ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

ЗАРЯ ВОСТОКА

ГОД ИЗДАНИЯ 14-ЫЙ

ОРГАН ЗАКАВКАЗСКОГО КРАЕВОГО КОМИТЕТА ВКП(б) и ЦЕНТРАЛЬНОГО ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА ЗСФСР

АВГУСТ 17 СУББОТА 1935 г. № 190 (3603) ГОД ИЗДАНИЯ 14-й

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ

ДАЛЬНЕЙШИЙ ПОД'ЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА И ПАРОВОЗНОЕ ХОЗЯЙСТВО.—Из речи тов. Л. М. Кагановича на совещании работников железнодорожного транспорта 27 июля 1935 года.

VII ВСЕМИРНЫЙ КОНГРЕСС КОМИНТЕРНА. Заключительное слово тов. Димитрова.

ПОГИБ ЛЕТЧИК ПОСТ НАКАНУНЕ ДНЯ АВИАЦИИ.

Футболисты Закавказья выезжают на состязания в Швецию.

Транспорт перед новыми задачами

Гигантская организационная машина железнодорожного транспорта все больше и больше приводится в порядок. Работа по оздоровлению железных дорог является предметом пристального внимания всей партии, всей страны. Мы следим за каждым шагом перестройки транспорта не только потому, что его роль для социалистического строительства огромна, но и потому, что в его успехах мы видим практическое осуществление большевистской организационной политики, в высшей степени поучительной для многих отраслей народного хозяйства.

Сегодня «Правда» публикует речь народного комиссара путей сообщения тов. **Л. М. Кагановича** на совещании работников железнодорожного транспорта, посвященную задачам дальнейшего под'ема железных дорог. Глубокое понимание практики и особенностей железнодорожной работы сочетается в этой речи с освещением принципиальных задач, которые стоят перед транспортом на пути превращения его в образцовую отрасль социалистического хозяйства.

«На первом этапе нашей работы мы сосредоточились преимущественно на организационных мероприятиях, на ликвидации вопиющих и очевидных недостатков, на сплочении коллектива железнодорожников, в первую очередь командного и политического состава, на под'еме соревнования и ударничества, на разоблачении косности, неграмотности, антигосударственной практики и лжетеоретических высказываний горе-теоретиков. Теперь мы переходим во второй класс, где требования пред'являются большие, посложнее и потруднее. Поэтому, продолжая с таким же напряжением работу, указанную выше, мы должны сейчас особое ударение сделать на проведении ряда хозяйственных технических мероприятий по всем отраслям ж.-д. хозяйства, и в первую очередь по паровозному хозяйству и организации движения поездов, которые должны прочно закрепить и двинуть дальше под'ем нашего транспорта». Таково исходное положение речи тов. **Л. М. Кагановича**.

Неотложная задача железнодорожного транспорта на данном этапе состоит в том, чтобы ускорить движение поездов — для этого имеются все материально - технические возможности. В этом заключаются громадные ресурсы для дальнейшего увеличения грузооборота и улучшения пассажирских перевозок. Выполнение указания товарища **Сталина** — поднять в ближайшее время погрузку до 80 тысяч вагонов в сутки — в огромной степени зависит от ускорения движения поездов. Осуществлению этой задачи и подчинены мероприятия по перестройке паровозного хозяйства и организации движения поездов: переход на строенную езду; замена длинных тяговых плеч (участок пути, обслуживаемый данным депо) более короткими; ликвидация обезлички в ремонте паровозов путем перехода к системе комплексных бригад; организация отделений паровозного хозяйства, которые должны улучшить эксплоатацию паровоза и развязать руки начальникам депо, чтобы они могли целиком сосредоточиться на ремонте паровозов и организации труда паровозных бригад; введение твердого расписания движения не только пассажирских, но и товарных поездов при более высокой, чем до сих пор, норме скорости. Эти мероприятия не являются чем-то случайным, они составляют часть планомерно осуществляемой системы, которая приходит на смену старой железнодорожной неразберихе.

Не секрет, что до самого последнего времени организационная структура железнодорожной работы во многом и очень во многом не отвечала тем принципам, которые были преподаны Центральным Комитетом партии и Советом Народных Комиссаров в решениях о работе транспорта. Достаточно сказать, что еще в 1931 году ЦК и Совнарком предложили отменить обезличку и применять в широком масштабе спаренную и строенную езду на паровозах. Этим была дана железнодорожникам перспектива укрепления спаренной езды с дальнейшим переходом на строенную. Однако, в течение трех лет строенная езда не только не осуществлялась в организованном порядке, но даже пресекались попытки отдельных передовых депо осуществить это указание партии и правительства.

Несколько месяцев назад в речи тов. **Кагановича** об эксплоатационной работе железных дорог и его приказе об обороте вагона была подведена черта под организационной неразберихой в службе эксплоатации, усугублявшейся антигосударственной практикой и лжетеоретическими высказываниями различных горе-ученых, пытавшихся доказать, что транспорт дошел до предела использования своих возможностей. Этой речью и этим приказом было положено начало порядка в службе эксплоатации, который ныне материализован в погрузке за 4 месяца 470 тыс. вагонов сверх плана.

Речь тов. **Кагановича** о паровозном хозяйстве, его приказ по этому же вопросу кладут конец крупным организационным недостаткам в этой важнейшей отрасли железнодорожного дела и открывают перед транспортниками перспективу новых побед, которые выведут их в передовые ряды строителей социалистического общества.

Лейтмотивом речи тов. **Кагановича** является мысль, которая им самим сформулирована в словах: «Человек, его труд является решающим в организации всего хозяйства». Каждое мероприятие, проводимое партией и правительством для улучшения работы транспорта исходит из этого решающего принципа. Не отвлеченные формулы и псевдотеоретические рассуждания, которыми так долго и так много злоупотребляли на транспорте, а живой человек, его силы, его творческие возможности, его энергия и воля,—вот что лежит в основе этих мероприятий. Взять хотя бы такой вопрос, как длина тяговых плеч,—казалось бы, сугубо техническое дело. Однако, до сих пор этот вопрос решался неправильно, ибо он решался без учета живых людей. В основу новой системы тяговых участков положена та мысль, чтобы каждая паровозная бригада в свой нормальный рабочий день — за 8 часов — могла начать и закончить определенный производственный цикл, что, несомненно, приведет к большому сбережению сил бригады и резко улучшит использование паровозов.

Организационная перестройка паровозного хозяйства подкрепляется значительным изменением в системе заработной платы паровозников, которая до настоящего времени часто не только не способствовала поднятию производительности труда, а даже толкала отдельных машинистов к сокращению скоростей и простаиванию без дела. Закрепление твердых норм выработки на длительный период и установление прогрессивной системы оплаты за наилучшую по пробегу, на скорости и по безаварийности работу должно создать материальную заинтересованность паровозников в более высокой производительности труда.

Успешный выход транспорта на прорывного положения и его нарастающие успехи об'ясняются тем, что его нынешний руководитель тов. **Л. М. Каганович**, выдающийся мастер сталинского стиля руководства, сумел сочетать величайшую заботу о людях, о воспитании кадров с осуществлением твердой и четкой организации производственного процесса. «Все решают люди, но мы знаем, что люди самой организацией производственного процесса ставятся в условия необходимости», — говорит он. Эта прекрасная, глубоко марксистская мысль раскрывает всю механику той системы руководства хозяйством, которая сейчас с очевидным успехом осуществляется на нашем транспорте.

Партия и страна прочтут речь тов. **Кагановича** с большим удовлетворением достигнутыми успехами и с твердой надеждой на дальнейший под'ем в работе транспорта. Ежемесячный прирост погрузки, который мы наблюдаем, берется не на-ура, а является результатом планомерной большевистской организации всего дела. Железные дороги вступили, по выражению тов. **Кагановича**, в «эру самого настоящего ленинско - сталинского большевизма». Это порука тому, что великая железнодорожная держава, какой является наш СССР, будет иметь самый лучший, самый организованный во всем мире, работающий как часы, железнодорожный транспорт.

(Передовая «Правды» от 16 августа).

АВАРИЯ САМОЛЕТА ПОСТА

Пост и Роджерс погибли

НЬЮ-ЙОРК, 16. (ЗТА). Самолет летчика Поста потерпел аварию. Пост и находившийся на борту самолета талантливый писатель Роджерс погибли.

* * *

НЬЮ-ЙОРК, 16. (ЗТА). Знаменитый американский летчик Пост и талантливый писатель-юморист Роджерс погибли, когда самолет из Фербенкса летел в Поинт-Барроу (Аляска).

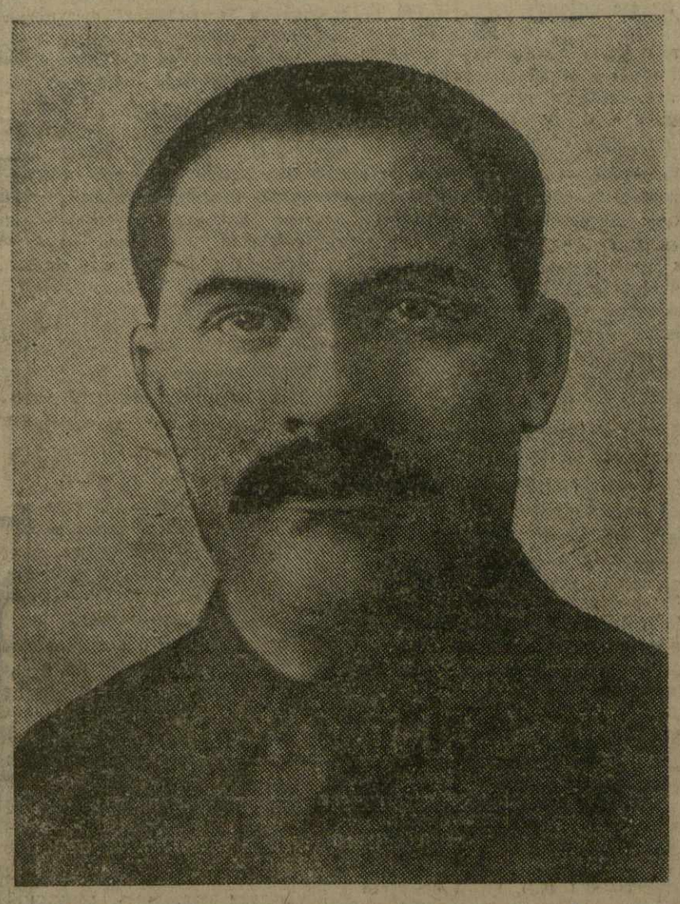
Пост и Роджерс намеревались достигнуть Нома (Аляска) и оттуда продолжать путь в Советский Союз.

* * *

НЬЮ-ЙОРК, 16. (ЗТА). По сообщению сигнального корпуса армии США, авария произошла приблизительно в двадцати четырех километрах к югу от Поинт - Барроу. Трупы Поста и Роджерса перевезены в Поинт - Барроу.

ДАЛЬНЕЙШИЙ ПОД'ЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА И ПАРОВОЗНОЕ ХОЗЯЙСТВО

Из речи товарища Л. М. КАГАНОВИЧА на совещании работников железнодорожного транспорта 27 июля 1935 г.



I.

Итоги работы железных дорог за четыре месяца

Совещание начальников дорог и политотделов созывается в этом году второй раз. В апреле мы обсуждали вопросы эксплоатации железных дорог — как нам добиться выполнения плана, поднять погрузку, как улучшить оборот вагона, снизить крушения и аварии. Транспорт тогда резко отставал от всех отраслей народного хозяйства, и наша самокритика была тогда направлена на вскрытие болезней плохо работавших железных дорог и на подтягивание транспорта до выполнения плана.

Нынешнее совещание собирается в обстановке подымающегося в гору транспорта для обсуждения вопросов о том, как поднять паровозное хозяйство и улучшить движение поездов. **Наша самокритика сейчас направлена на то, чтобы обеспечить превращение ж.-д. транспорта уже в ближайшее время в передовую отрасль социалистического хозяйства.**

За четыре месяца, прошедшие со времени апрельского совещания начальников дорог и подоров, транспорт двинулся серьезно вперед. Железные дороги погрузили за эти четыре месяца сверх плана 470.000 вагонов, чем полностью покрыли свой долг народному хозяйству страны, составлявший к началу второго квартала 1935 г. 400.000 вагонов.

Среднесуточная погрузка увеличилась с 56.101 вагона в феврале до 72.962 вагонов в июле, т. е. на 16.861 вагон. Нечего и говорить, что этим опрокинуты всякие сомнения в возможности выполнения плана погрузки.

Сейчас борьба идет за перевыполнение плана и за больший план на 1936 г.

Однако есть ряд дорог, которые продолжают еще отставать в погрузке, хотя и они двинулись вперед по сравнению с первыми месяцами этого года. Это, главным образом, дороги Востока.

За истекшие четыре месяца улучшился оборот вагона и снизились простои. Оборот вагона с 8,65 суток в марте ускорился до 6,81 суток в июле, т. е. на 21 процент. Простой транзитного вагона на участковых и сортировочных станциях снизился с 8 часов в апреле до 7 часов в июле, а простой под грузовыми операциями — с 19,5 часа в апреле до 17,2 часа в июле.

Уменьшилось во II квартале 1935 г., по сравнению с I, количество крупных крушений, однако оно все еще велико, в особенности по крушениям, происходящим в результате нарушений правил технической эксплоатации.

Острой постановкой на прошлом совещании эксплоатационных вопросов — об ускорении оборота вагонов, о крушениях — мы подняли на борьбу за под'ем ж.-д. транспорта всех честных железнодорожников. Беда многих из них была в том, что они не знали, как подойти к делу, как исправить недостатки. Это неумение организовать дело освящали «теоретические», с позволения сказать, рассуждения о достигнутом, якобы, «пределе» в использовании подвижного состава наших железных дорог.

Железнодорожный транспорт превзошел «пределы», которые ставились железным дорогам, вагонам, паровозам этими частью грамотными, но антисоветскими, частью малограмотными людьми.

Погрузка составляет сейчас 73.000 вагонов. Решающую роль в достижении этой цифры сыграло то, что партии удалось высвободить коммунистов и беспартийных железнодорожников из-под влияния этих рассуждений о «пределе», оправдывавших неумение работать.

Освободившись от этих влияний, они показали, на что они способны. Успехами ж.-д. транспорта мы обязаны передовым людям железнодорожного транспорта, в первую очередь лучшей части командного и политического состава, по-большевистски взявшимся за дело, мы обязаны руководству ЦК и товарища **Сталина. (Аплодисменты).**

Конечно, одни организационные меры не решают всего дела, необходимо хозяйственно - технически укрепить железнодорожный транспорт.

