

Итоги V планового с'езда

(Из заключительной речи на V с'езде госпланов)

Наш с'езд в ряду предшествовавших плановых с'ездов займет исключительное место, несомненно, главным образом, потому, что он совпадает с новым этапом нашего хозяйственного строительства, дающим новую энергетическую зарядку всему коллективу плановых работников. Тов. Гринько был прав, когда отметил, что успех настоящего с'езда надо в значительной мере отнести на долю всех предварительных многолетних работ в этом направлении. С'езд показывает, как растут те семена посева, который мы сделали в прошлом, во имя лучших ростков будущего. Наступает время жатвы. Ощущение этого сдвига и создает приподнятую атмосферу настоящего с'езда, превратившую его неожиданно для нас в своего рода праздник.

Идея планового строительства нашего хозяйства, строительства его на энергетической основе, — казалось бы, какие это простые и ясные идеи. Вы, однако, знаете, что простые и ясные идеи не так-то легко претворяются в действительность. Академик Иоффе, например, констатирует, что от лабораторного открытия какой-нибудь технической истины до ее внедрения в производственную практику проходит период в 10—15 лет. Это он констатирует для нашего быстро-стремительного времени. В прошлом приходилось наблюдать в этом отношении гораздо большее раскрытие „ножниц“. Идея производства искусственного волокна относится, например, к 1647 г. Она связана с именами Гука и Реомюра. Именно последний утверждал, что достаточно пропустить соответственным образом приготовленную клейковину под некоторым давлением через узкое отверстие, чтобы получить нить, застывающую в воздухе и дающую материал, аналогичный шелку. От него до первых опытов Шардонэ прошло 100 лет. Другой разительный пример мы имеем в флотационном методе. От открытия американской учительницы Эверсон до первой промышленной флотационной кампании прошло более четверти века.

От первых набросков народнохозяйственного плана до настоящей концепции пятилетнего плана, встречающей такое единодушное отношение со стороны всех многочисленных участников настоящего

с'езда, по сравнению с этими примерами, прошел ничтожный срок. Нам посчастливилось. За нас великая сила проснувшегося народа, строящего свою жизнь по своей воле, сила пробудившегося актива трудящихся масс, сокрушающего инерцию старого.

Плановое строительство в последнем счете — это лишь развертывание социалистического строительства. Социалистическое строительство — строительство по воле и в интересах широких трудящихся масс. События настоящего с'езда показывают, как вырос коллектив плановых работников для исполнения этой воли, для конкретизации громадных работ, охватываемых пятилетней перспективой хозяйственного строительства. Вот почему так много волнующего было в тех докладах, которые нам удалось заслушать в течение этого с'езда. Мы все чувствовали, что мы действительно живем в совершенно особую историческую эпоху. В эту эпоху как бы самую стрелку времени переводит человеческая рука. Мы правы, когда говорим, что во всех наших строительных заданиях самым тесным лимитом является время. Самое опасное для нас упустить сроки этого времени. И все мы, вместе с тем, чувствуем, что годы грядущего пятилетия по своему календарному значению совсем не то, что например, довоенные годы нашего прошлого. Стрелка времени поворачивается так, что наши минуты, часы, месяцы и годы имеют совершенно иную энергетическую значимость. Воля человека стоит над самим временем.

Отдавая себе отчет в этих особых свойствах грядущего пятилетия, мы немедленно приходим к тому выводу, что нам, прежде всего, необходимо подтянуться в организационном отношении. Лишь успехи организованности могут помочь нам не упускать столь драгоценного для нас времени. Вот почему так много ораторов подчеркивают в своих речах организационный момент, как момент, решающий судьбы нашего плана. Начинать нам, прежде всего, приходится с самих себя. Для организованности плановой работы нам, прежде всего, необходим специальный плановый кодекс, который подвел бы надлежащие итоги и систематизировал все то, что необходимо для создания стройной плановой организации, для отчетливого выявления ее прав и обязанностей.

