

На всем пути двадцатилетней борьбы за построение коммунизма надо упорно работать, трудиться каждый день и каждый час. Трудом и только трудом можно создать материально-техническую базу коммунизма, обеспечить создание всех средств удовлетворения материальных потребностей народа и его духовных запросов.

Н. С. ХРУЩЕВ.



Москва, Кремль. 10 мая 1962 года. Всесоюзное совещание работников железнодорожного транспорта. На трибуне Первый секретарь ЦК КПСС, Председатель Совета Министров СССР товарищ Н. С. Хрущев. Фото А. Пахомова.

ЗА НОВЫЕ УСПЕХИ В РАБОТЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА!

РЕЧЬ ТОВАРИЩА Н. С. ХРУЩЕВА

на Всесоюзном совещании работников железнодорожного транспорта 10 мая 1962 года

Дорогие товарищи! В самом начале своего выступления хочу высказать мое отношение к предложению, которое было сделано товарищем Дегтяревым, моим земляком из Донбасса со станции Антрацит.

Мне хотелось бы предостеречь вас, дорогие друзья, от легкости в подходе к зачислению людей в число почетных железнодорожников. Если вы будете принимать в свою среду неквалифицированных железнодорожников (оживление в зале), вы ухудшите показатели работы транспорта. (Оживление в зале). Поэтому будьте осторожны. Сейчас дела на железнодорожном транспорте идут хорошо и поэтому найдутся охотники примазаться к вашему пирогу. (Оживление в зале).

Разрешите мне выразить благодарность за хорошее отношение и доверие. Но, повторю, будьте осторожны. (Оживление в зале. Аплодисменты). Это в интересах работы железнодорожного транспорта. (Оживление в зале).

Теперь разрешите мне от имени Центрального Комитета партии и Совета Министров приветствовать вас и в вашем лице всю славу армии советских железнодорожников. (Бурные, продолжительные аплодисменты).

Вы представляете один из самых больших и хорошо организованных отрядов рабочего класса нашей страны. В ваших рядах насчитывается около трех с половиной миллионов человек. Но дело не только в количестве, а прежде всего в значении железнодорожного транспорта для народного хозяйства. Поэтому Центральный Комитет партии и Правительство решили созвать это совещание, чтобы посоветоваться с вами, как быстрее и успешнее выполнить задачи, поставленные перед транспортом новой Программой партии.

Можно сказать, что совещание справилось с этими задачами. В содержательном докладе тов. Бещева и в выступлениях участников совещания правильно определены главные задачи транспорта, вскрыты большие резервы улучшения его деятельности и намечены конкретные пути мобилизации этих резервов. Совещание несомненно сыграет большую роль в деле дальнейшего быстрого развития транспорта в период развернутого строительства коммунистического общества.

Программа нашей партии рассчитана на 20 лет. За эти годы будет в основном построено коммунистическое общество. Сейчас все усилия нашей партии и народа сосредоточены на практическом осуществлении этих задач.

В одной из советских песен сказано: «Мы рождены, чтоб сказку сделать былью». Очень хорошо сказано, хорошие слова! Применяя их к нашему времени, мы говорим: мы рождены, чтобы выполнить великую Программу нашей партии — построить коммунистическое общество. И мы это сделаем и сделаем обязательно! (Продолжительные аплодисменты).

Величайшая мечта лучших людей человечества — построить такое общество, в котором все люди были бы равноправны, работали не на эксплуататоров, а на себя, на все общество, были бы обеспечены, своим трудом создавали необходимые блага для удовлетворения своих запросов. Веками люди искали пути к созданию такого общества, но не находили его до тех пор, пока Маркс, Энгельс, Ленин не вооружили рабочий класс научным коммунизмом. И вот теперь наш народ, руководимый партией коммунистов, созданной великим Лениным, на основе учения марксизма-ленинизма превращает эту великую мечту людей в жизнь. (Бурные аплодисменты).

В ряду других важнейших проблем построения коммунистического общества Программа партии четко определила перспективы и задачи транспорта на предстоящие двадцатилетие.

Бурный рост экономики, науки, техники придаст развитию транспорта небывалые темпы. Все виды транспорта будут работать в тесном взаимодействии и станут в полном смысле слова единой транспортной сетью. На транспорте произойдут огромные технические преобразования.

Начесть такие перспективы, партия прежде всего исходила из того, что решение задачи создания материально-технической базы коммунизма невозможно без высококачественного транспорта.

В тот период, когда мы еще только приступали к строительству социализма, великий Ленин говорил: «А без железных дорог не только социализм не будет, а просто околуют все с голоду, как собаки...» (Оживление в зале). Что можно строить без железных дорог? Железные дороги — это гвоздь, это одно из проявлений самой яркой связи между городом и деревней,

между промышленностью и земледелием, на которой основывается целиком социализм. (Аплодисменты).

Эти указания Владимира Ильича Ленина сохраняют свою силу и для нашего времени, правда, с существенным добавлением. И это понятно, ибо при жизни Ленина воздушного транспорта у нас вообще не было, а роль других видов транспорта была совершенно незначительной. Сейчас наряду с железнодорожным транспортом в перевозках большую роль играет морской, речной и особенно автомобильный транспорт. Все больше проявляет себя, особенно по перевозкам пассажиров, воздушный транспорт.

В обиходе принято рассматривать транспорт как организацию, выполняющую сугубо хозяйственные задачи. Конечно, это главное в его деятельности. Но, выполняя эти задачи, работники транспорта одновременно оказывают неоценимую помощь и в решении многих важнейших задач политики, в укреплении союза рабочего класса и крестьянства, в культурном строительстве. Транспорт является одним из факторов, который содействует расширению взаимного общения народов Советского Союза, укреплению их дружбы, интенсивному обмену достижениями во всех отраслях народного хозяйства и культуры между народами нашей страны, народами социалистических и капиталистических стран.

Напомню еще об одной важной стороне деятельности транспорта, которая имеет первостепенное жизненное значение. Я имею в виду обороноспособность нашей Родины. Мы должны держать наш транспорт на такой высоте и, я бы сказал, на такой скорости, которые необходимы для того, чтобы обеспечить полную безопасность Советского государства, всей социалистической системы.

Всюду в стране идет активная созидательная работа. Конечно, наряду с успехами есть и трудности. Еще не полностью удовлетворяется спрос населения на некоторые товары народного потребления и продукты питания. Есть известные трудности с жильем. Партия и Советское правительство принимают решительные меры к тому, чтобы преодолеть эти трудности.

В целом за последние годы достигнуты такие успехи, которыми наша партия и советский народ вправе законно гордиться.

Это замечательные результаты борьбы нашей партии, труда работников промышленности, сельского хозяйства, нашей интеллигенции, всего советского народа, и мне доставляет большое удовольствие сказать вам, что в этом есть немалая заслуга и работников транспорта. (Аплодисменты).

Одним словом, товарищи, работа, которую вы проделали за последние годы, это действительно большая работа, достойная высокой похвалы. (Бурные аплодисменты).

Можно было бы, конечно, слово «похвала» заменить другим словом. И я знаю, что нашел бы среди вас много сочувствующих, если бы, например, сказал вместе «похвалы» — «награды». Но вы награды уже получили. (Бурные аплодисменты).

И эти награды вы получили заслуженно. Но вы можете сказать, что лишний орден или медаль не в тягость тому, кому они даны. (Оживление в зале. Аплодисменты). Это тоже верно. Но, как говорят, все надо делать в меру. Не следует вызывать ревность у других товарищей, которые также успешно работают на своих участках. Вы свое получили, работайте хорошо и впредь. Как говорили в старое время служак: «За богом молитва, за царем служба не пропадут». (Оживление в зале. Аплодисменты).

Мы можем это перефразировать и сказать: сделанное для народа — хороший груз, прилежание и честное, действительно коммунистическое отношение к своим обязанностям — всегда будет у нас в почете. Партия, правительство, народ никогда этого не забудут и достойно отметят эти честные усилия работников на пользу общества, во имя строительства коммунизма. (Бурные аплодисменты).

Надо сказать, товарищи, что в последние годы усиленно развивался наш транспорт. Вы знаете, что грузооборот наших железных дорог превышает грузооборот железных дорог всех капиталистических стран, вместе взятых, и почти в два раза

превышает грузооборот железных дорог Соединенных Штатов Америки.

Особенно важно, что за последние годы была проделана огромная по своему размаху техническая реконструкция транспорта, электрификация железных дорог. Только за шесть последних лет электрифицировано более 10 тысяч километров и переведено на тепловозную тягу 20 тысяч километров железнодорожных линий. Завершена электрификация крупнейшей в мире магистрали Москва — Байкал протяжением 5 тысяч 500 километров. По протяженности электрифицированных дорог и темпам электрификации Советский Союз вышел на первое место в мире. (Аплодисменты).

В связи с этим нельзя не вспомнить о положении дел с техническим перевооружением транспорта до XX съезда партии, когда транспортом занимались Каганович и Молотов. Не понимая новых, прогрессивных направлений в развитии транспорта, они упорно цеплялись за старое, за паровоз, чинили всякие помехи техническому прогрессу. Вспомните, товарищи, ведь к XX съезду у нас было электрифицировано лишь 5 тысяч 400 километров, или менее 5 процентов железных дорог.

Если говорить о Молотове и Кагановиче, то надо иметь в виду, что это разные люди. Молотов когда-то шефствовал над железнодорожным транспортом. С точки зрения некоторых транспортников это был «выгодный шеф», он не разбирался в работе железнодорожного транспорта, но рьяно выполнял функции шефа, просителя — «проси больше; чем больше, тем лучше». Только в этом он и видел свою роль.

Мне не раз приходилось слышать, что некоторые работники железных дорог к такому «руководству» Молотова относились неплохо. Во-первых, он не вмешивался в работу железнодорожного транспорта по существу, а это было большое благо для руководителей железных дорог. Он не мешал им работать. Во-вторых, все, что только мог, он старался вырвать для железных дорог, пытаясь таким образом загрызть с железнодорожниками. Это тоже считалось полезным, хотя и не всегда это было разумно, не всегда было в интересах государства.

Каганович вел себя иначе. Каганович уверовал, что железные дороги он выдумал. (Смех в зале). Когда он ушел из Министерства путей сообщения, то считал, что железные дороги прекратят свое существование. Каганович был очень самоуверенный человек. Всегда так бывает, что чем меньше человек понимает в какой-либо области, и если он при этом страдает самоуверенностью, то это становится несчастьем для такого человека, он сам верит и пытается внушить другим то, что он все знает.

Помню, как Каганович мне говорил: «Да, ошибки я допускал, сознаю это. Сейчас я ухожу, или вы меня уходите, но имейте в виду, если что-нибудь случится, будет какие-то трудности на железнодорожном транспорте, я всегда готов вернуться по первому зову».

Он думал, что в этом будет необходимость. Но жизнь показала, что работники железных дорог после ухода Кагановича облебенно вздохнули. И это понятно, потому что железнодорожный транспорт — сложный организм, большой механизм, и не только механизм, он имеет очень чувствительные нервы управления. Если будет перебой в одном месте, то все может застопориться, как это бывает в живом организме, когда происходит нарушение кровообращения в результате закупорки в венах. Как нарушение кровеносной системы болезненно отражается на работе всего организма, так и перебой в работе железнодорожного транспорта неизбежно отражается на всем народном хозяйстве страны.

Наша партия гордится тем, что у нас высококвалифицированное руководство железнодорожным транспортом: подготовлены кадры инженеров, техников, рабочих и созданы все службы, которые необходимы для успешной работы железнодорожного транспорта. (Аплодисменты).