Товарищи! Мы в праве сейчас сказать, что первый этап работы мы прошли неплохо. Мы из него выходим с отметкой удовлетворительно или, как говорят учащиеся, «уд» **(Смех)**, ну, на ряде дорог даже «хор» **(Смех)**. Если поставить здесь на голосование, то, пожалуй, вы-то наверняка проголосуете, что «хор». **(Смех).** Но помнить надо, что полученный «хор» в первом классе не удовлетворяет во втором классе. Если застрять на одном месте, то «хор» в первом классе может оказаться «неудом» во втором классе. Если мы не подтянемся и не подымемся на уровень требований, пред'являемых нам страной во втором классе, то мы можем провалиться на экзамене. Тем более, что и в том, что мы сделали сейчас, есть еще очень много недостатков и неумения.

На первом этапе нашей работы мы сосредоточились преимущественно на организационных мероприятиях, на ликвидации вопиющих и очевидных недостатков, на сплочении коллектива железнодорожников, в первую очередь командного и политического состава, на под'еме соревнования и ударничества, на разоблачении косности, неграмотности, антигосударственной практики и лжетеоретических высказываний горе-теоретиков. Теперь мы переходим во второй класс, где требования пред'являются большие, посложнее и потруднее. Поэтому, продолжая с таким же напряжением работу, указанную выше, мы должны сейчас особое ударение сделать на проведении ряда хозяйственных, технических мероприятий по всем отраслям ж.-д. хозяйства и, в первую очередь, по паровозному хозяйству и организации движения поездов, которые должны прочно закрепить и двинуть дальше под'ем нашего транспорта.

II.

Об улучшении использования паровозов

Локомотив — основная двигательная сила железнодорожного транспорта. Если правильно организовать использование паровозов, то это явится могучим рычагом перестройки транспорта, упорядочения железнодорожного хозяйства. В плохом использовании паровозов наглядно отражаются все недостатки в организации движения поездов, в организации всей работы железнодорожного транспорта.

От упорядочения паровозного хозяйства в основном зависит весь дальнейший под'ем железнодорожного транспорта. И так как вопрос об улучшении использования паровозов весьма сложен, так как мы хотим решить его не поверхностно, а глубоко и серьезно, затронув всю сумму вопросов — организационных, хозяйственных и технических, то мы, по предложению товарища **Сталина**, созвали настоящее совещание. Мы созвали вас, несмотря на то, что проект приказа у нас был готов, несмотря на то, что мы в НКПС над этими вопросами работаем усиленно уже в течение полутора месяцев, несмотря на то, что мы провели уже ряд совещаний с начальниками московских дорог и с паровозниками московского узла — с машинистами, с начальниками депо и т. д. Мы решили, с одобрения и с согласия Центрального Комитета партии и правительства, созвать настоящее совещание для того, чтобы здесь, имея опыт всех дорог, решить основные вопросы паровозного хозяйства.

Паровозы на большинстве наших дорог использовываются плохо. Они больше стоят, чем ходят, да и ходят крайне медленно. И притом, труд паровозных бригад так плохо организован, что при малой по времени работе паровозов применяется большое количество сверхурочных работ.

Техническая—поперегонная — скорость движения поездов мала.

Несмотря на то, что за последние три года наш паровозный парк пополнился свыше чем 2.500 новыми паровозами мощных серий «Э» и «ФД», техническая скорость осталась почти на прежнем уровне: 23 км. в час в 1932 году, 22,7 километра в час в первом полугодии 1935 года и 23,7 километра в час в июне этого года. Форсировки котлов явно занижены. Машинисты при беседе с нами сами говорят, что сидят на «малом клапане» и имеют большой резерв для того, чтобы перекрывать безобразия службы эксплоатации в части продвижения поездов.

Премия за экономию топлива поставлена неправильно. Она толкает отдельных машинистов к сокращению скоростей из-за неправильного, ошибочного противопоставления многими паровозниками скорости движения поездов — экономии топлива.

К нам, в НКПС, поступает много писем коммунистов, описывающих безобразные задержки их в пути. И несмотря на эти задержки, лучшие машинисты ухитряются приводить поезда раньше срока за счет увеличения технической скорости. Совершенно очевидно, что технические скорости установлены неправильно, с большим резервом.

На Екатерининской дороге по 29 решающим участкам техническая скорость установлена 23,6 клм., а фактической в мае было 25,4 клм. По Донецкой дороге по 30 решающим участкам графиком техническая скорость установлена 22,1 клм., а фактически в мае было 24 клм. И так по многим другим дорогам. Это показывает, что люди стараются и работают лучше, чем по графику-расписанию, но исправить надо такой график, ибо он тормозит дело, вот почему технические скорости нужно пересмотреть и повысить.

Нужно также пересмотреть и сократить лишние блок-посты и раз'езды. На Екатерининской дороге на участке Нижнеднепровск — Узел — Чаплино, блок-посты были расположены чрезмерно густо, через каждые 2—4 километра. От этого машинисты вынуждены были замедлять скорость, подходя к блок-посту и не успевали развивать скорость, как, подходя к следующему блок-посту, опять замедляли скорость. Тов. Билик ликвидировал 8 постов из имевшихся 14 и в результате техническая скорость на этом участке повысилась с 22 километров в мае до 26 километров во второй половине июня.

Мало того, что паровоз двигается крайне медленно. Он находится непосредственно в движении менее 8 часов в сутки, а две трети суток простаивает в основных, оборотных депо и на промежуточных станциях.

Простои на промежуточных станциях чрезмерны и без всяких надобностей.

Остановки на промежуточных станциях необходимо резко сократить минимум до 30 проц.

Больше половины суток паровоз зря жжет топливо, простаивая в основном или оборотном депо, на контрольных постах и станционных путях в ожидании поездов или чтобы дать отдых паровозным бригадам. Сами передовики - машинисты говорят, что технические операции — экипировка — заправка паровоза — производятся, как правило, не спеша, «вразвалку» и легко могут быть сжаты во времени.

Конечно, к вопросам сокращения простоев паровозов нельзя подходить легкомысленно, рубить, что называется, «с плеча». Паровоз — сложная машина и требует внимательного и серьезного к себе подхода. Именно поэтому, несмотря на то, что нам многие, в том числе лучшие работники паровозных служб, говорили, что вообще можно добиться 12—13 часов чистого движения паровоза, мы, считая это безусловно правильным, поставили все же для большей подготовки на ближайшее время задачу — **добиться чистого движения паровоза 10 часов в сутки вместо существующих 7,9 часа в сутки.** Для простоев на промежуточных станциях намечается примерно, по сети 3,5 часа в сутки вместо существующих теперь 3,7 часа.

Время стоянок в депо, на контрольных постах, считая также и стоянки в ожидании поездов и при заправке паровоза, мы предполагаем в среднем сократить до 10,5 часа в сутки. Но так как за сутки паровоз должен делать значительно больше оборотов, чем сейчас, то время на технические операции на один эксплоатационный оборот паровоза — экипировку, проход к контрольному посту и обратно, прием и сдачу паровозов — должно сократиться значительно больше.

Наша цель — добиться в конечном счете технической скорости минимум 30—35 километров, коммерческой — 24—26 километров и среднесуточного пробега паровозов — 350—450 километров. Но для ближайших месяцев мы ставим себе более скромную практическую задачу — добиться к первому октября технической скорости 27 километров в час коммерческой — 19,4 клм в час и среднесуточного пробега паровозов — 253 клм. Эти задачи вполне реальны и безусловно могут и должны быть выполнены, если паровозники, и в первую очередь командиры железнодорожного транспорта, возьмутся за работу по-настоящему.

О коротких тяговых плечах

Вопрос о разукрупнении длинных тяговых плеч, т. е. расстояния между основным и оборотным депо, вызвал наибольшие споры на данном совещании. Он тесно связан с вопросом о лучшей организации труда паровозных бригад, а это как-раз забывали те, кто возражал против коротких плеч.

Человек, его труд является решающим в организации всего хозяйства. Товарищ Сталин говорит, что «из всех ценных капиталов, имеющихся в мире, самым ценным и самым решающим капиталом являются люди, кадры». Ведь человек создает все материальные ценности. Как же можно подходить к вопросам использования паровозов и выбора системы тяговых плеч без учета основного — труда паровозных бригад. Ведь паровоз сам работать не может, его приводят в движение, его ведут живые люди. От их самочувствия, от их организованности, от их производительности, в конечном счете, зависит эффективность работы паровоза.

Для правильной организации труда паровозных бригад надо было бы дать такую длину тягового плеча, чтобы одна паровозная бригада могла сделать поездку в обе конца в свой нормальный рабочий день — за 8 часов.

При участковой скорости 20—25 километров в час длина тягового плеча должна быть примерно 70—80 километров. Такого идеального положения трудно будет добиться по всей сети, но мы должны увеличивать количество таких плеч, иметь по крайней мере на ряду с такими плечами такое плечо, где бы непрерывная работа паровозной бригады была бы не выше 10 часов и так, чтобы общее количество рабочих часов в месяц не превышало 192 часа, т. е. длину тягового плеча примерно до 90—100 километров. Это, конечно, в среднем по сети. Там, где уже сейчас введены мощные паровозы или благоприятные условия по профилю пути и густоте движения, там длина тягового плеча может быть до 110—120 километров.

Надо ликвидировать такие длинные тяговые плечи, при которых паровозные бригады должны работать беспременно по 12—15 часов.

Сейчас у нас по сети, по данным паровозного управления НКПС, из 774 тяговых плеч почти половина — 331 плечо — имеет длину менее 100 километров, 202 плеча от 100 до 125 километров, 166 плеч от 125 до 150 километров и 75 плеч свыше 150 километров. Придется, повидимому, разделить плечи длиной свыше 150 километров и часть плеч длиной от 125 до 150 километров. По предварительным наметкам Паровозного управления НКПС, надо разделить в 1935—1936 гг. около 130 плеч, из них половину уже в этом году.

Разделение плеч потребует создания поворотных кругов, «треугольников», а в ряде мест оборотных и основных депо.

Если мы наладим как следует ремонт паровозов, то отпадет необходимость в так называемом межпоездном ремонте. Паровоз должен ходить исправным от промывки до промывки. Во всяком случае, при правильной организации дела можно свести к минимуму время пребывания паровоза в депо и провести разукрупнение существующих длинных тяговых плеч при самых минимальных затратах.

III.

Строенная езда и организация труда паровозных бригад

Почему мы ставим вопрос о переходе со спаренной езды на строенную, т. е. о прикреплении трех бригад к обслуживанию одного паровоза? Паровоз должен работать круглые сутки. Но две паровозные бригады нормально могут работать в сутки только 16 часов. Следовательно, или паровоз должен непроизводительно простаивать 8 часов в сутки, в ожидании бригады, зря сжигая топливо, или спаренные бригады должны работать сверхурочно. На практике получалось и то и другое, т. е. и паровоз значительную часть суток простаивал непроизводительно, «отапливая небо» **(Смех)**, и паровозные бригады работали сверхурочно. Чтобы добиться большего использования паровоза, на ряде дорог пошли на так называемые «двухсполовинные» бригады, т. е. для обслуживания двух паровозов, кроме двух спаренных, прикрепляли еще пятую бригаду. В некоторых депо уже в настоящее время работают на строенной. Сейчас в среднем по сети на один паровоз приходится 2,4 бригады. Но так как все это проводится стихийно, неорганизованно, то подсменные бригады фактически приводили к обезличке, машинисты работали большое количество часов сверхурочно, а паровоз все же часами простаивал зря.

Спаренная езда сыграла огромную роль, она нам сохранила паровозный парк. Правильно, что мы ввели в свое время спаренную, а не строенную езду потому, что мы были тогда слабы организационно. Теперь мы организационно стали сильнее и можем позволить себе ввести строенную. Таким образом, строенная езда, — есть вторая ступень, есть результат нашего роста. Спаренную езду мы вводили, как результат слабости, выявившейся в результате обезлички, которая привела к разрушению паровозного парка. Строенную езду мы теперь вводим, как результат нашего организационного укрепления, как результат хозяйственного роста и под'ема социалистического транспорта.

Когда беседуешь с машинистами, большинство из них жалуется на большое количество сверхурочных часов. Некоторые работали порой по 14 часов подряд. Один машинист депо Люблино жаловался мне:

— Ведешь поезд на 15-м часу работы, выкуришь целую пачку папирос, все-равно не помогает, глаза слипаются. На прошлом совещании в апреле мы остро поставили вопрос о борьбе со сверхурочными. Но одного желания бороться со сверхурочными мало. Нужна система организационных и хозяйственных мероприятий, которые бы сделали сверхурочные работы ненужными и невозможными. Такими мероприятиями являются: во-первых, — введение строенной, во-вторых — введение коротких плеч и в-третьих — улучшение организации труда в депо, установление порядка, при котором машинисты работали бы по заранее составленному плану - наряду, а не так, как сейчас: нужен машинист, за ним посылается вызывальщик, хотя бы машинист только несколько часов назад

ОКОНЧАНИЕ РЕЧИ ТОВ. Л. М. КАГАНОВИЧА СМ. НА 2-Й СТР.

ДАЛЬНЕЙШИЙ ПОД'ЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА И ПАРОВОЗНОЕ ХОЗЯЙСТВО

Из речи товарища Л. М. КАГАНОВИЧА на совещании работников железнодорожного транспорта 27 июля 1935 г.

(Окончание)

вернулся из поездки. Переход на строенную езду подводит крепкую базу под борьбу со сверхурочными паровозных бригад.

Строенная езда должна стать в ближайшие месяцы наиболее распространенной системой езды на паровозах. На строенную езду можно будет уже в этом году перевести 80—85 процентов всех тяговых плеч.

Политотделы, парторги, партийные и профсоюзные организации депо должны активно помочь начальникам депо в переходе на строенную езду, в правильном комплектовании паровозных бригад.

Мы переходим на строенную езду не для того, чтобы сохранить существующий низкий среднесуточный пробег паровозов, а чтобы его значительно повысить. Переход на строенную требует, чтобы машинисты были более активными борцами за ускорение оборота паровоза, борцами против безобразий в использовании паровозов. Строенная езда потребует большей четкости в работе депо. В этом ее преимущество. Улучшением работы депо мы хотим обеспечить за паровозными бригадами заработок за работу в нормальное время не ниже заработка, который они имели до настоящего времени со сверхурочными.