Прорабатывая и уточняя пятилетний план, нам придется сильно поднять уровень наших научно-исследовательских работ не только по различным разрезам пятилетки, но и для подготовки работ по генплану. Академик Бах уже отмечал эту необходимость и подчеркивал ту мысль, что Госплан должен являться центром единения и планирования научно-исследовательской мысли. Нам необходимо найти соответствующие организационные формы для осуществления этого задания, при чем, повидимому, не придется ограничиться только созданием Института экономических исследований при Госплане, а как-то включиться с этим Институтом во всю систему научно-исследовательских работ. Нам, очевидно, придется координировать

нашу работу и с работой Академии наук и с целым арсеналом научно-исследовательских учреждений, имеющихся в нашей стране. Это не значит, что мы хотим бюрократически объединить всю научно-исследовательскую работу в одном центре. Это означает лишь, что мы должны покончить в этой области с прежним рассыпным строем.

На этот раз на нашем с'езде мы слышали голоса представителей ряда профессиональных союзов. Профессиональные союзы — это рычаги социалистической индустриализации нашего Союза. Надо, чтобы связь с ними не носила спорадический характер, а была бы органической. Также необходимо наладить наши отношения с РКИ. Своими силами мы не сможем осуществлять такой проверки наших плановых наметок, без которой работа планирования теряет свой жизненный характер. Здесь нам не обойтись без тесной увязки с работами РКИ.

Перед нами, наконец, стоит вопрос о самих кадрах плановых работников. Необходимо форсировать процесс подготовки этих работников. Надо подумать об известной увязке Госплана с некоторыми вузами, об организации соответствующих кафедр. Наша система практикантов и стажеров совершенно недостаточна, как, повидимому, недостаточен и метод с'ездов и конференций для необходимого единения наших сил. Быть может, придется подумать о командировке плановых работников на некоторое время из одного Госплана в другой для того, чтобы быстрее путем изжития размычки в наших работах. Пропагандируя идею организации, мы, прежде всего, должны позаботиться о том, чтобы самим быть на надлежащей высоте.

После выступления тов. Гринько мне не приходится останавливаться на отдельных выступлениях, имевших место на нашем с'езде. Остановлюсь лишь на самом существенном. Тов. Сабсович напрасно думает, что оптимальный вариант плана находится у нас как бы в загоне. Мы определенно подчеркнули, что для нас как тот, так и другой вариант одинаково необходим, чтобы охватить перспективу грядущего совершенно таким же образом, как поступает, скажем, артиллерист при обстреле на далекое расстояние — взять это грядущее, так сказать, в вилку.

Чрезвычайно обстоятельную характеристику двух вариантов дал в своем выступлении тов. Смирнов. Мне к этой характеристике ничего не остается добавить.

Почему же, однако, не только тов. Сабсовичу, но и некоторым другим товарищам кажется, что наш оптимальный вариант является, по сравнению с отправным вариантом, в некоторой степени недоработанным? Тов. Гринько уже пояснил, что по оптимальному варианту мы еще, действительно, не завершили наших работ. Причина, однако, лежит глубже. Ясно, что в отправном варианте мы больше приближаемся к тем наметкам, которые мы уже сделали в контрольных цифрах первого года пятилетки, т.-е. 1928/29 г. В оптимальном

же варианте нам необходимо с особой зоркостью учесть то, что относится к перспективам генерального плана. Разве вам не ясно, что затухание некоторых кривых нашей пятилетки всецело объясняется нашим недостаточным знанием перспектив строительства, лежащих за пределами этого пятилетия, недостаточным загадом на будущее. В оптимальном варианте, имеющем максимальный размах строительства, отсутствие генплана чувствуется с особенной силой.

У тов. Сабсовича выходит так, что отправной вариант взваливает на нас большие трудности, чем вариант оптимальный. Еще бы не так! Если мы добьемся тех качественных показателей, которые намечены в оптимальном варианте, то, конечно, наше положение будет куда легче. Но когда тов. Сабсович сводит таким образом расчеты с наметками планов, он забывает, что есть кто-то третий, кто решает судьбы этих расчетов. Этот третий — сама действительность. Эта действительность говорит, что твердые цифры некоторых качественных показателей имеют определенно условный характер, о чем и забывает тов. Сабсович. К оптимизму Сабсовича я отношусь с полным сочувствием и считаю, что перегиб в этом направлении лучше, чем хвостизм, преклонение перед стихией действительности. Мне кажется, однако, что необходимо, во избежание крайностей, идти именно методом двух вариантов.

