

С. І. КРАНДІЄВСЬКИЙ

Шляхи монографічного вивчення Донбасу

„Ми надто мало знаємо нашу промисловість, недостатньо вивчаємо її минуле й теперішнє, і це часто утруднює правильне планування її майбутнього розвитку. Кожний завод, кожна фабрика є не тільки промислова, але й культурна одиниця, де виробничі, соціальні, політичні й побутові елементи щільно сплітаються один з одним... Тому поглиблене вивчення всього промислового життя, його історії, його теперішнього стану, шляхів майбутнього розвитку (п'ятирічка) є чергове завдання нашого культурного будівництва“ *).

Виходячи з цієї настанови, навряд чи треба доводити, якої величезної наукової й практичної ваги набуває вивчення минулого й теперішнього Донецького басейну. Для сьогоденного дня Донбас — одна з найважливіших ділянок, один з аванпостів соціалістичного будівництва в нашій країні, край вугілля, заліза, сталі, хемічної індустрії, енергетики, колосальний виробничий комбінат, що справляє чималий вплив на всю нашу економіку. В минулому — це колонія чужоземного капіталу, батьківщина південно-російської важкої капіталістичної індустрії, арена запеклої класової боротьби, революцій, громадянської війни і т. д.

Та коли сьогоденні дні Донбасу деякою мірою висвітлено в нашій літературі історично-революційній, економічній, художній, — то цього аж ніяк не можна сказати про його минуле. Минуле Донбасу — мало досліджена царина. Ми дуже мало знаємо Донбас минулих років. Дуже мало написано з галузі економічної історії Донбасу, абсолютно недостатньо вивчено історію робітничого руху в Донбасі, культурно-побутовий бік життя робітників, колонізацію краю, виробничо-технічний бік розвитку капіталістичних підприємств, вагу чужоземного капіталу в економіці Донбасу тощо. Особливо мало досліджено добу п'ятидесятих років минулого століття, добу перших капіталістичних підприємств у гірничій промисловості Донецького басейну. Ті численні дослідники, що висвітлюють у своїх роботах цю добу соціально-економічного життя Донбасу, поперше, дають надто мало конкретно описового й фактичного матеріалу, подруге, навіть цей убогий матеріал у більшості випадків полягає на неправильній буржуазній методології дослідження. А що лише на базі марксистської методи можна дати правильну аналіз капіталістичного розвитку Донецького басейну, викрити закономірності його розвитку — це твердження не потребує доказів.

Одно слово, наскільки нам відомо, ми не маємо досі жодного по-свідовно-марксистського дослідження чи навіть популярного викладу, присвяченого вивченню економічної історії Донецького басейну.

А тим часом, прогалину цю можна й треба заповнити. Щодо цього чималу послугу може зробити монографічне вивчення промисло-

*) З відозви голови ВРНГ СРСР та голови Центрального бюро краєзнавства.

вого підприємства. В цій статті ми постараємось дати характеристику монографічного вивчення гірничого підприємства.

Щож таке монографічна метода вивчення підприємства і яке її значення для пізнання історії гірничої промисловости Донецького басейну. Монографічна метода полягає в дослідженні окремого підприємства, його окремих елементів (напр., виробництво, робітниче питання, вплив на економіку навколишнього району), або в цілокупності всіх його характерних особливостей: виробничо-технічних економічних, сіциальних та культурних, коли їх розглядати не ізольовано, а у зв'язку з загальними тенденціями даної галузі промисловости або всього народного господарства), взятого в цілому. Було б помилково й безумовно неправильно вивчати окреме підприємство без його зв'язку з загальним народно-господарчим розвитком. Між окремим підприємством і його народно-господарчим оточенням є щільна взаємозалежність і зв'язок, що чималою мірою впливає на долю підприємства. „Фабрика чи завод — це живий організм, що його живодіяльність зв'язана багатьма нитками з усім оточенням“*), і безпосереднє завдання дослідника полягає в тому, щоб показати, „як дане підприємство в усій своїй конкретній історії відбиває закони розвитку суспільно-економічного цілого“**). Саме через це вивчення даного підприємства, що являє собою типову виробничо-економічну одиницю, характерну для даної галузі промисловости або народного господарства, і яка відображає в собі загальні закономірності цієї галузі, може дати цінний вихідний фактичний і теоретичний матеріал для засвоєння загальних народно-господарчих тенденцій розвитку.

Але разом з тим, дослідження окремого підприємства має величезну практичну вагу для його власного розвитку. Боротьба за виконання профінплану, за піднесення продукційности праці, за зниження собівартости, за труддисципліну, за кадри, за опанування техніки, за культуру й побут робітників, боротьба з втратами, пляни раціоналізації, винахідництво, реконструкція, — усе це цілком неможливе без старанного вивчення всіх специфічних особливостей виробничого та економічного порядку свого підприємства. „Вивчення поодиноких фабрик і заводів дає цінні матеріали для вивчення нашої радянської промисловости, дає ті додаткові відомості, що потрібні для соціалістичного планування. В частині історичного вивчення поодиноких фабрик і заводів треба вияснити, як працювала фабрика за передвоєнних часів і чим відрізняється соціалістичне виробництво від капіталістичного. Виявлення історичних причин географічного розташування заводу, його сировинних та збутових зв'язків, умов комплектування робочої сили в минулому й тепер зробить обґрунтованішим планування заводу на наступні роки. Поряд з цим треба збирати відомості про те, як розвивався революційний рух за старих років на даній фабриці, особливо докладно треба вчити численні приклади героїзму й самовідданности робітників, що будували з зруйнованих війною та інтервенцією фабрик нову соціалістичну промисловість***)“.

Монографічне вивчення поодинокого підприємства, як шлях вивчення промисловости у нас в СРСР уже набуло відносно великого поширення, особливо з моменту організації при Центральному бюрі крає-

*) А. М. Большаков „Введение в краеведение“, Л. 1929 р., стор. 92.

**) В. Зельцер „К вопросу о монографическом изучении промышленных предприятий“, див. збірку „История пролетарията СССР“, т. I. 1930 р., стор. 203.

***) З відозви голови ВРНГ СРСР та голови Центрального бюра краєзнавства.

знавства в Москві Промислової секції, що провадить широку пропаганду вивчення окремих фабрик і заводів, інструктує місця, організує кадри дослідників з-поміж фабрично-заводських робітників тощо. Досить сказати, що за пляном цієї секції намічено вивчити 90 підприємств по Москві і 86 — по області. Секціям монографічного дослідження окремих підприємств при Комуністичній академії провадить доволі копітку роботу коло вивчення двох московських підприємств: „Трехгорной мануфактури“ й заводу „Серп и Молот“ (кол. гужон). Така сама робота розгорнулася в Ленінграді, на Уралі і в інших промислових центрах. Але, на жаль, майже нічого не робиться у нас на Україні і, зокрема, в Донбасі. А тим часом, саме Донбас, через висловлені вище міркування, являє собою дуже цікавий об'єкт для монографічного вивчення.

Переходимо до характеристики головних принципів вивчення гірничого підприємства.

Джерела матеріалів для монографічного вивчення підприємства можна розбити на такі головні групи: 1) архіви; 2) літературні джерела; 3) спогади учасників виробництва та революційних подій і 4) особисте спостереження й вивчення.

Для історичного опису копальні з моменту її зародження до сучасного стану найбільшої ваги набувають архіви так самої копальні, як і зв'язаних з нею установ місцевого та центрального значення. Треба, на жаль, відзначити, що не всюди на місцях постерігається бережне ставлення до охорони копальневих архівів. Архівний матеріал передреволюційного минулого наші господарники частенько розглядали як непотрібний „паперовий мотлох“ і по суті жодних заходів не вживали до охорони та збереження цих дуже цінних документів передреволюційного минулого життя копалень Донбасу. Так само ніхто ще не замислився над питанням централізації збережених копальневих архівів, над питанням зосередження їх в єдиній архівній установі, котра поставила б собі завдання не тільки берегти й переховувати, їх, але також провела б величезну роботу коло систематизації цих матеріалів для наступного наукового розроблення.

Нам здається, що саме така централізація копальневих архівів, що її треба провести негайно, допоможе не тільки зберегти й запобігти знищенню наявних архівів, але зробить також чималу послугу справі вивчення економіки гірничої промисловости й революційної боротьби пролетаріату в Донбасі.

Ті ж архіви, що ще збереглися на копальнях, коли їх старанно розробити, можуть дати надзвичайно цінний і цікавий матеріал для дослідника, котрий поставить собі за ціль виявити минуле даної копальні. Тут він знайде, насамперед, звітні матеріали, що характеризують виробниче життя копальні, різні документи, балянси, листування з різними підприємствами та установами, офіційні розпорядження й накази, матеріали, що висвітлюють взаємини між „хазяями“ й робітниками, побут робітників, робітничий рух, нарешті, важливі статистичні дані, що мають динаміку виробництва й робітничого складу на даній копальні.

Дослідник, взявши на себе завдання монографічного вивчення копальні, повинен, насамперед, вжити заходів до виявлення копальневого архіву, до зосередження його в певнім місці, далі він повинен систематизувати всі матеріали, привести їх до зручного для користування вигляду (опис документів, складання картотеки, каталога тощо) і тоді вже взятися до послідовного використання архіву.