Самый основной вопрос — точно регламентировать труд паровозных бригад. Идеальным было бы такое положение, если бы паровозная бригада могла сделать оба конца за 8 часов. Тогда паровозные бригады могли бы организовать работу по-заводскому — ежедневно бригада приходит, положим, в 8 часов утра на работу и кончает работу в 4 часа дня, другая бригада начинает работу в четыре часа дня и т. д. Но далеко не всюду можно уложить поездку в оба конца ровно в 8 часов, ибо это зависит от ряда условий движения, которые трудно подогнать так идеально. Предположим, что длительность поездки — 10 часов. Тогда начальник депо должен составить точный месячный график - наряд паровозным бригадам на 192 часа: такой-то бригаде выходить тогда, другой через 10 часов, третьей через 20 часов и т. д. Наряд должен быть составлен так, чтобы в общей сложности каждая бригада имела не более 192 часов работы, т. е. в среднем 8 часов в день на всех дорогах.

Мне пришлось провести ряд бесед с машинистами, в них машинисты правильно расценивают все намечаемые мероприятия по улучшению организации труда паровозных бригад и повышению им заработной платы, подчеркивая свою обязанность повысить производительность труда, водить поезда без аварий и без опозданий. «Нам больше дается, с нас больше и спросится»,—говорят они.

Крепко подтянуться придется руководству. Все намеченные мероприятия могут быть сведены на-нет плохим проведением, плохим раз'яснением, и, наоборот, аккуратное, добросовестное их проведение и политическое сплочение армии паровозников превратит паровозное хозяйство в самое передовое и ведущее на железнодорожном транспорте.

IV.

О ремонте паровозов и организации работы депо

Ускорение оборота паровозов, увеличение технических скоростей и среднесуточного пробега требуют коренного улучшения качества ремонта паровозов. Если паровоз будет работать больше, а качество ремонта паровозов останется таким же плохим, то вся экономия времени на сокращении простоев и увеличении скорости движения будет с'едена большим количеством больных паровозов.

В чем основные недостатки организации ремонта в паровозных депо? **В обезличке и кустарщине.** Текущий прорывочный ремонт паровозов производится обезличенно разными функциональными бригадами. Никто в целом за ремонт паровоза не несет ответственности. Нельзя найти виновника плохого ремонта. Трудно даже премировать, награждать кого-нибудь за хороший ремонт паровоза. Хорошо ремонтирующая бригада может получать столько же, а иногда и меньше, чем бригада, недобросовестно выполняющая ремонт.

Надо организовать комплексные — об'единенные — бригады по текущему промывочному ремонту, примерно в составе 15—30 чел., к которым и прикрепить определенные группы паровозов.

Нужно организовать дело так, чтобы во время промывки проводился весь текущий ремонт, а между промывками паровоз должен ходить бесперебойно, не требуя ремонта.

Депо является основной индустриальной заводской базой железнодорожного транспорта. Депо концентрирует квалифицированные кадры транспорта. Но все же деповский ремонтный рабочий чувствует себя в депо порой как бы «вторым сортом». Надо поднять самочувствие ремонтных рабочих, укрепить политическую работу среди них, сколотить крепкий, дружно работающий коллектив. Без этого поднять работу депо и образцово наладить ремонт нельзя.

Мы должны вывести ремонт паровозов из состояния кустарщины и обезлички и поставить дело организованно, по-заводскому.

Когда я говорю — по-заводскому,— это не означает, что надо сразу развернуть грандиозное капитальное строительство, возвести огромные здания, своего рода деповские «магнитострои». Можно и в простом сооружении наладить так дело, чтобы чувствовалась заводская организованность и четкость. Но для этого надо потрудиться как следует и перестроить организацию работы и структуру управления делом.

Основной недостаток в работе начальника паровозного депо — это то, что с одной стороны он не чувствует себя полным хозяином депо, а с другой стороны — он перегружен большим количеством разнообразных функций, не дающих ему возможности сосредоточиться на своих основных обязанностях — ремонте и эксплоатации паровозов.

Нельзя требовать от начальника депо полноты ответственности за порученное ему дело, требовать содержания в порядке депо, если начальник депо не может распорядиться мелочами, если функционалка продолжает его задавать. Нужно пересмотреть систему финансирования депо, чтобы перевести основные депо на хозрасчет, снабдить депо хотя бы минимальными оборотными средствами. Нужно передать паровозным службам все гражданские и технические сооружения депо (деповские здания, конторы, жилища и т. п.).

Что же нужно сделать для того, чтобы депо успешно справилось с возлагаемыми на него более сложными задачами? **Нужно отделить функции руководства депо, как самостоятельным, хозрасчетным предприятием, от функции руководства тяговым участком.** Тяговой участок должен быть выведен из теперешнего неопределенного, межеумочного состояния и превращен в полноправное отделение паровозного хозяйства.

На начальника депо следует возложить ремонт паровозов, выдачу их под поезда, организацию труда паровозных бригад и подготовку паровозных бригад. Начальник же отделения паровозного хозяйства должен обеспечить работу паровозов по графику, согласовывать график использования паровозов с ежедневными заданиями движения поездов, организовать строительство, ремонт и содержание гражданских и технических сооружений паровозного хозяйства (зданий депо, конторы, жилищ и пр.). Начальник отделения паровозного хозяйства должен, наряду с общим руководством работой депо, непосредственно руководить системой водоснабжения и водокачками, вспомогательными поездами, электростанциями и электрохозяйством, топливными складами, экипировочными обустройствами, ОРС и их подсобными хозяйствами, материальным снабжением (кладовыми и складами).

Как видите, работы для начальника отделения паровозного хозяйства будет по-горло.

Начальники депо и отделений должны проявлять больше хозяйственной гибкости, маневренности, изворотливости. Нельзя надеяться только на централизованное снабжение. Конечно, коренное переоборудование депо должен организовать НКПС. ЦК партии, правительство и лично тов. **Сталин** нам помогут в будущем году, как помогли и с вагоноремонтными мастерскими.

Это касается станков и другого оборудования. Но одновременно начальники депо и отделений сами должны изыскивать возможности на месте, чтобы привести депо в мало-мальски культурное состояние, чтобы станки были в порядке и полностью загружены, чтобы оборудование было комплексно, чтобы в цехах было чисто, тепло, светло, чтобы территория депо была огорожена и т. п.

Начальники депо, весь командный состав депо, нормировщики должны сейчас более конкретно чем когда-либо организовать борьбу за культурное индустриализированное передовое депо.

* * *

Из года в год у паровозников существует «традиция» — к зиме ухудшать работу паровозного парка. Мы должны переломить эту традицию, пойти ей наперерез и заявить: **товарищи-паровозники, вам никак нельзя ухудшать работу в зимние месяцы, вы и без того плохо работаете летом, к осенне-зимним перевозкам страна ждет от вас здорового, бесперебойного и безотказно работающего паровозного парка. (Бурные аплодисменты).**

V.

Об организации движения поездов

Все меры, которые мы с вами намечаем по улучшению использования паровозов, могут быть сведены на-нет, если мы не улучшим организацию движения поездов, не упорядочим дело с графиками и расписаниями.

Мало того, что графики составлены неудовлетворительно, но выполняются они еще хуже.

Нельзя больше терпеть такого положения, когда графики и расписания существуют только на бумаге, а на деле поезда ходят по «законам» самотека. **Движение поездов строго по расписаниям должно быть железным законом всей работы транспорта.**

Как же мы должны повести борьбу за соблюдение расписаний? У нас некоторые придерживаются правила — или все, или ничего. Раз нельзя добиться сейчас того, чтобы 100 проц поездов ходило по расписанию, значит не к чему огород городить. Это неправильно и вредно. Давайте обеспечим пассажирские поезда.

Возьмем на первых порах основной костяк товарных поездов, которые при всяких условиях каждые сутки будут обеспечены грузами. Эти товарные поезда должны ходить точно по расписанию, как и пассажирские. Надо приучить клиентуру приспосабливаться к расписаниям этих поездов.

Вслед за таким костяком поездов пойдет второй круг поездов, включающий все число поездов, необходимых для обеспечения всех перевозок. И затем график должен предусмотреть сверх этого дополнительное число поездов, исходя из возможного максимального размера перевозок. Примерно аналогичная практика существует в Германии.

Надо составлять график движения таким образом, чтобы впредь обеспечить более ускоренный пропуск пассажирских поездов без нарушения нормального движения товарных поездов. Увеличение технической и коммерческой скорости, лучшая разработка графика дает нам возможность перевезти больше пассажиров, чем в этом году, и с большими удобствами для пассажиров.

В конце концов все решают люди, но мы знаем, что люди самой организацией производственного процесса становятся в условия необходимости. Возьмем к примеру сельское хозяйство — казалось бы, самую неорганизованную отрасль нашего народного хозяйства. Что являлось всегда в сельском хозяйстве решающим фактором, организующим все, поднимающим людей рано утром и толкающим работать до ночи,—время, погода, сезонность работы. Если солнышко греет, — крестьянин уже лежать на печи не может. Это было при индивидуальном хозяйстве, это есть даже и сейчас, несмотря на то, что в деревне появился новый организующий фактор—машина, трактор, МТС, колхоз — они помогают организовать труд людей.

На заводах и фабриках рабочие работают под одной крышей, у одних приводов и трансмиссий, у одного конвейера—это организует трудящегося человека.

В чем трудность нашей работы на транспорте? Наши суб'ективные трудности — мы еще не сплотили, не воспитали низший и средний комсостав —осложняются об'ективными трудностями — растяженностью, разбросанностью нашего производства. НКПС, дорога отвечает перед страной, перед ЦК партии, правительством за маленькую, захолустную станцию, которая находится от них за тысячи километров, где даже радио нет. НКПС отвечает за стрелку, которую во-время не перевели, и поэтому произошло крушение. НКПС отвечает за движение поездов, за сохранность вагонов в пути, длина которого свыше 80 тысяч километров. В этом трудность нашего положения. Кто решается быть железнодорожником, — тот должен понять заранее, что он идет на фронт, он идет на работу, которая труднее, беспокойное, чем любая другая работа. Что нам помогает преодолевать наши трудности? Это, конечно, паровоз, путь, вагон — держать их в исправности, поднимать технику и т. п. Правильное построение системы зарплаты должно стимулировать работать хорошо и четко. Большую роль играет суб'ективный фактор — политическая и производственная организация людей. Однако в самой системе транспорта нужно иметь организующий рычаг всего железнодорожного движения на 80 с лишним тысяч километров протяжением.

Что является у нас этим организующим рычагом? Не произвол того или иного агента. Это тебе не деревенская проезжая дорога — сел на лошадь и поехал. Это тебе даже не поле с трактором, даже не цех. Нет, извините. Транспорт — это тончайшая система нервов, тончайшая система кровообращения страны. Один палец у тебя зашиблен, а весь организм лихорадит. Вот в чем суть. Значит, для дисциплины, для четкой организации движения наше звено, за которое мы должны бороться, — это расписание движения поездов. Оно должно спаять в единый коллектив разбросанных на десятки тысяч километров сотни тысяч отдельных людей. Расписание должно заставить переездного сторожа своевременно проснуться, выйти и пропустить поезд. Расписание должно заставить стрелочника своевременно подготовить стрелку. Расписание должно заставить любого агента работать честно, организованно. Надо любить и уважать расписание, как знамя, как основное условие органического здорового под'ема транспорта. Вот каково значение расписания, вот чем должно быть расписание для железнодорожников!

VI.

Руководство, кадры и подготовка к зиме

Организующая роль нашего аппарата на ж.-д. транспорте более сложна, чем работа аппарата дореволюционных железных дорог или железных дорог в капиталистических странах, где транспорт имеет дело со стихийными перевозками. Подвезли груз к жел. дорогам — они его перевезли, имея при этом большие избытки подвижного состава и неиспользуемые пропускные способности. Иное дело у нас, где ж.-д. транспорт играет огромную роль в осуществлении планов социалистического строительства и где без проникновения в глубину хозяйства, без изучения грузопотоков, без каждодневной практической и технической помощи дорогам, отделениям, станциям, депо, дистанциям пути, сигнализации и связи, вагонным участкам нельзя регулировать работу железнодорожного транспорта так, чтобы он дал максимум возможного для строительства социализма.

Между тем в аппаратах НКПС и управлений дорог люди занимались сплошь и рядом канцелярской писаниной, не воздействуя на жизнь. Вместо того, чтобы изучать жизнь, подмечать полезное в работе станции, депо, участка, дороги и распространить это на другие участки, или оперативным воздействием исправить плохую работу, писались справки, бюрократически раздувалась переписка, работники занимались «запросами» и «ответами», чтобы оправдать свое служебное существование, перестраховывали себя десятками подписей от ответственности.

Большинство работников в производственных управлениях работало не в производственных секторах, а в обслуживающих и подсобных. Так, например, в управлении пути существовал сектор пути, в котором было сосредоточено 80 проц. всей производственной работы управления, но работало всего 29 человек из 142 человек штата управления пути. В управлении паровозного хозяйства существовал локомотивный сектор, охватывающий работу паровозов по всей сети, т. е. по существу всю производственную работу управления, а в нем также работал всего 31 чел. из 327 чел. штата паровозного управления.

В загоне были технические вопросы, хотя в таком деле, как железнодорожный транспорт, хозяйственно-технические вопросы должны преобладать. Из всей нашей переписки едва 2 - 3 проц. падало на практическое разрешение технических, производственных вопросов. Бюрократические извращения аппарата ярко проявлялись в издании разных технических инструкций. Издавались такие инструкции, которые являлись издевательством над низовыми работниками, а не помощью им. В инструкциях работникам жилищной дистанции, представленных управлением пути НКПС к изданию в 1935 г., на 120 страницах указывалось, что надо делать трубочисту, банщику, возчику, конюху. Издевательски преподносилась такая мудрость, что район деятельности трубочиста — это дымовые трубы, что банщик должен давать указания о способе пользования горячей и холодной водой, что лошадь должна запрягаться быстро и спокойно» **(Смех)** и т. п.

Мы хотим создать на железнодорожном транспорте образцовый аппарат, который работал бы действительно творчески. Мы не ограничились тем, что сократили бумажную переписку, а перестроили аппарат по существу. Мы создали в основных управлениях НКПС территориально - производственные отделы по дорогам, чем приблизили аппарат к работе дорог. С другой стороны, мы создали в управлениях НКПС крепкие технические отделы, куда посадили инженерные кадры, освободив их для разработки технических вопросов от писания бумажек. По тому же типу мы намечаем сейчас провести и реорганизацию аппарата дорог.

Для железнодорожного транспорта вопрос о кадрах, которые сейчас, как говорил тов. **Сталин**, решают все, — стоит особенно остро. Железнодорожный транспорт отстал по части выдвижения и подготовки кадров от других отраслей нашего социалистического хозяйства. Насыщенность квалифицированными кадрами техников, инженеров на транспорте гораздо ниже, чем в промышленности. На транспорте имеется не более 22—25 тысяч техников и инженеров, что совершенно недостаточно. Рост числа техников и инженеров на транспорте отставал от роста количества выпускаемых из железнодорожных техникумов и втузов. Много людей, прошедших выучку в жел.-дор. учебных заведениях и на дорогах, уходило с транспорта на промышленные предприятия и в аппараты учреждений промышленности. Этому способствовало и неправильное отношение к использованию вновь подготовленных кадров.

