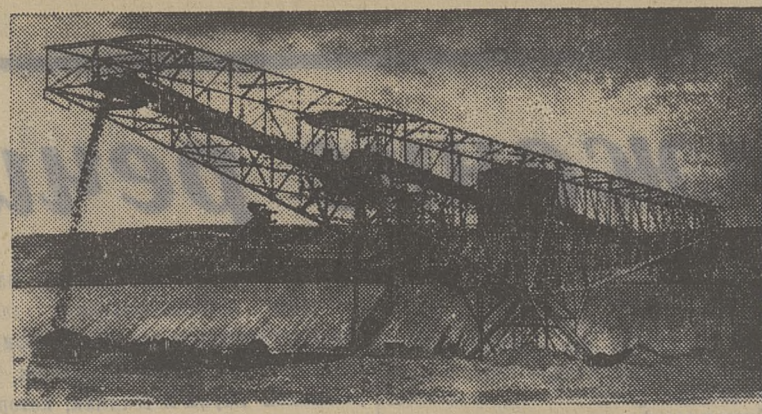


http://vital.lib.tsu.ru
 УГОЛЬ С ВЕРХ ПЛАНА
 УКРАИНСКОЙ ССР. Среди предприятий бурого угольной промышленности Александровича больше успехов в социалистическом соревновании за досрочное завершение плана четвертого года семилетки добился Семеновский угле-разрез. С начала года он дал стране более 180 эшелонов сверхпланового угля. С опережением графика работают вскрышные. Они переместили сотни тысяч кубометров породы дополнительно к заданию. Слаженно трудятся коллектив транспортной-отвальной машины, заменяющей 20 тысяч землекопов. На снимке: транспортно-отвальный мост Семеновского угле-разреза. (Фотохроника ТАСС).



ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

КРАСНОЕ ЗНАМЯ

ОРГАН ТОМСКОГО ОБКОМА И ГОРКОМА КОМУНИСТИЧЕСКОЙ ПАРТИИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА, ОБЛАСТНОГО И ГОРОДСКОГО СОВЕТОВ ДЕПУТАТОВ ТРУДЯЩИХСЯ

ГОД ИЗДАНИЯ 45-й

№ 114 (11695)

Суббота, 12 мая 1962 года.

ЦЕНА 2 КОП.

ЗА НОВЫЕ УСПЕХИ В РАБОТЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА!

Речь товарища Н. С. ХРУЩЕВА

на Всесоюзном совещании работников железнодорожного транспорта

10 мая 1962 года

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

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

Разрешите мне выразить благодарность за хорошее отношение и доверие. Но, повторяю, будьте осторожны. (Онивление в зале, аплодисменты). Это в интересах работы железнодорожного транспорта. (Онивление в зале).

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

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

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

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

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

Величайшая мечта лучших людей человечества — построить такое общество, в котором все люди были бы равноправны, работали на не эксплуататоров, а на себя, на все общество, были бы обеспечены, своим трудом создавали необходимые блага для удовлетворения своих запросов.

Великая мечта лучших людей человечества — построить такое общество, в котором все люди были бы равноправны, работали на не эксплуататоров, а на себя, на все общество, были бы обеспечены, своим трудом создавали необходимые блага для удовлетворения своих запросов.

Великая мечта лучших людей человечества — построить такое общество, в котором все люди были бы равноправны, работали на не эксплуататоров, а на себя, на все общество, были бы обеспечены, своим трудом создавали необходимые блага для удовлетворения своих запросов.

Великая мечта лучших людей человечества — построить такое общество, в котором все люди были бы равноправны, работали на не эксплуататоров, а на себя, на все общество, были бы обеспечены, своим трудом создавали необходимые блага для удовлетворения своих запросов.

Великая мечта лучших людей человечества — построить такое общество, в котором все люди были бы равноправны, работали на не эксплуататоров, а на себя, на все общество, были бы обеспечены, своим трудом создавали необходимые блага для удовлетворения своих запросов.

Великая мечта лучших людей человечества — построить такое общество, в котором все люди были бы равноправны, работали на не эксплуататоров, а на себя, на все общество, были бы обеспечены, своим трудом создавали необходимые блага для удовлетворения своих запросов.

Великая мечта лучших людей человечества — построить такое общество, в котором все люди были бы равноправны, работали на не эксплуататоров, а на себя, на все общество, были бы обеспечены, своим трудом создавали необходимые блага для удовлетворения своих запросов.

Великая мечта лучших людей человечества — построить такое общество, в котором все люди были бы равноправны, работали на не эксплуататоров, а на себя, на все общество, были бы обеспечены, своим трудом создавали необходимые блага для удовлетворения своих запросов.

Великая мечта лучших людей человечества — построить такое общество, в котором все люди были бы равноправны, работали на не эксплуататоров, а на себя, на все общество, были бы обеспечены, своим трудом создавали необходимые блага для удовлетворения своих запросов.