Крім копальневого архіву багато важливих і цінних матеріалів, що стосуються до історії даної копальні, можна знайти в архівах місцевих установ і навіть центральних органів. Сюди слід прилучити: ар-

хиви округових інженерів, гірничих округ, фабричної інспекції, поліційних управ, слідчих та судових органів, губернаторських канцелярій (для характеристики революційного руху), земств, лікарняних установ (санітарний нагляд, каліцтва, смертність захворюваність), архіви різних установ повітового масштабу і, зокрема, різноманітні матеріали, що стосуються до історії даної копальні з Артемівської кол. округової архівної управи. Можливо також, використати архівні матеріали „З'їздів гірнопromисловців Півдня Росії“ (переховується в Харкові). З історії робітничого і зокрема професійного руху в окремих районах Донбасу—зібрано досить різноманітний архівний матеріал, що переховується при ВУК'ї Спілки гірників, і при Центральному архіві праці в Харкові. Але, повторюємо, центральну увагу треба приділити розробленню місцевих матеріалів.

Літературні джерела з історичного опису гірничої промисловости взагалі надзвичайно вбогі, а про історію поодинокого підприємства й говорити не доводиться. Наскільки нам відомо, досі не написано жодної монографії, присвяченої описові окремої копальні в Донбасі в цілокупності всіх складових її елементів: економічних, виробничих, соціальних, побутових тощо. Коли в інших галузях промисловости монографічна метода для опису поодиноких підприємств так для передреволюційного часу, як особливо тепер, набула більш-менш великого поширення, то гірнича промисловість Донбасу таких прикладів не знає. І тому тим більше повинна відчуватися пильна потреба на такий опис, що заповнив би цю прогалину і в той же час завів би цілу низку цікавих сторінок до книги історії „Всесоюзної кочегарки“.

З друкованих видань, які можна використати для монографічного опису, слід, насамперед, указати на „Горный журнал“—найстаріший періодичний орган (заснований 1825 року), що на його сторінках частенько трапляється описовий і статистичний матеріал, що стосується до поодиноких підприємств Донбасу, зокрема звіти округових інженерів.

Чималий фактичний матеріал зосереджено в двотомній роботі проф. П. І. Фомина „Горная и горно-заводская промышленность Юга России“. Цю роботу буржуазного дослідка не можна визнати за задовільну: вона не має наукової цінности ані з боку методологічного, ані з погляду теоретичного висвітлення низки питання з історії Донбасу. Але деякий фактичний матеріал з цієї роботи, коли критично поставитись до нього, можна використати. Цікаві дані є в невеликій роботі Л. Лібермана „В стране черного золота“ і його ж „Труд и быт чернорабочих Донбаса прежде и теперь“—1929 р. Опис робітничого й професійного руху в Донбасі можна знайти в роботі Ю. Гессена „История горнорабочих СССР“—М. 1926 р. і в інших виданнях.

Багато всяких відомостей можна почерпати з відповідної періодичної преси і зокрема з органу з'їзду південних гірнопromисловців „Горный листок“, перейменованого потім на „Горнозаводский листок“ та „Горнозаводское дело“. Дослідник Донбасу не може невикористати надзвичайно цінного матеріалу, що є в численних друкованих „Трудах“ з'їздів південних гірнопromисловців: в звітах, доповідях, протоколах засідань, з'їздів, доповідях, різних комісій, стенографічних звітах тощо.

Нарешті, статистичні відомості можна черпати з різних джерел. Перші статистичні дані про гірничу промисловість опубліковано 1855 р. в „Сборниках статистических сведений по горной части“, що їх видавав щороку Гірничий департамент. Тут ми натрапляємо на відомості, що стосуються до поодиноких підприємств гірничої промисловости. Друге джерело статистичних відомостей подібного типу „Ежегодники“ мініс-

терства фінансів. Для пізнішого періоду розвитку гірничої промисловості Донбасу рекомендується використати роботи статистичного бюро ради з'їздів гірнопромисловців Півдня Росії, що їх публікувалося щомісяця й що року. Відомості ці складалося так по окремих галузях промисловості, як і по окремих копальнях і вони мали в собі характеристики стану видобутку, збуту, кількості робітників, механічного устаткування тощо.

Особисті й записані спогади учасників виробництва революційних подій дадуть багато цікавого дослідникові копальні. В деяких випадках дані ці можуть стати за єдине джерело для характеристики таких періодів в історії копальні, що їх не можна висвітлити на підставі архівних матеріалів та інших документів епохи. Тому треба максимальною мірою використати особисті спогади старих робітників, що незмінно працюють на даній копальні протягом більшої меншої довгого часу. Мабуть тепер дуже мало знайдеться таких робітників, службовців, інженерів та техніків, котрі були б свідками й самовидцями найголовніших історичних подій даної копальні. Треба, в першу чергу, виявити на виробництві цих учасників і свідків минулого копальні і, подруге, максимальною мірою використати їхні особисті спогади для характеристики вивчаного питання. Звичайно, в цих спогадах треба відібрати найпосутніше та важливе для даного питання і в той же час треба прагнути того, щоб виклад цих подій був би по змозі об'єктивний.

Особливо широко можна використати для цієї мети безпосередніх свідків і учасників революційних подій (1905 рік, робітничий рух 1916 р., Жовтень в Донбасі). Спогади цих самовидців і учасників є одне з найголовніших джерел, що з них можна почерпати матеріали для історії робітничого руху на даній копальні. Такого роду спогади учасників робітничого руху в Донбасі досить часто друкуються в періодичному виданні „Літопис революції“ (вид. ДВОУ Харків).

Та коли минуле копальні, її історію, чимало мірою можна висвітлити на підставі архівних, літературних джерел та спогадів самовидців і учасників, то її теперішнє треба вивчати переважно на базі особистого безпосереднього спостереження дослідника над усіма різноманітними процесами життя копальні. Ось чому бажано, щоб організаційно всю цю роботу направити в такий спосіб, щоб у ній брали колективну участь робітники, щільно зв'язані з даною копальнею, які вивчили на власному досвіді окремі ділянки роботи і, звичайно, свідомо й сумлінно ставляться до своєї роботи, — одно слово, активні й віддані своїй справі ударники — будівники соціалістичного Донбасу.

Допитливе око дослідника — спостерігача повинно вивчати всі елементи, всі найдрібніші деталі виробничого життя копальні, в кожному русі відчувати биття пульсу всього життя, вглядатися в роботу кожної ділянки, брати жваву участь в усіх нарадах та засіданнях, присвячених обговоренню питань господарчого життя копальні (виробничі наради, звітні збори тощо). З усіх спостережених фактів і подій треба відібрати й дати оцінку найважливішим, найхарактернішим з погляду вивчаного питання, з тим, що саме ці характерні факти й події завести до сторінок монографічного опису копальні. Соціалістичне змагання, ударництво, нові форми праці, винахідництво, боротьба за виконання промфінплану, за піднесення продукційності праці, за зниження собівартості, за піднесення якості продукції, за механізацію — усі ці факти й події повинні знайти найяскравіше відображення в роботі, присвяченій монографічному описові копальні. Цілком природно, що тільки особисте спостереження над усіма цими різноманітними явищами — а там, де мож-

ливо й особиста участь, — дозволять максимально потрібною мірою з погляду вимог монографічного опису дати повну й ясну картину „сьогоднішнього дня“ на копальні.

Такі, загальними рисами, ті основні джерела звідки дослідник зможе почерпнути потрібні йому матеріали для вивчення копальні.

На додаток до сказаного можна було б спробувати дати коротку програму монографічного дослідження. Але, на жаль, це завдання далеко не легке. І, крім того, слід сказати, що загальної програми, придатної до всіх випадків наукового вивчення, звичайно, не може бути і, особливо, в такий царині, як монографічне вивчення поодиноких підприємств. Кожне підприємство настільки індивідуальне, воно має стільки характерних, специфічних, йому одному властивих особливостей, що застерегти їх в загальній програмі абсолютно неможливо. Тут можна говорити тільки про якусь спрощену схему, що застерігала б та намічала головні віхи вивчення підприємства і в той же час давала б змогу самому дослідникові конкретизувати її, стосовно до особливостей вивчаного підприємства.

Напоследок кілька слів про організацію самої дослідчої роботи.

Досвід показав, що роботу можна провадити успішно тільки в тому разі, коли її організувати колективно, коли до справи пізнання такого складного організму, яким по суті є підприємство, притягти колективні зусилля дослідників з-поміж робітників та спеціалістів даного підприємства. Поодиноким особам роботу цю важко виконати. Найкраще буде, коли до роботи візьметься невелика група робітників, до складу якої повинні увійти, крім усіх зацікавлених осіб, що бажають працювати, також і спеціалісти: інженери, техніки, економісти, бухгалтери тощо бо, вивчаючи підприємство, доводиться натрапляти на різноманітніші питання, що потребують іноді спеціальної експертної оцінки досвідчених осіб. Треба, насамперед, розробити програму, розподілити обов'язки, зв'язатися з відповідними місцевими й центральними установами тощо.

Але, звичайно, робота на місцях — хоч би як гаряче до неї взялись на першопочатку — усе ж потребує керівництва „згори“. Без такого керівництва робота на копальнях не набуде потрібного розвитку. Нам здається, що це керівництво треба сконцентрувати в економічній секції Вугільного інституту, зважаючи на те, що монографічне вивчення, як найбільше наближається до програмного змісту її робіт. Саме тут треба восередити всю організаційну, інструкторську, підготовчу, видавничу і, взагалі, всю керівну роботу щодо монографічного та краєзнавчого вивчення Донбасу.

Нарешті, треба, щоб цій роботі як у центрі, так і на місцях активно допомагали та брали в ній участь господарчі, професійні (в тому числі бюро ІТС) і інші організації.