Подготовка кадров железнодорожников страдает еще очень большими недостатками и в особенности подготовка техников. Между тем нужда в квалифицированных перворазрядных техниках, имеющих за спиной богатый опыт и одновременно вооруженных знаниями, — огромна. Надо как следует поработать, чтобы в ближайшие годы эту нужду удовлетворить.

Железнодорожный транспорт имеет, в отличие от других отраслей народного хозяйства, ряд особенностей. В нем сильнее взаимозависимость частей. Работник вагонного хозяйства должен хоть отчасти знать путевое и паровозное хозяйство, и наоборот. А у нас ухитряются подготовлять крайне узких специалистов, не знающих всего даже в своей отрасли — путевом, вагонном или паровозном хозяйстве. Во-вторых, экономика транспорта гораздо более сложна, чем на промышленных предприятиях. Командир на транспорте должен знать не только экономику и финансы ж.-д. хозяйства, но и экономику предприятий, обслуживаемых им, знать грузопотоки. Вместо изучения грузопотоков наши эксплоатационные кадры в значительной части обучались маневрировать с математическими формулами.

Транспорт — это конвейер, задача которого быстро передвигать грузы, максимально снижая простои, не допуская превращения станций из пунктов, пропускающих вагоны с максимальной быстротой, в пункты для отстоя вагонов. А между тем наша эксплоатационная наука сосредоточивалась не на борьбе с простоями, а на изучении того, какими должны быть простои, на стандартизации их. Это вовсе, конечно, не значит, что мы против установления норм простоев, но мы за такие нормы, которые ведут к снижению простоев, а не к их закреплению и росту. Надо воспитать в железнодорожниках понимание того, что они работают на конвейере, который должен непрерывно двигаться, увеличивая свою скорость.

Наконец, мы должны обучить наши кадры внедрять и осваивать новую технику на железнодорожном транспорте. Нашим кадрам, и не только обучающимся в учебных заведениях, но и работающим по сети, надо во многом еще учиться и переучиваться.

Товарищ **Сталин** не раз подчеркивал великую честь работать на железнодорожном транспорте, связывающем громадные области нашей страны в одно государственное целое.

Каждый железнодорожник, который осознал эту честь и хорошо работает, смело борется с недостатками и способствует продвижению транспорта вперед, будет оценен по заслугам. Кроме уважения тот, кто из командного состава будет лучше работать и перевыполнять задания, получит и соответствующую прогрессивную доплату к основному окладу.

Некоторые из руководящих работников ж.-д. транспорта думают, что надо только учить других и что самому зазорно учиться житейской мудрости у любого работника — начиная от стрелочника, кочегара, кондуктора и машиниста и кончая инженером. Это не большевистский подход. Товарищ **Сталин** учит нас на своем собственном примере внимательно прислушиваться к голосу любого низового работника, житейский опыт которого может подсказать очень многое для улучшения дела. Плох будет тот командир ж.-д. транспорта, который не сумеет по-сталински подойти к своим низовым кадрам, к их выдвижению, воспитанию и сплочению.

На ж.-д. транспорте мы несколько отстали по части выковки, обучения и сплочения кадров. Это нельзя об'яснить тем, что якобы нет людей. Люди у нас есть, и замечательные люди. Они есть на дорогах, на отделениях, на станциях, на вагонных участках, в дистанциях пути и связи, в депо, среди партийных и беспартийных, среди комсомольцев. Надо только уметь их выдвигать и обучать.

Необходимо усилить внимание со стороны руководителей дорог к среднему и низовому комсоставу, к его воспитанию и сплочению. Успехи и недостатки в работе среднего и низового комсостава не должны прикрываться спиной начальника дороги. Если начальник депо, эксплоатационного отделения, вагонного участка или дистанции пути хорошо работает, его надо отметить, поощрить, если он плохо работает, — надо ему указать его недостатки, не замазывать, не скрывать их, помогая ему тем самым выполнять плановые задания.

Подбор и воспитание кадров — первейшая обязанность командиров транспорта, политотделов и профсоюзов, воспитывать кадры — не значит сплачивать их личными, мещански-слезливыми отношениями, из-за ложной доброты прикрывать недостатки, во-время не указывать, а потом доводить человека до срыва, вплоть до смещения или даже ареста. Такая сентиментальная «доброта» потом боком выходит. Нет, ты уж поработай над человеком, помоги, вскрой оружием большевистской самокритики недостатки и болезни для того, чтобы поднять его на уровень великих задач, тем самым подымая и транспорт на уровень задач, выдвигаемых всем социалистическим хозяйством нашей страны. Надо шире развернуть самокритику на жел.-дор. транспорте, не успокаиваясь на достигнутых успехах.

Железнодорожники последние 4 месяца работали хорошо, подняли погрузку, улучшили дело. Однако, даже в погрузке, план которой перевыполняется, у значительной части дорог имеется качка. В отдельные дни они не выполняют плана. Нормы оборота вагонов и снижения простоев полностью дорогами не выполняются.

Большинство руководящих работников ж.-д. транспорта делает правильные выводы из первых успехов под'ема железнодорожного транспорта — еще напряженнее работать, не ослабляя ни на секунду борьбы за дальнейший под'ем транспорта. Они прекрасно понимают, что развернуть железнодорожный транспорт так, чтобы он полностью обеспечил растущее запросы советской страны, — дело сложное и трудное.

Но среди командного и даже отчасти политического состава железнодорожников есть небольшая часть людей, которые, дорвавшись до известного признания, — оторваться не могут. Эти люди похожи на ребенка, который дорвался до конфетки и оторваться от нее не может. Им не хочется переходить на хлеб—к будням, они не хотят больше самокритики, не понимают ее. Они считают, что раз план погрузки выполняется, то можно успокоиться, а что касается качества работы, ускорения оборота вагона, снижения простоев, **уменьшения количества крушений**, то это дело второстепенное. Призыв к развороту самокритики такие люди понимают как поворот назад — опять, мол, хотят бить, за что, ведь план перевыполняется. И начинается детский плач. Почему отбираете конфетку! **(Смех, аплодисменты).** Но заботливые родители не дадут об'едаться конфетами, ибо знают, что от злоупотребления ими может живот заболеть. **(Смех).**

Есть среди работников ж.-д. транспорта и такая группа людей, у которых, выражаясь медицинским языком, есть психическая травма, их столько раз били, столько у них выговоров и предупреждений, что они всегда ждут удара **(Смех)**, во всем видят подвох, работают неуверенно, «оглядываясь».

Таким работникам мы можем сказать одно: кадрами бросаться не будем, мы готовы терпеливо лечить их. Этому нас учили и учат **Ленин** и **Сталин**.

Если человек в чем-либо слаб, будем его терпеливо переучивать. Если человек на одном месте не приспособился, мы готовы воспитывать его на другой работе. Но при всем этом важно одно, чтобы люди **хотели работать**, чтобы люди горели на работе и вкладывали всю душу, всего себя в дело под'ема транспорта, чтобы, не боясь трудностей, не гнушаясь учиться у «маленьких» работников, чутко прислушивались к их голосу. Таких людей партия, правительство, НКПС будут ценить и поддерживать.

Совсем другое отношение должен к себе вызывать срывщик приказов, расписаний, хулиган, обманщик и жулик. Мы будем и впредь наказывать подобных людей за обман, за очковтирательство, за срыв планов и выполнения приказов. Не эра гнилого либерализма на ж.-д. транспорте, а эра самого настоящего ленинско - сталинского большевизма! **(Бурные и продолжительные аплодисменты).**

Товарищи! Железнодорожный транспорт **перестает быть отстающей** отраслью нашего хозяйства. Но этого недостаточно. Он должен быть **передовым** участком социалистического строительства.

Перед нами стоит важнейшая задача — как следует подготовиться к зиме.

Опыт прошлых лет показывает, что зимние затруднения в перевозках проистекали из того, что дороги начинали готовиться к зимним условиям в момент, когда наступила зима. Щиты расставляли во время сильного снегопада. Снегоочистители оказывались не там, где они нужны были. Колхозников к очистке путей начинали привлекать тогда, когда пути уже были засыпаны снегом, что задерживало поезда. В результате всего этого на многих дорогах, в особенности на Востоке, первые же снегопады дезорганизовывали движение поездов.

То же самое можно сказать и о подготовке паровозов и депо. Казалось бы — чего проще отеплить паровозную будку или гидравлическую колонку, но и это делалось уже при морозе.

Мы должны обеспечить этой зимой бесперебойное движение поездов. И это не трудно. Мы наметили для этого ряд мероприятий, большая часть которых подсказана житейским опытом низовых работников — путейцев, машинистов и др. в своих письмах и корреспонденциях в «Гудок». Это немного «обидно» сидящим в высоких аппаратах, но давно доказано, что и им очень полезно учиться у низовых работников и рабочих.

В особенности мы должны к зиме подтянуться в борьбе с крушениями.

От нас, от высшего, в особенности среднего и низшего командного и политического состава, зависит успех зимы и тем самым окончательное закрепление побед транспорта. Политотделы, улучшившие свою работу за последний период, должны поднять партийную, политическую работу и еще теснее сплотить всю железнодорожную армию вокруг партии, ее ЦК и товарища **Сталина** для новых наших побед. **(Аплодисменты).**

Сегодня мы грузим 73 тыс. вагонов в сутки. Этого недостаточно для удовлетворения запросов народного хозяйства страны, которое растет изо дня в день и будет пред'являть нам все увеличивающиеся требования. Мы должны обязательно грузить больше. Это — веха на пути под'ема работы железных дорог, которая должна быть значительно превзойдена уже к концу этого года.

Опыт нашей борьбы говорит о том, что это вполне достижимая задача, и мы можем заверить Центральный Комитет партии и нашего великого вождя тов. Сталина, каждодневно помогающего нам и руководящего борьбой за под'ем транспорта, — что мы к зиме подготовимся, погрузку повысим, сплотим железнодорожников в единую воодушевленную армию и превратим железнодорожный транспорт в передовой участок народного хозяйства, обеспечивающий обороноспособность страны и новые победы социализма! **(Бурные авиации, все встают, крики «ура», «да здравствует товарищ Сталин!», «да здравствует товарищ Каганович!»).**

СВОДКА БОРЬБЫ ЗА НЕФТЬ

15 августа по всем трестам добыто 50.415 тонн — 77,6 проц. плана

ПРОМЫСЛА	Добыто тонн	Проц. выполнения	Пробурено метров	Проц. выполнения
По тресту Ленинефть:				
ЛЕНИНСКИЙ . . .	5.452	73	243,3	95,4
БАЛАХАНСКИЙ .	4.078	96,4	—	—
КИРОВСКИЙ . .	1.215	94,8	125	215,5
Итого . .	10.745	82,8	368,3	117,7
По тресту Азизбековнефть:				
ОСТРОВ АРТЕМА	1.480	79,6	109	83,2
АЗИЗБЕКОВСКИЙ	9.500	68,8	698	82,1
Итого . .	10.980	70,1	807	82,2
По тресту Орджоникидзенефть:				
ОРДЖОНИКИДЗЕ	7.630	91	263,5	113,8
Им. КАГАНОВИЧА	5.400	68,3	261,5	69,2
СУРАХАНСКИЙ . .	3.295	106,4	—	—
Итого . .	16 325	84,2	525	80,5
По тресту Сталиннефть:				
НЕФТЕЧАЛА . .	60	103,4	—	—
Им. МИКОЯНА .	2.400	67,8	165	63
МОЛОТОВСКИЙ .	1.250	75,3	263	94,9
БУХТА ИЛЬИЧА .	7.100	76,2	342	91
СТАЛИНСКИЙ . .	1.555	64.8	123	118,3
Итого . .	12.365	70,9	893	85,2

VII всемирный конгресс Коммунистического Интернационала

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНОЕ СЛОВО тов. ДИМИТРОВА

Появление тов. **Димитрова** на трибуне вызывает бурю аплодисментов. Конгресс стоя приветствует тов. Димитрова. Раздаются приветственные крики делегаций на разных языках: «Да здравствует Димитров!», «Ура!». Нарастает волна аплодисментов. Троекратные возгласы: «Рот фронт!», долго не смолкающие аплодисменты.

«Подводя теперь итог дискуссии,— начинает тов. Димитров,— мы можем констатировать, что все существенные положения доклада встретили единодушное одобрение конгресса. Никто из выступавших не возражал против намеченных нами тактических установок и предложенной резолюции.

Можно смело сказать, что ни на одном из предшествовавших конгрессов Коммунистического Интернационала не обнаруживалось такой идейно - политической сплоченности, как сейчас **(Аплодисменты).** Полное единодушие конгресса свидетельствует о том, что в наших рядах вполне созрело сознание необходимости перестроить нашу политику и тактику соответственно изменившейся обстановке на основе богатейшего, поучительного опыта последних лет.

Это единодушие, несомненно, можно рассматривать как одно из важнейших условий успешного разрешения главной ближайшей задачи международного движения пролетариата — установления единства действий всех частей рабочего класса в борьбе против фашизма.

Для того, чтобы успешно решить эту задачу, нам нужно, во-первых, чтобы коммунисты умело пользовались оружием **марксистско - ленинского анализа,** тщательно изучая конкретную обстановку, расположение классовых сил в их развитии, и в соответствии с этим строили свои планы деятельности и борьбы.

Мы должны вытравить самым беспощадным образом заедающую нередко наших товарищей приверженность к надуманным схемам, безжизненным формулам, к готовым шаблонам. Мы должны покончить с таким положением вещей, при котором коммунисты, когда у них нехватает силы и способности для марксистско - ленинского анализа, подменяют этот анализ общими фразами и общими лозунгами, вроде «революционный выход из кризиса», без какой бы то ни было серьезной попытки раз'яснить, при наличии каких условий, при каком соотношении классовых сил, при какой степени революционной зрелости пролетариата и трудящихся масс, при каком уровне влияния компартии возможен такой революционный выход из кризиса. Без этого все подобные лозунги становятся пустышкой, бессодержательной фразой, затемняющей только наши задачи сегодняшнего дня.

Во-вторых, нам нужны **живые люди** — люди, вырастающие из рабочей массы, из ее повседневной борьбы, люди боевого действия, беззаветно преданные делу пролетариата, головами и руками которых будут проводиться решения нашего конгресса. Без большевистских, ленинско - сталинских кадров мы не разрешим тех огромных задач, которые стоят перед трудящимися в деле борьбы с фашизмом.

