

Речь товарища Л. М. Кагановича

на совещании по вопросам строительства в ЦК ВКП(б) 13 декабря 1935 г.

СОВЕТСКОЕ РАДИО

Товарищи! Товарищ Орджоникидзе в своей речи уже говорил о тех строителях, которые здесь на совещании приближались, намекая на то, что строителям не уделяется должного внимания. Неправильность этого особенно наглядна, если вспомнить, что как раз именно строители были и являются в центре внимания нашей партии, советской власти и всей советской общественности в период первой пятилетки и сейчас, в годы второй пятилетки. Ведь вдаром товарищ Сталин говорил о том, что «в период первой пятилетки мы сумели организовать энтузиазм, пафос нового строительства и добились респектабельных успехов». И далее, он указал, что во второй пятилетке мы должны добиваться пафоса строительства пафосом освоения новых заводов. Газета это не только выразает, но и строители были первыми бойцами, боровшимися за выполнение генеральной линии партии, которую мы отстаивали, отбоявившись в борьбе с классовыми врагами и в борьбе с их агентами в наших рядах. Ведь не случайно, что не только много строителей награждено орденами, но и те, кто отличился на первых в Советском Союзе были награждены орденами имени строителя нашей социалистической пятилетки.

ГОЛОСА. Правильно, товарищ Каганович! Отсюда и пойдет лучшее использование механизмов, правильное, экономное расходование материалов.

Железнодорожники не имеют права делать скидку на свои специфические особенности и считать ту критику, которую им выдвигают, в их локомотивах и в речи тов. Орджоникидзе.

Именно потому, что железнодорожное строительство имеет некоторые специфические особенности, именно потому, что железнодорожное строительство разбросано на десятки тысяч километров по всему Советскому Союзу от Тихого океана до Черного моря, именно потому, что железнодорожное строительство труднее поддается организации, — именно потому мы должны с особенной остротой применять к железнодорожному строительству все меры лучшей образной организации строительных работ, ибо у железнодорожников организация дела играет еще большую роль, чем в промышленности.

Большее, чем где бы то ни было, на железнодорожном строительстве господствует «деревенщина». Я говорю о старой деревенщине. Новая деревня — она другая. Новая колхозная деревня со своей механизацией, по организации работ, с тракторами и комбайнами, — она, пожалуй, даже обгоняла строительное дело, в особенности на железнодорожном транспорте. (Аплодисменты).

Когда я говорю о «деревенщине», я говорю о старой деревне.

ОРДЖОНИКИДЗЕ: О деревенщине, о деревенщине.

КАГАНОВИЧ: О деревенщине, о деревенщине, я говорю о «деревенщине», которая выражается не только в том, что у нас работают люди, недавно пришедшие из деревни, а в походе, в наивности, в неадекватности и разрозненности работ. Я имею в виду больше железнодорожное строительство, но думаю, что работники других отраслей строительства скажут, что у них элементы «деревенщины» также сильны. Надо ведь прямо сказать, что часть железнодорожников и даже часть колхозников находили себе на железной дороге «сплошное отлучение от коллектива». (Смех).

ОРДЖОНИКИДЗЕ: Правильно, товарищ Каганович! В разрозненности железнодорожного строительства проявляется плохое, старое явление ж.д. строительства.

В этом отношении промышленные строители имеют некоторые преимущества перед железнодорожниками. До революции не было такого гигантского размаха промышленного строительства, как сейчас. Строительство железных дорог до революции было и сравнительно небольшое. Промышленные строители не имеют за собой такого груза старых долевых традиций, тянущих их назад, как имеют железнодорожные строители.

В долевом строительстве железных дорог было, конечно, и положительный опыт, который мы должны использовать, но вы знаете очень хорошо, что в практике старого строительства железных дорог было очень много плохого, были старые типы организации, были негодная, кустарная, расточительная организация работ. И осознание, на железнодорожном транспорте к «деревенщине» присоединился долевое строительство старых линий строительства железных дорог. Этими традициями заражены и настоящие коммунисты — строители, которые не в силах перестроить работу по-новому. Вот почему, товарищи, на железнодорожном транспорте особо остро стоят вопросы об организации работ, качества руководств.