циализма, великий Ленин говорил: «А без железных дорог не только социализма не будет, а просто околоток все с голоду, как собаки... (Онивление в зале). Что можно строить без железных дорог?.. Железные дороги — это гвоздь, это одно из проявлений самой яркой связи между городом и деревней, между промышленностью и земледелием, на которой основывается целиком социализм. (Аплодисменты).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Помню, как Каганович мне говорил: «Да, ошибки я допускал, сознаю это. Сейчас я ужо, или вы меня ухитрите, не имею в виду, если что-нибудь случится, будут какие-то трудности на железнодорожном транспорте, я всегда готов вернуться по первому зову».

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

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

Поэтому мы были совершенно уве-

ренны, что ухудшения работы железнодорожного транспорта после ухода Кагановича не наступит, наоборот, будет улучшение, оздоровление руководства транспортом. (Продолжительные аплодисменты).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Надо ускорить наши усилия, чтобы обеспечить развитие этих районов.

Транспортники должны бесперебойно и безотказно удовлетворять нужды промышленности, обслуживать ее сырьем, топливом, полуфабрикатами, новым оборудованием, обес-

печивать своевременный вывоз произведенной готовой промышленной продукции.

Достаточно привести такой пример. Если в 1954 году мы произвели 41 миллион 400 тысяч тонн стали, то в этом году произведем ее, видимо, 76—77 миллионов тонн, а к 1980 году производство стали возрастет до 250 миллионов тонн. (Аплодисменты). Такими же бурными темпами будет развиваться производство чугуна, нефти, проката, строительных материалов и других важных видов промышленной продукции.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

У железнодорожников богатые и славные революционные и трудовые традиции. Они были первыми, кто начал борьбу за новую коммунистическую производительность труда. Все помнят, что именно железнодорожники в депо Москва-Сортировочная первыми в стране организовали в мае 1919 года коммунистический субботник, который Владимир Ильич назвал великим почином. А в наше время железнодорожники того же депо создали первую бригаду коммунистического труда. Наше движение бригад коммунистического труда, где в коллективном труде воспитывается новый человек, охватило всю страну. Приятно отметить, что почти в этом замечательном движении принадлежат нашим славным железнодорожникам. (Продолжительные аплодисменты).

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

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

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

Когда речь идет о сравнении с работой железнодорожного транспорта Соединенных Штатов Америки, то наши железнодорожники работают лучше, но производительность труда, видимо, в США пока еще выше, чем у нас. Это тоже надо иметь в виду. Производительность труда в наших условиях должна быть выше, потому что мы знаем, что более организованное общество — социалистическое, коммунистическое общество. Победа возможна только лишь на основе более высокой производительности труда. Других секретов, товарищи, для борьбы за победу в соревновании с капитализмом нет. (Аплодисменты).

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

Нельзя примитивно подходить к делу. Социализм, дескать, у нас победил, теперь приняла программу коммунистического строительства, коммунизм, говорят, обязательно победит капитализм, поэтому давайте все запишем в Коммунистическую партию и уедем в Сочи или в другое теп-

лое место или вообще пойдем грибы собирать в лес, — все само собой делается.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Я люблю смотреть киножурнал «Наука и техника». Там много показывают очень интересного и полезного. И отыщешь и познаешь новое, что рождается в нашей стране, новое в развитии науки и техники. Смотрить и часенко думаешь: если (Продолжение на 2-й стр.).

Продолжение речи товарища Н. С. Хрущева

(Начало на 1-й стр.)

бы хоть половину тех достижений, которые показывались в этих журналах, своевременно, именно своевременно внедряли в производство, то это принесло бы народу огромную пользу.

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

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

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

А сколько за это время безрезного леса вырублено, сколько сотен тысяч кубометров древесины израсходовано и расходуется на производство катюшек!

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

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

Я часто ссылался на киножурналы, на газетные статьи и публикации в работе. Но что досадно, товарищи! Когда через печать или в сатирических киножурналах начинают критиковать бюрократов, зажимщиков нога, в технический прогресс, за внедрение в производство достижений науки и техники, передовых методов труда, поддерживать новаторов, решительно бороться с теми, кто оказывает сопротивление новому.

Чтобы выпороть свои районы, области, а, случается, и республику, такие люди пытаются смягчить остроту вопроса, и, как это ни странно, нередко получается так, что работники, защищающие честь районного, областного, а порой и республиканского «мундира», становятся как бы защитниками тех, кого они призваны осуждать за порочную работу.

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

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

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

Надо беспристрастно критиковать тех, кто безобразно относится к ведению хозяйства, и тех, кто под видом защиты чести мундира по существу прикрывает таких людей, которые наносят ущерб интересам государства, нашего социалистического общества. Необходимо объявить решительную борьбу с зажимщиками критики.

Надо постоянно освещать прожектерские коммунистические проекты все участки производства, чтобы тот, кто забыл внедрение новой техники и передовых методов труда, чувствовал, что он находится под контролем общественности. А если такой работник не поймет, то надо принимать к нему необходимые меры воздействия, и уж если это не помогает, то следует решительнее заменять нерадивых работников.

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

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

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

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

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

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

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

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

Мы обменивались мнениями с членами Президиума ЦК и хотим сказать, что выставка произвела на нас большое впечатление. За короткий срок совершен большой, революционный шаг в развитии техники.