У такому вигляді уявляються основні принципи й головніші шляхи вивчення окремої копальні в Донбасі. В цьому нарисі ми не ставили собі за ціль дати вичерпливу характеристику всім заходам у цій царині; наше завдання полягало, поперше, в тому, щоб притягти увагу широкої робітничої та інженерно-технічної громадськості до такого важливого питання, як справа вивчення нашої гірничої промисловості і, подруге, — в тому, щоб скерувати увагу лише на основні вузлові питання монографічного дослідження. Решта — справа творчої ініціативи самих учасників, які безперечно, знайдуться в надрах соціалістичного Донбасу.

Ми певні того, що, за правильного керівництва відповідних організацій, скерованого на активізування дослідчої роботи на копальнях, на формування кадрів дослідників з-поміж передових робітників — удар-

ників, робкорів, інженерів, техніків та економістів, за правильної організації самої роботи і, нарешті, за всебічної допомоги професійних, господарчих та радянських організацій — справа пізнання Донецького басейну методом монографічного дослідження буде зрушена з мертвої точки й набуде належного розвитку.

А. КИЧАЄВ

Корисні копалини Ворошилівського району

Ворошилівський район мусить бути віднесений до категорії тих небагатих районів, де є величезні поклади корисних копалин.

На терені його, крім відомих всім покладів кам'яного вугілля, знаходяться залізні й срібні руди, багатющі поклади вапняку, будівельного каменю, вогнетривалих глин, піску, аспіду, плитного каменю й мармуру.

Зараз, коли в СРСР переводиться величезніше в світі будівництво, наше завдання максимальне використати ці багатства і притягнути на службу соціалістичному будівництву нові виробничі ресурси.

Проте, до останнього часу ці багатства не притягли до себе уваги, і навіть більше — про значну частину їх взагалі нічого невідомо, або відомо, або відомо дуже небагато.

Досить вказати на те, що ВРНГ УСРР, кажучи про донецькі залізні руди (в матеріалах до XII Всеукраїнського з'їзду рад), обмежився побажанням „прискорити розвідання залізних руд Донбасу“, в той час, як ці руди вже вживались на низці заводів і дали більш-менш позитивні наслідки.

Отже набирає великого інтересу й практичне значення ознайомлення з тими копалинами, добування яких припинилась десятки років тому, або не переводилась зовсім, і цим шляхом збудити та мобілізувати до активної участі в роботі по вивченню та вишукуванню корисних копалин широкі кола робітничо-селянської громадськості.

Зупинимось перш за все на ознайомленні з покладами залізної руди, які зосереджені головним чином в околицях с. Городища.

За аналізом, що її переведено Хемічною лабораторією Харківського Університету, склад цих руд такий:

З р а з к и:

	№ 1	№ 2
Окис заліза (Fe_2O_3)	58,66	30,55
Кремніянка (SiO_2)	21,33	63,06
Окис кальцію (CaO)	сліди	1,58
„ магнію (MgO)		1,58
„ алюмінію (Al_2O_3)	3,73	сліди
Вода (H_2O)	16,0	5,46
Фосфор (P_2O_5)	сліди	сліди

Мет. заліза в першому зразку було — 45,46%, в другому — 21,38%.

Родовища цих руд було відоме ще першим поселенцям краю, причому дослідники цих копалин свідчать про наявність в місцевих зосередженнях печей для виплавки, які вживались ще в той час, коли не було ще міхів.

Поклади залізних руд були досліджені в дев'яностих роках XIX сторіччя Джоном Валкером, Раппером й Смитом і, нарешті, Балкером*), який дав таку характеристику Городищанських руд:

*) Англійські інженери, що працювали на Луганському заводі.

„... путеводствующие признаки относительно достаточного количества руд, таковые здесь находятся действительно весьма сильные, и утвердительно могу сказать, что Луганскому заводу будет на 100 лет руды при достаточной разработке. Теперь же открыто 13 слоев и все таковые от ЮВ к ЮЗ с наклоном от 40 до 70° в 0,5 саж. от поверхности...“.

„... Главные слои, которые разработаны, лежат к западу от деревни и открыты обыкновенно по разработкам и иногда простираются на несколько верст к западу и все лежат между собой параллельно...“.

(Луганский архив. Дело по части технической, том II).

До перших розробок виявлених родовищ було приступлено в 1797 р.

За час 1797—1801 р. — час використання цих покладів Луганським заводом — було здобуто:

1797 рік	— 11.619 пуд.
1798 „	— 38.776 „
1 00 „	— 52.501 „
1801 „	— 83.883 „

Виплавка з цих руд переводилась в 1800 і 1801 р. в домні і в 1803 р. в вагранці Луганського заводу, дав такий вихід чавуну:

	В пудах	У % % до руди
1800 рік	157	18.3
1801 „	3.587	48.3
1803 „	710	45.8

Незначний вихід чавуну при першій виплавці Валкер і Роппер пояснювали тим: „...что либо руда железная, которая не чиста и требует до переплавки перемывки, либо уголь смешан с некоторым количеством колчедана...“.

Не зважаючи на те, що відкриття Городищанських руд послужило одним з вирішальних мотивів до побудови Луганського заводу, що перші спроби дали відносно задовільні наслідки, й що чужоземні інженери давали цілком позитивні висновки („... что весьма можно из здешних руд и здешним углем выплавить чугуна и что материалы винить не должно, а тех людей, которые оные употребляют...“) — с 1806 року, після експертизи, що її переведено було в Петрозаводську за дорученням Гірничого департаменту, городищанські руди були залишені й Луганський завод перейшов на переплавку чавуну, й переплавку, що його приставляли в Уральських заводів.

Виплавка чавуну з місцевих руд переводилась і пізніше — в 1827, 1828, 1830, 1832, 1834, 1847 і 1852 рр. і, нарешті, — в другій половині XIX і початку XX сторіччя, при чому в останні часи цих руд вживали на Юзовському й Пастухівському заводах.

З відкриттям міцних, високоякісних криворізьких руд, донецькі залізні руди своє економічне значення втратили й на цей раз розробка їх не поновлялася до цього часу.

Крім городищанських руд, на терені району є родовища залізної руди при с. с. Селезнівці і Андріанополі.

Ці поклади досліджені ще менш, ніж городищанські і про них маємо лише відомості з архівних матеріалів (Дело по описанию руд железных по описи 1794 г. № 1):

„... При д. Селезневке... печенковая железная руда с желтой охрой, между которой находятся сталактиты и капельники, состоящие из железной руды...“.

.... В вершине р. Утки по течению на правой стороне... синеватая ма магнит похожая четверугольного образования железная руда...".

.... при д. Адрианополе... железная руда в рассыпанных неопределенной формы кусках...".

Друге місце по своєму значенню посідають руди кольорових металів.

У Ворошилівському районі вони представлені відкритими ще в 1790 році при д. Адріанополі родовища срібної руди, які своїм походженням зобов'язані вулканічній діяльності, що проявлялась у свій час на терені Донбасу.

Автор опису рудних родовищ в приводу відкриття „срібних руд писав;

„Благонадежность кварцевых серебро и частью золото содержащих гнезд к открытию богатых жил не сумнительна, как потому, что при нынешней, можно сказать, малой еще разработке столь богатые руды открылись, лежащие в довольно толщине и ширине, а при том и упомянутое расстояние от первой прошлогодней до последней в нынешнем году разработки 700 саж. как бы усыпано мелким с рудными знаками кварцем и что богатая черная серебряная руда находится почти на самой поверхности между землей и кварцем, проникнутым и обросшим оной рудой. Под кварцем же она черная серебряная руда оказалась и в красноватой глине в изрядной толщине... а к изображению настоящих жил имеются благонадежные по близости тех кварцевых гнезд горы, но в оных испытание учинить в нынешнем лете не можно единственно за неимением горных служителей и потребных к тому инструментов“.

(Луг. архив. Дело гор. нач. № 1 от 1794 г.).

При переведенні дослідження срібних родовищ в 1791 році на глибині 0,3—1,2 м було закладено 6 шурфів, п'ять з яких дали кварцові рудоносні жили й останній—глину, що містила гарну срібну руду.

Не дивлячись на всі дані, що свідчили про наявність срібних руд і позитивні наслідки витоку, що його було переведено в 1790 р. („по неаккуратной пробе выплавлено из 20 фунтов серебра 1 ф. 16 зол.“)—даліші розвідки були припинені й про це родовище забули.

Як видно, тут поруч з відсутністю „потребных к бурованию инструментов“ відіграли роль й ті обставини, що за основне завдання осіб, що переводили дослідження, було вишукування покладів залізної руди й кам'яного вугілля, потрібних для Луганського заводу.

З інших корисних копалин на терені району є вапняк, буд, камінь, пісок, глина, мармур, аспід і плитний камінь.

Найбільші поклади вапняку зосереджені при ст. Мануїлівка, де на базі їх працюють 2 відносно великих вапнярні.

Поклади буд. каміння в особливо значних розмірах знаходяться при с. Бугаївці.

За орієнтовними даними на площі, що відведена для розробки (110 га), запаси каменю складають біля 48 мільйонів куб. метрів.

Таким чином, при видобутку щорічно до мільйона тонн, покладів будівельного каменю вистачить на сотню років.

Інші родовища буд. каменю в районі при наявності таких міцних залегань, втрачують своє економічне значення.

Багаті родовища глини, кварцевого і формовочного піску знаходяться при ст. Слов'яносербськ, де зараз переводиться розробка Укрміно (річна виробнича програма: глини 11 тис. тонн, піска кварцевого—45.000 тонн і піску формовочного—125.000 тонн).

Крім цього, є поклади глини, і придатної для виробництва цегли при пос. Новоселівка, де запасів її (біля 250 тис. тонн) вистачить на виготовлення більш ніж 800 мільйонів цегли.

