробности о варварстве венгерских и немецких фашистов сообщают из Карпатской Украины.

Захват Германией Чехословакии стоит в центре внимания всей мировой печати.

Большинство английских и французских газет, даже реакционных, признает, что захват Чехословакии — это крушение мюнхенского договора. В Англии и Франции резко выросло недовольство внешней политикой Чемберлена и Даладье. Раздается все больше и больше голосов за сближение с Советским Союзом.

(ТАСС)

ГЕРМАНСКИЕ ФАШИСТЫ ЗАХВАТИЛИ КЛАЙПЕДУ

Неудовлетворившись захватом Чехословакии, германские фашисты совершили новый акт беспримерного насилия. Очередной жертвой фашистской агрессии на этот раз явилась Клайпеда (Мемель).

Оккупация Клайпеды германскими войсками началась утром 22 марта. До этого фашистская Германия предъявила правительству Литвы ультиматум с требованием безоговорочно передать ей Клайпедскую (Мемельскую) область. Срок ультиматума истек через 48 часов. В случае отказа Германия угрожала захватом всей Литовской территории.

Литовское правительство, поставленное перед угрозой применения грубой силы, вынуждено было принять германский ультиматум.

Фактически Клайпеда уже находится в германских руках. Все литовские войска отозваны из области.

Среди населения Клайпедской области царит огромное волнение и беспокойство. Все вокзалы переполнены беженцами. Занятия в школах Клайпеды прерваны. Большинство жителей-литовцев покидает город. Средств сообщения не хватает; многие уезжают на велосипедах, или уходят пешком, бросая все свое имущество. Отряды фашистских штурмовиков окружают беженцев и не дают им ничего увезти с собой.

Захват германскими фашистами Клайпеды усилил и без того крайне тревожные настроения в Польше, Румынии и других странах, граничащих с Германией.

Клайпедская область занимает территорию в 2848 квадратных километров и насчитывает 151 тысяча 960 человек населения, преимущественно литовской национальности. До мировой войны Клайпедская область входила в состав Германии, от которой была отделена по версальскому договору. В январе 1923 года область была присоединена к Литве по решению конференции послов стран Антанты.

Захватом Клайпедской области германский фашизм усиливает не столько свои экономические, сколько стратегические позиции. Сейчас Германия будет господствовать на обоих берегах нижнего течения реки Неман и может превратить Клайпедский порт в опорный пункт в этой части Балтийского моря.

(ТАСС).

За редактора Г. ЦУКАНОВ.

XVIII СЪЕЗД ВКП(б) 21 МАРТА ЗАКОНЧИЛ СВОЮ РАБОТУ

Заключительное заседание Съезда 21 марта проходило под председательством товарища Андреева.

Слово предоставляется товарищу Швернику для оглашения результатов выборов членов Центрального Комитета ВКП(б), кандидатов в члены Центрального Комитета ВКП(б), членов Центральной Ревизионной Комиссии. Можно смело сказать, что за всю свою историю ни на одном Съезде партия не имела еще такого величайшего единения при выборах, не видела такой потрясающей демонстрации единства и боевой сплоченности, как на XVIII Съезде ВКП(б).

Это единодушное голосование Съезда является лучшим свидетельством крепости, единства и монолитности нашей партии, как никогда сплоченной вокруг монолита ЦК ВКП(б), вокруг товарища Сталина для дальнейшей борьбы за победу коммунизма.

Порядок дня XVIII Съезда ВКП(б) исчерпан. Работа Съезда закончена.

Товарищ Андреев объявляет XVIII Съезд партии закрытым.

„Да здравствует наша славная большевистская партия!“

„Да здравствует товарищ Сталин!“ „ура!“ восклицает товарищ Андреев.

Бурные аплодисменты переходящие в овацию небывалой силы и мощи. Весь зал, стоя приветствует товарища Сталина, Сталинский Центральный Комитет ВКП(б), несомненные крики „ура“, возгласы на национальных языках: „Да здравствует товарищ Сталин!“ Великому Сталину „ура!“ — мощными раскатами гремят в зале. Охваченные единым порывом, делегаты Съезда поют „Интернационал“.

XVIII Съезд закончил свою работу.