В-третьих, нужны люди, вооруженные компасом **марксистско - ленинской теории,** без умелого пользования которой люди сбиваются на узкий практицизм, находят решения лишь от случая к случаю, упускают широкую перспективу борьбы, показывающую массам, куда и зачем мы идем и куда мы ведем трудящихся.

В-четвертых, нам нужна **организация масс** для проведения наших решений в жизнь. Одного нашего идейно - политического влияния недостаточно. Нам нужно покончить с ориентацией на **стихийность движения,** как с одной из основных наших слабостей. Нам нужно помнить, что без организационной работы, упорной, длительной, терпеливой, подчас кажущейся неблагодарной, массы не приплывут к коммунистическому берегу. Чтобы уметь организовать массы, нам нужно научиться ленинско - сталинскому искусству делать наши решения достоянием не только коммунистов, но и самых широких масс трудящихся. Нужно научиться говорить с массами не языком книжных формул, а тем языком борцов за дело масс, у которых каждое слово, каждая мысль отражает думы и настроения миллионов.

На этих вопросах я хотел бы остановиться в своем заключительном слове.

Товарищи! Конгресс встретил новые тактические установки с большим энтузиазмом и единодушием. Конечно, энтузиазм и единодушие—вещь прекрасная. Но еще лучше, когда они сочетаются с глубоко продуманным критическим подходом к стоящим перед нами задачам, с правильным усвоением принимаемых решений и действительным пониманием средств и методов применения этих решений в конкретной обстановке каждой страны.

Мы ведь и раньше весьма единодушно принимали неплохие решения. Но беда заключалась в том, что принимали их нередко формально и делали эти решения в лучшем случае достоянием небольшого авангарда рабочего класса. Наши решения не становились плотью и кровью широких масс, они не превращались в руководство к действию миллионов.

Можем ли мы утверждать, что мы уже окончательно разделались с таким формальным подходом к принимаемым резолюциям? Нет. Надо сказать, что и на этом конгрессе в выступлениях отдельных товарищей сказываются остатки формализма, чувствуется порой стремление подменить конкретный анализ действительности и живого опыта какой - нибудь новой схемой, какой-нибудь новой упрощенной безжизненной формулой, представить, как **действительность,** то, что нам **желательно,** но чего еще нет на деле.

БОРЬБА ПРОТИВ ФАШИЗМА ДОЛЖНА БЫТЬ КОНКРЕТНОЙ

Никакие общие характеристики фашизма, как бы они ни были верны сами по себе, не освобождают нас от необходимости изучения и учета своеобразия развития фашизма и различных форм фашистской диктатуры в отдельных странах и на различных этапах. Необходимо в каждой стране исследовать, изучить, отыскать национально - особенное, национально-специфическое в фашизме и в соответствии с этим наметить действенные методы и формы борьбы против фашизма. Ленин настойчиво предостерегал нас против шаблонизирования, механического выравнивания, отождествления тактических правил, правил борьбы. Это указание особенно верно, когда дело идет о борьбе с таким врагом, который так рафинированно, так иезуитски эксплоатирует национальные чувства и предрассудки масс и их антикапиталистические настроения в интересах крупного капитала. **Такого врага надо знать в точности и со всех сторон.**

Необходимо без какого - либо промедления улавливать его разнообразные маневры, обнаруживать его скрытые ходы, быть готовым дать отпор ему на любом поприще и в любой момент. Не нужно стесняться даже **учиться** у врага, если это поможет скорее и вернее **свернуть ему шею (Аплодисменты).**

Было бы грубой ошибкой устанавливать какую то общую схему развития фашизма для всех стран и всех народов. Такая схема не поможет, а помешает нам вести настоящую борьбу.

Возьмем, например, развитие фашизма во Франции и Германии. Некоторые товарищи считают, что во Франции фашизм вообще не может развиваться так легко, как в Германии.

Несмотря на имеющиеся различия в развитии фашистского движения во Франции и Германии, несмотря на моменты, которые затрудняют наступление фашизма во Франции, было бы близорукостью на видеть там непрерывный рост фашистской опасности и недооценивать возможность фашистского переворота. Во Франции есть целый ряд моментов, которые благоприятствуют развитию фашизма.

Отсюда следует, что успехи, достигнутые антифашистским движением во Франции, о которых говорили здесь товарищи Торез и Кашен и которым мы всей душой радуемся, далеко еще нельзя рассматривать, как факт, который указывает, что трудящимся массам удалось окончательно загородить дорогу фашизму.

Нужно еще раз со всей настойчивостью подчеркнуть всю важность задач французского рабочего класса в борьбе против фашизма, на которые я уже указывал в своем докладе.

Опасно также строить себе иллюзии о слабости фашизма в других странах, где он не располагает широкой массовой базой. Мы имеем примеры таких стран, как Болгария, Югославия, Финляндия, где фашизм, не имея широкой базы, все же приходил к власти, опираясь на вооруженные силы государства, а потом пытался расширить свою базу путем использования государственного аппарата.

В колониальных и полуколониальных странах речь не может итти о такого рода фашизме, какой мы привыкли видеть в Германии, Италии и др. капиталистических странах. Здесь надо изучить и учесть совсем особые экономические, политические и исторические условия, соответственно которым фашизм принимал и будет принимать своеобразные формы.

Не умея конкретно подходить к явлениям живой действительности, кое-какие товарищи, страдающие леностью мысли, заменяют тщательное и конкретное изучение **действительной** обстановки и соотношения классовых сил— общими, ничего не говорящими **формулами.**

Они напоминают не **снайперов,** которые бьют точно в цель, а таких «искусных» стрелков, которые систематически и без промаха бьют мимо цели, попадая то выше ее, то ниже, то дальше, то ближе. А мы хотим, товарищи, как коммунистические деятели рабочего движения, как революционный авангард рабочего класса быть такими снайперами, которые без промаха на самом деле бьют в цель **(продолжительные аплодисменты).**

ЕДИНЫЙ ПРОЛЕТАРСКИЙ ФРОНТ— АНТИФАШИСТСКИЙ НАРОДНЫЙ ФРОНТ

Некоторые товарищи напрасно ломают себе голову над вопросом, с **чего начать—с единого фронта пролетариата или с антифашистского народного фронта?**

Одни говорят: приступить к установлению антифашистского народного фронта можно будет не ранее, чем будет организован прочный единый фронт пролетариата.

Но т. к. установление единого пролетарского фронта наталкивается на сопротивление социал - демократии в ряде стран, то лучше начинать сразу с народного фронта и только на этой основе потом развивать единый фронт рабочего класса,—рассуждают другие.

И те и другие очевидно не понимают, что единый фронт пролетариата и антифашистский народный фронт **живой диалектикой борьбы** связаны, переплетаются, переходят в процессе практической борьбы против фашизма один в другой и отнюдь не отделены друг от друга китайской стеной.

Ведь нельзя же всерьез думать, что возможно подлинное осуществление антифашистского народного фронта без установления единства действия самого рабочего класса, который является **ведущей силой** этого народного фронта. В то же самое время дальнейшее развитие единого пролетарского фронта зависит в значительной степени от превращения его в народный фронт против фашизма.

Конечно, мы всюду должны добиваться широкого общенародного фронта борьбы против фашизма. Но в целом ряде стран мы не пойдем дальше общих разговоров о народном фронте, если не сумеем мобилизацией рабочих масс сломить сопротивление социал - демократии единому фронту борьбы пролетариата. Так обстоит вопрос прежде всего в Англии, где рабочий класс составляет большинство населения, где английские тред'юнионы и лейбористская партия ведут за собой основную массу рабочего класса. Так стоит вопрос в Бельгии, в Скандинавских странах, где численно небольшим коммунистическим партиям противостоят сильные массовые профсоюзы и численно больше социал - демократические партии. Коммунисты сделали бы здесь крупнейшую политическую ошибку, если бы они укрылись от борьбы за установление единого пролетарского фронта за общими разговорами о народном фронте, который не может быть установлен без участия массовых организаций рабочего класса.

Иначе обстоит вопрос в таких странах, как Польша, где на ряду с рабочим движением развертывается сильное крестьянское движение, где крестьянские массы имеют свои организации, радикализирующиеся под влиянием аграрного кризиса, где национальный гнет вызывает возмущение среди национальных меньшинств. Тут развитие общенародного фронта борьбы будет итти параллельно с развитием единого пролетарского фронта, а порой в такого типа странах движение общенародного фронта может даже обгонять движение рабочего фронта.

Возьмите такую страну, как Испания, находящаяся в процессе буржуазно - демократической революции. Можно ли здесь сказать, что организационная раздробленность пролетариата требует установления полного единства борьбы рабочего класса раньше, чем создавать рабоче - крестьянский фронт против Леруса и Хиль - Роблеса? Такой постановкой вопроса мы бы изолировали пролетариат от крестьянства, фактически сняли бы лозунг аграрной революции, облегчили бы возможность для врагов народа раз'единять пролетариат и крестьянство и противопоставлять крестьянство рабочему классу. А это, как известно, было одной из основных причин поражения рабочего класса в октябрьских событиях 1934 г.

Однако, нельзя забывать одного: во всех странах, где пролетариат сравнительно малочисленен, где преобладают крестьянские и мелкобуржуазные слои города, в этих странах тем более необходимо прилагать все усилия для установления прочного единого фронта самого рабочего класса, чтобы он мог занять свое место, как руководящий фактор в отношении всех трудящихся.

Итак, товарищи, при решении вопроса о пролетарском фронте и фронте народном нельзя давать всеисчерпывающих рецептов на все случаи жизни для всех стран и для всех народов. Универсализм в таком деле, применение одних и тех же рецептов ко всем странам равносильно, разрешите сказать, невежеству. А невежество надо бить даже и тогда и больше всего тогда, когда оно выступает в оболочке универсальных схем. **(Аплодисменты).**

О РОЛИ СОЦИАЛ-ДЕМОКРАТИИ И ЕЕ ОТНОШЕНИЙ К ЕДИНОМУ ФРОНТУ ПРОЛЕТАРИАТА

Товарищи! С точки зрения наших тактических задач важное значение имеет правильный ответ на вопрос о том,—является ли еще и где является социал - демократия главной опорой буржуазии в данный момент.

Необходимо иметь в виду, что в целом ряде стран изменилось или меняется положение социал - демократии в буржуазном государстве и в известной степени также в ее отношении к буржуазии.

Во - первых, кризис коренным образом расшатал положение даже наиболее обеспеченных слоев рабочего класса, так называемой рабочей аристократии, на которую, как известно, преимущественно опирается социал - демократия. И эти слои все более начинают пересматривать свои прежние взгляды о целесообразности политики классового сотрудничества с буржуазией.

Во-вторых, в ряде стран, как я уже указывал в докладе, сама буржуазия вынуждена отказываться от буржуазной демократии и прибегать к террористической форме своей диктатуры, лишая социал - демократию не только ее прежнего положения в государственной системе финансового капитала, но, в определенных условиях, и ее легальности, подвергая ее преследованиям или даже разгрому.

В-третьих, под влиянием уроков поражения рабочих Германии, Австрии и Испании, поражения, являющегося, главным образом, результатом социал-демократической политики классового сотрудничества с буржуазией, и, с другой стороны, под влиянием победы социализма в Советском Союзе, в результате большевистской политики и применения живого революционного марксизма, социал - демократические рабочие революционизируются, начинается их поворот к классовой борьбе против буржуазии.

Совокупность этих причин делает более затрудненным, а в некоторых странах и прямо невозможным для социал - демократии дальнейшее сохранение ее прежней роли опоры буржуазии.

Непонимание этого особенно вредно в тех странах, где фашистская диктатура лишила социал - демократию ее легальности. С этой точки зрения, правильной была самокритика тех немецких товарищей, которые в своих речах отметили необходимость перестать цепляться за букву устаревших формул и решений, касающихся социал - демократии, перестать игнорировать изменения в ее положении. Ясно, что такое игнорирование ведет к искажению нашей линии установления единства рабочего класса и облегчает реакционным вождям социал - демократии их саботаж единого фронта.

Но процесс революционизирования внутри социал - демократических партий, который идет теперь во всех странах, развивается неравномерно. Нельзя представлять себе дело таким образом, что революционизирующиеся с.-д. рабочие сразу будут переходить массами на позицию последовательной классовой борьбы и без всяких промежуточных этапов **прямо** об'единяться с коммунистами. Это будет в ряде стран более или менее трудный, более или менее сложный и длительный процесс, во всяком случае существенным образом зависящий от нашей правильной политики и тактики. Мы должны считаться даже с возможностью того, что некоторые социал - демократические партии и организации, переходя от позиции классового сотрудничества с буржуазией на позиции классовой борьбы, будут продолжать существовать еще известное время, как самостоятельные организации и партии. И, конечно, в таком случае не может быть и речи о том, чтобы такие с. д. организации или партии рассматривались, как опора буржуазии.

Нельзя рассчитывать, что те с.-д. рабочие, которые находятся под влиянием привычной, в течение десятилетий привившейся им идеологии классового сотрудничества с буржуазией, распростятся сами собой с этой идеологией в силу действия одних только об'ективных причин. Нет. Это наше, коммунистов, дело помочь им освободиться от власти реформистской идеологии.

Прежде всего на основе опыта совместной борьбы рука об руку с коммунистами против классового врага возможно и необходимо облегчить и ускорить с.-д. рабочим их революционное развитие. Нет более действенного средства для изживания социал - демократическими рабочими их колебаний и сомнений, чем участие в пролетарском едином фронте.

Мы сделаем все от нас зависящее, чтобы не только социал - демократическим рабочим, но и тем деятелям с.-д. партий и организаций, которые искренно желают перейти на революционную классовую позицию облегчить совместную с нами работу и борьбу против классового врага. Но в то же время мы заявляем: те социалистические деятели, рядовые функционеры и рабочие, которые продолжают поддерживать раскольническую роль реакционных вождей социал - демократии и выступают против единого фронта, которые таким образом прямо или косвенно помогают классовому врагу, тем самым берут на себя перед рабочим классом ответственность не меньшую, чем историческая ответственность тех, кто поддерживал социал - демократическую политику классового сотрудничества, политику, которая в ряде европейских стран погубила революцию 1918 г. и расчистила дорогу фашизму.

Вопрос об отношении к единому фронту служит водоразделом между реакционной частью с.-д. и ее революционизирующимися слоями. Наша помощь революционизирующейся ее части будет тем **действительней,** чем усиленней будет наша борьба против реакционного лагеря социал - демократии, состоящего в блоке с буржуазией, и внутри левого лагеря самоопределение отдельных его элементов пойдет тем скорее, чем решительнее коммунисты будут бороться за единый фронт с социал - демократическими партиями. Практика классовой борьбы и участие социал - демократов в движении единого фронта покажет, кто в этом лагере останется «левым» на словах и кто на самом деле левый.