Про родовища на терені району мармуру, аспіду й плитного каменю знаходимо відомості з матеріалів обслідування, що його переведено було в 1791 р.:

„... при с. Селезневке оказался темносиний мрамор, который лежит над углем“...

„... по течению р. Селезня... находится аспид изрядной доброты и способный к выделке досок...“.

„... по течению р.р. Селезня и Белой на правой стороне находится плитной и точильный камень вдовольном количестве, который способен не только к настилке полов и каменному строению, но при тех же копях можно выделывать толстыми брусами к клаже доменных горнов—потребным...“.

(Луганский архив. Дело № 1 по описи 1794 г.).

Селезневський мармур вже розроблявся, при чому з пропозиції, що її було зроблено 1929-30 р. Наркомзовнішторгом, видно, що цей мармур мав збут за кордоном (попит на його є й зараз).

Всі зазначені корисні копалини, як вже згадувалось, або зовсім не розроблюються й про них забуто (залізна і сріб'яна руда, мармур, аспід), або розроблюються занадто примітивно.

Досить вказати на те, що видобуток буд. каменю на Бугаївських кар'єрах за перше півріччя 1931 р. становив всього лише 22 тис. тонн.

Переведення ж механізації й побудова залізничної галузі до ст. Оврачі (2.860 м) дало б змогу довести видобуток буд. каменю до мільйона тонн.

Те ж саме треба зазначити щодо кварцевого піску, виробничу програму по якому, за відсутности транспорту виконано за півріччя лише на 1,5%.

І це в той час, коли в країні величезний попит на буд. матеріали і коли значна частина цих матеріалів завозиться в район з інших місць Союзу, замість того, щоб використовувати свої поклади й розгортати на їх базі промисловість по виробництву буд. матеріалів.

Цілком зрозуміло, що такому ставленню до використання місцевих корисних копалин треба покласти край і покласти негайно.

А для цього потрібно:

1. Перш за все приділення до їх дослідження і використання уваги центральних установ та організацій.

Треба відмовитись від погляду, що надра Донбасу це тільки—вугілля. Надра Донбасу—це вугілля, залізна руда, кольорові метали і будівельні матеріали.

2. Організувати переведення в широкому масштабі геологорозвідувочних робіт, звернувши особливу увагу на залізну руду, так як донецькі залізні руди не розглядаються як руди, що не виправдали надій, які на них поклалися.

3. Організувати промислову розробку вже відомих покладів буд. матеріалів, поставивши собі за завдання повне відмовлення від завоза для внутрішньорайонового будівництва буд. матеріалів, які можна дістати й виробити на місці.

4. До справи дослідження й вивчення природних багатств притягнути широкі кола робітничо-селянської громадськості, організувавши для цієї мети мережу краєзнавчих організацій.

Д. СУДАКОВ**Як ми використали місцеві будівельні матеріали для капітального будівництва**

Глухівський район при наявності великих покладів крейди, каменю пісковика та будівельних глин не має відповідно до цих сировинних багатств розвиненої промисловости. Тільки за останні 2 роки колишній округ і району удалося за допомогою Західних залізниць поставити на належну височінь використання покладів крейди та каменю.

На базі родовища крейди біля ст. Заруцьке Зах. залізниць, запаси якого складають 32.000.000 кб. м, збудовано в 1930 році вапняного заводу, який зараз орендує Правління Зах. залізниць. Виробнича програма заводу на 1931 рік намічає дати 23.000 т вапни; з цієї вапни район матиме для власних потреб тільки 1%. Всю вапну, що має район, розподілено на капітальне будівництво в більшій частині поміж підприємствами союзного та республіканського значення, які в більшості зовсім не одержали від своїх центрів ані жодного фунта вапни.

Будівництво конопляних заводів, М. Т. С., Комбінату Укрплодоовощі, розвиток колгоспного та соціально-культурного будівництва в цьому і майбутньому роках потребує поширення виробництва вапни аби задовольнити капітальне будівництво, що переводиться на терені району.

Краще становище з задоволенням потреб району каменем, родовища якого заорендовані теж Зах. залізницями. Із виробничої програми Банізьких каменярень в 250 тис. т район матиме для своїх потреб 20%, себто 50 тис. т; ця кількість каменю цілком задовольняє потреби району для шляхового й цивільного будівництва й дає можливість передати частину каменю сусіднім районам.

При запасах Банізького родовища каменю, що досягають 18 млн. т, та за механізації добування, що зараз провадиться, при посиленних темпах добування в наслідок застосування соціалістичних форм праці — капітальне будівництво району забезпечено каменем. Проведення вузькоколійки від каменярень до широкої колії дає можливість вивозу каменю у великій кількості поза межі району, маючи на увазі, що за виключенням родовищ каменю в Коростені північ України не має інших родовищ і примушена транспортувати камінь із Кременчуга та інших міст на півдні України. Треба звернути увагу на цей камінь відповідному республіканському об'єднанню, тим більш, що недалеко від Банізької каменярни є друге родовище каменю.

Щодо цегли та лісу, то, не дивлячись на те, що район приклав не мало зусиль та коштів на збудову пічок для випалу цегли та тартаку, використовували ці будівельні матеріали за пляном відповідних центрів Укрпостачання та Колгоспспілки — без будь-яких погоджень з Райвиконкомом.

При наявності цегельні, що 50% їхньої продукції задовольнило би потребу капітального будівництва району, більшість нових будов не мали цегли й примушені були використати стару цеглу, щодо лісу, то за покриттям потреб колгоспного будівництва його було вивезено за межі району. Таким чином, не було змоги задовольнити як потреби місцевого значення, так і допомогти декотрим підприємствам республіканського значення. Так на торфорозробці Укрторфоб'єднання нове будівництво приміщень для робітників майже було зірвано.

Треба внести деякі корективи в планування, постачання й розподілу будівельних матеріалів. Ці корективи повинні усунути, наприклад, такі явища: будівництва ударних підприємств, як от коноплезаводи, торфодозробки, підвозять будівельні матеріали за сотню кілометрів, тоді як поруч є потрібні матеріали, що їх транспортують в інші місця.

Крім цього, потрібно передбачати відповідні невеликі кошти для розвитку промисловости будівельних матеріалів місцевого значення в тих районах, де є для цього відповідна сировинна база, надавши право Райвиконкомам в певних розмірах залишати продукцію в межах району для будівництва суто місцевого значення, як, напр., школи, лікарні, що будуються коштами населення, поверх плянового будівництва відповідного Наркомату, або колгоспного будівництва в царині тваринництва, в порядку зустрічного пляну, на що Укрпостачання будматеріалів не відпускає.

КРИТИКА І БІБЛІОГРАФІЯ

К. Тверський. За більшовицькі темпи соціалістичної реконструкції транспортного господарства. Стор. 95. Ціна 45 к. Видавництво „Пролетар“ 1931 р.

1931 рік є перший вирішальний рік в галузі реконструкції залізничного транспорту Союзу. Звідси — та напружена увага, що її приділяє радянська суспільність проблемам транспорту.

Директиви грудневого 1930 р. пленуму ЦК і ЦКК щодо транспорту (контрольні цифри), спеціальні постанови ЦК ВКП(б) і РНК Союзу про залізничний і річний транспорт, постанова РНК про морський транспорт, нарешті, рішення червневого 1931 р. пленуму ЦК ВКП(б) про залізничний транспорт і завдання його реконструкції — всі ці документи мають історичне значення, і нашої загальної і спеціальної преси треба неодмінно популяризувати їх.

Чи управились з цим завданням наші видавництва? Недосить задовільно.

Зокрема, на Україні видавництва „Пролетар“, „Український Робітник“ і „Господарство України“, що на них, головним чином покладено було популяризувати завдання транспорту на даному етапі, обмежились виданням всього лише декількох брошур загального характеру, які аж ніяк не можна вважати за вичерпні посібники навіть для масового читача, який вивчає транспортні проблеми.

Треба одмити, що на Україні немає ще жодної брошури, яка б популяризувала рішення червневого пленуму ЦК ВКП(б) про залізничний транспорт. Це говорить за те, що наші видавництва ще надто відстають у своїх оперативних плянах від бойових економічних проблем.

Серед виданих на Україні брошур, найбільше вичерпує справу і заслуговує на похвалу брошура К. Тверського.

Цю брошуру автор написав ще до червневого 1931 р. пленуму ЦК партії, проте це не позбавляє брошуру інтересу, тому що автор у своїй роботі зупинився на всіх тих елементах реконструкції транспорту, що на них згодом зупиняється резолюція пленуму ЦК.

К. Тверський відомий широкому колу читачів своєю боротьбою з виявами правого опортунізму в транспортній політиці (зокрема, він викрив помилкові позови т. Безсонова, кол. начальника Планово-економічної управи НКШ), яку він провадив на сторінках „Правди“ (див. „Дискуссионный листок“, перед XVI з'їздом), „Экономической жизни“, журналу „Плановое Хозяйство“ та інш.

Автор провадить цю ж таки боротьбу і на сторінках розглядуваної брошури. Він вимушений підкреслити, коли минуло все понад півріччя по XVI партз'їзді, який дав конкретні директиви щодо транспорту, що ще й зараз „у багатьох комуністів немає чіткого розуміння основних найважливіших причин, що викликають транспортні труднощі, вони недооцінюють справжньої причини транспортних труднощів і намагаються пояснити їх тільки поточними кон'юнктурними моментами, хибами роботи цього дня, цього місяця, намагаються пояснити їх самою недисциплінованістю, перестоями і т. інш. Цим самим не виявляються найважливіші причини, характерні саме для даного періоду розвитку соціалістичного господарства“.

