

Магнитогорский Металл

ОРГАН ПАРТИОНА, ЗК МЕТАЛЛУРГА И ЗАВОДУПРАВЛЕНИЯ
МАГНИТОГОРСКОГО МЕТАЛЛУРГИЧЕСКОГО КОМБИНАТА ИМ. ТОГ. СТАЛИНА

№ 199

31

декабря
1935 года.



Доклад тов. А. А. Андреева на пленуме ЦК ВКП(б) будет дан отдельным приложением к газете „Магнитогорский металл“.

ВОПРОСЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В СВЯЗИ СО СТАХАНОВСКИМ ДВИЖЕНИЕМ

Доклад товарища Л. М. КАГАНОВИЧА
на заседании пленума ЦК ВКП(б) 22 декабря 1935 г. *

Нам, коммунистам, большевикам-сталинцам, нужно было в первую очередь взяться за субъективный фактор, нужно бы о критически вскрыть то, что зависит от нас самих и что мы можем и должны мобилизовать. И когда со всей остротой поставлен был вопрос о подеме транспорта, мобилизации ресурсов, прежде всего по линии ускорения оборота вагонов, наиболее наглые из окопавшихся врагов из банд лжеученых, во главе с неким профессором Кудреватовым, бывшим руководителем дорог при Деникине, лучше работавшим у белых, чем у нас, который, несмотря на это, был в аппарате НКПС почетным человеком, выступил с документом, далеко выходящим за технические рамки, документом, по сути направленным против линии партии и советского государства.

В ответ на статью в „Правде“ инженера Исаева, который пытался цифрами обосновать возможность улучшения оборота вагона и погрузки 63 тысяч вагонов, то-есть того плана, который задан был государством, эти люди написали статью, в которой они технически «обосновывали» невозможность погрузки 63 тысяч вагонов, то-есть государственного плана. Они насиловали науку, технические расчеты, прибегали к демагогическому оправданию самых отсталых элементов и отсталых методов работы, лишь бы сорвать начинавшийся подъем железнодорожного транспорта.

Понятно, что они дискуссировали вовсе не с Исаевым. Это было в апреле 1935 года, как раз в момент, когда мы разрабатывали приказ об обороте вагонов, после издания приказа об авариях и крушениях.

Как видите, дело идет об анти-советской группе, которая сумела сделаться под советский тон, которая сумела даже подчинить своему влиянию и часть коммунистов. Чтобы коммунистов поймать на удочку, они доказывали, что мы работаем лучше, чем в Америке, что оборот вагонов у нас лучше, чем в Америке и других капиталистических странах.

Будучи проинквизиты буржуазным представлением о нашем транспорте, они не могли видеть, что анархическая система беспланового капиталистического хозяйства приводит к тому, что в капиталистических странах нельзя полностью и производительно использовать оборудова-

ние завода, фабрики и в особенности вагонное хозяйство. Как раз вопрос об использовании вагонов — это такой вопрос, к которому нельзя подходить чисто технически. Мы имеем здесь проблему экономики, проблему организации хозяйства, то-есть того, что у нас коренным образом противоположно капитализму.

И вот коммунисты, которые должны были быть марксистами, ленинцами, сталинцами, понимать природу, экономическую, организационную систему капитализма и отличия от них нашей системы, легко попадались на эту „удочку“ сравнения с капитализмом, когда им говорили: мы имеем достижения, мы обогнали Америку, мы обогнали Европу. А на деле и уголь, и руда, и соль, и манфактура, и даже собственные НКПСовские рельсы лежали на складах, заводах и фабриках и не вывозились.

Никакая группа профессоров не осмелилась бы в 1935 году выступить с такой наглой саботажнической платформой, если бы она не имела за собой некоего резерва, если бы она не считала, что ей сочувствуют, с ней согласна часть командиров, считавших, что неправильно и незаконно их критикуют.

Вот почему, товарищи, после того, как мы подробно изучили это дело в НКПС и ЦК партии, мы решили ударить по этой группе и не только дезавуировать и разгромить ее, но и развернуть работу среди коммунистов-командиров и политработников, чтобы они опомнились и поняли, что они попали в лапы чужакам, что они пошли не по пути большевистской самокритики и мобилизации всех сил, которые имеются на транспорте, а по пути замалывания своих недостатков.

В апреле на совещании в Центральном комитете нашей партии, когда мы говорили о том, что надо выполнить годовой план погрузки во что бы то ни стало, и для того, чтобы покрыть недогруз первых двух месяцев, надо грузить за оставшиеся кварталы не менее 67 тыс. вагонов в сутки, то надо сказать, что многие из командиров железнодорожников считали еще это и выполнимым и не верили в свои силы.

Только после приказа, разоблачившего «предельщиков», после погрузки первого мая 75934 вагонов, которая была «несчастьем» для «предельщиков», коммунисты и, в первую очередь руководящие работники, начали приходить к себе и понимать, в каком реакционном болоте они до того сидели. После этого

вся практическая борьба шла под определенным политическим углом зрения. Здесь видно, насколько правильно старое и вечно живое большевистское положение, что от политического направления в работе, от большевистской остроты постановки вопроса в решающей мере зависит успех дела. Если взять правильный прицел, если направление правильно, все мероприятия пройдут в атмосфере действительной большевистской борьбы.

За последние три месяца мы грузим не менее 75 тыс. вагонов в сутки, и когда редкими днями погрузка спускается до 70 тыс. вагонов, мы считаем это уже провалом. Теперь многие начальники дорог так привыкли к перевыполнению плана погрузки, что когда дают только план, то звонят в НКПС и говорят: у нас сегодня провал, дали только 100 проц. плана. (Оживление в зале).