Но не поймите меня так, товарищи, что мы предлагаем конструкторам, инженерам, техникам лечь спать, довольствоваться достигнутым и не совершенствовать созданные электровозы, тепловозы и другую технику.

Есть точное правило жизни: надо постоянно совершенствовать даже самое совершенное на данный период, потому что с течением времени, с развитием науки и техники, которая никогда не находится в состоянии покоя, даже самое современное устаревает.

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

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

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

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

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

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

Меня порой удивляет, как легко некоторые товарищи относятся к недолетам, которые не идут в их личную ущерб. Представляю себе, если бы кто-нибудь из них купил в магазине костюм, у которого не были бы приняты пуговицы, прорезаны карманы и прострочены борта. Тут дошло бы до швейника на орехи. Но мы не имеем права делать интересы личные и интересы государственные. (Аплодисменты).

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

Заслуживают внимания довольно оригинальная машина для трамбровки и выравнивания пути, а также очень интересная машина для подбивки щебня под шпалы.

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

Для городского строительства, для городов, которые имеют трамвайный транспорт, такие машины были бы очень полезны. Конструкторы, разрабатывающие машины для городского дорожного хозяйства, следовало бы позаимствовать выдумку, изобретателей железнодорожных конструкторов, использовать эти машины в том или другом виде.

Все были бы рады, если бы наши конструкторы создали бы такую взамен молота и лома, чтобы был облегчен труд городских трамвайщиков, чтобы они могли выбросить лом из своих рук. Больно смотреть бывает, когда рабочие, и особенно наша женщина, о которой мы столько хорошего говорим, красоту которой воспевают поэты, вооружены ломом и подбивают щебенку под шпалы вручную. (Продолжительные аплодисменты). Американцы уже сколько раз хотят попасть в Луну своей ракетой, но шипка тонкая у них, и тут уж ничего не поделаешь. (Омывание в зале). Они на весь мир заявляют, что пускают ракету на Луну, но она пролетит мимо (аплодисменты), как подбивают иногда над охотниками, — бах-бах, и мимо! Так и американцы. А мы — бах-бах, и прямо в Луну. (Продолжительные аплодисменты).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Председателем этой комиссии правительством утвердился тов. Бешев, потому что координация в деятельности всего транспорта надо приспособить к работе главной транспортной артерии — к железным дорогам. Комиссия должна поставить дело так, чтобы лучше использовать все виды транспорта. (Аплодисменты).

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

Два министра спорят — кто из них должен отвечать за организацию перевозок. Было мнение и, видимо, оно правильное, что эту организацию перевозок надо из Министерства внешней торговли передать в Министерство морского флота. Министр внешней торговли должен подавать заявки в Министерство морского флота на перевозку грузов. Если же не хватит тоннажа в Министерстве морского флота, то нанять суда должен не министр внешней торговли, а министр морского флота. (Аплодисменты). Тогда он найдет суда только в том случае, когда не сможет грузы принять на свои суда, на свой транспорт. Иначе, как говорят, и сам черт не разберет, почему нанято судно. (Омывание в зале).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

В Центральном Комитете партии поступают сигналы о том, что на дороги направляется чрезмерно большое количество приказов, различных указаний и телеграмм. Например, Северо-Кавказской железной дороге в минувшем году было направлено из Министерства 140 тысяч телеграфных указаний, то есть 385 телеграмм в день! Ведь их прочитать не успеешь, а не то что выполнить! От Министерства не остаются управления и отделения. Они в свою очередь посылают десятки тысяч указаний и телеграмм.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(Омывание на 3-й стр.)

Окончание речи товарища Н. С. Хрущева

(Начало на 1—2-й стр.)

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

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

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

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

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

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

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

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

Переход предприятий на двухсменную работу — большой резерв. Конечно, при этом надо будет Гос-

плану обратить большое внимание на выделение средств для расширения сети заводов, строящих станки, станочное оборудование. Это необходимо для того, чтобы ускорить техническое перевооружение наших предприятий более совершенным оборудованием.

Недавно мы с тов. Косыгиным были в Клину и знакомимся там с работой фабрики искусственного волокна. Каких только машин нет на этой фабрике — и отечественных и зарубежных. Инженеры показали нам отечественный станок, который делает шесть операций. Но выяснилось, что пока этот станок имеется в одном экземпляре. Вместо такого совершенного станка на заводских площадках стоят шесть станков, которые производят эти операции. Можете себе представить, какой был бы экономический эффект, если бы мы могли больше производить таких станков и заменить старые. Тогда на тех же площадках было бы достигнуто значительное увеличение производства продукции. Это вызовет, конечно, увеличение потребности энергетических мощностей, но не это главное, а главное состоит в том, что мы в 6 раз увеличили бы выпуск продукции.

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

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

— Это сделано к нашему приезду?

— Да, — отвечает он.

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

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

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

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

Товарищи! Наша партия поднапрягает все силы на построение коммунистического общества. Многие годы назад, когда мы только еще вышли из гражданской войны и делали первые шаги в строительстве социализма, Владимир Ильич Ленин завещал нам: «...подготовить — рабочий долг — каждый день готовить

— переход к коммунизму». (Сотом 33, стр. 36).