Поэтому мы были совершенно уверены, что ухудшения работы железнодорожного транспорта после ухода Кагановича не наступит, наоборот, будет улучшение, оздоровление руководства транспортом. (Продолжительные аплодисменты).

Вообще руководить через голосовые связки нельзя, это плохой инструмент для руководства. (Аплодисменты). Иные бюрократы думают, что чем громче человек кричит, тем этим он вроде показывает, что больше знает, лучше всех разбирается в деле. Жизнь доказано, что всегда получается наоборот. Надо сказать, что в отношении крика и администрирования Каганович имел немалые данные, его переключать вряд ли кто мог, вы это сами хорошо знаете. (Смех в зале, аплодисменты).

Каганович всегда считал паровоз главным на железных дорогах, в то время, когда сами грамотные паровозники признавали, что паровоз — это машина с очень низким коэффициентом полезного действия. Это была ахиллесова пята транспорта.

В первые годы революции мы не имели возможности осуществить электрификацию железных дорог, у нас не было необходимых для этого материальных возможностей. По этой же причине мы не могли внедрять и тепловозную тягу. Но когда созрели материальные и технические возможности, то задерживаться на прежнем этапе и петь дифирамбы паровозу — означало проявлять непонимание того нового, что необходимо в интересах технического прогресса, не видеть того, что уже создано, что нужно настойчиво внедрять.

После XX съезда партии, когда мы раскритиковали эту политику, железнодорожники после ухода Кагановича хорошо показали свои способности. Должен сказать, что мы очень довольны работой как всех железнодорожников, которые настойчиво борются за улучшение работы транспорта, так и работой вашего министра товарища Бещева, который со знанием дела руководит железнодорожным транспортом. (Аплодисменты).

Мы вас хвалим, но я думаю, что вы люди опытные и понимаете, что переключаться нельзя и что в связи с похвалой зазнаваться нельзя. Партия хвалит того, кто хорошо работает, но если человек начинает зазнаваться, плохо работать, то партия найдет за что уцепиться, чтобы привести в чувство того, кто зазнается. (Аплодисменты). Говорю это, товарищи, в порядке профилактики. (Аплодисменты). Вы знаете, если хорошо проводить профилактику, то в любом деле, особенно у вас при осмотре и уходе за локомотивами, такие локомотивы будут дольше и лучше работать. (Аплодисменты). Это в какой-то степени намек. (Оживление в зале).

Если бы партия своевременно не приняла мер и железнодорожный транспорт остался на паровозной тяге, то для выполнения плана перевозок только одного 1961 года потребовалось бы дополнительно свыше 52 миллионов тонн угля, 4.300 паровозов и большое количество грузовых вагонов. Но партия смело выступила против консерваторов, открыла широкую дорогу техническому прогрессу, и положительные результаты теперь налицо. (Аплодисменты).

Работники транспорта достигли больших и серьезных успехов. Они достойно выполняют стоящие перед ними задачи и много делают для развития нашей Родины. Все мы радуемся этому и желаем работникам железнодорожного транспорта новых успехов. (Аплодисменты).

Разрешите кратко сказать о некоторых задачах транспорта по обслуживанию промышленности, капитального строительства и сельского хозяйства.

Вы призваны всемерно помогать развитию промышленности и особенно в районах Сибири, Дальнего Востока, Казахстана и Средней Азии. Там лежат сказочные богатства. Туда уже пришли сотни тысяч людей, а придет еще больше. Там развернулось невиданное по размаху и темпам строительство. К сожалению, наш транспорт еще слабо и недостаточно обслуживает эти районы.

Надо умножить наши усилия, чтобы обеспечить развитие этих районов.

Транспортники должны бесперебойно и безотказно удовлетворять нужды промышленности, образцово ее обслуживать, своевременно снабжать сырьем, топливом, полуфабрикатами, новым оборудованием, обеспечивать своевременный вывоз по назначению готовой промышленной продукции.

Достаточно привести такой пример. Если в 1954 году мы произвели 41 миллион 400 тысяч тонн стали, то в этом году произведем ее, видимо, 76—77 миллионов тонн, а к 1980 году производство стали возрастет до 250 миллионов тонн. (Аплодисменты). Такими же бурными темпами будет развиваться

(Продолжение на 2-й стр.)

РЕЧЬ ТОВАРИЩА Н. С. ХРУЩЕВА

(Продолжение. Начало на 1-й стр.)

производство чугуна, нефти, проката, строительных материалов и других важных видов промышленной продукции.

С увеличением объема промышленного производства, ростом продукции сельского хозяйства резко увеличивается и объем перевозок. Но следует сказать, что, увеличивая объем производства, не обязательно увеличивать в таком же объеме железнодорожные, водные и другие перевозки и особенно на дальние расстояния. При планировании народного хозяйства надо создавать такие экономические районы, где для производства имеются необходимые сырье, например топливное, железорудное, либо другое. Там, где это возможно, надо строить перерабатывающую промышленность ближе к источникам сырья и с учетом целесообразности создавать и другие виды производства.

Именно при таком подходе, учитывая необъятные просторы нашей страны, перевозки не будут возрастать в такой же мере, как рост производства. Они в значительной степени будут замыкаться в пределах экономического района. В свою очередь будут развиваться те перевозки между экономическими районами, которые требуются в интересах всего социалистического хозяйства, для удовлетворения потребностей страны в целом.

Теперь с образованием совнархозов, организацией крупных экономических районов созданы лучшие возможности для решения всех вопросов развития народного хозяйства, в том числе и транспортных вопросов. Госплан, Госэкономсовет, совнархозы при определении того, где разумно создавать те или иные производства, должны учитывать также и вопросы рациональной организации перевозок.

Министерство путей сообщения должно в какой-то степени помогать Госплану в правильном, экономически целесообразном районировании промышленности, потому что железнодорожники больше других видят и разумные и неразумные перевозки. Часто ведь случается, что какой-то груз везут из Одессы во Владивосток, а груз такого же порядка везут из Владивостока в Одессу. Ищите «умного» в данном вопросе, ищите, кто это делает.

Мы строим много заводов, и случается, что заводы, которые производят машины, и потребители этих машин иногда находятся в разных концах Советского Союза. Надо так вести дело, так планировать, чтобы в экономических районах все было продумано разумно, именно разумно, чтобы многие перевозки замыкались на своем экономическом районе. Только то производство, которое выгодно вести централизованным порядком, — к примеру производство иглолов — можно ставить где угодно: штампы иголки и перевозки их куда надо!

Другое дело перевозить металл, крупные металлические изделия. Не всегда разумно везти металл куда-то, перерабатывать его в издеме и уже в более громоздком виде перевозить обратно в том же направлении, откуда пришел этот металл. Таких перевозок у нас немало. И это результат порочного планирования и в значительной степени вследствие централизованного управления хозяйством через министерства, которые мы упразднили. Однако упразднить министерства легче, а вот перестроить экономику, более правильно разместить производство — это труднее, это требует больше времени и, кроме того, необходимо преодолеть сопротивление консерватизма.

Вы, железнодорожники, должны помогать Госплану, Госэкономсовету. Если ваши предложения не найдут поддержки в этих организациях, то нужно ставить эти вопросы в ЦК и Правительство. Этого требуют интересы всего народного хозяйства, интересы строительства коммунизма. Это экономические вопросы, но они перерастают в вопросы политики. Это надо учитывать! (Бурные аплодисменты).

Товарищи! Вы знаете, что задачи, стоящие перед транспортом, многочисленны и сложны. Но все они, как реки к морю, или, как вы, железнодорожники, скажете, как пути к узловой станции, стекаются к одной самой главной задаче, которая является решающей для победы коммунистического общества. Это — борьба за всемерное повышение производительности труда.

Среди заветов, оставленных нам Владимиром Ильичем Лениным, величайший завет — всемерно повышать производительность труда. Мы должны свято выполнять этот завет нашего вождя и учителя. Достижению этой задачи надо подчинить все неисчерпаемые резервы и возможности транспорта.

У железнодорожников богатые и славные революционные и трудовые традиции. Они были первыми, кто начал борьбу за новую, коммунистическую производительность труда. Все помнят, что именно железнодорожники дело Москва-Сортировочная первыми в стране организовали в мае 1913 года коммунистической суботницы, который Владимир Ильич назвал великим почином. А в наше время железнодорожники того же дела создали первую бригаду коммунистического труда. Нынешнее движение бригад коммунистического труда, где в коллективном труде воспитывается новый человек, охватило всю страну. Принято отметить, что почин в этом замечательном движении принадлежит нашим славным железнодорожникам. (Продолжительные аплодисменты).

Работники железнодорожного транспорта имеют все необходимые для того, чтобы в ближайшие годы превзойти уровень производительности труда, достигнутый на железных дорогах Соединенных Штатов Америки.

Однако хотел бы сказать, чтобы тут не было хвастовства. Железнодорожный транспорт Соединенных Штатов Америки не загружен. Там в силу капиталистических условий и конкуренции сейчас усиленными темпами развиваются перевозки грузов автомобильным транспортом, идет жесточайшая конкуренция между автомобильным транспортом и железнодорожными дорогами. Я говорю это к тому, что надо исходить из равных условий для соревнования. А то можно и зазнаваться, вот, мол, мы «переплюнули» США, а «переплунуть-то» их в этом деле не так трудно, потому что сейчас железные дороги снижают там свое значение в перевозках, потому что на первое место выходит автомобильный транспорт.

У нас тоже развивается и будет развиваться автомобильный транспорт. Это выгодно, видимо, особенно при перевозках на короткие расстояния, когда в результате погрузки и разгрузки теряется много времени и особенно много труда. Поэтому выгоднее миновать эти излишние затраты труда и возлагать такие перевозки на автомобильный транспорт. Но на дальних перевозках, конечно, более экономичный — железнодорожный транспорт.

Когда речь идет о сравнении с работой железнодорожного транспорта Соединенных Штатов Америки, то наши железнодорожники работают лучше, но производительность труда, видимо, в США пока еще выше, чем у нас. Это тоже надо иметь в виду.

Производительность труда в наших условиях должна быть выше, потому что мы знаем, что более организованное общество — социалистическое, коммунистическое общество. Победа возможна только лишь на основе более высокой производительности труда. Других секретов, товарищи, для борьбы за победу в соревновании с капитализмом нет. (Аплодисменты).

Назвать себя коммунистами и уже только потому, что мы коммунисты, считать, что победили капиталистов, — это мыслить слишком примитивно. Главное, что характеризует социализм, — это разумное построение общества, уничтожение частной собственности, уничтожение эксплуатации, передача средств производства в руки народа, и на этой основе более рациональное использование экономики, техники, науки. Надо, чтобы мы превзошли производительность труда капиталистического мира. Только в этом и в этом заложены успех нашей победы, победы коммунизма! (Бурные аплодисменты).

Нельзя примитивно подходить к делу. Социализм, дескать, у нас победил, теперь приняла программу коммунистического строительства, коммунизм, говорят, обязательно победит капитализм, поэтому давайте все запишем в Коммунистическую партию и уедем в Сочи или в другое теплое место, или вообще пойдём грибы собирать в лес, — все само собой сделается.

Коммунизм победит при условии, если на основе марксистско-ленинского учения партия правильно поведет народ. Народ поддерживает партию! Мы имеем социалистическое государство, имеем средства производства в руках рабочего класса, в руках народа. Используя эти средства производства, используя науку, технику, на основе марксистско-ленинского учения мы обеспечим высшую производительность труда! При высоком развитии науки и техники, при лучшим использованием средств производства мы добьемся победы! Поэтому нельзя считать — записался в Коммунистическую партию и как повар, ложись на бок и жди победы коммунизма. Может случиться — как ляжешь, так и встанешь на том же месте, от этого ничего не прибавится. (Оживление в зале. Аплодисменты).