В роботі транспорту величезне значення мають, звичайно, моменти чисто оперативного характеру, що зв'язані з погано поставленою раціоналізаційною роботою на транспорті.

Про це досить категорично говорить постановка ЦК і РНК з 15 січня ц. р. про залізничний транспорт. „Але найгрубішою і політично шкідливою помилкою є спроба звести основні причини транспортних труднощів тільки до цього. Політична шкідливість цього полягає в тім, що затушковуються найглибші причини транспортних труднощів і тим самим викривлюється партійна лінія в транспортній політиці“.

В чому була основна помилка правих у питаннях транспорту? Ця помилка була в тому, що праві розробили „теорію“ гаснучої кривої росту обтяження залізничного транспорту.

За цієї „теорії“ соціалістична індустріялізація країни не передбачала будь-скільки помітного збільшення транспортного навантаження. Досить згадати, що всі після ряду корективів в бік росту обтяження, оптимальний варіант транспортної п'ятиріччя

передбачав довести в 1932-33 році обтяження до 281 млн. т, тим часом як уже в 1931 р. контрольні числа передбачали обтяження в 330 млн. т.

Виходячи з своєї помилкової концепції — що обтяження транспорту буде зростати за спадною кривою зростання, праві висунули тезу про те, що на ближчі роки досить на транспорті вести самі лише раціоналізаційні роботи, — і цього буде досить, щоб він задовільно управився з вимогами, які йому ставить народне господарство. Праві, таким чином, енергійно виступали проти konieczности провадити на транспорті реконструктивні роботи. Виступаючи проти останніх, праві стали прихильниками малих, явно недостатніх нових капітальних вкладень у транспорт і тим самим затримати потрібний ріст основного капіталу транспорту. Суб'єктивно того не бажаючи, праві об'єктивно боролися шкідницькі позиції на транспорті.

Успіхи в галузі транспорту, що їх досягнуто за останні роки, були б ще значніші, коли б праві та шкідники не вели б неправильну політику у транспортному господарстві. Червневий (1931 р.) пленум ЦК ВКП(б) підкреслив це з належною силою, відзначивши: „перемагаючи опір бюрократично-косного старого апарату залізничного транспорту, ведучи уперту боротьбу з шкідниками, висуваючи з-посеред себе нові кадри керівників, залізничний пролетаріят, не зважаючи на руйніні наслідки світової війни та інтервенції, добився чималих успіхів, підтвердивши величезні переваги планоно-соціалістичного господарства перед капіталістичним. Проте, не зважаючи на безперечні успіхи в роботі соціалістичного транспорту, темпи росту його не відповідають темпам розвитку соціалістичного будівництва країни, наслідком чого транспорт став за вузьке місце в народньому господарстві“. (Підкреслення наше).

XVI з'їзд партії підкреслив, що транспорт потребує не тільки дальшої раціоналізації, а й реконструкції. Цим самим засуджено було помилкову позицію правих, що протиставляла реконструкції транспорту його раціоналізацію і заперечувала konieczність вже на даному етапі рішучої реконструкції транспорту. Наступна постановка ЦК і РНК та червневий пленум ЦК конкретизували цю політичну директиву XVI з'їзду в галузі транспортної політики. Зокрема, резолюція червневого пленуму ЦК говорить: „Величезний ріст перевозів за минулі роки, перспективи дальшого значного приросту вантажобігу в результаті бурхливого розгортання соціалістичного будівництва ставлять завдання докорінної реконструкції залізничного транспорту. Посилення темпів цієї реконструкції диктується фактом різкого відставання матеріально-технічної бази транспорту від потреб народнього господарства“. (Підкреслення наше — Я. Т.).

Перед транспортом, вже починаючи з 1931 р., стоїть завдання розгорнути оперативні заходи коло реалізації реконструктивної програми. Чи ліквідовано однак вже цілком правоопоруністичні тенденції серед транспортників? Ні. Тов. К. Тверський за це ще раз нагадує у своїй брошурі. Він підкреслює, що й тепер ще в страх перед труднощами реконструкції, є тенденції загальмувати хід реконструкції посиленнями на дефіцит металу, на невідготованість промисловости до виконання замовлень транспорту (від яких залежить успіх реконструкції транспорту) і т. д. Автор підкреслює konieczність гострої боротьби з цими протиреконструктивними тенденціями, бо „не можна забувати, що напружені темпи реконструкції транспортного господарства диктуються нам усією реальною дійсністю як внутрішньою, так і зовнішньою. Щодо внутрішніх умов, то саме той факт, що реконструкція транспорту дуже опізнилася, говорить про те, що треба наздогнати, а наздогнати конче треба і провести це можна тільки на базі реконструкції транспорту. Потреба рішуча і за недовгий час перемогти вузькість транспорту, потреба забезпечити з боку транспорту завдання побудови соціалізму в СРСР, диктує дуже високі і дуже напружені темпи реконструкції транспортного господарства. Проте, це диктується і міжнародньою обстановкою“...

Соціалістичне будівництво розв'язує історичної ваги завдання догнати й перегнати за найкоротший час передові капіталістичні країни з технічно-економічного погляду. Це завдання буде успішно розв'язано тоді, коли і транспорт теж не відстане від загального ходу будівництва соціалізму, коли і на транспортному фронті ми за найкоротший термін догонимо й перегонимо найпередовішу, американську і японську капіталістичну транспортну техніку. Праві, що борються проти реконструкції транспорту, тим самим затримують процес росту соціалістичного будівництва і гальмують остаточну нашу перемогу у змаганні між соціалістичною і капіталістичною системою. Тому „треба категорично розвинути будь-які спроби правих“.

Успіх у здійсненні плану реконструкції передумовляється чіткістю настанов цього плану. Це визначає konieczність максимально уточнити ці настанови. Тов. Тверський приділяє у своїй брошурі чималу увагу шляхам реконструкції залізничного транспорту. Виходячи з цілком слушної засади, що „нова епоха на транспорті мусить бути епохою ґрунтовної реконструкції транспорту і його нового будівництва“, автор боронить гасло електрифікації залізничного транспорту, як вирішальної ланки докорінної реконструкції транспорту.

Чому саме електрифікація залізничного транспорту повинна, на думку автора, стати за вирішальну ланку? Тому, що електрифікація „найрадикальнішим способом підвищує

технічний рівень транспорту, значно збільшує перепускню спроможність шляхів, продукційність праці, хуткість вантажообігу, поліпшує собівартість перевозів і дає найраціональніше використання енергетичних ресурсів нашої країни". Автор нагадує, що В. І. Ленін не раз висловлювався на користь електрифікації транспорту.

Якщо електрифікація залізниць — вирішальна ланка електрифікації, то на даному етапі їй на допомогу повинні (на певний і чималий ряд років) прийти й інші елементи реконструкції. Сюди стосуються: заведення потужного рухомого складу (паротягів, електротягів та теплотягів), 50-60-тонних вагонів, автозчеплення, автогальмо, автоблокування, реконструкція верхнього складу шляху, переустаткування тяглових злад, пов'язав тощо, механізація вантажно-вивантажних робіт і т. ін. Ці елементи реконструкції диктуються тим, що електрифікація залізничного транспорту може розгортатися в найближчі роки в кількісно-недостатніх розмірах через те, що треба підготувати промисловість (різні її галузі) до можливості реалізувати наступними роками ширшу програму електрифікації транспорту.

З огляду на те, що переваги електрифікованого залізничного транспорту невідомі широкій масі читачів, т. Тверський у брошурі докладно спинається на цих перевагах. Основні переваги: 1) можливість використовувати на виробництво електроенергії всі види енергетичних ресурсів, в тому числі і такі, які абсолютно недоступні паровому транспортові (гідравлічна енергія, торф, другорядні сорти палива тощо); 2) чимале збільшення перепускної спроможності електрифікованих залізниць; 3) економія у виграхах на експлуатацію; 4) можливість користатися значно важчими валками і т. ін.

Противники електрифікації залізничного транспорту посилюються на те, що навіть по найпередовіших капіталістичних країнах електрифікація залізниць розгорталася досі в надто малих масштабах. Цілоком помилковий аргумент, бо ті, що посилюються на нього забувають, як це цілоком слушно відмічає тов. Тверський, що „монополістичний імперіалізм доби загинання перешкоджає широкому розмахові електрифікації транспорту, всіляко йому заважаючи". Адаже не слід забувати, що капіталістичний транспорт зовсім не має тієї кривої росту його обтяження, що характерна для нашого транспорту, а останніми роками і в зв'язку з ростом світової економічної кризи, капіталістичний залізничний транспорт (та й водний) перебуває теж в періоді гострої кризи. Основний капітал старих залізниць дуже великий і монополістичні акційні товариства, що зацікавлені в його цілковитій амортизації і в збереженні переваги парового транспорту, гальмують перехід транспорту на користання електроенергії. „У нас же немає жодних перешкод до того, щоб вринути електрифікацію залізничного транспорту велегенними кроками, до того, щоб якомога швидше здійснити ленінське гасло, бо електрифікація залізниць є найважливіше і провідне кількиє при реконструкції транспорту“.

Брошура т. К. Тверського, як поперед ми вже відзначили, написана до червневого пленуму ЦК ВКП(б). Цей пленум визнав, що „провідною ланкою реконструкції залізничного транспорту в перспективі його розвитку є електрифікація залізниць". На 1932-33 р. затверджено програму електрифікації 3.690 км. шляхів, з них 3.215 км. під вантажний рух. Пленум ЦК підкреслив „особливе народньо-господарське значення справи електрифікації залізниць" і запропонував ВРНГ Союзу „повною мірою забезпечити розгортання промисловості для виконання цього плану“.