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

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

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

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

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

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

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

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

Нужно правильно инструктировать докладчиков, пропагандистов и агитаторов, обеспечивать их необходимыми справочными материалами, чтобы доклады, лекции, выступления были не беспредметными, а содержательными, интересными, чтобы они были связаны с теми задачами, которые нам предстоит решить.

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

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

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

На всем пути двадцатилетней борьбы за построение коммунизма надо упорно работать, трудиться каждый день и каждый час. Трудом

и только трудом можно создать материально-техническую базу коммунизма, обеспечить создание всех средств удовлетворения материальных потребностей народа и его духовных запросов.

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

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

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

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

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

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

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

Под таким заголовком в нашей газете 13 апреля было опубликовано письмо жильцов одного из домов Кировского жилого массива в Томске с комментариями. В материале говорилось о том, что на верхних этажах многих новых домов этого района нет воды, а строительство насосной станции для перекачки воды осуществляется очень медленно.

Как сообщил заместитель председателя совнархоза тов. Пратусевич, совнархозом приняты меры для ускорения строительства насосной станции на Красноармейской улице. Совет народного хозяйства специально рассмотрел вопрос об улучшении снабжения водой жильцов Кировского массива и определил сроки окончания строительных работ. Насосная станция будет закончена в июне, а железобетонный резервуар емкостью 1.250 кубических метров — в августе этого года. Ввод в строй этих сооружений позволит значительно улучшить водоснабжение населения указанного выше района.

Подчеркивая огромное значение предстоящего визита советской партийно-правительственной делегации, газета «Отечественный фронт» в редакционной статье пишет: Наша страна готовится к большому всенародному празднику — празднику животворной, как солнце, братской болгаро-советской дружбы, празднику беззаветной верности ленинскому знамени, под которым мы плечом к плечу с Советским Союзом идем к коммунизму.

Н. С. Хрущевым еще больше подняла трудовой энтузиазм кооператоров. Подчеркивая огромное значение предстоящего визита советской партийно-правительственной делегации, газета «Отечественный фронт» в редакционной статье пишет: Наша страна готовится к большому всенародному празднику — празднику животворной, как солнце, братской болгаро-советской дружбы, празднику беззаветной верности ленинскому знамени, под которым мы плечом к плечу с Советским Союзом идем к коммунизму.

80 гектаров в сутки— средняя выработка трактористов В. Карлюкова и И. Сидоренко на узкорядном севе зерновых РАВНЯЙТЕСЬ НА НИХ, МЕХАНИЗАТОРЫ!

Только в две смены



На снимке: В. Карлюков.

Фото Г. Черепанова.

В ТЕЧЕНИЕ последних пяти лет я каждую весну сею зерновые культуры. Колхозники доверили мне, я бы сказал, самое ответственное дело на севе. И я стараюсь оправдать это доверие. Да и как же иначе.

Ведь в борьбе за высокую культуру земледелия сея — очень важное звено. Надо сеять не только быстро, но и хорошо.

На севе механизаторы у нас работают в две смены. Я твердо придерживаюсь такого правила: принаряд агарет от сменщика — так

точно его проверь. Если есть какие-то неполадки, сейчас же устраняю их. Мелочи могут во время работы привести к крупной аварии. Тщательно проверяю и сеялки.

Бывает часто так: приехал тракторист на поле и сразу начинает сеять. Я же вначале острожно масирую. Это дает большой выигрыш во времени: не крутятся понапрасну на поле, заранее выбираешь наиболее выгодный маршрут.

В этом году сеялки мы загружаем механически. Приспособили для этих целей три комбайна СК-3 и грузовую автомашину. Это тоже дает большую экономию времени. На загрузку сеялок механическим способом уходит 7—8 минут — вдвое — втрое меньше, чем при ручной загрузке.

Очень важно, кто у тебя сеялки. Я на своих сеялках И. Макаренко и В. Гена надеюсь. У них сеялки работают надежно. Простое по вине сеяльщиков ни разу не было.

Для меня качество полевых работ — прежде всего. В последний день мне попался небольшой участок корневая земля в окружении хороших массивов. Некоторые трактористы ни за что не сбавят скорости — только бы быстрее проскочить плохое место. Этого нельзя делать. Такие массивы надо засеять только на второй скорости.

За 7 дней мы засеяли около 500 гектаров пшеницы и 62 гектара овса. В среднем на тракторе за сутки (две смены) засеяли по 80 гектаров зерновых.

В сохранении боеспособности трактора многое зависит от сцепки. Важно, чтобы и он бережно относился к машине. Мой сменщик И. Сидоренко — прилежный и добросовестный механизатор.

Теперь мы готовим почву для посева кукурузы, свеклы и картошки.

В. КАРЛЮКОВ, тракторист колхоза имени Шевченко Кожеевского района.

Проверяем использование техники на севе

ВРЕДНАЯ ПРАКТИКА

АСИНО. (По телефону). Валентина Чернышова и Алексей Пирогов — лучшие механизаторы сельхозартели имени Ленина. Колхозники высоко ценят их труд. Учитель тов. Жариков говорит:

— За работой Чернышовой и Пирогова контроля не требуется. Они всегда все делают, как надо. И все же они не выполняют нормы. В чем дело? На этот вопрос дает ответ тов. Чернышова.