Центральный комитет партии и под его руководством НКПС дали боевое направление делу разоблачения «предельщиков» и мобилизации масс железных дорожников и это определило весь ход и исход борьбы за подъем транспорта. Все дальнейшие практические мероприятия НКПС — и по обороту вагонов, и по борьбе с простоями, и по паровозному хозяйству, и по борьбе с авариями, и крушениями (хотя здесь мы еще сильно отстаем), проводились в борьбе с этими реакционными «предельческими» настроениями в теории и на практике.

Не буду подробно говорить о результатах нашей работы. Погрузка железных дорог каждый день печатается в газетах.

Этот порядок, который предложил товарищ Сталин — печатать каждый день погрузку, он здорово подтягивает людей и это очень хорошо. Работа на виду у всего народа. Плохо работаешь — весь народ тебя позовет. Хорошо работаешь — заслуживаешь похвалы и уважения. (Аплодисменты).

Погрузка железных дорог нарастала изо дня в день и этот рост был отражением той борьбы, которая шла на транспорте.

Вот как шла погрузка по месяцам 1935 года:

В январе — 50661 вагон в сутки.
В феврале — 55101 вагон в сутки.
В марте — 59163 вагонов в сутки.
В апреле — 6.977 вагонов в сутки.
В мае — 69257 вагонов в сутки.
В июне — 72665 вагонов в сутки.

В июле — 72952 вагонов в сутки.
В августе — 73626 вагонов в сутки.

В сентябре — 74664 вагонов в сутки.

В октябре — 75159 вагонов в сутки.

В ноябре — 75651 вагон в сутки.

В декабре, на сегодняшний день — 75100 вагонов в сутки. (Аплодисменты).

Этого роста погрузки мы добились под руководством ЦК при активной помощи обкомов, крайкомов и ЦК нацкомпартий. Годовой план транспорт окончил досрочно.

По грузам: в тоннах погружено в 1935 году (по предварительным подсчетам) руды всякой 108,2 проц. годового плана и 129,7 проц. по сравнению с 1934 годом. Черных металлов — 126,4 проц. годового плана и 140,1 проц. по сравнению с 1934 годом.

Стройматериалов — 126,4 проц. годового плана и 140,4 проц. по сравнению с 1934 годом.

Лесных материалов — 117,1 проц. годового плана и 130 проц. по сравнению с 1934 годом.

Дров — 114,2 проц. годового плана и 118,6 проц. по сравнению с 1934 годом.

Хлебных грузов — 103,4 проц. годового плана и 118,6 проц. по сравнению с 1934 годом.

Не выполнен план погрузки по двум видам грузов:

Каменный уголь и кокс на 96,7 проц. годового плана и на 115,6 проц. по сравнению с 1934 годом.

Нефтепродукты на 90,8 проц. годового плана и на 109,4 проц. по сравнению с 1934 годом.

Это произошло отчасти по причинам плохого вывоза угля из Кузбасса на Томской дороге, а отчасти потому, что план добычи нефти и угля был чуть-чуть пересмотрен, а план погрузки не был пересмотрен. Поэтому есть некоторый недобор.

Все же можно определенно заявить, что государственный план погрузки как в целом, так и по основным грузам нами перевыполнен. (Аплодисменты).

Вся погрузка за 1935 год по предварительным данным составила 390 миллионов тонн — 68,1 тысячи вагонов среднесуточного погрузки — 108,2 процента годового плана и 122 — 123 проц. погрузки 1934 года. Перевозки составили 259,5 миллиарда тонно-километров — 113,2 процента годового плана и 126,2 процента перевозок 1934 года. (Аплодисменты).

Роста погрузки и перевозок мы добились как улучшением использования подвижного состава, увеличением скорости движения поездов, ускорением оборота вагонов, так и тем, что в этом году полностью и даже с некоторым избытком получали полагающееся нам по плану количество новых вагонов от нашей славной тяжелой индустрии. (Аплодисменты).

Не все дороги одинаково улучшали свою работу. Железные дороги выполнили годовой план по грузки в вагонах (считая третью декаду декабря) на уровне второй декады декабря (таблица):

Московско - Казанская	— 112,4 процента годового плана.
Курская	— 117,6 процента годового плана.
Орловская	— 118,6 процента годового плана.
Северная	— 114 процентов годового плана.
Октябрьская	— 103,8 процента годового плана.
Нижегородская	— 114,5 процента годового плана.
Московско - Белорусско - Балтийская	— 106,8 проц. годового плана.
Западная	— 128,6 процента годового плана.
Юго-восточная	— 106,3 процента годового плана.
Азово - Черноморская	— 107 процентов годового плана.
Северокавказская	— 106,7 процента годового плана.
Екатерининская	— 109,1 процента годового плана.
Южная	— 108,9 процента годового плана.
Донецкая	— 105,1 процента годового плана.
Юго - западная	— 115,4 процента годового плана.
Закавказская	— 102,1 процента годового плана.
Туркестано - Сибирская	— 111 процентов годового плана.
Самарско - Златоустовская	— 111,6 процента годового плана.
Оренбургская	— 158,9 процента годового плана.
Рязань - Уральская	— 113,3 процента годового плана.
Пермская	— 119,7 процента годового плана.
Южно-уральская	— 105,1 процента годового плана.
Омская	— 103,2 процента годового плана.
Восточно-сибирская	— 108,2 процента годового плана.
Забайкальская	— 129,9 процента годового плана.

(Продолжение на 2-й стр.)

*Продолжение. Начало см. в «М.М.» №198 от 30 декабря.