Перед нами на настоящем этапе развертывания строительства стоят следующие три основные задачи:

первая — дать новую, лучшую и индивидуальную систему организации работ;

вторая — дать механизацию, улучшить использование механизмов и материалов, развить строительную технику на основе широкого развертывания станкового движения.

От разрешения этих трех основных задач зависит выполнение плана строительства в установленные сроки, качество строительства и себестоимость. В конце концов все недостатки нашего строительства — плохое качество, рост себестоимости, затягивание сроков происходит именно из-за этих основных причин: плохой организации работ, плохого использования механизмов и недостатков значительной части строительных кадров.

Механизация — это краеугольный камень нового и нашего строительства. Правильное снабжение это тоже одно из важнейших условий правильного хода строительства. Но, товарищи, центр тяжести соглашениям лежит не в нас, а в людях, в организации работ, в устранении наших собственных недостатков, которых еще так много.

1. Вопросы организации строительных работ

Организация строительных работ начинается прежде всего с правильной организации проектирования. Я должен здесь, товарищи, прямо сказать, что в области проектирования на железнодорожном строительстве дело обстояло хуже, чем в других отраслях строительства. Это происходит не потому, что железнодорожное проектирование более сложно, а из-за очень плохой системы организации проектирования.

Как правило, основные проектировщики ограничивались проектированием самой трассы, полота железной дороги.

Между тем здесь, что проектирование железной дороги — это всегда проектирование одного полотна.

Совершенно ясно, что, не устраняя этих недостатков в проектировании, мы не сможем выполнить задание по снижению себестоимости, по удешевлению строительства.

Проектирование ж.-д. строительства начинается прежде всего с изыскательных работ. Если изыскательные работы проведены плохо, если трасса намечена неправильно, если геологических изысканий нет, — без них строительство железной дороги будет очень сложным. А у нас, я должен это прямо сказать, до настоящего момента изыскательное дело организовано неудовлетворительно. Мы предлагаем создать специальное совещание изыскателей ж.-д. линий. Изыскатели сами ведут большую и трудную работу, но не имея заранее данного им четкого задания, остаются полуживыми без руководства, они тратят много времени впустую. Прежде чем послать людей на изыскание, нужно им четко рассказать, что мы от них требуем. А этой установки они большей частью не получают. Отсюда бывает и плохое проектирование, отсюда и неправильное направление ж.-д. линий. Потом из-за некомпетентности в изысканиях приходится проект менять на ходу, в процессе строительства, а это не только обходится очень дорого. Затяжка и удорожание работ в первую очередь вытекает из плохой постановки проектирования, небрежности проектировщиков и смет.

В железнодорожном строительстве была и другая болезнь — расплывчатость по многим мелким объектам. Каждый район, каждая область, естественно, хочет иметь железнодорожную стройку. Если пойти по этой линии то нужно начинать одновременно строительство сотен километров и ни один к концу года не построить. Вот почему необходимо сейчас и в будущем концентрировать железнодорожное строительство и строить быстрее, дешевле и качественнее. Первые успехи в этом году нам удалось добиться только потому, что согласно постановления ЦК и СНК, по предложению товарища Сталина, мы сконцентрировали строительство, обеспечили выделение стройки механизации, материальных, квалифицированной рабочей силой.

Только такая концентрация работ на строительстве вторых путей Валулки — Балазов — Пенза дала возможность за четыре месяца этого года сделать в два раза больше, чем за предыдущие три года.

Этой стройке активно, хорошо помогали территориальные партийные и советские организации. Строительство линий Баранга — Бадахш, Фатх — Янголар — Новоград, — Родники в этом году было успешнее потому, что у нас были сконцентрированы и материалы, и денежные средства, и люди на определенных участках, потому, что строителям были поставлены четкие задачи.

Даже строительство линии Москва — Довлас, которое резко критиковали и правильно критиковали, за последний год чуть-чуть улучшилось и по организации работ, и по снижению себестоимости.

Вопросы организации самих строительных работ не сводятся к тому, чтобы создать партийные организации, хозяйственные строительные тресты.