Брошура достатньо спинається на інших елементах реконструкції залізничного транспорту — потужному паротягові, великовантажному вагоні і т. ін. Наведено надто цікаві дані про закордонну, в основному американську, практику роботи великовантажного транспорту, що доводять його економічну вигідність (коли рівняти з нашим теперішнім транспортом). Ці дані слід би було широко популяризувати. Вони стануть тоді найкращими агітаторами за успішність реконструктивних робіт.

Ми не спинаємося тут на інших розділах роботи тов. Тверського. В них вміщені дані за роботу нашого транспорту за останні роки, дані (порівняльні) за роботу транспорту передових капіталістичних країн за ті ж таки роки, дані за перспективне нове будівництво в СРСР, дані за елементи потрібної раціоналізаційної роботи тощо. Ці розділи допомагають авторові ще повніше змалювати перед масовим читачем, чому завдання реконструкції нашого транспорту є завдання органічно зв'язані з завданнями всього нашого соціалістичного будівництва.

Я. Т.-н.

Г. Железнодорожський „Кондрат'євщина в дії". Видавництво „Пролетар" 1931 рік, стор. 116, ціна 50 коп.

Клясова боротьба точилася, точиться і точитиметься, поки будуть існувати кляси, у трьох формах: економічній, політичній та ідеологічній. Оскільки це так, то „зброя пропаганди" неминуче мусить переростати в „пропаганду зброєю". Ця аксіома матеріалістичної діалектики яскраво, як ніколи, виявляється саме тепер, коли ми вступили в період соціалізму, коли в нашій країні вивершується побудова фундаменту соціалістичної економіки. Мова йде про „еволюцію" теоретиків „науки" шкідливості Рамзіних, Кондрат'євих, Громанів та інш. Рамзіни, Кондрат'єви, Громані завжди були ворогами пролетаріату, ворогами соціалізму, стовідсотковими оборонцями клясових інтересів буржуазії. Але поки наша країна переживала відбудовний період, поки ще не розпочався

могутній рух суцільної колективізації бідняцько-середняцьких господарств, ідеологи буржуазії, сподіваючися на наше внутрішнє переродження", концентрували свою увагу у боротьбі з диктатурою пролетаріату, головним чином, на теоретичній ділянці. Але далі успіхи соціалістичного будівництва, які ми мали у зв'язку з переходом до реконструктивної доби, величезні досягнення в справі суцільної колективізації с.-г. та на базі цього ліквідація глитайні як класи, що ще, зрозуміло, не закінчена, примусили явреносців буржуазії поставити ставку „вабанк“, примусили змінити свою тактику. Ця зміна полягала, окрім актуалізації та оголення підривної роботи реставраторів капіталізму в царині ідеологічній, ще і в тому, що „люди чистої науки“ (типу Рамзіна, Макарова, Рубіна, Бфремова) взялися за безпосереднє шкідництво, за безпосереднє готування інтервенції та шпигунство. Ось у чому полягав ґрунт появи та „діяльності“ таких „організацій“ як „СВУ“, „Промпартія“, „Трудова селянська партія“ та „Союзне Бюро“ РСДРП(м). Всі ці організації були ланками єдиного фронту знахабнілих решток буржуазії проти влади Рад, за реставрацію капіталізму в нашій країні. Рамзін, Кондрат'єв, Громан були шкідниками в теорії, не могли не бути шкідниками і на практиці, бо практика нерозривно зв'язана з теорією, а теорія випливає з практики. Судові процеси над шкідниками, що відбулися останніми часами (справа „СВУ“, справа „Промпартії“, справа „Союзного Бюро“) наочно довели це, зірвавши машкару теоретиків „наджасової“, „загальнолюдської“, „об'єктивної“ науки з обличчя Бфремова Слабченка, Гермайзе, Рамзіна, Калінікова, Чарновського, Громана, Рубіна, Сухова, Гінзбурга та інш. З розкритих, за останній час, шкідницьких організацій, що не відбулося судового процесу тільки над однією, над так званою „Трудовою селянською партією“ на чолі якої стояв проф. Кондрат'єв. Тим самим ще не викрито до кінця перед широкими масами трудящих класової суті Кондрат'євщини так, як викрита, в наслідок судових процесів, суть Рамзіновщини та Громановщини. Але, одну ланку Кондрат'євщини вже викрито остаточно. Ми маємо на увазі шкідницьку контрреволюційну організацію в с.-г. України (що була складовою часткою „Трудової селянської партії“), справу якої оце нещодавно розглядав Найвищий Суд УСРР. Ця справа показала справжнє обличчя наших місцевих українських теоретиків Кондрат'євщини, апостолів антимарксистських, ворожих пролетаріатові теорій проф. Соловейчика, Короткова, Філіповського, Маньковського та інш. На суді досить чітко виявилось, як ці „вчені“ мужі, що користувалися в деяких сферах авреолою „чистих“ науковців, здійснювали на практиці свої шкідницькі теорії. Знати справжнє обличчя цієї контрреволюційної організації та тих, хто стояли на її чолі, мусить кожний партійний активіст, кожний агроном, кожний робітник у царині соціалістичної реконструкції с.-г. (руйнування, а не реконструкції якого домаглася ця організація), бож тим самим ми пізнаємо суть всієї Кондрат'євщини. Рецензована книжка тов. Железнодорожського і ставить своєю метою показати на прикладі шкідницької організації в сільському господарстві України Кондрат'євщину в дії. Автор цієї книжки тов. Железнодорожський не є випадковий автор, що „абстрактно“ обібрав собі цю тему. Тов. Железнодорожському довелося виступати у цій справі представником державного обвинувачення, а це спричинилося до його ґрунтовного ознайомлення з усіма подробицями цієї справи, справи, за якою яскраво виступає обличчя класового ворога, а тому цілковиту рацію, на наш погляд, має тов. Железнодорожський, коли він вирішив на матеріялі цієї справи дати змогу широким колам читачів ознайомитися з цим обличчям, яке воно є в дійсності. Хоча т. Железнодорожський це питання вже висвітлював у журнальній літературі (стаття „Кондрат'євщина в дії“ була надрукована в журналі „Большовик України“ № 23 - 24 за 1930 рік, а також, в журналі „Плановое Хозяйство“ № 2-3 за 1931 рік), проте, випуск роботи т. Железнодорожського окремою книжкою треба лише вітати бо це дасть змогу ознайомитися з цим питанням ширшим колам читачів. Автор побудував свою роботу в такий спосіб, що вона являє собою не оповідання про Кондрат'євщину, а справжній показ її. Наводячи весь час свідчення шкідників на попередньому та судовому слідстві тов. Железнодорожський примушує шкідників казати самих за себе. Роля самого автора зводиться лише до систематизації та коментування цих зізнань. Треба віддати належне авторові: йому вдалося гарно систематизувати зізнання шкідників. Щодо коментаріїв, то коментарії тов. Железнодорожського теж стоять на належній височині, вони цілком влучні та політично загострені. Через це, книжку надзвичайно легко читати, хоча вона, місцями, і торкається чисто фахових питань с.-г. Тов. Железнодорожський починає з історії шкідницької організації. Він зупиняється на тому, що являло собою ХТСГ (Харківське Товариство Сільського Господарства), продовженням якого з'явилося утворене 1920 року ВАТ (Всеукраїнське Агрономічне Товариство), на чолі якого фактично стояли шкідники Кондрат'євці. ВАТ пощастило організувати досить міцну шкідницьку периферію і коли його було 1925 року ліквідовано, вже була база для існування шкідницької організації в нелегальній формі. Після цього автор аналізує програму шкідників. Ця програма була куркульсько-реставраторською програмою. Далі тов. Железнодорожський переходить до їхньої тактики, головний сенс якої полягав у тому, „щоб, пролізши до радянського апарату, захопивши в ньому командні висоти та наситивши його своїми прихильниками, скориставши зі своєї „вченості“, впливати на працівників, що стоять на чолі радянського апарату, щоб усі заходи радянської влади спрямовувати на перекручування політики партії на зміцнення верхівних господарств на селі („Железнодорожський, „Кондрат'євщина в дії“, стор. 29). Ця

тактика, спрямована на „обволакивание“ партійного та радянського апарату, мала певні успіхи. Лідер організації Резніков, пролізши до лав ВКП(б) та до колегії НКЗ, мав змогу утворити в НКЗ та в інших сільськогосподарських органах ціле шкідницьке кубло. Зачепивши питання про ставлення (надзвичайно прихильне) шкідників до правої опозиції, автор береться за розгляд заподіяного шкідництва в окремих ділянках с. г. Досить детально аналізує т. Железнодорожський підризву роботу шкідників у царині с.-г. кадрів, у царині загального планування с. г., сільгоспкредиту, машинопостачання, тваринництва, розселення, стандартизації й сортозміни. Схарактеризувавши шкідництво ку периферію (власно кажучи, міліу периферію шкідники мали лише в Києві, на чолі якої стояв відомий „неонародник“ проф. Філіповський), автор, наводячи місця з своєї обвинувальної промови на суді, змальовує фігури керівників шкідницької організації, членів її „центру“—Резнікова, проф. Маньковського, проф. Кононенка та агронома Доденка. Нарешті, тов. Железнодорожський підводить підсумки процесу. У кінці книжки наводяться також і найважливіші місця з вироку Найвищого Суду в справі цієї організації. Видано книжку не погано, гарна обкладинка, непоганий друк, порівнюючи недорого ціна. Це мусить ще більше сприяти розповсюдженню цієї корисної книжки.

24-VII-31 р.