— Работаем мы по суткам. Все делаем, чтобы производительность труда не снижалась, но усталость берет свое. Особенно тяжело под утро. Спать хочется, глаза закрываются. Тяжело еще и потому, что никто ночью к нам не заглядывает, не поинтересуется нашей работой, не пободрит.

7 мая на бюро Асиновского района КПСС руководители колхозов было дано строгое указание — упорядочить работу механизаторов в ночное время, создать им условия для высокопроизводительной работы. Мы проверили 9 мая, как выполняют председатели колхозов тов. Волков, секретарь партийной организации тов. Шабунин эти указания. Оказалось, что они еще только собирались

перестраиваться. А от этого страдает дело.

Люди, работая сутками, не могут дать высокой выработки. Тормозом является и то, что солома с поля не убрана, под ней мерзлая земля. Из-за нее уже один плуг сломан, сожгут тележ, качество полевых работ снижается. Островки мерзлой земли приходится объезжать, оставлять орехи — будущие рассадники сорняков.

В колхозе «Красное знамя» в последние дни работа механизаторов в ночные смены упорядочена. Трактористы работают по сменному. Многие в ночное время не только выполняют, но и перевыполняют нормы. М. В. Савицкий, например, за ночную смену с 7 на 8 мая при хорошем качестве вспахал 9,28 гектара при норме 6,3 гектара. Сейчас он занят на севе и также перевыполняет нормы. Высокопроизводительно работает механизатор Л. И. Фролов. Правление колхоза и партийная организация составили график дежурства актива в тракторных агрегатах. Активисты знакомят механизаторов с итогами сева, своевременно приносят на помощь.

В колхозе «Красное знамя» между первой и второй бригадами развер-

нулось соревнование. Подвоятся итоги за пятидневку, победителям вручат вымпел и денежные премии. Председатель механизаторов вручают флажки. Агитаторы днем и поздним вечером проводят беседы. Сейчас в сельхозартели вспахано около 200 гектаров из 572, принята влага более чем на 350 гектарах и подготовлено почвы к посеву более 100 гектаров. Развернувшись массовый сея.

Коммунисты и комсомольцы, депутаты Новиковского сельского Совета взяли под свой контроль работу ночных смен в колхозе «40 лет Октября». О механизаторах, занятых на севе, здесь проявляют большую заботу. В полеводческой бригаде № 1 Новиковского сельского Совета организовали ларек без продажи. Он открыт круглые сутки. Для тех, кто работает в поле, как в ночное, так и в дневное время, организовано горячее питание.

На 10 мая в районе вспахано меньше, чем на эту дату в прошлом году, а тракторы в две смены используются далеко не во всех колхозах. Особенно плохо используется техника в ночное время. Медленно разворачивается в районе сея. На 9 мая было посеяно всего 388 гектаров. Большой разрыв между подготовкой почвы и посевом может пагубно отразиться на урожае. Чтобы повысить темпы полевых работ, надо повсеместно организовать двухсменную работу техники.

Рейдовая бригада газеты «Красное знамя»: В. ЧЕБОТАРЕНКО, председатель Новиковского сельского Совета; И. КОРИШОВ, сотрудник мемориальной газеты «Причупынская правда»; И. СЕМЕНОВ, наш соб. корр.

И в северном районе сеют пшеницу

В Каргазском районе развернулось массовый сев зерновых. В колхозе имени Ленина посеяно 25 гектаров пшеницы. За три дня в колхозе «Техник» посеяли 35 гектаров. Полевые работы ведутся в две смены. В этих колхозах широко ведется подготовка почвы под посев. Почва готовится, главным образом, в ночное время, а днем механизаторы сеют.

Развертываются полевые работы в колхозах «Заря коммунизма» и «Сибиряк».

Т. КУРИЛОВИЧ.

БОЛГАРИЯ ЖДЕТ СОВЕТСКИХ ГОСТЕЙ

СОФИЯ. 10 мая. (ТАСС). С радостью и волнением ожидает болгарский народ прибытия в Болгарию советской партийно-правительственной делегации во главе с Н. С. Хрущевым. Болгарская печать публикует сегодня многочисленные сообщения о митингах в стране, посвященных этому событию, а также письма трудящихся, в которых они выражают искреннее желание по-братски принять у себя друзей гостей.

От всего сердца мы приглашаем советскую партийно-правительственную делегацию и лично товарища Хрущева посетить нашу фаб-

рику и ознакомиться с нашим производством, посетят рабочие и служащие мебельной фабрики имени Августа Попова в городе Кюлюрвадере.

Многочисленный коллектив Коларовградского машиностроительного завода также выразил желание принять у себя дорогих советских гостей.

На массовом митинге рабочих и служащих текстильного комбината имени Георгия Димитрова в городе Сливене коллектив комбината решил в честь приезда советских гостей объявить дни с 9 мая и до конца пребывания партийно-правительственной делегации в Бол-

гарии ударными днями. Огромный трудовой подъем царит на строительстве Кремиковского металлургического комбината. С удвоенной энергией идут монтажные работы.

