

# РЕЧЬ товарища Л. М. КАГАНОВИЧА

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

Товарищи! Товарищ Орджоникидзе в своей речи уже говорил о тех строителях, которые здесь на совещании «приблещивались», намекая на то, что строителям не уделяется должного внимания. Неправильность этого особенно наглядна, если вспомнить, что как раз именно строители были и находятся в центре внимания нашей партии, советской власти и всей советской общественности и в период первой пятилетки и сейчас, в годы второй пятилетки. Ведь недаром товарищ Сталин говорил о том, что «в период первой пятилетки мы сумели организовать энтузиазм, пафос нового строительства и добились решающих успехов». И далее он указал, что во второй пятилетке мы должны дополнить пафос строительства пафосом освоения новых заводов. Разве это не является величайшей похвалой строителям и разве это не выражает то, что строители были передовыми бойцами, борющимися за выполнение генеральной линии партии, которую мы отстаивали в борьбе с классовыми врагами и в борьбе с их агентурой в наших рядах? Ведь не случайно, что не только много строителей награждены орденами, и то, что одними из первых в Союзе были награждены орденами именно строители нашей социалистической индустрии.

Голоса:—Правильно!

Орджоникидзе:—Правильно!

Каганович:—Советские строители были непосредственными исполнителями величайшего плана в мировой истории, плана перестройки огромной, но отсталой страны в страну передовую. Строители показали на конкретных делах, что они способны совершать чудеса, творить большие дела. Строители могли это делать, потому что они оказались верными сынами нашей социалистической родины, потому что они показали себя большевиками — партийными и беспартийными — потому что они руководились, вдохновлялись ленинской партией и первым великим строителем — товарищем Сталиным!

(Участники совещания устраивают бурную овацию товарищу Сталину).

Каганович:—Мы вспоминаем о вчерашних и сегодняшних героических днях не для того, чтобы раскатыть в сантиментальном умилении, а для того, чтобы лучше мобилизоваться, подготовиться к дальнейшей борьбе, чтобы критически разобрать и устранить собственные недостатки, которых у нас так много. Мы должны поднять наше строительство на новую, высшую ступень, строить высококачественно и значительно дешевле. Мы должны на деле устранить безобразную дороговизну наших строек, улучшить всю систему организации строительных работ, которая сейчас страдает огромными недостатками. Мы должны, как говорил товарищ Сталин, к пафосу строительства прибавить пафос освоения культуры, грамотной технической работы, пафос механизации, пафос четкой, образцовой организации строительных работ! (Аплодисменты).

Орджоникидзе:—Правильно!

Каганович:—Система советского хозяйства замечательна. Даже при имеющихся крупных недостатках в организации строительных работ, но при плановом хозяйстве и отсутствии расточительства буржуазной конкуренции она дает возможность строителям быстро и успешно. Можете себе представить, каких огромных результатов мы достигнем, когда к преимуществам системы советского хозяйства мы прибавим еще лучшую организацию труда и хозяйства, когда мы к системе советского хозяйства прибавим еще последнее слово техники в строительстве, техническую культуру, когда мы поднимем технический уровень и культуру наших строительных кадров.

Наше совещание выходит за рамки обычного текущего совещания. Мы должны сочетать текущие задачи сегодняшнего дня с перспективными задачами, должны поставить новые вехи в строительном деле в соответствии с теми грандиозными задачами, которые сейчас стоят перед всем социалистическим хозяйством.

Это сочетание текущих задач с задачами завтрашнего дня дают нам и доклады товарищей Межлаука и Гинзбурга и проект постановления, который здесь предложен. Товарищ Молотов говорил уже, что этот проект хотя и не утвержден еще, но в основном определяет наши задачи. Механизация — это краеугольный камень нового дня нашего строительства. Правильное снабжение — это тоже одно из важнейших условий правильного хода строительства. Но, товарищи, центр тяжести сегодняшних задач лежит на нас, людях, на организации работы, устранении наших собственных недостатков, которых еще так много.

Голоса:—Правильно!

Каганович:—Отсюда и пойдет лучшее использование механизмов, правильное экономное расходование материалов. Железнодорожники не имеют права делать ошибку на свои специфические особенности и смягчать ту критику и те установки, которые были в докладах и в речи тов. Орджоникидзе.

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

Больше, чем где бы то ни было, на железнодорожном строительстве господствует «деревенщина». Я говорю о старой деревенщине. Новая деревня — она другая, колхозная деревня по своей механизации, по организации работ с тракторами и комбайнами, она пожа-

луй даже обогнала строительное дело, в особенности на железнодорожном транспорте. (Аплодисменты).

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

Орджоникидзе:—О дореволюционной деревне.

Каганович:—О дореволюционной деревне я говорю, о «деревенщине», которая выражается не только в том, что у нас работают люди, недавно пришедшие из деревни, а в подходе, в навывке, в медлительности и разбросанности работ. Я имею в виду больше железнодородное строительство, но думаю, что работники и других отраслей строительства скажут, что у них элементы «деревенщины» так же сильны. Надо ведь прямо сказать, что часть одиночников и даже часть кулацких элементов находили себе на железной дороге «полосу отчуждения от коллективизации». (Смех).