О ПРАВИТЕЛЬСТВЕ ЕДИНОГО ФРОНТА

Если отношение социал - демократии к практическому осуществлению единого фронта пролетариата вообще является в каждой стране главным показателем того, изменилась ли и в какой мере прежняя роль с.-д. партии или ее отдельных частей в буржуазном государстве, то особенно ярким показателем этого будет служить **отношение с.-д. к вопросу о правительстве единого фронта.**

В такой ситуации, когда вопрос о создании правительства единого фронта встанет в порядок дня, как непосредственная практическая задача, этот вопрос сделается решающим пробным камнем для политики с. - д. данной страны: либо вместе с фашизирующейся буржуазией против рабочего класса, либо вместе с революционным пролетариатом против фашизма и реакции не на словах, а на деле. Так будет поставлен неотвратимый вопрос как в момент создания, так и во время пребывания у власти правительства единого фронта. О характере и об условиях создания правительства единого фронта или антифашистского народного фронта, мне кажется, товарищи, в докладе уже сказано то, что необходимо для общей тактической ориентировки. Хотеть, чтобы мы сверх того наметили все возможные виды и все условия создания такого правительства, это значит сбиваться на бесплодное гадание.

Я хотел бы предостеречь против всякого упрощенства и схематизма в этом вопросе. Жизнь сложнее всяких схем. Неверно, например, изображать дело так, что правительство единого фронта является **обязательным этапом** на пути к установлению пролетарской диктатуры. Это так же неверно, как неверно было раньше представлять дело так, что в фашистских странах не будет **никаких промежуточных этапов** и фашистская диктатура будет обязательно непосредственно сменена пролетарской диктатурой.

Суть вопроса сводится к тому, окажется ли пролетариат сам готовым в решающий момент к непосредственному низвержению буржуазии и к установлению своей власти и сможет ли он обеспечить себе в этом случае поддержку своих союзников. Или же движение единого пролетарского фронта и антифашистского народного фронта будет на данном этапе лишь в состоянии только подавить или низвергнуть фашизм. В последнем случае отказаться от создания и поддержки правительства единого или народного фронта из-за того, что движение не могло бы пойти дальше, было - бы недопустимой политической близорукостью, а не серьезной революционной политикой.

Нетрудно также понять, что создание правительства единого фронта в странах, где фашизм еще не у власти, это есть нечто **иное,** чем в странах фашистской диктатуры. В последних странах оно возможно **только в процессе свержения фашистской власти.** В странах, где развертывается **буржуазно - демократическая революция,** правительство народного фронта могло бы стать правительством демократической диктатуры рабочего класса и крестьянства.

Как я уже указывал в докладе, коммунисты будут всемерно поддерживать правительство единого фронта, поскольку оно будет действительно бороться с врагами народа, предоставит свободу деятельности коммунистической партии и рабочему классу. Вопрос об участии коммунистов в правительстве зависит исключительно от конкретной обстановки. Вопросы такого рода будут решаться в каждом отдельном случае. Никаких готовых рецептов здесь заранее дать **нельзя.**

ОБ ОТНОШЕНИИ К БУРЖУАЗНОЙ ДЕМОКРАТИИ

Мы, коммунисты, являемся непоколебимыми сторонниками демократии советской, великий опыт которой дала пролетарская диктатура в Советском Союзе, где, в тот момент, когда в капиталистических странах ликвидируются последние остатки буржуазной демократии, постановлением VII с'езда советов вводится равное, прямое и тайное избирательное право. Эта социалистическая демократия предполагает победу пролетарской революции, превращение частной собственности на средства производства в общественную, переход подавляющего большинства народа на путь социализма. Эта демократия не представляет собою законченной формы, она развивается и будет развиваться по мере дальнейших успехов социалистического строительства, создания бесклассового общества и преодоления пережитков капитализма в экономике и в сознании людей.

Но сегодня миллионам трудящихся, которые живут в условиях капитализма, приходится определять свое отношение к тем формам, в которые облекается в разных странах господство буржуазии. Мы не анархисты и нам вовсе не безразлично, какой политический режим существует в данной стране: буржуазная диктатура в форме буржуазной демократии, хотя бы с самыми урезанными правами и свободами, или буржуазная диктатура в ее открытой фашистской форме. Являясь сторонниками советской демократии, мы **будет отстаивать каждую пядь демократических завоеваний, которые рабочий класс вырвал годами упорной борьбы, и будем решительно драться за их расширение.**

Наше отношение к буржуазной демократии не является при всех условиях одинаковым. Например, во время Октябрьской революции русские большевики вели борьбу не на жизнь, а на смерть со всеми теми политическими партиями, которые выступали против установления пролетарской диктатуры под флагом защиты буржуазной демократии.

Большевики боролись против этих партий потому, что знамя буржуазной демократии тогда стало знаменем мобилизации всех контрреволюционных сил для борьбы против победы пролетариата. Иное положение сейчас в капиталистических странах. Сейчас фашистская контрреволюция атакует буржуазную демократию, стремясь установить над трудящимися режим самой варварской эксплоатации и подавления их. Сейчас трудящимся массам в ряде капиталистических стран приходится выбирать **конкретно** на сегодняшний день не между пролетарской диктатурой и буржуазной демократией, а между буржуазной демократией и фашизмом.

Во-вторых, сейчас иное положение, чем было, например, в эпоху стабилизации капитализма. Тогда не было такой актуальной фашистской опасности, как в настоящее время. Тогда революционные рабочие имели в ряде стран перед собой буржуазную диктатуру в форме буржуазной демократии, против которой они сосредоточивали главный огонь. Ошибка коммунистов в ряде стран и, в частности, в Германии заключалась в том, что они не учли происшедших изменений, а продолжали повторять те лозунги и оставаться на тех тактических позициях, которые были правильны несколько лет тому назад, особенно в момент, когда борьба за пролетарскую диктатуру носила актуальный характер и когда под знаменем веймарской республики, как это было в 1918—20 гг. группировалась вся германская контрреволюция.

И то обстоятельство, что приходится еще сегодня отмечать в наших рядах наличие боязни перед выставлением положительных демократических требований, свидетельствует лишь о том, насколько наши товарищи еще не овладели марксистско - ленинским методом в подходе к таким важным вопросам нашей тактики. Некоторые говорят, что борьба за демократические права может отвлечь рабочих от борьбы за пролетарскую диктатуру. Не бесполезным будет напомнить, что говорил по этому поводу **Ленин:**

«Было бы коренной ошибкой думать, что борьба за демократию способна отвлечь пролетариат от социалистической революции, или заслонить, затенить ее и т. п. Напротив, как невозможен победоносный социализм, не осуществляющий полной демократии, так не может подготовиться к победе над буржуазией пролетариат, не ведущий всесторонней, последовательной и революционной борьбы за демократию» (том XIX стр. 38).

Эти слова должны запомнить крепко-на-крепко все наши товарищи, учитывая, что из небольших движений за щиты элементарных прав рабочего класса в истории вырастали большие революции. Но для того, чтобы уметь увязать борьбу за демократические права с борьбой рабочего класса за социализм, нужно прежде всего стремиться от схематического подхода к вопросу о защите буржуазной демократии. **(Аплодисменты).**

ИМЕТЬ ПРАВИЛЬНУЮ ЛИНИЮ— ЭТО ЕЩЕ НЕДОСТАТОЧНО

Товарищи! Выработка правильной линии, само собой разумеется, есть основное для Коммунистического Интернационала и каждой из его секций. Но одной правильной линии еще недостаточно для конкретного руководства классовой борьбой. Для этого необходимо выполнение ряда условий и прежде всего следующих:

Первое — это **организационное обеспечение** проведения во всей практической работе принятых решений и решительное преодоление всех препятствий, стоящих на пути. То, что сказал товарищ **Сталин** на XVII с'езде ВКП(б) об условиях проведения линии партии, целиком и полностью можно и должно отнести и к решениям, принимаемым нашим конгрессом.

«Некоторые думают, — говорил товарищ **Сталин,** — что достаточно выработать правильную линию партии, провозгласить ее во всеуслышание, изложить ее в виде общих тезисов и резолюций и проголосовать ее единогласно, чтобы победа пришла сама собой, так сказать, самотеком. Это, конечно, неверно. Это большое заблуждение. Так могут думать только неисправимые бюрократы и канцеляристы.

...Хорошие резолюции и декларации за генеральную линию партии — это только начало дела, ибо они означают лишь желание победить, но не самую победу. После того, как дана правильная линия, после того, как дано правильное решение вопроса, успех дела зависит от организационной работы, от организации борьбы за проведение в жизнь линии партии, от правильного подбора людей, от проверки исполнения решений руководящих органов. Без этого правильная линия партии и правильные решения рискуют потерпеть серьезный ущерб. Более того: после того, как дана правильная политическая линия, организационная работа решает все, в том числе и судьбу самой политической линии, — ее выдвижение, или ее провал» **(И. Сталин,** Вопросы ленинизма, изд. X, стр. 589—590).

Едва ли нужно что-нибудь добавить к этим замечательным словам товарища **Сталина,** которые должны стать руководящим началом во всей работе наших партий.

Другое условие — это умение сделать решение Коминтерна и его секций решениями самих широких масс. Это тем более необходимо теперь, когда перед нами стоит задача создания единого фронта пролетариата и втягивания широчайших народных масс в антифашистский народный фронт. Политический и тактический гений **Ленина** и **Сталина** нагляднее и ярче всего выступает в мастерском умении подводить массы на их собственном опыте к пониманию правильности линии и лозунгов партии. Если проследить всю историю большевизма, эту богатейшую сокровищницу политической стратегии и тактики революционного рабочего движения, то можно убедиться, что большевики никогда не подменяли методов руководства массами методами руководства партией. Товарищ **Сталин** указывал, как на одну из особенностей тактики русских большевиков в период подготовки Октября, на то, что они умели правильно определять те пути и повороты, которые естественно подводят массы к лозунгам партии, к самому «порогу революции», помогая им ощутить, проверить, распознать на своем собственном опыте правильность этих лозунгов, что они не смешивали руководство партией с руководством массами и ясно видели разницу между руководством первого рода и руководством второго рода, разработав таким образом тактику не только как науку о руководстве партией, но и о руководстве миллионными массами трудящихся.

Далее необходимо учитывать, что **усвоение наших решений широкими массами невозможно, если мы не научимся говорить понятным для масс языком.**

Мы далеко не всегда умеем говорить просто, конкретно, в образах близких и понятных массам, все еще не можем отказаться от заученных и отвлеченных формул. В самом деле, присмотритесь к нашим листовкам, газетам, резолюциям и тезисам — вы увидите, что они часто написаны таким языком, так тяжело изложены, что трудны для понимания даже функционерам наших партий, не говоря уже о рядовых рабочих.

Если подумать, товарищи, что, особенно в фашистских странах, рабочие, распространяющие и читающие эти листовки рискуют жизнью, тогда нам станет совершенно ясной необходимость писать для масс понятным для них языком, чтобы таким образом приносимые жертвы не пропали даром.

В неменьшей степени это касается нашей устной агитации и пропаганды. В этом отношении надо со всей откровенностью признать, что фашисты часто оказываются ловче и гибче, чем многие наши товарищи.

Я вспоминаю, например, одно собрание безработных в Берлине до прихода Гитлера к власти. Это было во время процесса известных аферистов и спекулянтов братьев Склярек, тянувшегося несколько месяцев. Выступавший на собрании национал - социалистский оратор использовал этот процесс в своих демагогических целях. Он указал на те аферы, подкупы и другие преступления, которые были совершены братьями Склярек, подчеркнул, что процесс против них длится месяцы, высчитал во сколько сотен тысяч марок он уже обошелся германскому народу и под громкие аплодисменты присутствующих заявил, что следовало бы подобных бандитов, как Склярек, без всяких проволочек расстрелять, а деньги, истраченные на процесс, отдать в пользу безработных.

Поднимается коммунист и просит слова. Председательствующий сначала отказывает, но под давлением присутствующих, которые хотели выслушать коммуниста, вынужден предоставить ему слово. Когда коммунист поднялся на трибуну, все присутствующие насторожились в ожидании того, что же скажет коммунистический оратор? Ну, и что он сказал?

«Товарищи! — заявил он сильным и крепким голосом, — только что закончился пленум Коммунистического Интернационала. Он указал пути спасения рабочего класса.

Главнейшая задача, которую он ставит перед вами, это, товарищи, **завоевание большинства рабочего класса.** (Смех). Пленум указал, что движение безработных нужно политизировать (смех). Пленум призывает поднять его на **высшую ступень...»** (смех). И в том же духе оратор говорил дальше, очевидно думая, что «раз'ясняет» доподлинные решения пленума.

Могла ли такая речь захватить безработных? Могло ли их удовлетворить, что их собираются сначала политизировать, затем революционизировать, а потом мобилизовать для поднятия их движения на высшую ступень? **(Смех) (Аплодисменты).**

Сидя в одном из уголков, я с огорчением наблюдал лично, как присутствующие безработные, которые так сильно хотели выслушать коммуниста, чтобы узнать от него, что им конкретно делать, — начали зевать и обнаруживать явное разочарование. И меня совсем не удивило, когда под конец председательствующий грубо лишил слова нашего оратора без какого бы то ни было протеста со стороны собрания...

Это, к сожалению, не единичный случай в нашей агитации. Такие случаи имели место не только в Германии. Так агитировать, товарищи, это значит агитировать против себя. Не пора ли покончить раз навсегда с такими, с позволения сказать, ребяческими методами агитации, чтобы не употребить более крепких слов?

Во время моего доклада, председательствующий, товарищ Куусинен, получил из зала заседаний конгресса характерное письмо, адресованное мне. Я его оглашу:

«Во время вашего выступления на VII конгрессе прошу затронуть один вопрос, а именно: чтобы в дальнейшем все решения и постановления Коминтерна были написаны так, чтобы не только подготовленные коммунисты могли разбираться, но чтобы любой трудящийся, без всякой подготовки, читая материалы Коминтерна, сразу разобрался, чего хотят коммунисты и какую пользу дает коммунизм человечеству.

ОКОНЧАНИЕ ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНОГО СЛОВА ТОВ. ДИМИТРОВА СМ. НА 4-Й СТР.

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНОЕ СЛОВО тов. ДИМИТРОВА

Окончание

Об этом забывают некоторые партийные верхушки. Нужно им наплевать и еще очень крепко. И чтобы агитацию за коммунизм вели на понятном языке».

Кто автор этого письма мне точно не известно. Но я не сомневаюсь, что этот товарищ выразил своим письмом мнение и желание миллионов рабочих. Многие наши товарищи думают, что они тем лучше агитируют и пропагандируют, чем больше употребляют высокопарных слов, непонятных массам формул и тезисов, забывая о том, что как раз величайшие вожди и теоретики рабочего класса нашей эпохи — **Ленин и Сталин** всегда говорили и писали самым понятным широким массам языком.