Народ давно это понял. Еще когда не было создано марксистско-ленинского учения, народ уже знал эту истину и говорил: под лежачий камень вода не течет. Следовательно, товарищи, надо работать! (Аплодисменты).

Задача повышения производительности труда мы будем решать нашим, социалистическим путем, путем эффективного использования техники, непрерывного улучшения условий работы железнодорожников, сокращения продолжительности рабочего дня и повышения их благосостояния.

Товарищи! Мы часто говорим, что в сельском хозяйстве есть большие резервы, что там имеется много недостатков в организации производства. Партия наметила меры, чтобы поднять сельское хозяйство и добиться такого уровня и таких темпов в его развитии, чтобы производство сельскохозяйственных продуктов опережало спрос.

В промышленности мы сильнее организационно и технически, чем в сельском хозяйстве. Но и в промышленности и, на транспорте у нас имеется много резервов, неиспользованных возможностей. Мы можем и должны поднять промышленный и транспорт на более высокий уровень.

Центральный Комитет партии думает сейчас над тем, как еще лучше организовать работу промышленности и транспорта, полнее использовать имеющиеся там резервы. Необходимо уделить контроль за тем, как выполняются решения партии и правительства, как внедряются в производство достижения науки, техники и опыт передовиков.

Когда мы говорим о том, что в работе транспорта имеются определенные успехи, то это не значит, что у нас нет недостатков.

Строительство коммунизма — это механизация и автоматизация производства. А как внедряться в производство достижения науки и техники? Без преувеличения можно сказать, что в каждом совнархозе и на многих предприятиях можно найти немало интересных и важных предложений и изобретений, которые давно проверены, но не внедряются в производство.

Некоторые работники относятся к новому по-бюрократически. На все они дают вам самые подробные объяснения. Но главная причина медленного внедрения новых достижений — это укоренившаяся косность, нежелание менять то, что уже сложилось, ломать старое, изживать себя, хотя всем известно, что быстрое внедрение в производство изобретений и рационализаторских предложений — это один из больших резервов дальнейшего, еще более быстрого развития промышленности и транспорта.

Приятно было слушать выступавшего здесь машиниста со станции Тайга тов. Порошина. Он сказал, что все затраты по электрификации окупятся за полтора года, а производительность труда уже значительно выросла, улучшились условия труда. Я представляю себе труд железнодорожника, машиниста на паровозе в зимнюю стужу. А сейчас он едет на электровозе, как говорили раньше, словно кум королю, и черт ему не брат. (Оживление в зале. Аплодисменты).

Я люблю смотреть киножурнал «Наука и техника». Там много показывают очень интересного и полезного. И отдыхаешь и познаешь новое, что рождается в нашей стране, новое в развитии науки и техники. Смотришь и частенько думаешь: если бы хоть половину тех достижений, которые показываются в этих журналах, своевременно, именно своевременно внедряли в производство, то это принесло бы народу огромную пользу.

Недавно, например, в одном из киножурналов показывали так называемый огнебур, который при бурении взрывных скважин в твердых породах на железных дорогах в 8—10 раз производительнее применяемых сейчас ударно-канатных станков, а стоимость огневого бурения примерно в три раза дешевле ударно-канатного. Говорят, что прошло уже более двух лет как создали конструкцию новой буровой установки, а на карьерах их практически нет, если не считать четырех — пяти опытных образцов. Почему? Я позвонил товарищам, которые занимаются вопросами промышленности, и попросил их выяснить. Мне сообщили, что Бузулукский завод, который должен делать эти станки, предпочитает выпускать старую технику вместо новой высокопроизводительной. Разве допустимо такое отношение к новой технике, значительно повышающей производительность труда?

Директор этого завода, вероятно, коммунист. Бесспорно, там есть партийная и комсомольская организация и профсоюзная организация тоже есть. Все есть! А вот не добились товарищи, чтобы новая техника внедрялась. И за это раслачивается страна. Надо обогнать огнем критики таких людей, которые для своего бюрократического удобства не волнуют себя, производят старое, не ломают старое, не освобождают путь новому! (Аплодисменты).

Многие из вас, видимо, смотрели киножурнал, который называется «Катюшка». Это своего рода фельетон, и довольно острый. В картине показано, что катушки для ниток можно прессовать из отходов и стоимость их значительно дешевле. Прошло свыше десяти лет, как предлагается этот способ, но к разработке технологии и конструкции машин приступают только в 1962 году. И то говорят, полагается. А ведь знаете, что можно продать сто лет. (Смех в зале). Эту машину должны были сделать, по-моему, или Московский городской совнархоз, или Московский областной совнархоз. Как видите, чины больше, почет больше, а внимания и ответственности не оказано. (Оживление в зале).

А сколько за это время березового леса вырубил, сколько сотен тысяч кубометров древесины израсходовали и расходуют на производство катушек!

Остроумно придумал изобретатель машину, — прямо из ничего делает деньги. (Оживление в зале). Для того, чтобы сделать по-старому катушку, нужна береза, надо поехать в лес, спилить березу, разрезать ее, перевезти; видите, какой долгий процесс, сколько людей трудится, сколько ценного леса расходуется. И это несмотря на то, что техника наша дает другие возможности для получения этой простой нетребовательной катушки. А сколько можно найти таких «катушек»? И если подбросить еще несколько таких «катушек», то иной человек не удержится на ногах, потому что эти «катушки» уложат его на пол. (Оживление в зале).

Я привел лишь два факта, но вы сами можете привести их десятки и сотни. Надо выше поднять активность партийных организаций, комсомольцев, рабочих, инженеров, техников против косности и рутинности, на борьбу за технический прогресс, за внедрение в производство достижений науки и техники, передовых методов труда, поддерживать новаторов, решительно бороться с теми, кто оказывает сопротивление новому.

Я часто ссылаюсь на киножурнал, на газетные статьи о безобразиях в работе. Но что досадно, товарищи! Когда через печать или в сатирических киножурналах начинают критиковать бюрократов, замкнувшихся нового, передового, в защиту этих бюрократов, а иной раз и просто вредителей, — вредителей не в политическом смысле слова, а в смысле безответственности, безответственности, — нередко поднимаются голоса ответственных людей.

Чтобы выгородить свои районы, области, а случается, и республики, такие люди пытаются смятчить острую проблему и, как это ни странно, нередко получают так, что работники, защищающие честь районного, областного, а порой и республиканского «мундир», становятся как бы защитниками тех, кого они призваны осуждать за порочную работу.

Это, товарищи, факт. Таких людей надо к прокурору тащить, если это в районе, то к районному; если в республике — к республиканскому. Но порой и прокурор молчит. А замкнувшись говорит: я согласен учиться на ошибках своего соседа, но не на своих собственных. (Оживление в зале). Поэтому он все делает для того, чтобы смятчить, приуменьшить значение случившегося, нажимает на редакция газет, на людей, которые создают сатирические журналы.

Как-то писатель Сергей Михалков жаловался мне на это. Он говорил: не могу пробить сатирический киножурнал, сейчас все ополчилось на меня. Несмотря на мой рост, у меня не хватает устойчивости, помогите! (Смех в зале).

Думаю, что те люди, которые становятся защитниками местничества, «чести мундира», совершают антикоммунистическое дело. Они объединяются заодно с бюрократами, с нерадивыми людьми и покрывают бездельностью тех, кто наносит ущерб нашему коммунистическому строительству. Такие люди не удержатся в седле наверху, рано или поздно лошадка выбросит их, потому что они не обладают основным, что нужно для руководителя, — коммунистической честностью, непримиримостью к тому, что мешает нашему продвижению вперед, к коммунизму. Если человек не имеет таких качеств, он не руководитель, а карьерист, он довольствуется своим положением, довольствуется тем, что занимает стул, а дальнейшее его мало интересует! (Смех в зале. Аплодисменты).

Надо бесстрашно критиковать тех, кто безобразно относит-

ся к ведению хозяйства, и тех, кто под видом защиты чести мундира по существу прикрывает таких людей, которые наносят ущерб интересам государства, нашего социалистического общества. Необходимо объявить решительную борьбу с замкнутыми критиками.

Надо постоянно освещать проектором коммунистического контроля все участки производства, чтобы тот, от кого зависит внедрение новой техники и передовых методов труда, чувствовал, что он находится под контролем общественности. А если такой работник не поймет этого, то надо принимать к нему необходимые меры воздействия, и уж если это не поможет, то следует решительно заменить нерадивых работников.

Бюрократизм — болезнь давно известная. Если не бороться с ней, то она может распространяться и заражать здоровый организм. На борьбу с такими явлениями надо активнее поднимать партийную общественность, профсоюзы, комсомол, развивать критику и самокритику.

Если на каждом предприятии будет создана обстановка высокой требовательности, постоянного контроля, когда каждый работник будет требовать от себя и от товарищей четкой работы, чтобы лучше использовать имеющиеся резервы и возможности, то мы будем еще быстрее идти по пути, который наметила партия в своей Программе.

Товарищи! Хочу обратить серьезное внимание на необходимость технического перевооружения транспорта, настойчивого внедрения новой техники.

Вчера товарищи из Центрального Комитета и Правительства знакомы с новой техникой на выставке железнодорожного транспорта. Министр путей сообщения тов. Бещев, главные конструкторы заводов, машинисты рассказали нам о новых электровозах, тепловозах, показали пассажирские и грузовые вагоны. Все мы довольны образцами современной железнодорожной техники, которые были представлены на этой выставке.

Побывавший на такой выставке и очень реально представляешь себе, как много сделали наши ученые, инженеры, техники и рабочие после XX съезда партии. Теперь уже, как говорится, эмблема железнодорожного транспорта не паровоз, а современный локомотив — электровоз и тепловоз.

Конструкторы и инженеры докладывали нам, что отдельные образцы локомотивов еще несколько недоработаны, но в скором времени они будут доведены до лучших показателей. Однако уже теперь эти машины заслуживают одобрения по техническим показателям. Надо продолжать действовать в том же направлении, развивать современное железнодорожное машиностроение, а также лучше использовать образцы зарубежной техники. (Аплодисменты).

Сейчас у нас созданы и работают электровозы на переменном токе, что дает большую экономию. Надо там, где это экономически целесообразно, а железнодорожники говорят, что это почти везде выгодно, форсировать электрификацию железных дорог на переменном токе.

На выставке показывали также газотурбовозы. Понятно, что это только первые образцы, но за газовыми турбинами на транспорте, видимо, большое будущее. Поэтому надо всемерно поощрять создание таких локомотивов.

Мы обменялись мнениями с членами Президиума ЦК и хотел сказать, что выставка произвела на нас большое впечатление. За короткий срок совершена большая, революционный шаг в развитии техники.

Но не пойте меня так, товарищи, что мы предлагаем конструкторам, инженерам, техникам лечь спать, довольствоваться достигнутым и не совершенствовать созданные электровозы, тепловозы и другую технику. Есть точное правило жизни: надо постоянно совершенствовать даже самое совершенное на данный период, потому что с течением времени, с развитием науки и техники, которая никогда не находится в состоянии покоя, даже самое современное устаревает.

На выставке представлены очень интересные путевые клочки. Приятно слышать от путейцев-железнодорожников, что они уже сейчас находят широкое применение так же, как и железобетонные шпалы. Считаю, что переход от деревянных шпал на железобетонные шпалы с предварительной напряженной арматурой дает большую экономию. Во-первых, удлиняется срок службы шпалы. Если деревянная шпала служит 10—15 лет, то железобетонная, как мы говорили, 50 лет, а может быть, и значительно больше. Во-вторых, хотя одна такая шпала стоит примерно 7 рублей, в полтора раза дороже деревянной, но зато сокращается расход на ремонт и содержание путей, что позволяет поездам ходить с большими скоростями.