Орджоникидзе:—Правильно!

Каганович:—К разбросанности железнодорожного строительства прибавляются плохие, старые навыки железнодорожного строительства.

В этом отношении промышленные строители имеют некоторые

преимущества перед железнодорожными. До революции не было такого гигантского размаха промышленного строительства, как сейчас. Строительство железных дорог до революции было сравнительно небольшое. Промышленные строители не имеют за собой такого груза старых дореволюционных традиций, тянувших их назад, как имеют железнодорожные строители.

В дореволюционном строительстве железных дорог был конечно положительный опыт, который мы должны использовать, но вы знаете очень хорошо, что в практике старого строительства железных дорог было очень много плохого, были старого типа подрядчики, была негодная кустарная расточительная организация работ. К сокращению на железнодорожном транспорте к «деревенщине» присоединились дореволюционные «традиции» строительства железных дорог. Этими традициями заражаются и нестойкие коммунисты-строители, которые не в силах перестроить работу по-новому. Вот почему, товарищи, на железнодорожном транспорте остро стоят вопросы организации работ, качества руководства.

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

первая — дать новую, лучшую индустриальную систему организации работ;

вторая — дать механизацию, улучшить использование механизмов и материалов, развернуть стройиндустрию;

третья — поднять на новую высоту проблему строительных кадров, их подбора, закрепления и выращивания, повысить их техническую и организаторскую квалификацию, обучить их последним достижениям строительной техники на основе широкого развертывания стахановского движения.

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

## I. Вопросы организации строительных работ

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

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

Между тем ясно, что проектирование железной дороги нельзя ограничить проектированием одного полотна, одной трассы. Необходимо проектирование станций, узлов, депо, водоснабжения, жилых и служебных помещений и целый ряд других работ. До сих пор каждую из этих отраслей железнодорожного хозяйства проектировали разные организации. И обычно получалось, что проектирование по полноте окончено, а все остальное не только не готово, но часто и не начато. Коммунистского проектирования железной дороги, как единого организма, не было, да и сейчас еще нет на значительной части строек. (Появление товарища СТАЛИНА в зале встречается бурными аплодисментами, переходящими в овацию. Все встает, крики: «УРА! ДА ЗДРАВСТВУЕТ ТОВАРИЩ СТАЛИН! УРА!»).

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

Проектирование железнодорожного строительства начинается прежде всего с изыскательных работ. Если изыскательные работы

проведены плохо, если трасса намечена неправильно, если геологические изыскания нет — бед при строительстве железной дороги будет очень много. А у нас, я должен это прямо сказать, до настоящего момента изыскательное дело организовано неудовлетворительно. Мы предполагаем созвать специальное совещание изыскателей железнодорожных линий. Изыскатели сами ведут большую и трудную работу, но, не имея заранее данного им четкого задания, оставаясь подолгу без руководства, они тратят много времени впустую. Прежде чем послать людей на изыскание, нужно им четко растолковать, что мы от них требуем. А этой установки они большей частью не получают. Отсюда бывает и плохое проектирование, отсюда и неправильное направление железнодорожных линий. Поэтому из-за недоделок и неточностей в изысканиях приходится проектирование менять на ходу, в процессе строительства, а всякие изменения обходятся очень дорого.

Затяжка и удорожание работ в первую очередь вытекают из плохой постановки проектирования, недоброкачественности проектов и смет.

На железнодорожном транспорте была и другая болезнь — расточительность по многим мелким объектам. Каждый район, каждая область естественно хочет иметь железнодорожную стройку. Если войти по этой линии, то нужно начинать одновременно строительство сотен кусочков и ни один в конце года не построить. Вот почему необходимо сейчас и в будущем концентрировать железнодорожное строительство и строить быстрее, дешевле и качеством лучше. Первых успехов в этом году нам удалось добиться только

потому, что согласно постановлению ЦК и СНК по предложению товарища Сталина мы сконцентрировали строительство, обеспечили выделенные стройки механизмами, материалами и квалифицированной рабочей силой.

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

Этой стройке активно и хорошо помогали территориальные партийные и советские организации. Строительство линий Караганда—Балхаш, Фастов—Житомир—Новгород-Вольнский в этом году шло успешнее, потому что у нас были сконцентрированы и материалы, и денежные средства, и люди на определенных участках и потому, что строителям были поставлены четкие задачи.

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

Вопросы организации самих строительных работ не сводятся к тому, чтобы создать подрядные организации и хозяйственные строительные тресты. Предложение о создании организаций вполне правильно и своевременно. Осуществление его внесет культуру в строительство, закрепит кадры, позволит больше механизировать строительные работы, лучше использовать механизмы. Некоторые железнодорожники и строители скептически относятся к созданию подрядных организаций в строительстве железных дорог. Я с ними не согласен. Именно по-