Конечно, товарищи, наряду с лучшей организацией труда, наряду с лучшей организацией работ, необходимо всемерно форсировать — и это предусматривается реализацией всех проектов постановления, — механизацию строительных работ. Эту механизацию необходимо в первую очередь вводить в такие крупные механизмы, как паровые экскаваторы, крупные комбайны, сложные машины, но и в виде небольших механизмов и простейших приспособлений. Необходимо иметь запас автотранспорта разных типов для разных работ. Ведь нельзя же применять для больших путей работ на той или иной станции крупные экскаваторы. Надо иметь и маломощные универсальные экскаваторы, увеличив в этом году их выпуск.

Для железнодорожного строительства необходимо, в частности, иметь передвижные механизмы — легкие переносные подъемные краны, транспортные, передвижные мощностью от 5 до 16 квт, электростанции. У нас работа передвижных и примененные стационарных механизмов вызывает большие расходы на их установку, на строительство для них помещений и пр.

И, наконец, у нас на транспорте в особой остроте стоит вопрос о кадровом хозяйстве. Этот вопрос стоит остро для всех отраслей, об этом говорилось на совещании. Но для ж.-д. транспорта, который разрабатывает реконструкцию пути, для чего требуется огромное количество рабочих, балласта и других материалов, — это насущнейший, важнейший вопрос. Организовать кадровое хозяйство плохо. Одно время увлекались крупными карьерами, средние и небольшие типа карьеры не организовывали. Мы должны сейчас начать с крупных карьеров организацию срочные, а во-вторых и небольшие карьеры.

Многие выступавшие на совещании говорили о материальном снабжении строительства. На стройке иногда было много, что на заводе, на фабрике, смотрят на то, что не хватает того или иного материала. Дело снабжения строителями должно быть в корне перестроено. Смысл на хватку строительных материалов зачастую превращает просто плохую организацию снабжения. Материал у нас все же порционно, по их несовершенству и некомплексности подают. Подают не туда, куда надо, а часто и разворовывают. Нужно организовать реальный откуп строительных материалов во время и комплексы их доставлять на стройки, экономично.

Совершенно ясно, что, не устраняя этих недостатков в проектировании, мы не сможем выполнить задание по снижению себестоимости, по удешевлению строительства.

Проектирование ж.-д. строительства начинается прежде всего с изыскательных работ. Если изыскательные работы проведены плохо, если трасса намечена неправильно, если геологических изысканий нет, — без них строительство железной дороги будет очень сложным. А у нас, я должен это прямо сказать, до настоящего момента изыскательное дело организовано неудовлетворительно. Мы предлагаем создать специальное совещание изыскателей ж.-д. линий. Изыскатели сами ведут большую и трудную работу, но не имея заранее данного им четкого задания, остаются полуживыми без руководства, они тратят много времени впустую. Прежде чем послать людей на изыскание, нужно им четко рассказать, что мы от них требуем. А этой установки они большей частью не получают. Отсюда бывает и плохое проектирование, отсюда и неправильное направление ж.-д. линий. Потом из-за некомпетентности в изысканиях приходится проект менять на ходу, в процессе строительства, а это не только обходится очень дорого. Затяжка и удорожание работ в первую очередь вытекает из плохой постановки проектирования, небрежности проектировщиков и смет.

В железнодорожном строительстве была и другая болезнь — расплывчатость по многим мелким объектам. Каждый район, каждая область, естественно, хочет иметь железнодорожную стройку. Если пойти по этой линии то нужно начинать одновременно строительство сотен километров и ни один к концу года не построить. Вот почему необходимо сейчас и в будущем концентрировать железнодорожное строительство и строить быстрее, дешевле и качественнее. Первые успехи в этом году нам удалось добиться только потому, что согласно постановления ЦК и СНК, по предложению товарища Сталина, мы сконцентрировали строительство, обеспечили выделение стройки механизации, материальных, квалифицированной рабочей силой.

Только такая концентрация работ на строительстве вторых путей Валулки — Балазов — Пенза дала возможность за четыре месяца этого года сделать в два раза больше, чем за предыдущие три года.

Этой стройке активно, хорошо помогали территориальные партийные и советские организации. Строительство линий Баранга — Бадахш, Фатх — Янголар — Новоград, — Родники в этом году было успешнее потому, что у нас были сконцентрированы и материалы, и денежные средства, и люди на определенных участках, потому, что строителям были поставлены четкие задачи.