Еще об одной новинке, которая представлена на выставке. Мне докладывали, что сейчас широко внедряется сварочная аппаратура, созданная Институтом имени Патона, возглавляемым президентом Украинской академии наук академиком Патоном. Я видел эту аппаратуру, она позволяет быстро и хорошо сваривать рельсы. Как вы знаете, теперь по техническим условиям применяется длина рельсовой плети до 800 метров. У нас почти половину рельсов продолжают катать длиной 12,5 метра и длинные 25-метровые рельсы не катают, а за границей прокатывают 30-метровые рельсы. Это вопрос большой государственной важности, и необходимо сделать шаг вперед в его решении.

Перед нашими металлургами, рельсопрокатчиками стоит задача перейти на прокат экономически и технически более выгодной длины рельсов. Можно пойти и по другому пути. Некоторые товарищи утверждают, что выгоднее катать короткие рельсы, но сваривать их сразу на заводе и транспортировать к месту укладки пути. И в данном случае должна взять верх та точка зрения, которая будет экономически целесообразна.

Сейчас железнодорожный транспорт идет на сваривание рельсов уже уложенных путей, чтобы меньше иметь стыков на железнодорожном полотне, так как каждый стык, вы это знаете, наносит большой ущерб подвижному составу и самим путям. С ростом скоростей увеличиваются динамические нагрузки, усиливаются удары, отрицательно действующие и на подвижной состав, и на пути. Поэтому правильно, когда максимально удлиняется рельсовая плеть.

Однако вызывает удивление, почему Министерство транспортного строительства, прокладывая новые железнодорожные пути, по-прежнему значительное количество рельсов монтирует длиной 12,5 метра? Разумного тут, конечно, мало. Одна рука делает, другая переделывает. Это уже, так сказать, материал для фельетона.

Мы уважаем Вас, тов. Кожеников (я обращаюсь к министру транспортного строительства), однако просим и Вас проявлять уважение к государственным интересам и средствам. Либо укладываем на новых путях длинномерные рельсы до таких пределов, какие технически возможны, или свариваем эти рельсы перед сдачей дорог в эксплуатацию. (Аплодисменты).

Меня порой удивляет, как легко некоторые товарищи относятся к неделкам, которые не идут в их личный ущерб. Представляю себе, если бы кто-нибудь из них купил в магазине котлом, у которого не были бы прищипы пуговицы, прорезаны карманы и прострочены борта. Тут досталось бы швейнику на орехи. Но мы не имеем права делить интересы личные и интересы государственных. (Аплодисменты).

Много на выставке и других новых интересных машин. Это и машина, которая очищает щебенку от засорения, поднимает электромагнитом мусор, удаляет весь мусор из балласта, выбрасывает его на сторону, укладывает очищенный щебенку. Машина быстро делает то, что раньше требовались сотни и тысячи людей. Машина не только полезная, я бы даже сказал, красивая. Приятно смотреть на такие машины, которые создали наши инженеры, конструкторы. И надо выразить им признательность за остроумное решение сложных технических вопросов. (Аплодисменты).

Заслуживают внимания довольно оригинальная машина для трамбовки и выравнивания пути, а также очень интересная машина для подбихи щебенки под шпалы.

Я говорю — интересная, потому что работа, которую выполняет машина, очень трудоемкая. Тяжело с лопаткой в руках под палицами летним солнцем производить такую работу. Многие знают, какой это труд. Когда же человек управляет машиной, такая работа не утомляет и труд делается приятным: человек управляет машиной, а она выполняет за него тяжелую работу.

Для городского строительства, для городов, которые имеют трамвайный транспорт, такие машины были бы очень полезны. Конструкторам, разрабатывающим машины для городского дорожного хозяйства, следовало бы позаботиться выдумку, изобретательность железнодорожных конструкторов, использовать эти машины в том или другом виде.

Все были бы рады, если бы наши конструкторы создали что-нибудь взамен молота и лома, чтобы был облегчен труд город-

ских трамвайщиков, чтобы они могли выносить лом из своих рук. Больно смотреть бывает, когда рабочие, и особенно наша женщина, о которой мы столько говорили, ссутулившись, которую воспевают поэты, изрубаются ломом и подбивают щебенку под шпалы вручную. (Продолжительные аплодисменты).

Американцы уже несколько раз посетили Луну своей ракетой, но кишка тонка у них, — тут уж никто не подсластит. (Оживление в зале). Они на весь мир заявляют, что пукают ракету на Луну, но она проходит мимо (аплодисменты), как подмигивают иногда над охотниками, — бах-бах, и мимо! Так и американцы. А мы — бах-бах, и прямо в Луну. (Продолжительные аплодисменты).

Нам выпел на Луне давно ждет американский, но никак не может дождаться, и все скучает в одиночестве. (Аплодисменты).

Но в то время, когда мы в Луну попали, — машину для того, чтобы у рабочих вырвать ломик из рук и вооружить их, и особенно я, повторяю, женщин, машинистов, тут чего-то не хватало — ума или энергии? Думаю, что на ум нам обижаться нельзя, потому что когда мы обижались на ум, вроде обижались на своих мамаш, а они тут ни при чем. Они наделили каждого тем, чем могли наделить, и если не получается с машиной, так это уже по нашей вине. (Продолжительные аплодисменты).

Будем надеяться, что машину такую создадут. Думаю, что у них у тех товарищей, кто здесь присутствует и отвечает за это дело, есть. (Оживление в зале. Аплодисменты).

Считаю, что наши ученые, инженеры, изобретатели должны подумать и о том, чтобы создать лучшие условия для работы машиниста и поездных бригад. Следует смелее внедрять в железнодорожном транспорте новейшие достижения науки и техники, в том числе продумать вопрос о применении локомотивов, которые исключали бы наезды, предотвращали аварии поездов. Радиолокация дает возможность просматривать большие расстояния на море и в воздухе. На железнодорожном транспорте эта задача, если на нее обратить внимание, также может быть решена. Это сделает железнодорожное движение безаварийным. (Аплодисменты).

Видимо, надо создать аппаратуру, которая позволяла бы машинисту знать состояние пути, просматривать рельсы, может быть, такую аппаратуру иметь и в хвосте поезда, чтобы видеть не только путь, лежащий впереди, но и сзади, с тем, чтобы была обеспечена безопасность поезду, идущему вслед.

Старое иногда довольно прочно уживается с новым. Посмотрите на морскую службу. Когда не было телефона, радио, боцман на флоте сигнализировал дудкой. Теперь есть телефон, радио, электрические звонки, телевидение, но на кораблях боцман по-прежнему дует в дудку, если нужно вызвать команду на палубу. Почему? Потому, теперь боцман подходит к радиомикрофону и все же дует в дудку. (Смех в зале. Аплодисменты). Радио разоспит по кораблю его сигналы. (Смех, аплодисменты).

Своим выступлением я не хочу лишать наших моряков — и военных и гражданских — старой традиции, потому что вредна она, видимо, не наносит корабельной службе. Если морякам нравится, чтобы боцман дудил в дудку, пусть себе дудит. (Смех в зале. Аплодисменты). Личь бы только хорошо службу несли и хорошо кораблями управляли. Это главное. Но там, где старое мешает новому, надо по-настоящему браться за внедрение нового.

Словом, наши ученые, инженеры, техники, рабочие, посылайте свой выпел на Луну, запустившие в космос корабль-спутники с героями Юрием Гагариным и Германом Титовым, могут оснастить железнодорожный транспорт еще более совершенным оборудованием.

К сожалению, мы не смогли осмотреть все экспонаты, представленные на выставке, хотя они действительно достойны внимания. Интересно решены конструкции новых пассажирских вагонов, грузовых вагонов с погрузкой через крышу, большегрузных полувагонов грузоподъемностью в 95 и 125 тонн и многое, многое другое.

Позвольте мне от имени Центрального Комитета партии и Правительства поблагодарить ученых, конструкторов, инженеров, техников, рабочих за большой вклад в дело совершенствования железнодорожного транспорта и пожелать им новых успехов в их благородном труде. (Продолжительные аплодисменты).

Товарищи! Здесь многие выступавшие говорили о лучшем использовании подъездных путей к предприятиям. Это важный вопрос.

Мне докладывали, что Донецкая и Московская дороги приняли в свое ведение 290 подъездных путей к промышленным предприятиям. И вот результат: в 1961 году только на 25 станциях Донецкой дороги высвобождено 9 паровозных депо, уменьшено более чем на 300 человек штат и сокращены на 700 тысяч рублей эксплуатационные расходы. Думаю, что пора передать основную часть подъездных путей промышленным предприятиям (а может быть, и все подъездные пути) Министерству путей сообщения, а заодно закрыть многие малодельные подъездные пути, тупики и ветки. Но надо этот вопрос хорошо изучить. Над этим должно думать и Министерство путей сообщения. Думаю, что эксплуатация дорог будет лучше, а простои вагонов будут меньше. (Аплодисменты). Об этом очень убедительно, с экономическими расчетами говорил здесь тов. Дегтярев со станции Антрацит. Если передача подъездных путей дала большой экономический эффект на этой станции, то наверняка это полезно и для других.

Большие резервы заложены в правильной организации планирования перевозок. Перестройка управления промышленностью и строительством, расширение прав местных органов позволило улучшить транспортные связи внутри экономических районов и между ними. Народному хозяйству за три года это дало примерно 300 миллионов рублей экономии.

Необходимо всемерно заниматься улучшением планирования перевозок, не допускать ненужных перевозок грузов, как это имеет место, к сожалению, теперь. Ведь только один процент сокращения внешних транспортных издержек даст экономии около 200 миллионов рублей в год.

Исключительно важное значение имеет координация работ всех видов транспорта. Четкая работа каждого вида транспорта — железнодорожного, морского, речного, автомобильного, воздушного и трубопроводного стала в значительной мере зависеть от того, насколько хорошо согласовываются планы перевозки грузов и своевременно осуществляется координация основных грузопотоков в морские, речные порты и железнодорожные узлы. В этом деле еще много крупных недостатков.

Из-за плохой координации работы различных видов транспорта и организаций Министерства внешней торговли в 1961 году на припортовых и пограничных железнодорожных участках простояло в среднем около 15 тысяч вагонов в сутки, большое количество цистерн. По железным дорогам на короткие расстояния (до 50 километров) перевозится свыше 200 миллионов тонн грузов, значительную часть которых экономически целесообразнее было бы перевозить на автомобильном транспорте.

Вопрос улучшения координации транспорта — это крупный государственный вопрос. Поэтому недавно создана Комиссия Президиума Совета Министров СССР, которая призвана обеспечить согласованную работу основных видов транспорта нашей страны с целью наиболее полного удовлетворения потребностей народного хозяйства в перевозках с минимальными транспортными издержками.

Председателем этой комиссии Правительство утвердило тов. Бещева, потому что координация в деятельности всего транспорта надо приспособлять к работе главной транспортной артерии — к железным дорогам. Комиссия должна постараться сделать так, чтобы лучше использовать все виды транспорта. (Аплодисменты).