Надо твердо усвоить каждому из нас, как закон, как большевистский закон, элементарное правило: **когда пишешь или говоришь, всегда нужно думать о том рядовом рабочем, который должен тебя понять, поверить твоему призыву и с готовностью следовать за тобой! Нужно думать о том, для кого ты пишешь и кому ты говоришь. (Аплодисменты).**

О КАДРАХ

Товарищи, самые лучшие наши решения останутся на бумаге, если нет тех людей, которые сумеют проводить их в жизнь. Между тем, мне приходится к сожалению констатировать, что один из важнейших вопросов, вопрос о **кадрах** прошел на нашем конгрессе почти безо всякого внимания. Отчет исполкома Коминтерна обсуждался на протяжении 7 дней, говорило множество ораторов из разных стран и только одиночки мимоходом останавливались на этом чрезвычайно существенном вопросе нашей партии и рабочего движения. Наши партии в своей практике далеко еще не осознали, что люди, **кадры решают дело.** Они не умеют, как учит нас тов. **Сталин**, растить кадры, «как садовник выращивает облюбованное плодовое дерево», «ценить людей, ценить кадры, ценить каждого работника, способного принести пользу нашему общему делу».

Пренебрежительное отношение к вопросу о кадрах тем более недопустимо, что мы непрерывно теряем часть наших ценнейших кадров в борьбе. Ибо мы не научное общество, а боевое движение, которое постоянно находится на линии огня. У нас самые энергичные, самые мужественные и сознательные элементы находятся в первых рядах.

Враг охотится именно на них, на передовиков, убивает их, бросает в тюрьмы, в концентрационные лагери, подвергает мучительным пыткам,— особенно в фашистских странах. Это вызывает с особой остротой необходимость постоянного пополнения, выращивания, воспитания новых кадров, как и старательного охранения наличных кадров.

Вопрос о кадрах приобретает особую остроту еще и потому, что под нашим влиянием разворачивается массовое движение единого фронта, которое выдвигает многие тысячи новых пролетарских активистов.

При этом в ряды наших партий притекают не только молодые революционные элементы, революционизирующиеся рабочие, никогда раньше не участвовавшие в политическом движении. К нам зачастую идут и бывшие члены и активисты социал-демократических партий. Эти новые кадры требуют к себе специального внимания, особенно в нелегальных партиях, тем более, что эти слабо подготовленные теоретически кадры нередко уже становятся в своей практической работе перед серьезнейшими политическими проблемами, которые они сами должны разрешать.

Вопрос о **правильной политике кадров** является для наших партий, а также для комсомола и всех массовых организаций, для всего революционного рабочего движения самой актуальной проблемой.

В чем заключается правильная политика кадров?

Во-первых, необходимо **знать людей.** В наших партиях, как правило, нет систематического изучения кадров. Только в последнее время компартии Франции и Польши, а на Востоке— коммунистическая партия Китая добились известных успехов в этом направлении.

Во-вторых, необходимо **правильное выдвижение кадров.** Выдвижение должно быть не случайной, а одной из нормальных функций партии. Плохо если выдвижение производится исключительно из соображений внутрипартийных, не учитывая имеет ли выдвигаемый коммунист связь с массами. Выдвижение должно происходить на основе учета и внутрипартийных интересов и популярности в массах выдвигаемых кадров.

В-третьих, необходимо **умелое использование кадров.** Надо уметь находить и использовать ценные качества в каждом отдельном активисте. Идеальных людей нет: надо брать их такими, каковы они есть, исправляя их слабости и недостатки.

В-четвертых, **необходима правильная расстановка кадров.** Прежде всего нужно, чтобы в основных звеньях движения были крепкие люди, связанные с массами, вышедшие из их недр, инициативные и стойкие, чтобы в крупнейших центрах было соответствующее количество таких активистов.

В пятых, **необходима систематическая помощь кадрам.** Эта помощь должна состоять в тщательном инструктировании, в товарищеском контроле, в исправлении недочетов и ошибок в конкретном повседневном руководстве кадрами.

В-шестых, **необходима забота о сохранении кадров.** Необходимо уметь вовремя отвести кадры в тыл, заменить их новыми, если этого требуют обстоятельства. Мы должны требовать—особенно в нелегальных партиях—величайшей ответственности руководства за сохранение кадров. **(Аплодисменты).** Правильное сохранение кадров предполагает также самую серьезную постановку конспирации в партии.

Каким **основным критерием** должны мы руководствоваться при подборе кадров?

Первое — **глубочайшая преданность** делу рабочего класса, **верность партии,** проверенная в боях, в тюрьмах, на суде — перед лицом классового врага.

Второе — **теснейшая связанность с массами:** жить интересами масс, чувствовать пульс жизни масс, их настроения и запросы. Авторитет руководителей наших партийных организаций должен быть прежде всего основан на том, что масса видит в них своих вожаков, убеждается на собственном опыте в их способности, как руководителей, в их решимости и самоотверженности в борьбе.

Третье—умение **самостоятельно ориентироваться в обстановке** и не бояться **ответственности за решения.** Тот не руководитель, кто боится брать на себя ответственность, тот не большевик, кто не умеет проявлять инициативу, кто рассуждает: «выполню только то, что мне скажут». Только тот настоящий большевистский руководитель, кто не теряет головы в моменты поражения, не зазнается в моменты успеха, кто проявляет несокрушимую твердость в проведении решений.

Четвертое—**дисциплинированность и большевистская закалка** как в борьбе против классового врага, так и в непримиримости ко всем уклонам от линии большевизма.

Мы должны, товарищи, тем сильнее подчеркивать необходимость этих условий правильного подбора кадров, потому что на практике очень часто отдается предпочтение такому товарищу, который, например, умеет литературно писать, красиво говорить, но не является человеком дела и не годится для борьбы, перед другим товарищем, который быть может, не так хорошо умеет писать и выступить, но является стойким, инициативным, связанным с массами, способным итти в бой и вести других на борьбу. **(Аплодисменты).** Мало ли случаев, когда сектант, доктринер, резонер, вытесняет преданного массовика, подлинного рабочего вожака? Наши руководящие кадры должны сочетать знание того, что им надо делать, **с большевистской выдержкой и революционным характером и волей для проведения этого в жизнь.**

В связи с вопросом о кадрах разрешите, товарищи, остановиться также на той огромной роли, которую призван играть Мопр в отношении кадров рабочего движения. Материальной и моральной помощью, которую организации Мопра оказывают заключенным и их семьям, политическим эмигрантам и преследуемым революционерам и антифашистам, спасены жизни и сохранены силы и боевая способность тысяч виднейших борцов рабочего класса в разных странах.

Тот из нас, кто сидел в тюрьме, сам непосредственно испытал на себе величайшее значение деятельности Мопра. **(Аплодисменты).**

Мопр своей деятельностью завоевал себе любовь, привязанность и глубокую признательность сотен тысяч пролетариев и революционных элементов крестьянства и интеллигенции.

В нынешних условиях, в условиях растущей буржуазной реакции, свирепствующего фашизма, обострения классовой борьбы, роль Мопра чрезвычайно возрастает. Перед Мопром стоит теперь задача превратиться в подлинно массовую организацию трудящихся во всех капиталистических странах (в частности в фашистских странах, применяясь к особым условиям этих стран). Он должен стать, так сказать, своего рода «красным крестом» единого фронта пролетариата и антифашистского народного фронта, охватывающим миллионы трудящихся, «красным крестом» армии трудящихся классов, борющейся против фашизма, за мир и социализм. Чтобы Мопр мог успешно выполнить эту свою роль, он должен создать тысячи собственного актива, многочисленные собственные кадры, **мопровские кадры,** отвечающие по своему характеру и своим способностям **особому** призванию этой чрезвычайно важной организации.

И здесь нужно со всей резкостью и категоричностью сказать: если **бюрократизм,** бездушное отношение к людям в рабочем движении вообще цакостны, то в области деятельности Мопра — это зло, граничащее с **преступлением. (Аплодисменты).** Борцы рабочего класса, жертвы реакции и фашизма, томящиеся в застенках и концентрационных лагерях, политические эмигранты и их семьи должны встречать самое чуткое и заботливое отношение со стороны организаций и функционеров Мопра.

Товарищи, как известно, самое лучшее воспитание кадров получается **в процессе борьбы,** в преодолении трудностей и испытаний, а также на **положительных и отрицательных** примерах. У нас сотни примеров образцового поведения во время забастовок, в демонстрациях, в тюрьмах, на процессах. У нас тысячи героев, но к сожалению—и немало случаев малодушия, неустойчивости и даже дезертирства. А часто забывают примеры и того и другого.

Многие ли даже из вас, делегатов конгресса, знают о процессе железнодорожников в Румынии, о процессе обезглавленного фашистами Фите Шульце в Германии, о процессе мужественного японского товарища Итикава, о процессе болгарских революционных солдат и о многих других процессах, где были показаны достойнейшие образцы пролетарского героизма? **(Бурные аплодисменты, все встают).**

Такие достойнейшие образцы пролетарского героизма нужно популяризировать, показывать в противовес малодушию, мещанству и всякого рода гнилости и слабости в наших рядах и в рядах рабочего класса. Нужно широчайшим образом использовать эти примеры для воспитания кадров рабочего движения.

Товарищи, мы, коммунисты, люди дела. Перед нами поставлена задача практической борьбы против наступления капитала, против фашизма и угрозы империалистической войны, борьбы за свержение капитализма. Именно эта **практическая** задача пред'являет коммунистическим кадрам требования обязательного вооружения **революционной теорией.**

Сталин, этот величайший мастер революционного дела, учит нас: теория «дает практикам силу ориентировки, ясность перспективы, уверенность в работе, веру в победу нашего дела». Но подлинно революционная теория непримиримо враждебна всякому выхолощенному теоретизированию, всякой бесплодной игре в отвлеченные определения. **Наша теория не догма, а руководство к действию,**—говорил Маркс, говорил Ленин. Вот **такая** теория нужна нашим кадрам, нужна, как хлеб насущный, как воздух, как вода. Кто хочет действительно изгнать из нашей работы мертвящий схематизм, вредную схоластику, тот должен выжигать их каленым железом, как **практической** действенной борьбы вместе с массами и во главе масс, так и **неустанной работы** над усвоением могучей, плодотворной, всесильной большевистской теории, учения **Маркса—Энгельса—Ленина—Сталина. (Аплодисменты).**

В связи с этим я считаю особенно нужным остановить ваше внимание на работе наших **партийных школ.** Не начетчиков, резонеров и мастеров цитат должны готовить наши школы. Основная задача наших партийных школ, мне кажется, состоит в том, чтобы научить находящихся в них партийцев и комсомольцев применению марксистско-ленинского метода к конкретной обстановке данной страны, к данным условиям, к борьбе не против врага «вообще», а против данного конкретного врага. Для этого необходимо изучать не букву ленинизма, а его живой, революционный дух.

Революционная теория — это обобщенный, **подытоженный** опыт революционного движения. Коммунисты должны тщательно использовать в своих странах не только опыт прошлого, но и опыт теперешней борьбы других отрядов международного рабочего движения. Однако, правильное использование опыта никак не означает **механического перенесения,** в готовом виде форм и методов борьбы из одних условий в другие, из одной страны в другую, что зачастую имеет место в наших партиях.

Нужно, товарищи, учиться, учиться постоянно, на каждом шагу, в процессе борьбы, на свободе и в тюрьме. Учиться и бороться, бороться и учиться. Нужно уметь сочетать великое учение **Маркса — Энгельса — Ленина — Сталина со сталинской твердостью** в работе и борьбе, **со сталинской принципиальной непримиримостью** к классовому врагу и отступникам от линии большевизма, **со сталинским бесстрашием перед трудностями, со сталинским революционным реализмом. (Аплодисменты).**

Товарищи! Никогда, ни к одному международному конгрессу коммунистов мировое общественное мнение не проявляло такого живого интереса, какой мы видим сейчас в отношении нашего конгресса. Без преувеличения можно сказать, что нет ни одной серьезной газеты, ни одной политической партии, ни одного мало-мальски серьезного политического и общественного деятеля, которые не следили бы напряженно за ходом конгресса.

Взоры миллионов рабочих, крестьян, мелкого городского люда, служащих и интеллигентов, колониальных народов и угнетенных национальностей направлены к Москве, к великой столице **первого,** но не **последнего** государства международного пролетариата. **(Аплодисменты).** В этом факте мы видим подтверждение огромной важности и актуальности обсуждаемых конгрессом вопросов и его решений.

Бешенный вой фашистов всех стран, в особенности остервенелого германского фашизма, только подтверждает, что мы нашими решениями действительно попали в точку. **(Аплодисменты).** В темной ночи буржуазной реакции и фашизма, в которой классовый враг старается держать трудящиеся массы капиталистических стран, Коммунистический Интернационал — международная партия большевиков—высится как маяк, указывающий всему человечеству единственно верный путь к освобождению от ига капитала, от фашистского варварства и ужасов империалистической войны.

Установление единства действия рабочего класса является **решающим** этапом на этом пути. Да, единства действия организаций рабочего класса всех направлений, сплочения его сил во всех областях его деятельности и на всех участках классовой борьбы. Рабочий класс должен добиться **единства своих профсоюзов.**

Напрасно некоторые реформистские руководители стараются запугать рабочих призраком уничтожения профсоюзной демократии из-за вмешательства коммунистической партии в дела об'единенных профсоюзов, из-за существования внутри профсоюзов коммунистических фракций. Изображать нас, коммунистов, противниками профсоюзной демократии — это чистейший вздор. Мы защищаем и последовательно отстаиваем право профсоюзов самим решать свои вопросы. Мы даже готовы отказаться от создания коммунистических фракций в профсоюзах, если это нужно в интересах профсоюзного единства. Мы готовы договориться о независимости об'единяемых профсоюзов от всех политических партий. Но мы решительно против всякой **зависимости** профсоюзов от буржуазии и мы не отказываемся от нашей принципиальной точки зрения о недопустимости нейтральной позиции профсоюзов в отношении классовой борьбы между пролетариатом и буржуазией.

Рабочий класс должен добиваться **об'единения** всех сил рабочей молодежи, всех организаций антифашистской молодежи и отвоевать ту часть трудящейся молодежи, которая попала под разлагающее влияние фашизма и других врагов народа, рабочий класс должен добиться и он добьется единства действия во всех областях рабочего движения. И это произойдет тем скорее, чем решительнее и тверже мы, коммунисты и революционные рабочие всех капиталистических стран, применим на деле принимаемую конгрессом новую фактическую ориентировку в отношении важнейших, актуальных вопросов международного рабочего движения.