О. Бук

С. Лейкін. Соціалістичний досвід радгоспу ім. Шевченка. Стор. 179. 1 іна 75 коп. Вид-во „Пролетар“, 1931 р.

Робота т. С. Лейкіна, що її видало вид-во „Пролетар“ з чималим запізненням, розповідає про перший етап (що має зараз вже історичний інтерес) роботи першої в СРСР машино-тракторної станції при радгоспі ім. Шевченка на Україні. Цей етап роботи станції привернув до неї увагу всієї нашої країни. На XV з'їзді ВКП(б) т. Сталін у доповіді ЦК партії з'їздові свою характеристику роботи цієї МТС закінчив такими словами: „Більше б таких прикладів, товариші, і тоді можна б було цю справу рушити далеко вперед“.

ЦК ВКП(б) у спеціальній постанові про роботу цієї МТС визнав, „що Шевченківська станція цілком виправдала ролю МТС, як могутньої підйоми соціалістичної перебудови і піднесення сільського господарства. Станція стала за організатора масового успішного селянських господарств (у районі МТС колективізовано 80% господарств, при 55% пересічно по окрузі), піднесла сільське господарство району на вищий технічний ступінь і значно, майже вдвоє, збільшила його товаровість“.

Книга т. Лейкіна послідовно викладає історію виникнення і початку роботи Шевченківської станції. Перед нами 1927, 1928 і 1929 роки. Перший договір між Всеукраїнським об'єднанням радгоспів (УРГО) і уповноваженими від земгромад, що висловили згоду на обслуговування їхніх господарств УРГО в особі МТС при Шевченківському радгоспі. Резолюція найвищко-бідняцької конференції Березівського району (грудень 1929 р.), що в ній підкреслюється, що „Підсумки організаційно-господарської діяльності Шевченківської МТС останнього року цілком і повною мірою ствердили правильність генеральної лінії партії на соціалістичну реконструкцію сільського господарства шляхом перетворення дрібних і найдрібніших селянських господарств на великі, на основі організації політичної активності бідняцько-середняцьких мас, рішучої боротьби з класовим ворогом—куркульством—і остаточного викорчовування коріння капіталізму“.

Перед нами перші форми організації соціалістичної праці на ланах оброблюваних МТС. 1929 рік—рік значного поширення району діяльності МТС, рік чималого організаційно-господарського зміцнення станції, рік дійсного „великого переходу“ на селі. На 1 січня 1930 року в рапорті директора Шевченківської МТС т. Б. Павловського вже відзначалося: „До МТС ім. Шевченка належить 61 колгосп на 47.805 га землі і 4.084 селянських дворів“...

У книзі зафіксовано ряд документів, що мають чималий інтерес для політика, історика, економіста. Тут записи сількорів перших років роботи станції, листи окремих селян-бідняків і середняків, резолюції різних зборів бідноти тощо. От, напр., витяг з листа сількора К. В. з села Ново-Покровка Онорівської сільради, Березівського району. К. В. пише: „...Трактори разворушили землю. Вони зробили радісною ту працю, що недавно була ще така тяжка, бо себе не оплачувала. Ось чому тепер, коли Ново-Покровка добре знає, які має переваги машина, вона вирішила господарювати по колективному“.

Робота Шевченківської станції, як пізніше і робота всіх інших станцій, розгоргалася в обстановці загостреної класової боротьби. Тов. Лейкін розповідає про окремі етапи цієї боротьби. Тут і окремі терористичні акти куркульства різних околиць (навколо станції) сіл, і підпали колгоспного хліба, і спроби організувати окремі релігійно-куркульські фалшиві колгоспи, і спроби розкласти колгоспи зсередини і т. ін. і т. ін.

В той час коли куркуль протидіяв ростові МТС й організації колгоспного руху, правоопортуністи—кулацька агентура в партії—пробували затримати ріст МТС і колгоспів. Автор книги нагадує про дискусію, що розгорнулася 1928 року на сторінках журналу Укрдержплян „Господарство України“, дискусію, що в ній правий опортунізм в особі т. Гордієнка пробував протипоставити машинотракторну станцію колгоспів, пробував „довести“, що Шевченківський досвід з пляном Леніна не сумісний... За цієї

форми зовсім неможливо здійснити ініціативу і самодіяльність широких бідняцько-середняцьких мас села, тут ці маси штучно усувають від їхньої власної справи".

Партія розбила цю куркульську позицію в питанні про МТС, їхню роль та шляхи будівництва їх і завдання їхньої роботи. Дискусія ця тепер далеко далеко позаду... На сторінках книги т. Лейкіна куркульське обличчя Гордієнка і К⁰ викривається з виключною чіткістю.

Чималий інтерес являє розділ книги: „проти опортуністичного заяложування Шевченківського досвіду“ (заключний розділ). В цьому розділі, що має аж ніяк не самий історичний інтерес, автор викриває ряд принципових помилок тверджень, що мають місце і тепер у міркуваннях про роль МТС в справі соціальної реконструкції сільського господарства. От, напр., комісія Одеського Округу, що у свій час обслідувала Шевченківську МТС, писала, між іншим, що „МТС зовсім знищує ту основну базу, на якій можливе було зростання капіталістичних елементів на селі“. Чи слушне це формування?

Звичайно, неслушне. Автор цілком правдиво підкреслює, що „це твердження було б правильне, коли б сільське господарство складалося лише з одного рільництва"... Але „МТС усеуспільне цілком покидає тільки рільництво. Усі інші виробничі галузі, і такі важливі як тваринництво, в основному лишаються покищо в руках дрібних власників“. Автор нагадує, що спроби добачати в самій лише зміні типу застосовуваної енергії у рільництві фактор, який відразу піднімає економічну силу куркульства (сила капіталізму), в спроби прудоністського типу. „Ці міркування скидаються на прудоністські писання, в яких машину розглядають як економічну категорію, незалежно від способу використання її... Цей „енергетичний погляд не враховує найважливішого: для остаточної перемоги соціалізму на селі не досить прищепити тільки високу техніку і усеуспільнити саме тільки рільництво. Треба перетворити на базі колективізму і високої техніки не окремі види сільсько-господарського виробництва, а всі процеси селянського виробництва, всі галузі індивідуальних селянських господарств у цілому“.

Отже, перед МТС надалі стоять ще більші завдання, ніж ті, що вони розв'язують на даному етапі: „старі МТС повинні стати на шлях поступового, обачного й доцільного, без головотесівства й перескакування через неперейдені етапи, усеуспільнення всіх основних галузей охоплених договорами господарств“ (підкреслення автора книги).

Що показує досвід Шевченківської станції в цьому напрямі? Він показує, що навколо станції, „іноді стихійно зростають і розвиваються процеси усеуспільнення тваринництва, розвиваються інтенсивні культури, іноді незалежно й наперекір недооцінюванню цієї справи від керівної голівки станції“. Тому була б величезна помилка спійнятися лише на першій функції МТС—успільненні рільництва. МТС мають можливість і повинні перейти й до своїх подальших функцій—успільнення інших галузей сільського господарства, яке колективізується. „Ми підкреслюємо всю гостроту проблеми усеуспільнення основних галузей сільського господарства, за допомогою тих МТС, що вже твердо стоять на ногах (підкреслення наше Я. Т.), тому що це вирішальний шлях до повного витиснення капіталістичних елементів із сільського господарства, до перетворення районів, де працюють МТС, на райони справжньої судильної колективізації“.

У передмові до книги автор відзначає, що „ця книжка є спроба розказати масовому читачеві про один акт цієї великої керівної ролі робітничої класи в русі трудящого селянства до соціалізму—про історичний досвід робітників радгоспу ім. Шевченка, що під керівництвом комуністів створили першу МТС“. Це завдання автор розв'язав цілком задовільно.

Н. С.

Марков, И. Г. Современное положение сельского хозяйства в СССР и капиталистических странах. Государственное Социально-экономическое издательство. Москва. 1931 год.

Брошура І. Г. Маркова змальовує пововинний розвиток капіталістичного сільського господарства. Цей розвиток характеризується „посиленням прониканням фінансового капіталу в сільське господарство, поглибленням нерівномірності розвитку, наслідком чого сталися величезні структурні зрушення, і ростом техніки у сільсько-господарському виробництві за одночасного росту „загнивання“. Автор описує процес росту фінансового капіталу до сільського господарства, що супроводиться процесом об'єднання ряду фінансових підприємств, зв'язаних з сільським господарством. Ці процеси характерні для ПАСШ, Канади, Аргентини, Австралії, Німеччини, Франції, Італії, Польщі та інших країн. Монополістичні об'єднання (повоєнного періоду) в сільському господарстві намагаються набрати характеру міжнародних монополій (в частині технічних культур і колоніальних культур ці тенденції привели до міжнародних монополій), але організація цих монополій наражається на труднощі. Цим посилюються, — підкреслює автор, — протилежність фінансового капіталу в сільському господарстві, тобто по суті тут відбуваються ті

самі явища, що і в сфері промислового господарства. На прикладах ПАСШ, Канади, Аргентини, Австралії, їхньої ролі у виробництві і в продажу пшениці в повсенні роки, автор ілюструє слушність марксо-ленінського твердження про нерівномірність розвитку сільського господарства, як явища характерного для капіталістичного господарства в цілому. Автор підкреслює, що перевага фінансового капіталу в сільському господарстві посилює нерівномірність розвитку останнього.