На такое решение нас натолкнул довольно безобразный случай, и даже не случай, а явление. Министерство морского флота имеет свои суда. Перевозили наши суда грузы на Кубу. Обратно надо было получить груз для того, чтобы загрузить суда и вести их в свои порты. Но грузы, которые там имелись для нашего корабля, не могли быть погружены, потому что Министерство внешней торговли был нанят иностранный корабль. Он пришел за тем же грузом. Пришлось этот груз делить, потому что если даже не дать грузу зафрахтованному судну, то все равно нужно платить. Два наших министра не сговорились, а деньги были брошены на ветер.

Да министр спорит — кто из них должен отвечать за организацию перевозок. Было мнение и, видимо, оно правильное, что эту организацию перевозок надо из Министерства внешней торговли передать в Министерство морского флота. Министр внешней торговли должен подавать заявки в Министерство морского флота на перевозку грузов. Если же не хватает тоннажа

(Окопание на 3-й стр.)

РЕЧЬ ТОВАРИЩА Н. С. ХРУЩЕВА

(Окончание. Начало на 1-й и 2-й стр.)

Министерство морского флота, то назначать суда должен министр внешней торговли, а министр морского флота. (Аплодисменты). Тогда он найдет суда только в том случае, когда не сможет грузы принять на свои суда, на свой транспорт. Иначе, как говорит, и сам черт не разберет, почему назито судно. (Оживление в зале).

Требуется значительно понизить уровень и экономической работы на транспорте, привлечь людей лучше считать с карандашом в руках. Мне не раз приходилось говорить об этом и хочется повторить вновь: надо все тщательно подсчитывать, чтобы обеспечить минимальную затрату средств на перевозку. На каждый рубль основных фондов железных дорог мы должны получать как можно больше перевезенных грузов.

На транспорте так же, как в промышленности и сельском хозяйстве, необходимо широко осуществлять ленинский принцип материальной заинтересованности каждого работника в высоких результатах как своего личного труда, так и предприятия в целом.

Одна из неотложных задач транспорта состоит в том, чтобы полностью и лучше удовлетворять потребности населения в перевозках, значительно повысить культуру обслуживания пассажиров. Транспорт — это не только обслуживание производства. Транспорт связан со многими сторонами жизни и быта людей. С каждым годом будет расти материальное благосостояние народа. Развитие промышленности, сельского хозяйства, сокращение продолжительности рабочего дня, развитие туризма, сети пансионатов, курортов и домов отдыха — все это способствует увеличению пассажирских перевозок. Министерство путей сообщения и управления железных дорог значительно улучшили обслуживание пассажиров.

Однако здесь есть еще и крупные недостатки. На вокзалах и промежуточных станциях, особенно в летний период, скапливается большое число пассажиров. Продажа билетов на вокзалах слишком усложнена. Много нареканий со стороны населения имеется в отношении пригородных поездов.

При продаже билетов на пригородные поезда надо, видимо, шире внедрять кассы-автоматы. Можно создать такую машину, которая будет не только не принимать фальшивых денег, а даже сказать что-то подходящее человеку, который попытается подсунуть фальшивые деньги. (Смех в зале. Аплодисменты).

Министерству путей сообщения и управления дорог надо позаботиться и о сокращении пересадок пассажиров с поезда на поезд, лучше организовать беспересадочное сообщение, по кратчайшим маршрутам, в обход наиболее крупных узлов или со сквозным пропуском поездов через крупные железнодорожные узлы.

Необходимо постоянно заботиться об улучшении питания пассажиров на железных дорогах, больше создавать кафе, столовых, чтобы пассажиры могли пользоваться услугами общественного питания.

Поездка в поезде должна быть для людей своего рода отдыхом, чтобы человек сходил с поезда с хорошим настроением. Министерство путей сообщения, профсоюз, органы торговли обязаны быстрее устранить недостатки в обслуживании пассажиров и навести большевикский порядок в этом важном деле.

Товарищи! Руководствуясь ленинским принципом проведения демократического централизма в области хозяйства, партия и правительство за последние годы провели большую работу по перестройке управления транспортом. Укреплен ряд железных дорог, отделений и предприятий транспорта, расширены их права. Это положительно сказалось на работе всей сети железных дорог.

Укрепление железных дорог сопровождалось упрощением и сокращением аппарата их управлений, который был чрезмерно велик. Железнодорожный транспорт от этого только выиграл. Но и сейчас еще в административно-управленческом аппарате есть лишние звенья, перестройку управления нельзя считать законченной.

В Центральный Комитет партии поступают сигналы о том, что на дороги направляется чрезмерно большое количество приказов, различных указаний и телеграмм. Например, Северо-Кавказской железной дороге в минувшем году было направлено из министерства 140 тысяч телеграфных указаний, то есть по 385 телеграмм в день! Ведь их прочитать не успевать, а не то что выполнять! От министерства не отстает управление и отделения. Они в свою очередь посылают десятки тысяч указаний и телеграмм.

Уже не раз говорилось о том, что нужно поменьше издавать приказов, а больше проводить живой, конкретной организаторской работы. Руководствуясь Министерством путей сообщения необходимо внимательно пересмотреть систему учета, отчетности и отбросить все, что отжило и устарело. Если система учета не будет пересмотрена и упрощена, тогда никакие приказы не помогут. Если есть определенная графа в отчетности, то эту графу надо заполнять. Вот и идет работа по заполнению графы, составляется отчетность.

Надо дать возможность работникам на местах больше заниматься производством, а не чтением циркуляров и телеграмм, обилие которых может только тормозить работу.

Партийные, профсоюзные и комсомольские организации обязаны мобилизовать всех работников железных дорог на выполнение огромных задач, стоящих перед транспортом, повысить требовательность к руководителям предприятий и организаций транспорта за подбор кадров и обеспечение строжайшей государственной дисциплины и особенно среди работников, связанных с безопасностью движения поездов и сохранением ценностей, активнее поддерживать и внедрять все новое и прогрессивное.

Товарищи!

Несколько дней тому назад я был в Ленинграде, знакомился с работой главным образом судостроительной промышленности, с заводами как гражданского судостроения, так и военного — надводного и подводного. Должен сказать, что вернулся я из Ленинграда в очень хорошем настроении. Удалось посмотреть уже построенные корабли и такие, которые находятся в процессе строительства, побеседовать с конструкторами, техниками, инженерами, рабочими.

Следует отметить, что грузовые суда, созданные нашими конструкторами, инженерами, рабочими, достойны большой похвалы. Очень хороши и военные корабли! Мы в прошлом не раз критиковали военных товарищей за недостатки в развитии военно-морского флота, требовали, чтобы он был более совершенным. И эта критика не прошла даром. То, что я видел, — это такие корабли, которые вполне отвечают современному развитию военно-морского флота, современному развитию военной науки и техники. (Продолжительные аплодисменты).

Руководителя Ленинградского обкома и горкома партии, Ленсовета, Ленинградского совнархоза, работники предприятий рассказывали мне о том пафосе строительства, о большом подъеме, который вызван в ленинградских предприятиях решением XXII съезда партии.

Такой же подъем переживают коллективы и других промышленных центров. Этот творческий порыв рабочего класса должен не угасать, а повышаться из года в год. Тогда мы быстрее достигнем уровня развития, определенного Программой партии. Но и после этого, то есть после создания материально-технической базы коммунизма, мы не будем успокаиваться на достигнутом, а будем добиваться новых успехов, идти все вперед и вперед. (Аплодисменты).

В этой связи следует поставить такой вопрос. В нашей стране создана высокоразвитая современная машиностроительная промышленность. Но машиностроительные заводы почти повсеместно работают далеко не на полную мощность. Мне дали справку, что машиностроительные заводы в среднем по стране работают в 1,4 смены. Только на уникальном оборудовании коэффициент сменности выше. Как правило же, оборудование машиностроительных заводов работает в одну смену.

Можете себе представить, товарищи, сколько было бы произведено ценной продукции, если бы эти заводы работали в две смены, и ценнее оборудование, которое на них установлено, не простаивало. Какой это громадный резерв увеличения объема производства!

Практически, почти не вкладывая дополнительных средств, можно было бы удвоить мощности машиностроительных заводов. А ведь на этих заводах наиболее дорогостоящее оборудование!

Помню, в свое время, когда я работал на машиностроительном заводе сначала учеником, а потом слесарем, слесари работали в одну смену, а токаряний цех работал в две смены.

При капиталистах рабочий день был 12 часов. У нас рабочий день на предприятиях 7 часов. Поэтому, если мы организуем работу в две смены, чтобы лучше использовать наше оборудование, то это не будет очень обременительно. Скажу вам откровенно, что лучше работать на станке семь часов, чем в Совете Министров, где рабочий день не у всех еще твердо нормирован. (Оживление в зале).

Сколько раз я говорил тов. Шевринку, когда он был председателем ВЦСПС: не знаю, за что плачу членские взносы в профсоюз, не заботитесь вы, профсоюзники, о нормировании нашего труда. Теперь его заменил тов. Гришин, но продолжает то же самое, правда, в меньшей степени. Все-таки тов. Гришин в какой-то степени нормирует труд нашего брата. (Оживление в зале, аплодисменты). Это, конечно, шутка, товарищи, и вы меня хорошо понимаете.

Но вопрос использования оборудования — не шутка. Это — наши огромные возможности. Ведь если амортизационный срок оборудования удлиняется, то машины изнашиваются не только физически, но и морально. Большой срок службы машин — это не благо. Должен быть разумный срок, чтобы использовать ее в работе с пользой, не больше того времени, когда эта конструкция машин морально устаревает.

Наши конструкторы неустанно работают над созданием новых, более совершенных машин, над заменой устаревшего оборудования. Поэтому лучшее использование оборудования, большая нагрузка на нашу технику даст возможность быстрее перевооружить наши машиностроительные заводы. Это позволит создать более прогрессивные условия для повышения производительности труда и внедрения новой техники. Все это имеет большое государственное значение.

Конечно, переход на двухсменную работу предприятий потребует увеличения рабочей силы. Но и эту задачу можно решить. Ленинградские товарищи, например, говорят: дайте нам некоторое дополнительное количество средств на жилищное строительство, и будет найдена рабочая сила. Это разумное предложение.

Мы можем найти эти средства за счет некоторого сокращения строительства машиностроительных заводов, благодаря тому, что лучше используем существующие предприятия, их оборудование. Высвободившиеся в результате этого средства, может быть, будут целесообразно, в зависимости от расчетов, направить на жилищное строительство. Надо иметь в виду и то обстоятельство, что машиностроительные заводы, как правило, находятся в обжитых районах, где много молодежи, много людей пенсионного возраста. Я говорю о пенсионерах потому, что многие из них, еще способные трудиться, недовольны тем, что не могут приложить свои силы и использовать свои знания, свою квалификацию.

Если мы совместно с профсоюзами и совнархозами разумно рассмотрим закон о пенсионном обеспечении, создадим условия материального поощрения пенсионеров, которые хотят и могут работать, с выдчей и пенсионного вознаграждения и определенной оплатой за их труд, то я считаю, сотни тысяч людей с радостью пойдут на заводы и будут работать с большой пользой. (Бурные аплодисменты).

Мы договорились с ленинградцами, чтобы они более конкретно изучили этот вопрос, все хорошо подсчитали, все учли. Я звонил секретарю Ленинградского обкома партии тов. Толстикovu и говорил с ним об этом. Он сказал, что такие расчеты будут сделаны по предприятиям одной из отраслей.

Хотел бы использовать такое ответственное собрание, каким является совещание железнодорожников, чтобы об этом «секрет» ленинградцев рассказать вам. Но приоритет в этом начинании мы закрепим за ними, это их инициатива, и они будут призывать работников других республик, краев и областей. Очень важно, чтобы обкомы, а главное — совнархозы, партийные организации заводов занялись на своих предприятиях такими же подсчетами и были бы подготовлены с тем, чтобы можно было бы решать вопрос об использовании оборудования в две смены.