Даже строительство линии Москва — Довлас, которое резко критиковали и правильно критиковали, за последний год чуть-чуть улучшилось и по организации работ, и по снижению себестоимости.

Вопросы организации самих строительных работ не сводятся к тому, чтобы создать партийные организации, хозяйственные строительные тресты.

Конечно, товарищи, наряду с лучшей организацией труда, наряду с лучшей организацией работ, необходимо всемерно форсировать — и это предусматривается реализацией всех проектов постановления, — механизацию строительных работ. Эту механизацию необходимо в первую очередь вводить в такие крупные механизмы, как паровые экскаваторы, крупные комбайны, сложные машины, но и в виде небольших механизмов и простейших приспособлений. Необходимо иметь запас автотранспорта разных типов для разных работ. Ведь нельзя же применять для больших путей работ на той или иной станции крупные экскаваторы. Надо иметь и маломощные универсальные экскаваторы, увеличив в этом году их выпуск.

Для железнодорожного строительства необходимо, в частности, иметь передвижные механизмы — легкие переносные подъемные краны, транспортные, передвижные мощностью от 5 до 16 квт, электростанции. У нас работа передвижных и примененные стационарных механизмов вызывает большие расходы на их установку, на строительство для них помещений и пр.

И, наконец, у нас на транспорте в особой остроте стоит вопрос о кадровом хозяйстве. Этот вопрос стоит остро для всех отраслей, об этом говорилось на совещании. Но для ж.-д. транспорта, который разрабатывает реконструкцию пути, для чего требуется огромное количество рабочих, балласта и других материалов, — это насущнейший, важнейший вопрос. Организовать кадровое хозяйство плохо. Одно время увлекались крупными карьерами, средние и небольшие типа карьеры не организовывали. Мы должны сейчас начать с крупных карьеров организацию срочные, а во-вторых и небольшие карьеры.

Многие выступавшие на совещании говорили о материальном снабжении строительства. На стройке иногда было много, что на заводе, на фабрике, смотрят на то, что не хватает того или иного материала. Дело снабжения строителями должно быть в корне перестроено. Смысл на хватку строительных материалов зачастую превращает просто плохую организацию снабжения. Материал у нас все же порционно, по их несовершенству и некомплексности подают. Подают не туда, куда надо, а часто и разворовывают. Нужно организовать реальный откуп строительных материалов во время и комплексы их доставлять на стройки, экономично.



Предложение о создании подрайонных организаций вполне правильно и своевременно. Осуществление его внесет культуру в строительство, запретит «валять» проекты, позволит больше механизировать строительные работы, лучше использовать механизмы. Некоторые железнодорожники — строители скептически относятся к созданию подрайонных организаций на строительстве железных дорог. И с ними не согласен. Именно потому, что такое строительство как Валулки — Балазов — Пенза, Баранга — Бадахш, Янголарстрой работало более концентрировано, ближе к людям по типу и к хозяйственной подрайонной организации, им удалось в этом году кое-что сделать.

Но дело не ограничивается перестройкой структуры строительных организаций. Основное — в улучшении организации строительных работ ввиду. Тов. Винтер в последней части своей речи по вопросу о станковом движении был совершенно прав, критикуя плохую организацию труда на железных стройках. Станковое движение показывает, что мы и на существующем уровне механизации, но при правильной организации и разделении труда, при некотором изменении технологического процесса, можем достигнуть огромных успехов и в производительности, и в улучшении системы работ, и в снижении себестоимости.

Вот почему вопрос организации строительных работ, в особенности на железнодорожном транспорте, где старая «деревенщина» господствует во всю, приобретает особое значение.

На железнодорожном строительстве напор, руководящими работниками органи-

2. Вопросы механизации и снабжения

но их расходовать, решительно пресекать воровство и разбазаривание материалов. К сожалению, очень много тут недостатков, именно существенного характера.