В наше село Брестовица, пишет секретарь партийной организации Д. Диваров, приезжало много гостей из самых различных стран, но для нас незабываемыми были дни, когда у нас гостили советские люди, наши родные братья. Встречи с ними укрепляли нашу веру в светлое коммунистическое общество. Встречи с представителями в Болгарию посланцев братского советского народа во главе с

Н. С. Хрущевым еще больше подняла трудовой энтузиазм кооператоров.

Подчеркивая огромное значение предстоящего визита советской партийно-правительственной делегации, газета «Отечественный фронт» в редакционной статье пишет:

Наша страна готовится к большому всенародному празднику — празднику животворной, как солнце, братской болгаро-советской дружбы, празднику беззаветной верности ленинскому знамени, под которым мы плечом к плечу с Советским Союзом идем к коммунизму.

Ю. Гагарин в Вене

Ю. Гагарин в Вене

Пресс-конференция Дж. Кеннеди

Американские летчики убивают жителей Южного Вьетнама

ХАНОЙ, 10 мая. (ТАСС). Как сообщает Вьетнамское информационное агентство, миссия связи верховного командования вьетнамской народной армии направлена в международную комиссию по наблюдению и контролю во Вьетнаме письмо, в котором обращает ее внимание на все усиливающиеся варварские налеты американского и южновьетнамских войск на населенные пункты в Южном Вьетнаме.

В письме сообщается, что американско-ноттингемские войска совершили десятки крупных налетов, в каждом из которых участвовало от тысячи до 10 тысяч человек, и сотни мелких налетов, в которых принимало участие от роты до батальона. США используют в этих налетах бомбардировщики и вертолеты, пилотируемые американскими летчиками. В результате таких налетов за последние три месяца тысячи людей были убиты и ранены, многие деревни разрушены.

Миссия связи верховного командования вьетнамской народной армии указывает, что эти акты находятся в вопиющем противоречии с принципами международного права, Устава ООН и женевскими соглашениями, и призывает международную комиссию положить конец этим террористическим актам, убрать из Южного Вьетнама всех американских солдат.

ПОГОДА

По сообщению Томского гидрометеорологического бюро, 12 мая по северным районам Томской области ожидается облачная погода с прояснениями, местами кратковременные дожди, ветер северно-западный, 7—12 метров в секунду, температура ночью 0—5 градусов, днем — 11—16 градусов тепла; по остальной территории ожидается переменная облачность, без осадков, ветер западный, 5—10 метров в секунду, температура ночью 7—12 градусов, днем — 18—23 градуса тепла.

Редактор В. А. КУЗЬМИЧЕВ.

бета военного блока Азии. В сообщении указывается, что Раск призвал Австралию оказать Соединенным Штатам помощь в войне в Южном Вьетнаме в связи с тем, что проектируемые американские расходы на оборону уже сейчас составят почти 10 процентов валового национального продукта США и что если в Южном Вьетнаме наряду с американскими войсками будут хотя бы символически находиться вооруженные силы Австралии, то это будет звучать «очень убедительно для американских избирателей». «Правительство должно сказать: «У нас есть союзники, которые идут вместе с нами», — заявил Раск австралийцам.

Раск просит помощи

НЬЮ-ЙОРК, 10 мая. (ТАСС). Корреспондент газеты «Нью-Йорк таймс» сообщает из Сидней (Австралия), что после секретных переговоров на высшем уровне с Раском австралийское правительство решило послать войска в южный Вьетнам. Таким образом, говорится в сообщении, через несколько недель к американским войскам в Южном Вьетнаме будут присоединены отборные австралийские части, обученные ведению войны в джунглях, а также австралийское военное снаряжение.

Корреспондент называет это решение австралийского правительства «крупной победой» государственного секретаря Раса, находящегося в Вашингтоне.

Неумолим железный ритм конвейера. Но мускулистые руки успевают оторвать клочки бумаги или упаковочного картона и протянуть его советскому космонавту для автографа. «Желаю успеха», — говорит Герману Титову электросварщик Джозеф Гэдсон. Он крепко жмет руку советскому космонавту.

Титов дарит автограф маленькому Марку Брэдеску, которого родители специально привели сегодня в цех, чтобы он мог увидеть советского космонавта. «Это самый лучший подарок мальчугану», — говорит мать Марка Марта. — Завтра у него день рождения».

Вечером Герман Титов присутствовал на приеме в представительство Чехословацкой Социалистической Республики в честь 17-й годовщины освобождения Чехословакии от гитлеровской оккупации.

НЬЮ-ИОРК, 10 мая. (ТАСС). Летчик-космонавт СССР Герман Титов встретился вчера со студентами колледжа Хантер. Бурные аплодисменты, широкие улыбки, дружеские рукопожатия — лучшие всяких слов говорили о теплоте этой встречи.

Герман Титов увлекательно рассказывал американским студентам о своем космическом полете, ответил на многочисленные вопросы. Давайте, сказал он, общими усилиями сделаем нашу землю еще более прекрасной. Пусть будущие поколения совсем не будут помнить страшного значения слова «война». Это заявление Титова было встречено громом аплодисментов.