Конечно, все мы понимаем, что это большой и сложный вопрос. Мы чувствуем, что все это будет на пользу, но нельзя руководствоваться одним чувством, интуицией и экономические и технические расчеты. Думаю, что расчеты подтвердят, что это выгодно и что это следует сделать. (Бурные аплодисменты).

Переход предприятий на двухсменную работу — большой резерв. Конечно, при этом надо будет Госплану обратить большое внимание на выделение средств для расширения сети заводов, строящих станки, станочное оборудование. Это необходимо для того, чтобы ускорить техническое перевооружение наших предприятий более совершенным оборудованием.

Недавно мы с тов. Косыгиным были в Клину и знакомимся с работой фабрики искусственного волокна. Каких только машин нет на этой фабрике — и отечественных и зарубежных. Инженеры показали нам отечественный станок, который делает шесть операций. Но выяснилось, что пока этот станок имеется в одном экземпляре. Вместо такого совершенного станка на заводских площадях стоит шесть станков, которые производят эти операции. Можете себе представить, какой был бы экономический эффект, если бы мы могли больше производить таких станков и заменять старые. Тогда на тех же площадях было

бы достигнуто значительное увеличение производства продукции. Это вызовет, конечно, увеличение потребности энергетических мощностей, но это не главное, а главное состоит в том, что мы в 6 раз увеличили бы выпуск продукции.

И так обстоит дело, товарищи, не только на Клинской фабрике. Такую картину можно наблюдать почти на каждом заводе. Пожалуйста на любой завод и вы найдете много подобных примеров.

В одном из своих выступлений я уже рассказывал, что, когда я был в Америке, президент Эйзенхауэр попросил свою притягательницу, которая владела крупным заводом фирмы «Мес-та» в Питтсбурге, чтобы нас пустили на этот завод. В Соединенных Штатах правительство не может вас пригласить на завод без разрешения фабриканта — хозяина фирмы. Она проявила любезность, и мы смогли побывать на заводе этой фирмы, который у американцев, как мне сказали, не на плохом счету. Иду по цеху и вижу, что дорожку только что отремонтировали: видно, была выбоина и ее недавно заасфальтировали. Горю директору:

— Это сделано к нашему приезду?

— Да, — отвечает он.

— У нас тоже так делают, — замечаю я, — вижу, что и у вас это практикуется! (Оживление в зале, Аплодисменты).

Иду дальше, стою подлебный станок. Высказываю замечание, что вот уже лет 50 прошло с тех пор, как я работал на заводе, где были такие же долбежные станки. На заводе есть и новое, есть и старое оборудование. В том же цехе мы видели простую ножовку, к которой приспособили моторчик. И вот она пилит. Увидев ее, я сказал представителю фирмы, что еще в 1909 году, когда я был мальчишкой, вот так же пилил на заводе, а вы сейчас, через полвека, делаете это в Америке.

Повторяю, давайте пойдемте вместе на любой завод, и мы увидим немало устаревшего оборудования. Конечно, обновление оборудования зависит не только от директоров предприятий. Это зависит и от того, что мы не успеваем в необходимых масштабах производить новое оборудование, чтобы заменить им старое, отжившее. Нам, видимо, надо сейчас обратить главное внимание на расширение производства более совершенного станочного оборудования, создание автоматических линий, станков-автоматов. И, конечно, следует совершенствовать инструмент, рабочие приспособления.

Над этим надо серьезно подумать Госплану, совнархозам и Госплану республик.

Товарищи! Наша партия подняла народы Советского Союза на построение коммунистического общества. Многие годы назад, когда мы только еще вышли из гражданской войны и делали первые шаги в строительстве социализма, Владимир Ильич Ленин завещал нам: «...подготовить — работой долгого ряда лет подготовку — переход к коммунизму». (Соч., том 33, стр. 36).

И вот этот долгий ряд лет, о которых говорил Ленин, — пройден. Цели поколения советских людей, не жалея пота в труде и самой жизни в борьбе с жестокими врагами, выполнили завещание Ленина и подготовили переход к коммунизму. Мы с вами не только добились этого, но сами уже непосредственно приступили к строительству коммунизма. (Продолжительные аплодисменты).

У нашей партии, у советского народа есть теперь новая Программа. Программа партии — это закон нашей жизни и деятельности. Главное теперь — успешно осуществить Программу.

Партийные организации проводят большую организаторскую работу по претворению в жизнь решений XXII съезда, широко развернута пропаганда материалов съезда партии. Это хорошо. Но вместе с тем следует отметить такой существенный недостаток в нашей организационной и пропагандистской работе.

Зачастую партийные работники, пропагандисты, агитаторы, а также органы печати в своих выступлениях о Программе партии и в освещении ее отдельных положений акцентируют внимание главным образом на том, что будет через 20 лет, каких результатов мы достигнем к концу этого периода.

Некоторые работники только и твердят: к концу второго десятилетия экономика возрастет во столько-то раз, у нас будет то-то и то-то, квартиры, мол, будут бесплатные, проезд на транспорте бесплатный и прочее и прочее. Словом, расписывают все блага коммунизма.

Повторяют только одно: блага, блага, блага. У людей может создаться впечатление, что все это придет само собой. Слушая такие речи, некоторые люди могут сказать: чего же ты уговариваешь, давай скорее эти блага. Но, думаю, что будут и такие люди, которые остановят оратора и спросят: вы лучше скажите — как этого достигнуть и кто же будет заботиться о том, чтобы создавать эти блага!

Конечно, легче сказать о том, что будет через 20 лет. Почему легче? Говорить о том, что будет через 20 лет, значит говорить о более высоких показателях, чем мы имеем сегодня. А сказать о том, что нужно делать сегодня, — это значит говорить о том, что надо делать больше, чем делается теперь, говорить о преодолении имеющихся недостатков. Делать больше сегодня — это значит завтра иметь больше!

Центральному Комитету Коммунистической партии Советского Союза, Совету Министров СССР

Мы, участники Всесоюзного совещания работников железнодорожного транспорта, от имени всех советских железнодорожников шлем ленинскому Центральному Комитету нашей родной Коммунистической партии и Советскому правительству горячий сердечный привет.

Работники железнодорожного транспорта, как и все трудящиеся нашей великой Родины, с небывалым творческим подъемом самоотверженно трудятся над практическим осуществлением исторических решений XXII съезда и новой Программы КПСС. Исключительно важное значение для ускорения темпов коммунистического строительства имело осуждение ленинским Центральным Комитетом и всей партийной культурой личности Сталина, чуждого духу марксизма-ленинизма, и ликвидация его последствий, идейной и политической разгром антипартийной, фракционной группы Молотова, Кагановича, Маленкова и других.

Железнодорожный транспорт волею партии неустанно развивается вместе с другими отраслями народного хозяйства страны. Высокими темпами растут перевозки. Претворяется в жизнь принятый Центральным Комитетом партии и Советом Министров СССР по предложению товарища Никиты Сергеевича Хрущева генеральный план электрификации железных дорог и намеченная Коммунистической партией программа технической реконструкции транспорта. Сейчас свыше 60 процентов всего грузооборота выполняется прогрессивными видами тяги. Отечественная промышленность все больше оснащает железные дороги электровозами и тепловозами, большегрузными вагонами, высокопроизводительными машинами и механизмами, новейшими средствами автоматизации и телемеханики.

Вместе с тем мы ясно себе представляем, что у нас еще немало нерешенных вопросов. И мы учимся у партии, у Центрального Комитета, как надо устранять недостатки, преодолевать трудности и приводить в действие богатые резервы, которыми располагают железные дороги, все предприятия транспорта.

С каждым днем мы все больше ощущаем ту огромную заботу, которую проявляет партия, правительство и лично товарищ Никита Сергеевич Хрущев о железнодорожном транспорте и его людях. Это нас глубоко радует и воодушевляет на новые большие дела. Мы будем всемерно стремиться к тому, чтобы ускорить технический прогресс, в тесном взаимодействии с другими видами транспорта полнее удовлетворять потребности промышленности, сельского хозяйства, всех отраслей нашей экономики и населения в перевозках, сокращать сроки доставки и всемерно удешевлять перевозки грузов. Наш долг — еще лучше организовать пассажирские перевозки и сделать так, чтобы все вокзалы, все поезда были образцом порядка и уюта, подлинно культурного обслуживания советского человека,

Некоторые ораторы идут по линии наименьшего сопротивления, становятся на самый легкий путь, обходя то, что надо делать сегодня и завтра. Это наносит ущерб нашей стране, а следовательно, делу нашей партии.

Нужно правильно инстинктивно докладывать, товарищам и агитаторам, обеспечивать их необходимыми статистическими материалами, чтобы доклады, лекции, выступления были не беспредметными, а содержательными, интересными, чтобы они были связаны с теми задачами, которые нам предстоит решить.

Необходимо освещать не только конечные результаты, а больше внимания сосредоточивать на начальном этапе выполнения Программы, на том, чтобы убраться с пути все, что мешает нашему продвижению вперед.

Нельзя представлять себе строительство коммунизма так приехал к берегу, ушел на какое-то судно, переплыл на другой берег, и вот ты уже в коммунизме. Нет, так сразу не переплышь.

В вопросах строительства коммунизма нельзя перепрыгивать с начального этапа на конечный, намеченный Программой партии. Этот путь нужно пройти по земле, в напряженном труде и борьбе.

На всем пути двадцатилетней борьбы за построение коммунизма надо упорно работать, трудиться каждый день и каждый час. Трудом и только трудом можно создать материально-техническую базу коммунизма, обеспечить создание всех средств удовлетворения материальных потребностей народа и его духовных запросов.

Товарищи! В. И. Ленин, Коммунистическая партия, поднявая народ на революцию, боролась за освобождение рабочего класса от угнетателей, за лучшую, свободную жизнь трудящихся. После революции враги предприняли все, чтобы задушить Советскую власть, отнять у народа его завоевания. Рабочему классу, трудящимся массам пришлось пережить четырехлетнюю гражданскую войну и иностранную интервенцию. Народу приходилось главным образом не создавать, а даже разрушать в войне то, что было создано трудом народа, свою кровь поливать родную землю, отстаивая ее от многочисленных врагов. Сотни тысяч людей отдали жизнь за то, чтобы отстоять в жестокой борьбе свободу трудового народа, право народа строить свою жизнь так, как это сказано в нашем марксистско-ленинском учении.

Этот труднейший этап в жизни нашего народа был с честью пройден. Те огромные трудности, которые пришлось пережить народу после Октябрьской революции, не идут ни в какое сравнение с трудностями роста, которые переживаем мы теперь, Рабочий класс, трудовое крестьянство, весь советский народ, преодолев все трудности и преграды на своем пути, так перестроили свое хозяйство, что в исторически короткий срок создали из экономически отсталой России самое передовое социалистическое государство, которое занимает теперь по развитию экономики второе место в мире, а по вопросам науки и культуры — первое место в мире. (Бурные аплодисменты).