Мы знаем, что на нашем пути много трудностей. Наш путь не асфальтированная дорога, наш путь, не усыпан розами. Нет, рабочему классу придется преодолеть не мало препятствий, препятствий в своей собственной среде прежде всего, ему предстоит обезвредить до конца раскольническую роль реакционных элементов социал-демократии. Его ждут многочисленные жертвы под ударами буржуазной реакции и фашизма. Его революционный корабль должен будет пройти через множество подводных камней, чтобы добраться до спасительных берегов.

Но рабочий класс в капиталистических странах сейчас уже не тот, каким он был в 1914 г., в начале империалистической войны и не тот, каким он был в 1918 г., —в конце войны. Рабочий класс имеет за собой богатый двадцатилетний опыт борьбы и революционных испытаний, горькие уроки ряда поражений, в частности в Германии, в Австрии, в Испании.

Рабочий класс имеет перед собой вдохновляющий пример Советского Союза — страны победившего социализма. Пример того, как можно побить классового врага, установить свою власть и строить социалистическое общество.

Буржуазия уже не господствует **безраздельно** во всем мире. На шестой части земного шара правит **победивший рабочий класс.** На огромной части территории великого Китая правят советы.

Рабочий класс имеет крепкий сплоченный революционный авангард — Коммунистический Интернационал. Он имеет испытанного и признанного, великого и мудрого вождя — **Сталина (Буря аплодисментов, все встают, приветственные возгласы из рядов всех делегаций).**

В пользу рабочего класса, товарищи, действует весь ход исторического развития. Напрасны усилия реакционеров, фашистов всех мастей, всей мировой буржуазии повернуть вспять колесо истории. Нет, это колесо вертится и будет вертеться до всемирного союза советских социалистических республик, до окончательной победы социализма во всем мире. **(Бурные и продолжительные аплодисменты).**

Одного еще нехватает рабочему классу капиталистических стран — единства в его собственных рядах!

И пусть тем сильнее с этой трибуны прозвучит по всему миру боевой призыв Коммунистического Интернационала, призыв **Маркса** и **Энгельса, Ленина** и **Сталина:**

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!»

★ ★ ★

Весь зал встает, как один человек. Бурная овация не утихает в течение двадцати минут. Зал поет «Интернационал». На разных языках раздаются возгласы: «Да здравствует товарищ Сталин! Да здравствует товарищ Димитров!». Делегации отдельных стран поют свои песни борьбы.

Когда на мгновение овации затихают, тов. Мануильский провозглашает:

«Да здравствует верный, испытанный соратник великого Сталина, рулевой Коминтерна, товарищ Димитров!» Крики «ура!» и новый взрыв оваций оглашает зал.

Райсовет им. Орджоникидзе (Тифлис) заканчивает работы по устройству нового сквера около Зоопарка. На снимке: уголок нового сквера

ДЕНЬ АВИАЦИИ В ТИФЛИСЕ

В день авиации организуется ряд агитоблетов по районам. В местах посадки самолетов будет проведено «воздушное крещение» лучших ударников.

В Тифлисском аэропорту 18 августа состоятся большие торжества, посвященные советской авиации. Торжества откроются митингом трудящихся предприятий Тифлиса, которые приглашаются посетить аэродром, затем состоится парад обучающихся в аэроклубе пилотов, планеристов, парашютистов, юных авиастроителей. Затем состоится выпуск пилотов и планеристов, окончивших школу.

Гостям будет показано мастерство инструкторов и курсантов тифлисского аэроклуба. Будут совершены полеты с фигурами высшего пилотажа. Парашютисты продемонстрируют прыжки с самолетов. После этого состоятся катание на самолетах ударников и выступления тифлисских физкультурников. Тифлисский аэропорт художественно оформляется, организуются буфеты с прохладительными напитками.

18 августа до тифлисского аэропорта будут отправлены специальные поезда, которые отойдут туда в 9 час. 30 минут и 10 час. 30 мин. утра и отправятся обратно в Тифлис в 15 и 18 часов. Помимо этого будет установлено автобусное сообщение.

НА МЕЖДУНАРОДНЫЕ СЛЕТЫ ПРОЛЕТАРСКИХ СПОРТСМЕНОВ

На-днях в Париж на международный антифашистский слет пролетарских спортсменов выехала спортивная делегация СССР.

Слет организован об'единенной французской рабочей спортивной федерацией.

В составе спортивной делегации СССР: **сборная футбольная команда Украины, чемпионы Союза мировые рекордсмены — Амбарцумян, Шатов, Попов и Кошелев, заслуженный мастер спорта теннисист Евгений Кудрявцев, чемпионка СССР теннисистка Теплякова и сборная женская баскетбольная команда СССР.** Помимо французских и советских спортсменов в слете примут участие спортсмены **Бельгии, Голландии и Норвегии.**

После слета в Париже делегация СССР совершит поездку по Франции. Намечена встреча сборной баскетбольной команды СССР с чемпионом мира — буржуазной командой баскетболисток Франции.

★ ★ ★

25 августа из Москвы в Швецию выезжает другая спортивная делегация СССР. Спортсмены едут в **Гетеборг** на слет, который проводится с 30 августа по 1 сентября рабочим спортсоюзом Швеции.

В состав второй делегации будут включены **семь сильнейших мужчин и женщин—пловцов Союза и сборная команда футболистов Закавказья.** В соревнованиях в Гетеборге примут участие спортивные делегации всех скандинавских стран (Норвегии, Финляндии и т. д).

★ ★ ★

Президиум Высшего совета физкультуры Закавказья утвердил состав сборной команды футболистов Закавказья. Вчера футбольная команда выехала в Москву, в распоряжение ВСФК СССР для дальнейшей отправки в Швецию. В состав сборной Закавказья включены сильнейшие футболисты Баку и Тифлиса: вратарь — **Дорохов** (Тифлис), защита — **Шавгулидзе** (Тифлис) и **Рейх** (Баку), полузащита — **Пацевич, Маркаров, Петросян** (все Баку) и нападение—**Панин, Бердзенишвили, Абашидзе, Апридонидзе** (Тифлис), **Амирджанов** (Баку) — боевой состав сборной Закавказья.

Капитаном команды ВСФК Закавказья утвердил тов. **А. Абашидзе.** Заместителем капитана утвержден **Ш. Шавгулидзе.**

В театре Красной армии

В предстоящем сезоне театр Закавказского Военного Округа значительно расширяет свою работу.

Улучшен состав труппы, которая доукомплектована засчет квалифицированных московских актеров, а также актеров крупных центров Союза.

В репертуар этого сезона включены пьесы: **«Любовь Яровая»,** Тренева, **«Шестеро любимых»** — Арбузова, **«Последние»** — Максима Горького, **«Господа офицеры»** по повести «Поединок» — Куприна — Попаригопуло. Из старых постановок будут возобновлены **«Бойцы»** — Ромашева и **«Разлом»** — Лавренева.

Художественное руководство театром поручено **М. М. Ляшенко,** известному Тифлису своими постановками пьес **«Чудесный сплав», «Свадьба Фигаро» и «Дорога цветов»** в театре имени Грибоедова. Очередным постановщиком приглашен режиссер **Алексидзе.**

В работе театра примут также участие режиссер московского художественного театра, заслуженный артист **Судаков,** режиссер театра Революции — заслуженный артист **Попов** и художник **Вечеслав Иванов,** которым поручаются отдельные постановки.

Основным художником работает **Бениаминов,** ранее работавший в бывшем Мариинском театре и в ряде московских театров. Музыкальной частью руководит **Ержаковский.**

Однотомник избранных произведении Ширванзаде

ЭРИВАНЬ, **(по телеграфу).** Госиздат Армении подготовляет к печати однотомник (в 40 печатных листов), избранных произведений покойного народного писателя ССРА **А. Ширванзаде.** Будет также выпущен ряд наиболее популярных произведений писателя в серии массовой литературы.

Вторая парашютная вышка в Кутаисе

КУТАИС, **(по телеграфу).** Работая молодежь кутаисского шелкового комбината, проявляющая большой интерес к парашютизму, возбудила перед местными организациями вопрос о постройке на территории комбината **собственной парашютной вышки.** Дирекция комбината удовлетворила эту просьбу.

Парашютная вышка (вторая в Кутаисе) высотой в 30 метров уже строится и будет открыта в день празднования 21 международного юношеского дня.

ШАХМАТЫ

ЗАКАВКАЗСКИЙ ЧЕМПИОНАТ.

Высший совет физкультуры Закавказья проводит в Эривани **закавказский шахматный чемпионат.** В чемпионате примут участие 14 шахматистов Грузии, Азербайджана и Армении.

От Азербайджана в соревнованиях примут участие мастера, братья **Макагоновы,** от Грузии — мастера **Голидзе** и **Сорокин.** Остальные—шахматисты первой всесоюзной категории.

Д-Р Э. ЛАСКЕР ВОЗВРАТИЛСЯ В МОСКВУ.

МОСКВА, 15. 15 августа в Москву приехал экс-чемпион мира по шахматам д-р Эммануил **Ласкер.** После участия в московском международном шахматном турнире д-р Ласкер ездил за границу и в ряде европейских столиц выступал с докладами о шахматном движении в СССР. После ликвидации своих дел в Лондоне, где жил последние годы д-р Ласкер, он со своей женой приехал на постоянное жительство в Советский Союз.

19 августа д-р Ласкер выезжает на месяц в Кисловодск для лечения и отдыха. После возвращения в Москву он приступит к научной деятельности и попутно будет заниматься шахматами.

Тов. Г. А. Астахов— упол. Наркоминдела в ЗСФСР

Совнарком Союза ССР назначил тов. **Астахова Георгия Александровича** уполномоченным Наркоминдела при правительстве ЗСФСР, освободив от этих обязанностей тов. **Скобелева Матвея Ивановича.**

Ответственный редактор
В. ГРИГОРЯН.

ТЕЛЕФОНЫ РЕДАКЦИИ:

Ответственный секретарь	3-17-06
Секретариат и информац. отдел	3-11-22
Иностранный отдел	3-17-44
Отдел массовой работы	3-18-04
Сельскохозяйственный отдел	
и отдел нац.-культ строительства	3-12-53
Промышленный отдел	3-14-32
Отдел партстроительства	3-16-27
Отдел советской торговли и товарооборота	3-22-48
Отдел корреспондентской сети	3-16-27
Партком и завком	3-22-48
Ночной выпуск	3-25-00
Издательство и бухгалтерия	3-22-47
Отдел об'явлений	3-18-02
Типография	3-16-70

АДРЕС РЕДАКЦИИ И ИЗДАТЕЛЬСТВА
Тифлис. Проспект Руставели, № 36.

Зрелища Гофилэгта (состоятся при всякой погоде)

Театр Мюзик-холл Плехановск. 123
СПЕКТАКЛИ 5 ЦИКЛА
ЭД и ВАР
Е. А. РУСЛАНОВА
Джаз под упр. А. ЦФАСМАНА
Конф. Мих. Гаркави

1-й филиал—театр им. Дзержинского (6 Стелла)
ЗАКРЫТИЕ ЛЕТНЕГО СИМФОНИЧЕСКОГО СЕЗОНА
Прощальные гастроли оркестра ГАБТ
Дирижер Александр ГАУК
СОЛИСТЫ:
17 августа вечер грузинской музыки
Д. БАДРИДЗЕ
Заслуженный арт. респ. А. ИНАШВИЛИ
18 августа
пианист СЕРГЕЙ
ПРОКОФЬЕВ

2-й филиал парк ДКА
17 и 18 августа
ВЕЧЕРА ЭСТРАДЫ
участвуют:
ПАТАШИН, ДАМИНСКАЯ, САЛЬНИКОВА, ФЛОРИНСКАЯ, ВОЛЬСКАЯ
Конферансье А. М. ЛЮБАНСКИЙ

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ АВТОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД № 8
ОБ'ЯВЛЯЕТ ПРИЕМ УЧЕНИКОВ
обоего пола, в возрасте от 17 лет, с образованием не ниже 4-летки, для подготовки их по следующ. специальностям:
1) токаря, 2) револьверщика, 3) фрезеровщика, 4) шлифовальщика, 5) сварщика-автоген., 6) Электросварщика.
Курс обучения 4-месячный. Необходимо иметь справку с последнего места службы (или обучения) и паспорт, дающий право постоянного жительства в Тифлисе.
Поступающие обеспечиваются столовой, снабжением, общежитием и работой на заводе.
Адрес: г. Тифлис, Грма-Геле, авторемонтный завод № 8, отдел кадров.
Дирекция ГАРЗ № 8

Звук. кино-театр Октябрь 7, 9, 11 — Звук. фильм „ПОД КРЫШАМИ ПАРИЖА“
Ударник зимн. летн. 3-30, 8, 9 30, 11 — Худож. фильм „ПЫШКА“ по рассказу Гюи де-Мопассана
Темп (летн. звук.) 9, 11 — Звук. фильм „Конвейер смерти“
Звук. кино-театр им. Р. ЛЮКСЕМБУРГ 7, 9, 11 — Звук. фильм „Праздник св. Иоргена“ Св. пр. „День в Батуме“
Этери (летн.) 9, 10-30 — Худож. картина „Люблю ли тебя“
им. 26 7, 8-30, 10 — летн. Худ. фильм „Гюлли“ зимн. звук. „Гибель сенсации“
Коминтерн (летн. в Дилубе) 9, 10-15 — Худ. фильм „Живой бог“

ДОКТОР Я. А. Тер-Овакимов
возобновил прием
неврозы, психотерапия
(гипноз, внушение)
По утрам 12—1 час., веч. 7—8 ч. Ул. Закфедерации, 22 (быв. Вельяминовская) 4-1

Высш. математика, сопротивление материалов, теория механ. элемен математика и физика. Подготовка в ВУЗ заочников. А. З. Саенко, ул. Камо, 105. 3—2

Эриванский всесоюзный ветеринарный зоотехнический институт
об'являет, что последний срок подачи заявлений на ветеринарный и зоотехнический факультеты
25 АВГУСТА
Последний срок вступительных испытаний 1 сентября.
Директор института Массино.

Инженерно-строительному отделу УПВО НКВД ЗСФСР
НУЖНЫ 2 инженера и 4 техника
для проектирования район. отопления (работа по вечерам).
Обращаться в комнату № 152 ежедневно с 20 до 22 часов, кроме выходных дней. Иметь при себе трудовой список и паспорт

КРАСНОЗНАМЕННАЯ ТИПОГРАФИЯ ИМ. А. Ф. МЯСНИКОВА ИЗД-ВА «ЗАРЯ ВОСТОКА». ТИФЛИС, ПР. РУСТАВЕЛИ, 36, УПОЛ. ГЛАВЛИТА А—7215.