Проникання фінансового капіталу в сільське господарство прискорило процес раціоналізації сільсько-господарського виробництва на базі механізації (трактори, комбайни тощо), хемізації^{*} і концентрації (із згоном дрібного селянства з його земель). Однак, успіхи сільсько-господарської техніки не попередили процесу загинивання сільського господарства, процесу характерного для всієї повсенної капіталістичної господарської системи. Автор нагадує читачеві своєї брошури про апологетів капіталізму, що заохлюють від захвату, вихваляючи всі повсенні успіхи с.-г. техніки. „... Але при цьому вони (ці продажні апологети капіталізму. — І. Т.) цілком випускають з уваги або зараз же затушковують обмежені можливості технічного процесу в сільському господарстві капіталістичних країн взагалі і в епоху імперіалізму при посиленні „загинивання“ особливо. Вони так само затушковують (і це цілком в душі буржуазної „об'єктивності“ науки) соціально-класовий бік цього явища. Ім не до розуму, що зріст техніки означає разом з тим і зріст класових протиривств у сільському господарстві, тому, вони не спроможні зрозуміти протиривства розвитку капіталізму в сільському господарстві, уловлюючи лише зв'язки, що виступають на поверхні явищ, але вони зовсім не можуть збагнути їхню суть“. Тов. Марков викриває тих економістів, що, як, наприклад, у нас Г. Студентський, створили легенду про революцію в техніці американського сільського господарства... Ці економісти — апологети буржуазії — не добачили основного: що рівнобіжно з ростом технічного вдосконалення засобів і метод повсенного сільсько-господарського виробництва діє, за висловом Т. Куусінена на Х пленумі ВККІ, „тенденція до застою, до затримки розвитку продукційних сил“... Взяти до прикладу хоч би сільське господарство ПАСШ. В ньому є не менше загинивання, ніж у сільському господарстві інших капіталістичних країн: низький рівень споживання хемічних добрив, електрики, втрата понад 100 млн. акрів с.-г. площі через поганий обробіток землі і мале використання вкладеного капіталу (в наслідок приватної власності на землю), недостатнє використання нових технічних винаходів, високі непродукційні витрати виробництва і т. ін. Широке проникання складних сільсько-господарських машин упирається в рамки приватновласницьких форм організації сільського господарства.

Повсенні роки характеризуються „безнадійним відставанням“ сільського господарства від промисловості, „втечею“ до міст і зростанням аграрного перенаселення, як наслідком витиснення і руйнування малосилих фермерів та селян. Аграрна криза, що почалася була 1921 р., став дедалі то все безнадійнішою.

Останніми роками відбувається загострення аграрної кризи. Це загострення, — відзначає автор, — стається „з одного боку, під впливом загострення внутрішніх протиривств сільського господарства, а з другої — під тиском вибухлої світової економічної кризи“.

Сучасна криза у сільському господарстві є загальною. Основою цієї кризи, як і промислової, є протиривство між суспільним характером виробництва і приватним характером привласнення*). Форми прояву с.-г. кризи і глибина кризи в різних країнах капіталістичного світу — різні. У Канаді, ПАСШ, Аргентині, Австралії — країнах продукуючих, аграрна криза характеризується колосальним надвиробництвом с.-г. продукції, шаленим спадом цін та зuboжінням незалежного фермерства. В Англії, Франції, Італії, Бельгії, Чехо-Словаччині, Німеччині — країнах споживчих, аграрна криза „є відбиттям спаду цін у країнах, що вивозять“. У цих країнах „висока земельна рента, велика заборгованість сільського господарства, невпинний ріст податків, роздрібненість землеволодіння та перевага дрібного господарства спричиняються до високих витрат виробництва, що позбавляє їх (країни) можливості витримати конкуренцію заокеанських країн з передовішим і технічно-розвинутішим сільським господарством“. У капіталістично-відсталих країнах Європи — в Румунії, Угорщині, Болгарії, Югославії, Польщі, Латвії тощо аграрна криза проявляється з виключною гостротою, бо ці країни „прив'язані залізним ланцюгом заборгованості до фінансового капіталу країн — кредиторів“.

У країнах, що перебувають під гнітом імперіалізму, — в Індії, Китаї, Персії тощо сільське господарство різко деградує. У колоніальному Сході процеси деградації виключно глибокі. Автор рядом характерних прикладів ілюструє цю глибину. У країнах монокультури — у Єгипті, Бразилії, Кубі тощо аграрна криза набрала форми колосального перевиробництва продукції. Тут, щоб зберегти ціни хоч би на гостро звиненому рівні, чималі запаси продукції просто знищують.

Проникання фінансового капіталу в сільське господарство, сприяє, поперше, перекладенню тягара кризи з промисловості на сільське господарство, і, подруге, в межах останнього — з великих аграріїв на малосилих фермерські і селянські господарства. Це визначає неможливість для малосилого господарства провадити далі процес виробництва, через що відбувається згадана вище „втеча“ у міста. Сільськогосподарська людність

* У формулювання належить Ленінові, який відзначив, що „основна причина криз — приватне привласнення за суспільного виробництва“. Том V, стор. 7.

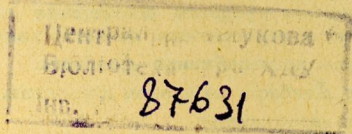
невпинно зменшується, збільшуючи у містах багатомільйонові верстви безробітних. Автор підкреслює: „банкрутство, зубожіння селян, відхід до міста, перехід на орендарство — ці явища розгортаються скрізь і всюди. де існує капіталістичне господарство“.

Чи можна вжити аграрну кризу в капіталістичних країнах? На це запитання автор відповідає негативно. Він підкреслює, що всі спроби, які робить капіталістична система, щоб позбутися кризи, як от: посилене застосування аграрного протекціонізму, аграрного мита, скорочення виробництва, — кінчається надто незадовільно. „Повоєнно-аграрна криза — явище хронічне і тривале, воно становить невід'ємну частину краху капіталістичної системи господарства в цілому“. Капіталізм не в силі подолати аграрну кризу. До поглиблення кризи діють і такі фактори, як невпинний ріст безробіття, кволі темпи розвитку промисловості (останніми роками — різкий спад), важке становище пригноблених мас колоній, зубожіння селянства і т. інш. „... Перепродукцію і кризу в повоєнному капіталістичному сільському господарстві доводиться розглядати не як перехідне явище, а як непереможне протиположність капіталістичної системи. Повоєнна аграрна криза є таке саме хронічне явище, як і хронічна депресія у „старих“ галузях виробництва (вугільній, суднобудівельній, текстильній та інш.), „старого“ капіталізму (Англія). „Поки світ перебуває під залізною п'ятою імперіалізму, аграрна криза не може бути і не бути віджита“ — речує автор.

Противно сільському господарству капіталістичних країн, сільське господарство Союзу перебуває в процесі соціальної і технічної його реконструкції, що з ним зв'язаний безупинний чималий зріст сільського господарства. Тов. Марков в ряді розділів змальовує „великий перелом“ у сільському господарстві Союзу в бік колективізації, зріст радгоспів, МТС, показує переваги сільського господарства СРСР перед капіталістичним, характеризує зріст радянського сільсько-господарського експорту, причини гострої боротьби капіталістів з ним. Автор приходить до висновку, що аналіза сучасного руху двох антагоністичних систем у світовому сільському господарстві показує, що розгортання соціалістичного сільського господарства є єдина можлива форма розв'язання аграрної справи“.

Брошура І. Маркова — чудовий зразок потрібної широкій масі читачів популярної брошури, що одночасно глибоко трактує аналізоване питання. Брошура заслуговує на широке розповсюдження. Бажано перевидання брошури, що дає надто чітку аналізу повоєнної і аграрної кризи у світовому капіталістичному господарстві і яскраво змальовує переваги радянської господарської системи у сфері сільського господарства перед капіталістичною системою.

І. Ткачов



ДРУКУЄТЬСЯ ТА НЕЗАБАРОМ
ВИЙДЕ ДРУКОМ:

„ПЕРСПЕКТИВЫ ДОНБАССА ВО ВТОРОМ ПЯТИЛЕТИИ“

СОДЕРЖАНИЕ:

- Проф. ЛЕБЕДЕВ. — Геолого-разведочные работы по Донбассу во втором пятилетии.
- Проф. БЕЗБОРОДЬКО. — К обследованию металлоносности Донбасса и соседних областей.
- Инж. ОВЧАРЕК. — Типы новых шахт Донбасса во втором пятилетии.
- Инж. ГУСЕВ. — Производственные возможности старых шахт Донбасса.
- Инж. МИГАЙ. — Сроки проходки новых шахт.
- Инж. БЕРЛИНЕР. — Перспективы металлургии Донбасса во втором пятилетии.
- Инж. СЛОНИМСКИЙ. — Бездоменный процесс получения железа.
- Проф. БУДНИКОВ. — Цемент из доменных шлаков металлургических заводов.
- Проф. ШМАТЬКО. — Перспективы получения алюминия из укр. каолинов, в частности в Донбассе.
- Инж. ЗАХЕР. — Потребность в электроэнергии Донбасса во втором пятилетии.
- Размещение новых энергетических мощностей Донбасса во втором пятилетии.
- Схемы линий передач Донбасса и связь их с соседними районами во втором пятилетии.
- Проф. РОСТОВЦЕВ. — Непрерывный поток и его осуществление в каменноугольной промышленности Донбасса.
- Технологические процессы обогащения донецких углей и антрацита и перспективы обогатительного дела в Донбассе.
- Перспективы водоснабжения Донбасса.
- Транспорт Донбасса во втором пятилетии.
- Подземная газификация.
- Задачи Донбасса, как единого социалистического комбината во втором пятилетии.

ЗАМОВЛЕННЯ НАДСИЛАТИ:

Харків, Буд. Держпрому, 6-й під'їзд
Державне Видавництво „ГОСПОДАРСТВО УКРАЇНИ“