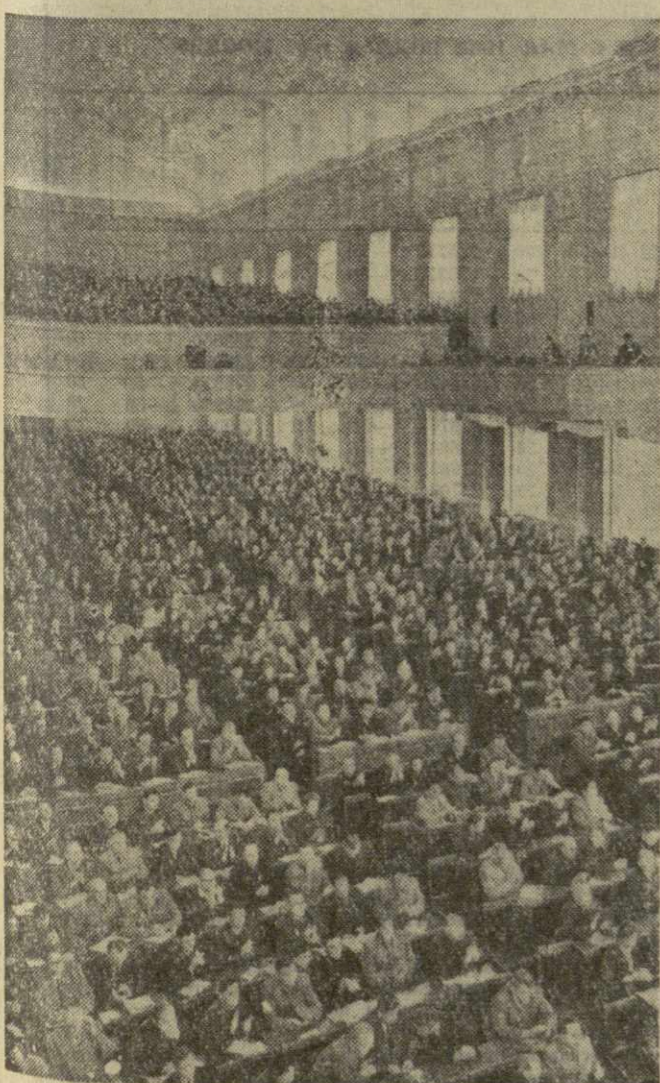
Давайте, товарищи, будем думать о том, какие рублики нам надо брать уже сейчас в нашем коммунистическом строительстве, а не говорить только о том, что будет в последний год двадцатилетия. Легко сказать о том, что намечено достигнуть через двадцать лет. Показать, как достигнуть этого, значительно сложнее. Но мы должны, обязаны делать это. Мы должны сами правильно понимать то, что надо делать сегодня, и проводить правильную линию. Тогда наши силы будут все время наращиваться, и советский народ быстрее придет к торжеству коммунизма.

У нас часто повторяют, что в строительстве коммунизма важное значение имеет повышение производительности труда. Это правильно, об этом надо говорить. Но нередко это произносится как дежурная фраза, употребляемая, так сказать, для украшения выступлений. Надо сказать, что, к сожалению, еще далеко не все работники партийных и хозяйственных органов думают над тем, из чего складывается высокая производительность, что нужно делать для того, чтобы неуклонно повышалась производительность труда, сокращались затраты труда на единицу изделия, повышалось качество продукции.

Эти вопросы должны всегда быть в центре всей нашей организационной и пропагандистской работы. Всем нам надо самоотверженно работать, трудиться по-ленински, отдавая великому делу всю свою энергию, все знания. Только так мы можем построить коммунизм.

Разрешите от имени Центрального Комитета партии и Советского правительства еще раз поздравить вас, дорогие товарищи, а в вашем лице всей армии железнодорожников страны дальнейших успехов в вашем большом и очень нужном для народа труде на благо нашей великой Родины, во имя победы коммунизма! (Бурные аплодисменты).

Пусть быстрее движется наш советский локомотив к великой цели — к коммунизму. (Бурные, продолжительные аплодисменты. Все встает. Возгласы «Ура!», «Да здравствует родная Коммунистическая партия!»).



В зале заседания Всесоюзного совещания работников железнодорожного транспорта. Фото А. Пахомова.

Что вы знаете

К итогам конкурса

О ЧЕХОСЛОВАЦКОЙ
СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЙ
РЕСПУБЛИКЕ?

К
О
Н
К
У
Р
С

С таким вопросом редакция «Зари Востока» обратилась к своим читателям. Конкурс-викторина, который совместно проводила редакция газеты и Грузинское отделение Общества советско-чехословацкой дружбы, вызвал огромный интерес читателей. Ответы на викторину приходили не только из разных городов и сел нашей республики, но и из городов, расположенных за тысячи километров от Грузии. Редакция получила письма из Ленинграда и Москвы, из Махачкалы и Одессы, из Черновцов и Баку, из Калининграда и Ленинграда, из Киева и Германской Демократической Республики... Писали научные работники и школьники, инженеры и врачи, рабочие и колхозники, солдаты и офицеры Советской Армии.

Ответы, присланные на конкурс, свидетельствуют о глубоком интересе советских людей к истории, жизни и быту Чехословакии. Трудящиеся нашей республики, все, принявшие участие в конкурсе, проявили чувство искренней любви и дружбы к братскому чехословацкому народу.

Большинство ответов, присланных на конкурс, содержит интересные данные о Чехословакии, а лучшие из них представляют собой глубокие, содержательные рассказы о Чехословацкой республике, о ее промышленности, культуре, о совместной борьбе советского и чехословацкого народов против гитлеровского фашизма в годы второй мировой войны.

Всего в конкурсе-викторине приняло участие около 600 человек. В связи с большим количеством отдельных ответов жюри конкурса, помимо 15 человек, удостоенных премий, отметило также 55 человек, приславших правильные, интересные ответы.

Сегодня в 7 часов вечера в помещении Грузинского общества дружбы и культурной связи с зарубежными странами (ул. Володарского, 3) редакция «Зари Востока» и Грузинское отделение Общества советско-чехословацкой дружбы проводят вечер, посвященный Чехословацкой Социалистической Республике. Вечер примет участие пресс-атташе посольства ЧССР в Советском Союзе тов. В. Шетнер.

На вечер будут объявлены результаты конкурса-викторины и вручены премии победителям.



В
И
К
Т
О
Р
И
Н
А



Здание Грузинского политехнического института имени В. И. Ленина.

Фото М. Квирикашвили.

СЛОВО
ДРУЗЕЙ
В связи с 40-летием ГПИ в адрес профессора И. Буачидзе, члена-корреспондента Академии наук Грузинской ССР, от коллектива друзей ГПИ.

ИЗ МОСКВЫ

Коллектив Московского высшего технического училища приветствует и поздравляет коллектив Грузинского политехнического института имени Ленина со знаменательной датой — 40-летием со дня основания. Желаем дальнейших больших творческих успехов в работе.

Ректор ЛАЗАРЕВ.

ИЗ ЛЕНИНГРАДА

Горячо поздравляем коллектив Грузинского ордена Трудового Красного Знамени политехнического института имени Ленина с сорокалетием его существования. Желаем новых творческих успехов в подготовке высококвалифицированных инженеров и научных кадров, в научных исследованиях, направленных на решение задач технического прогресса.

Ректор Ленинградского ордена Красного Знамени механического института.

ИЗ КОМСОМОЛЬСКА-НА-АМУРЕ

Коллектив политехнического института города Комсомольска-на-Амуре поздравляет преподавателей, сотрудников и студентов политехнического института с сорокалетием. Желаем дальнейших успехов в вашей работе.

Ректор, партгор, председатель месткома.

ИЗ г. ЯССЫ (Румыния)

Пламенные пожелания дальнейшей процветания в канун сорокалетия.

Профессор МАНЖЕРОН.

Получены также приветствия из Баку, Еревана, Томска, Кавказа и других городов страны, из Индийского института технологий, от главы индийской технической помощи ЮНЕСКО при Индийском институте технологий Н. Н. Лоладе и секретаря миссии Х. Пал Чудхури и т. д.

ЧЕТЫРЕ СЛАВНЫХ ДЕСЯТИЛЕТИЯ

ГПИ ИМЕНИ
В. И. ЛЕНИНА —
40 ЛЕТ

Грузинский орден Трудового Красного Знамени политехнический институт имени В. И. Ленина — крупнейшее высшее учебное заведение нашей республики. За 40 лет своего существования институт подготовил 30 тысяч специалистов. Его питомцев можно встретить сейчас во всех крупных промышленных и научных центрах страны.

В 1922 году в Тбилиском государственном университете был создан политехнический факультет с тремя специальностями — строительной, механической и горной. Первый выпуск политехнического факультета университета состоялся в 1928 году. Тогда было выпущено десять инженеров.

В 1928 году, когда на политехническом факультете университета уже обучалось 1.187 человек, он был преобразован в институт, а три года назад с ГПИ объединен Тбилисский институт инженеров железнодорожного транспорта.

В 1947 году за выдающиеся заслуги в области подготовки инженерных кадров для промышленности, в связи с 25-летием со дня основания, наш институт был награжден орденом Трудового Красного Знамени.

В настоящее время институт готовит кадры 56 специальностей, и среди них — в таких новых областях техники, как автоматика и телемеханика, математические и вычислительные приборы и устройства, технология основного органического синтеза и синтетического каучука, технология пластических масс и другие. В институте 15 факультетов, из них 9 дневного факультета, 4 общетехнических факультета вечернего обучения в городах Тбилиси, Рустави, Гори, Кутаиси, общетехнический факультет заочного обучения с учебно-консультационными пунктами в Тбилиском электровозостроительном заводе, в Батуми, Потли, Сухуми, Тиварцели, Зестафони, Чиатура, Ткибули.

Сейчас в институте обучаются свыше 15.000 студентов, из них более 5.000 — на дневном, около 2.000 — на вечерних стационарах и 8.000 — на факультетах заочного обучения.

Воспитанием и обучением студентов в институте занимаются 12 действительных членов и членов-корреспондентов Академии наук Грузинской ССР, 45 докторов и 247 кандидатов наук, 730 старших преподавателей, преподавателей и ассистентов. Кроме того в учебном процессе привлечено свыше 600 высококвалифицированных специалистов с производств.

Профессор И. БУАЧИДЗЕ, ректор ГПИ имени В. И. Ленина, член-корреспондент Академии наук Грузинской ССР.

В институте сейчас — 72 кафедры, 120 лабораторий, 60 кабинетов, оснащенных современным оборудованием и установками, 3 музея, издательство, хорошо оборудованные учебные мастерские, фундаментальная библиотека с общим фондом в 800 тысяч книг, спортивные залы и площадки.

Из года в год растет количество дипломантов, разрабатывающих реальные проекты по самым различным актуальным вопросам народного хозяйства, промышленности и техники. Частыми стали случаи защиты дипломных проектов студентами в проектных организациях и на передовых предприятиях Грузии.

Плодотворную научно-исследовательскую работу ведут ученые ГПИ.

При институте созданы новые проблемные научно-исследовательские лаборатории. Уже функционируют пять таких проблемных лабораторий. Среди них — гидрогеологическая и инженерной геологии, чайной промышленности, автоматизации и вычислительной техники.

За последние два года институтом издано 60 учебников, монографий и учебных пособий на грузинском языке. Ежегодно издаются по 12 томов «Трудов». Монографии, учебники и отдельные работы ученых ГПИ издаются на русском, китайском, английском, немецком, венгерском, польском, румынском и других языках.

Активно работает студенческое научное общество, которое насчитывает 1.400 членов. Успешно работает студенческая кинолюбительская секция. Фильмы «Молодежь на старте», созданному силами студентов ГПИ, на республиканском киноконкурсе было присуждено первое место.

За последние годы 25 научных сотрудников института принимали участие в работе конференций и симпозиумов, которые проводились в Англии, Мексике, США, Швеции, Индии, Дании, в ГДР, ФРГ, Чехословакии, Польше.

В 1961 году в институте создан общеобразовательный факультет зарубежных студентов, на котором обучаются 59 посланцев стран Азии, Африки и Латинской Америки.