Конечно, при огромном развороте строительства еще нехватает материалов. Приходится распределять фонды, устанавливать жесткие нормы и ограничивать потребление. Однако, мы уверены, что ввиду роста нашего хозяйства, мы в ближайший период устраним в снабжении строительных материалами «карточную систему», как мы успешно устранили на хлеб, мясо, сахар, на чулки и другие продукты (Бурные аплодисменты). Уже в 1936 году мы разворотом еще большее производство строительных материалов и они у нас будут. Но нельзя создавать иллюзий насчет того, что уже в 1936 году

3. Вопросы строительных кадров

Совершенно правильно предложение о том, что нужно создавать постоянные кадры рабочих. Этому должна помочь организация специальных строительных организаций, строительных трестов. Когда мы создаем строительные тресты, мы стараемся, чтобы в каждом из них были — полуборы, выражены, запрещены хотя не полное количество рабочих, но основной состав их, который будет организующим, неметрующим ядром на стройке.

Имея, например, кадры квалифицированных экскаваторщиков, валочных землекопов, специализированных работников по искусственным сооружениям и пр., мы делаем их организаторами сезонников, и эти сезонники будут работать гораздо лучше. Вот почему вопрос об организации постоянных кадров стоит очень остро.

Он особенно остро стоит по отношению к комбинату составу строителей. На железнодорожном транспорте мы имеем значительное количество хороших опытных строителей, тепло работающих, понимающих дело. Но они чувствуют себя как-то неуверенно — конечно, успешно строительство в этом году, куда-то только пойдут на будущий год, в каких условиях придется работать и как останется семья. Отсюда стремление у наименее устойчивых устроиться в Москве, в разбухших проектных орга-

перобое обсуждать все потребности в т. п.

На железнодорожном транспорте много гражданских сооружений.

В этом году только на одно жилищное строительство ассигнуется 400 миллионов рублей. Мы должны поднять качество строительства, а это в особенности относится к строительству жилых сооружений, тех сооружений, которые непосредственно обслуживают рабочих, трудящихся. Это уже относится ко всем, в особенности к градостроителям.

Здесь тов. Хрущев подробно и хорошо говорил о задачах строительства в городах и развитии строительной индустрии. С этой точки зрения я хочу подчеркнуть особую важность дальнейшего поднятия культуры, эстетики, пробы, инженерии, архитектуры.

Несколько слов о наших архитекторах. Они до революции не строили в таких масштабах и в таких размерах, как мы приходим проектировать и строить теперь. До революции архитекторы по преимуществу проектировали больше всего индивидуальные постройки, особняки или отдельные общественные здания, отдельные дома, они строились большей частью без архитектурных проектов. Сейчас архитектурные проекты в архитектурное проектирование большинства строений домов.

Должен сказать, что за последние годы вместе с ростом страны выросли архитекторы, ряды их старыми опытными архитекторами пополнились новыми кадрами, кадры молодых талантливых архитекторов. Но крупнейшим недостатком в работе архитекторов является то, что они, обращая большое внимание на внешнее оформление, хотя и здесь еще очень много недостатков, совершенно недостаточно обращают внимание на внутреннюю сторону строительства, на организацию дома внутри, на оформление квартир, на качество строительства. Нельзя строить так, как строили раньше, когда дом внешне оформлен хорошо, а внутренне — часто знает, что делается, жить в нем неудобно, размещение комнат, лестниц, коридоров сделано неправильно и т. п.

Строители — инженеры и начальники строительства несут известную вину за недостатки работы архитекторов. До сих пор отношение к архитектору со стороны инженеров и начальников строительства не урегулировано.

Правильная организация строительных работ, четкое разделение труда и лучшее использование наиболее квалифицированных рабочих, перестройка системы оплаты труда и улучшение нормирования труда, — безусловно дадут нам большие успехи. И здесь-то мы должны во всю использовать образцы работы станковиков.

Станковиков движение на железнодорожном строительстве разворотилось меньше, чем среди машинистов, составителей, кондукторов. Но уже имеются прекрасные образцы работы станковиков — строителей и не только на железных работах, но и на работе экскаваторов, землекопов, комбайнов, которые копались, обносили, использовали эти сложные обороты машин. Образцы хорошего использования экскаваторов очень мало. Тем ценнее пример станковика Ягулина на строительстве вторых путей Валулки — Балазов, который довел выработку одного экскаватора до 4.800 кубометров земли в сутки — при норме 2.600 кубометров.