Из колледжа Хантер Герман Титов отправился на автомобильный завод Форда в штате Нью-Джерси. И здесь его встретили дружными рукопожатиями, приветливыми улыбками, пожеланиями новых успехов.

ВСТРЕЧИ ГЕРМАНА ТИТОВА В США

В ответном выступлении Ю. Гагарин сказал, что он привез с собой искреннюю симпатию советского народа к австрийскому народу и наилучшие пожелания в его жизни и труде.

ВЕНА, 10 мая. Корр. ТАСС
В. Умнов и Ю. Бажанов передают:
Жители австрийской столицы

Красноречивые цифры

БУХАРЕСТ, 10 мая. (ТАСС). За послевоенный период в Румынии построено 22 химических комбината и завода, введено в строй 60 новых установок и цехов на старых заводах. В 1961 году стоимость валовой продукции химической промышленности возросла в 14 раз по сравнению с 1938 годом, а производство удобрений — в 470 раз.

Красноречивые цифры

БУХАРЕСТ, 10 мая. (ТАСС). За послевоенный период в Румынии построено 22 химических комбината и завода, введено в строй 60 новых установок и цехов на старых заводах. В 1961 году стоимость валовой продукции химической промышленности возросла в 14 раз по сравнению с 1938 годом, а производство удобрений — в 470 раз.

ПЕРВЫЕ ПОБЕДИТЕЛИ

МОСКВА, 10 мая. (ТАСС). Гимнасты — участники соревнований в честь 50-летия газеты «Правда» закончили выполнение обязательной программы. Лучший результат у команды Москвы. Семь ее участников набрали 394,15 балла. На втором месте команда Украины — 390,8 балла, на третьем — сборная областей, краев и республик Российской Федерации — 390,3 балла.

Первым обладателем приза

ИЗВЕЩЕНИЯ

12 мая, в 8 часов вечера, в Доме офицеров состоится заключительный концерт музыкального факультета народного университета культуры. В программе: Чайковский, Глазунов, Бетховен, Григ, Гуно и другие.

В воскресенье, 13 мая, в 3 часа дня, в Доме политического просвещения (г. Томск, Кооперативный переулок, 5) состоится воскресное чтение для трудящихся — лекция о международном положении (лектор тов. Нечухрин).

ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ОБЗОР

С большим подъемом трудились в дни предмайского соревнования большинство коллективов промышленных предприятий нашей области. План по выпуску валовой продукции в апреле промышленность области выполнила на 103,3 проц, в том числе предприятия совнархоза — на 102,9 проц, и предприятия местных Советов — на 105,4 проц. За месяц в дни предмайской трудовой вахты выработано сверхплановой продукции на сотни тысяч рублей. За четыре месяца четвертого года семилетки объем валовой продукции увеличился по сравнению с соответствующим периодом прошлого года на 9,9 проц. План четырех месяцев по выпуску валовой продукции промышленностью области выполнен на 102,1 проц.

Многие предприятия досрочно выполнили апрельский план не только по производству валовой продукции, но и по важнейшим качественным показателям. Так, все предприятия управления электротехнической и металлообрабатывающей промышленности совнархоза в апреле выполнили план по выпуску валовой продукции и по росту производительности труда. Многие предприятия перевыполнили план по производству главной группы изделий. Почти на 300 тысяч рублей сверхплановой продукции дали в апреле предприятия комбината

Закрепить и развить успехи предмайского соревнования

«Томлес». Перевыполнили план по производству валовой продукции и другие управления совхозархоза. Предприятия области за апрель дали народному хозяйству сверх плана десятки километров кабельной продукции, много подшинков, электроламп, 11 тысяч пар резиновой обуви, свыше 75 тысяч кубометров древесины, около 7 тысяч квадратных метров стандартных домов и другую продукцию.

Все три месяца первого квартала многие промышленные предприятия не выполняли планов по росту производительности труда. В апреле промышленные предприятия области успешно выполнили план и по этому важнейшему показателю. Этому во многом способствовал проводившийся на промышленных предприятиях смотр резервов повышения производительности труда. По области план роста производительности труда в апреле выполнен на 101,9 проц., в том числе по предприятиям совхозархоза — на 102,1 проц. и по предприятиям местных Советов — на 101,9 проц. За четыре месяца 1962 года производительность труда в промышленности возросла по сравнению с соответствующим периодом прошлого года на 6 процентов.

Итого работы промышленности области за апрель свидетельствуют

больших возможностях наших предприятий. Мощная волна предмайского соревнования привела в действие многочисленные резервы, имеющиеся на заводах, фабриках, в леспромохозах и на других предприятиях.

Но и в апреле отдельные предприятия имели серьезные недостатки в работе. В совнархозе план первого квартала по выпуску первой продукции не выполнили 36 предприятий, а план апреля — 18 предприятий.

Задача состоит в том, чтобы закрепить и развить успехи предмайского соревнования, ликвидировать отставание в выполнении планов, которое возникло из-за неудовлетворительной работы ряда предприятий в первом квартале. Особое внимание следует обратить на улучшение качественных показателей.