Весна новой жизни

17 лет назад, 9 мая 1945 года, героическая Советская Армия освободила Прагу. В тот же день окончилась вторая мировая война.

Народ Чехословакии вдохнул свежий воздух новой весны. Как только с улиц Праги исчезли баррикады, на которых повстанцы вели борьбу с озверевшими фашистскими полчищами до прихода Советской Армии, началась новая жизнь на заводах и фабриках, на полях, в учебных заведениях — по всюду.

В годы восстановления разрушенного войной хозяйства был предпринят будущий общественный строй страны. Попытки внутренней реакции восстановить в Чехословакии капитализм с помощью Запада не увенчались успехом.

В феврале 1948 года трудящиеся нашей страны под руководством Коммунистической партии Чехословакии отразили наступление реакции, избрав путь социализма. Трудовой народ, руководимый своим авангардом — Коммунистической партией Чехословакии, взяв в свои руки управление страной, решил неотложные задачи в области промышленности, сельского хозяйства, образования, культуры, социального обеспечения.

В этом новом государственном строительстве нашим добрым другом и опытным учителем был Советский Союз, впервые в истории человечества проложивший путь к социализму. СССР давал нам не только мудрые советы, но и оказывал материальную помощь.

Путь, по которому шла наша

В. ШЕТНЕР,
пресс-атташе посольства ЧССР
в Советском Союзе.

страна в течение последних 17 лет, был нелегким. Но сегодня, когда мы оглядываемся на этот путь, сердце переполняется радостью и гордостью за те огромные успехи, которых достигла социалистическая Чехословакия под мудрым руководством Коммунистической партии.

Чехословацкая Социалистическая Республика сегодня — это страна с высокоразвитой промышленностью, сельским хозяйством, наукой, культурой, страна с высоким жизненным уровнем.

С каждым годом повышается благосостояние нашего народа. По сравнению с 1960 годом зарплата рабочих и служащих увеличилась на 2,5 процента и составляет в среднем 1.383 кроны. Потребление на душу населения возросло на 3 процента. Строительство жилых домов увеличилось на 17,7 процента. К концу 1961 года каждая семья в ЧССР имела радиоприемник, каждая вторая — электрическую стиральную машину, каждая пятая — телевизор, каждая десятая — холодильник.

На пенсионное обеспечение государство ежегодно ассигнует 12,2 миллиарда крон, на здравоохранение — 6,3 миллиарда крон.

В 1961—1962 учебном году в средних и специальных школах обучались 321.200 юношей

и девушек, т. е. на 17 тысяч больше, чем в прошлом году, а в высших учебных заведениях — почти 440 тысяч студентов. Количество учащихся в вузах увеличилось в 7 раз по сравнению с довоенным периодом. Число вузов возросло с 13 до 50.

По сравнению с 1960 годом объем промышленной продукции увеличился почти на 8,9 процента. Общий объем капитального строительства в 1961 г. достиг 46 миллиардов крон и увеличился по сравнению с 1960 годом на 7 процентов.

16 октября 1962 года начнет свою работу XII съезд КПЧ, который поставит перед нашим народом новые задачи, укажет пути к достижению нашей главной цели — построению коммунизма.

Борьба за мир, за дружбу и взаимопонимание между народами — неизменные принципы внешней политики ЧССР. В своей борьбе за мир и прогресс наша страна выступает в едином строю лагеря социализма, возлагаемого великим Советским Союзом.

Дружба чехословацкого и советского народов имеет глубокие исторические корни, она скреплена кровью в битве с немецко-фашистскими захватчиками в годы второй мировой войны.

Вечная, нерушимая дружба народов Советского Союза и Чехословакии является прочной гарантией мира во всем мире. Наши народы уверенно строят свое светлое будущее — коммунизм, и нет такой силы, которая могла бы остановить это движение вперед.

Последние известия, События, хроника

Пребывание делегации партийных работников КПСС в Чехословакии

ПРАГА, 11 мая. (ТАСС). Делегация партийных работников КПСС, возглавляемая секретарем ЦК КПСС Л. Ф. Ильичевым, вылетела сегодня в центр Восточно-Славянской области город Кошице. В поездке по стране, которая продлится около недели, ее сопровождают зав. отделом ЦК КПЧ М. Гладик и посол СССР в ЧССР М. В. Зимагин.

СВОБОДУ ГИЗЕНГЕ!

ЛОНДОН, 11 мая. (ТАСС). Все африканские правительства и все свободные народы должны прийти на помощь Гизенге, указывая в своем заявлении комитет африканских организаций в Англии.

Комитет выражает решительный протест против всех надуманных обвинений против Гизенги, который всегда выступал за единство Конго. Комитет требует его безусловного освобождения и одновре-

ПРЕБЫВАНИЕ Ю. А. ГАГАРИНА В ВЕНЕ

ВЕНА, 10 мая. Корр. ТАСС В. Умнов и Ю. Баженов передают: Жители австрийской столицы оказали Ю. А. Гагарину радужный прием. Они восторженно приветствовали его на улицах и в гостинице «Империал», где останавливался советский космонавт.

Сегодня майор Ю. А. Гагарин и его супруга были приняты президентом Австрийской Республики А. Шерфом, который пожелал советскому космонавту приятного пребывания в Австрии и преподнес ему в подарок собственный портрет с автографом.

Затем Ю. А. Гагарин и его супруга были приняты канцлером А. Горбахом и вице-канцлером Б. Питтерманом.

Канцлер А. Горбах сердечно приветствовал советского космонавта. Я рад, сказал он, приветствовать вас в Вене. Мы, австрийцы, высоко ценим успешное развитие советской космонавтики, служащей делу мира. Он пожелал советскому космонавту счастливого пребывания в Австрии и вручил ему медаль, на которой по-русски выгравировано: «Первому, имевшему успех, космонавту мира Ю. Гагарину от австрийского правительства. 10 мая 1962 года». Ю. А. Гагарин нанес также визит бургомистру города Вены Ф. Йонасу.

В середине дня в венском клубе «Конкордия» состоялась большая пресс-конференция Ю. А. Гагарина, на которой присутствовало более 300 журналистов, представляющих печать многих стран мира.

Сегодня же Ю. А. Гагарин возложил венок к памятнику советским воинам в Вене.

Завтра утром советский космонавт выезжает в поездку по стране.

ЗАПРЕЩЕНИЕ КОМПАРИИ В ВЕНЕСУЭЛЕ

НЬЮ-ЙОРК, 11 мая. Коммунистической партией и партией «Революционное движение левых». Сообщая об этом, агентство Ассо-

шийтед Пресс указывают, что одновременно Ю. А. Гагарин издал вчера декрет о запрете деятельности в стране коммунистической партии и партией «Революционное движение левых». Сообщая об этом, агентство Ассо-

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ЗАЕМ РАЗВИТИЯ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА СССР

(ВЫПУСК 1957 ГОДА)
ОФИЦИАЛЬНАЯ ТАБЛИЦА 5-го ТИРАЖА ВЫИГРЫШЕЙ, СОСТОЯВШЕГОСЯ 6 МАЯ 1962 ГОДА В ГОР. МОСКВЕ
Выигрыши выпали на следующие номера серий и облигаций во всех разрядах займа:

№№ серий	№№ облигаций	Размер выигрыша в рублях	№№ серий	№№ облигаций	Размер выигрыша в рублях	№№ серий	№№ облигаций	Размер выигрыша в рублях	№№ серий	№№ облигаций	Размер выигрыша в рублях	№№ серий	№№ облигаций	Размер выигрыша в рублях
220119	1-50	20	223160	1-50	20	226617	1-50	20	229583	1-50	20	233832	1-50	20
220123	44*	100	223179	1-50	20	226838	1-50	20	229617	25*	100	233987	1-50	20
220140	24*	100	223204	1-50	20	226871	1-50	20	229665	1-50	20	234028	10*	100
220214	1-50	20	223356	1-50	20	226960	1-50	20	229698	1-50	20	234048	1-50	20
220303	1-50	20	223475	1-50	20	227012	1-50	20	229713	1-50	20	234193	1-50	20
220384	1-50	20	223722	1-50	20	227048	1-50	20	229745	1-50	20	234254	1-50	20
220605	1-50	20	223802	1-50	20	227148	1-50	20	229787	1-50	20	234259	1-50	20
220630	1-50	20	223936	1-50	20	227187	1-50	20	229812	1-50	20	234302	1-50	20
220659	1-50	20	224089	1-50	20	227274	1-50	20	229848	1-50	20	234353	1-50	20
220672	1-50	20	224291	10*	100	227484	1-50	20	229876	06*	100	234553	1-50	20
220681	1-50	20	224346	1-50	20	227495	28*	100	229878	1-50	20	234576	1-50	20
220769	1-50	20	224556	1-50	20	227545	1-50	20	229884	1-50	20	234633	1-50	20
222117	1-50	20	224709	1-50	20	227585	1-50	20	229906	1-50	20	234669	1-50	20
222157	1-50	20	224741	1-50	20	227645	1-50	20	229923	1-50	20	234713	1-50	20
222176	44*	100	224749	1-50	20	227717	1-50	20	229928	1-50	20	234779	1-50	20
222197	1-50	20	224800	1-50	20	227731	1-50	20	229932	1-50	20	234797	1-50	20
222199	1-50	20	225013	1-50	20	227759	12*	100	229937	1-50	20	234807	1-50	20
222261	1-50	20	225022	1-50	20	228008	1-50	20	229940	1-50	20	234818	1-50	20
222448	1-50	20	225032	1-50	20	228038	1-50	20	229944	1-50	20	234828	1-50	20
222528	1-50	20	225148	1-50	20	228052	1-50	20	229945	1-50	20	234841	1-50	20
222574	1-50	20	225183	1-50	20	228076	40*	100	229946	1-50	20	234854	1-50	20
222625	1-50	20	225206	1-50	20	228122	1-50	20	229947	1-50	20	234885	1-50	20
222759	1-50	20	225226	1-50	20	228139	1-50	20	229948	1-50	20	234897	1-50	20
222819	1-50	20	225288	1-50	20	228366	34*	100	229949	1-50	20	234905	1-50	20
222821	1-50	20	225370	1-50	20	228507	1-50	20	229950	1-50	20	234913	1-50	20
222876	1-50	20	225331	1-50	20	228614	1-50	20	229951	1-50	20	234922	1-50	20
222881	1-50	20	225601	1-50	20	228683	1-50	20	229952	1-50	20	234931	1-50	20
222945	1-50	20	225617	1-50	20	228694	1-50	20	229953	1-50	20	234940	1-50	20
222968	1-50	20	225629	1-50	20	228865	1-50	20	229954	1-50	20	234949	1-50	20
222981	1-50	20	225638	39*	100	228873	1-50	20	229955	1-50	20	234958	1-50	20
222985	1-50	20	225639	1-50	20	228911	1-50	20	229956	1-50	20	234967	1-50	20
222989	1-50	20	225687	1-50	20	228943	1-50	20	229957	1-50	20	234976	1-50	20
222992	1-50	20	225797	1-50	20	228954	1-50	20	229958	1-50	20	234985	1-50	20
222996	1-50	20	225893	1-50	20	229126	1-50	20	229959	1-50	20	234994	1-50	20
223004	1-50	20	225987	1-50	20	229152	1-50	20	229960	1-50	20	235003	1-50	20
223014	1-50	20	225988	1-50	20	229157	1-50	20	229961	1-50	20	235012	1-50	20
223046	1-50	20	226108	1-50	20	229406	1-50	20	229962	1-50	20	235021	1-50	20
223144	1-50	20	226257	1-50	20	229427	1-50	20	229963					