Образцы использования экскаваторов, землекопов, комбайнов, нужно как можно шире распространять на остальных экскаваторщиков.

О ВЪЕЗДЕ И ПРОЖИВАНИИ В ПОГРАНИЧНЫХ ПОЛОСАХ

Постановление Центрального Исполнительного Комитета и Совета Народных Комиссаров Союза ССР

В целях установления более строгого порядка въезда и проживания в пограничных полосах, Центральный Исполнительный Комитет и Совет Народных Комиссаров Союза ССР постановляют:

1. Въезд в пределы пограничной полосы и запрещение пограничного пункта лицам, не проживающим в них постоянно, без разрешения органов НКВД СССР воспрещается.

Лица, въезжающие в пограничную полосу и выходящие из пограничного пункта, должны получить по месту своего постоянного жительства разрешение от органов НКВД.

Примечание: Настоящая статья не распространяется на курортные пункты Черноморского побережья, где введена паспортная система.

2. Въезд в пограничную полосу, а также изменение ширины пограничных полос (п. п. «а» и «б», ст. 9 Положения об охране государственных границ Союза — С. З. 1927 г., № 62, ст. 62) устанавливаются постановлениями Совета Народных Комиссаров Союза ССР.

3. За нарушение правил въезда и проживания в пограничную полосу и пограничный пункт, а также за нарушение правил въезда и проживания в пограничную полосу и пограничный пункт, выданных другим лицам, а равно за уклонение от регистрации выданных разрешений, взыскивается штраф в размере от 10 до 50 рублей.

Председатель Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР М. КАЛИНИН.

Зам. председателя Совета Народных Комиссаров Союза ССР В. ЧУБАРЬ.

Секретарь Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР И. АНУЛОВ.

Москва, Кремль, 17 июля 1935 г.

От Наркомвнудел ЗСФСР

Народный Комиссар Внутренних Дел ЗСФСР доводит до сведения всех организаций, учреждений и предприятий и граждан о следующем порядке выдачи разрешений на въезд и временное проживание в запретной пограничной полосе:

1. Выдача разрешений на въезд в запретную пограничную полосу гражданам, проживающим в гор. Тифлисе и его районе, производится в консульстве НКВД ЗСФСР (ул. Советская, № 8), куда и надлежит подавать заявления.

Примечание: Гражданам, проживающим в других районах, за получением разрешений надлежит обращаться в органы НКВД по месту своего постоянного жительства.

2. Заявления на получение разрешения на въезд в запретную пограничную полосу выданы: а) для лиц, следующих по делам службы, — холостякам, у которых нет семьи, а также у лиц, состоящих на службе, — за 3 дня до командировки и последующим по личным делам — за 5 дней до выезда.

3. При подаче заявления на въезд в запретную пограничную полосу в консульстве выданы: а) для лиц, следующих по делам службы, — холостякам, у которых нет семьи, а также у лиц, состоящих на службе, — за 3 дня до командировки и последующим по личным делам — за 5 дней до выезда.

Примечание: Фотографии должны быть без головного убора. Кроме того: а) для лиц, следующих по делам службы, — холостякам, у которых нет семьи, а также у лиц, состоящих на службе, — за 3 дня до командировки и последующим по личным делам — за 5 дней до выезда.

4. При подаче заявления на въезд в запретную пограничную полосу в консульстве выданы: а) для лиц, следующих по делам службы, — холостякам, у которых нет семьи, а также у лиц, состоящих на службе, — за 3 дня до командировки и последующим по личным делам — за 5 дней до выезда.

Примечание: Фотографии должны быть без головного убора. Кроме того: а) для лиц, следующих по делам службы, — холостякам, у которых нет семьи, а также у лиц, состоящих на службе, — за 3 дня до командировки и последующим по личным делам — за 5 дней до выезда.

Заготовка хлопка в ЗСФСР

Сводная хлопкового управления Закавказья на 19 декабря 1935 года.

АССР	— 137.710 тонн	— 84,3 проц.
в том числе:		
эпидемиологический	— 21.694 тонны	— 71,1 проц.
СГР	— 16.876 тонн	— 105,1 проц.
ССР	— 5.168 тонн	— 109,9 проц.
ЗСФСР	— 159.754 тонны	— 86,9 проц.