Предприятия совнархоза в апреле хотя и перевыполнили задание по росту производительности труда, однако трехмесячный план по этому важнейшему показателю выполнен только на 98,3 проц. Ряд предприятий все еще слабо использует имеющиеся резервы, недостаточно механизированы тяжелые и трудоемкие работы.

Комбинат «Томлес» план четырех месяцев 1962 года по комплексной выработке на одного рабочего вы-

полнил на 103,7 проц., а план по росту производительности труда — всего на 93,2 процента. Такие низкие показатели по росту производительности труда объясняются тем, что в целом по комбинату за четыре месяца имелось сверх плана около 1.500 работников.

Крайне неблагоприятное положение сложилось на лесопильных и деревообрабатывающих предприятиях комбината «Томлес». Асиновский и Томский лесоперерабаточные и деревообрабатывающие комбинаты, Могочинский и Кетский лесозаводы не выполнили планы по выпуску валовой продукции, хотя рабочих у них было достаточно. Здесь по-прежнему очень низка производительность труда. Могочинский лесозавод, например, план по производительности труда за четыре месяца выполнил на 70,9 проц., не только не повысил производительность труда, но даже снизил ее по сравнению с прошлым годом. Такое же положение на Асиновском лесоперерабаточном и деревообрабатывающем комбинате, Кетском лесозаводе.

Многое нужно сделать и для снижения себестоимости выпускаемой продукции. У нас еще немало предприятий, не выполняющих установленных заданий по затратам на рубль товарной продукции. По сов-

Одной из причин, снижающих качественные показатели работы промышленности, является неритмичная работа многих предприятий. На заводе режущих инструментов в первой декаде апреля, например, выпущено инструмента на 129 тысяч рублей, в третьей декаде — на 356 тысяч рублей. Неравномерно выпускается продукция на электромеханическом, манометровом заводах и некоторых других предприятиях. Нарушение ритма в работе ведет к перееду, штурмовщине, снижению качества изделий.

Надо в ближайшее время ликвидировать эти и многие другие недостатки. Нельзя мириться с тем, что у нас имеются еще остающиеся предприятия, нарушающие номенклатурный план выпуска изделий, не ликвидирующие до конца порочный принцип — план — любой ценой. Коллектив каждого предприятия должен обеспечить выполнение пятилетнего плана не только по выпуску новой продукции, но и по всем количественным и качественным показателям.

Томский государственный университет объявляет, что во вторник, 11 ноября, аудиторией главного корпуса университета состоится заседание совета по химическим наукам и технологиям университета состоится заседание совета по химическим наукам и технологиям университета.

доцентом В. В. Серебренникова «Химия редкоземельных элементов» ученой степени доктора наук. С монографией можно ознакомиться в библиотеке университета.

ВНИМАНИЕ! Всех, готовящихся к поступлению в политехнический институт. Перед вступительными экзаменами знания математики, физики и химии приглашаются все готовящиеся к поступлению в политехнический институт.

Смотр по всем дисциплинам № 30 главного корпуса (промежуточные экзамены):

- по физике — 13 мая, в 10 часов;
- по математике — 19 мая, в 10 часов;
- по химии — 20 мая, в 10 часов.

Лучшие работы будут отмечены в журнале. Результаты просмотра будут опубликованы в газете «За кадры».

Г-ра Шпанова Генриета Анемполитовна, проживающая в г. Томске, улица Шерша, 7, возбуждает дело о расторжении брака с г-ном Шпановым Вячеславом Фомичем, проживающим в г. Томске, улица Шерша, 7.

Дело будет рассматриваться в Томском городском народном суде.

иверситет имени В. В. Куйбыше-
22 мая, в 10 часов утра, в 144-й
иверситета на заседании объеди-
по присуждению ученых степеней
ологии при Томском государствен-

ЦИТА
ковым двухтомной монографией
ентов», представленной на соиск-
имических наук.
комиться в научной библиотеке

МАНИО
поступлению в Томский
ский институт.
менами проводится смотр на луч-
и химии, участвовать в котором
я к поступлению в институт в
и будет проводиться в аудитории
спект имени Ленина, 30, второй
ас. утра;
17 час. 40 мин.;
с. утра.
ны похвальными листами ин-
дент опубликованы в институтской

Ректорат.
г. т. 9

Г-жа Венцлавович Светлана Вяче-
славовна, проживающая в г. Томске,
улицы Гвардейская, 30, возбудила
дело о расторжении брака с
г-ном Великовичем Натаном Яков-
левичем, проживающим в Енисейской
области.

Дело будет рассматриваться в Том-
ском городском суде.

Адрес редакции: г.р. Томск, просп. им. Ленина, 66, телефоны: редактора — 37-37, заместителя редактора — 51-75, ответ. секретаря — 31-19, секретариата — 42-40, отделов: партийной жизни — 37-77 и 42-44, пропаганды — 47-45, советского строительства — 42-44, вузов, школ и культуры — 42-46, сельского хозяйства — 37-39, промышленного — 37-75, писем — 37-38 и 31-47, информации — 51-61, зам. зав. издательством — 52-23, бухгалтерии и отдела объявлений — 37-36, стенографистки — 52-02.