Не забывайте, что мы хотим создать не просто план развертывания хозяйства, но научный план развертывания хозяйства, и не просто научный план народного хозяйства, а план, подкованный с точки зрения диалектического материализма.

Остановлюсь теперь на выступлении тов. Юровского, хотя это выступление подвергалось здесь уже достаточной критике. Выходило все же так, что по Юровскому оптимальный вариант — это своего рода волеизъявление. А когда я, на основании наметок всего нашего плана в целом, обещал на 100% поддерживать заявки транспорта, он находил в этом промах. Для нас наш план в целом — настоящий вексель, по которому мы должны платить, т.е. мы понимаем его не так, как понимает тов. Юровский. Тов. Юровский, кроме того, упрекал меня в том, что я отрываю финансовый план от плана народного хозяйства. Не знаю, в чем он усмотрел такую позицию. Ведь я сказал только, что народнохозяйственный план настолько стоит над финансами, что отсутствие окончательного суждения по финплану не мешает работам с'езда в их настоящей стадии.

О чем же говорит, прежде всего, тот план пятилетки, который дебатировался нашим с'ездом? По моему, он говорит так, как сказал один из наших соотечественников: „У народа есть крылья, а мы должны дать ему знание и умение“. Если наш план не даст этих знаний и умения, или вернее, не наметит тех путей, которые соответствующим образом вооружат наш трудовой коллектив, то такой план не будет удовлетворять ни требованиям науки, ни требованиям диалектики, диалектики самой действительной жизни.

В нашем плане есть два особо ударных момента. Сельское хозяйство является отсталой технологической отраслью не только у нас, но и во всем мире. Не случайно, что в капиталистическом обществе величайшие возможности современной техники оказались недостаточными для того, чтобы поднять сельское хозяйство на уровень современной индустрии. Для нужд общества, построенного на эксплуатации, этого не требуется. Лишь социальный переворот так переоценивает все ценности, так учитывает потребности широчайших кругов трудящихся, что ставит перед сельским хозяйством такие исполинские задачи, которые разом вырывают его из под пяты прошлого. Нужды нового социального целого диктуют нам такой же энергетический подход к задачам экономики и техники сельского хозяйства, какой уже завоевал себе права гражданства в области индустрии. Здесь особенно нужна четкость наших строительных позиций. Обобществленный сектор нашего сельского хозяйства отнюдь не противопоставляется громадному трудовому массиву крестьянства. Идеи Маркевича потому так энергично были поддержаны нашим с'ездом, что в них мы находим как раз необходимую организационную установку в этом направлении. В дополнение к тому, что говорилось на нашем с'езде о межселенных машинных-тракторных станциях, я позволю себе прочесть вам выписку из материалов, сообщенных нам работниками хлебной кооперации.

„Имеющийся опыт в области организации и эксплуатации кооперативных тракторных колонн еще очень небольшой. Однако, уже сейчас можно с уверенностью сказать, что в тракторных колоннах мы нащупали новый и несомненно один из наиболее действительных методов массовой реконструкции и коллективизации крестьянских хозяйств. Широкий охват на ряду с деревенской беднотой и середняцких групп населения, строительство крупных хозяйств, охватывающих целые селения, целые земельные общества, коренным образом отличают тракторные колонны от прочих форм колхозного строительства, объединяющих, как правило, небольшие группы почти исключительно бедняцких и маломощных крестьянских хозяйств.

Тракторные колонны представляют собой опыт коллективизации крестьянских хозяйств на новой, более передовой технической основе. В этом заключается главная причина их успеха, как массовой формы коллективизации“.

Мы видим, что работники хлебной кооперации целиком стоят на точке зрения, защищаемой тов. Маркевичем. Хлебная кооперация, с своей стороны, сумела развить довольно широкую практику машинотракторных колонн. В настоящее время мы имеем в системе хлебной кооперации 13 кооперативных тракторных колонн с общим числом в 310 тракторов. По районам они распределяются следующим образом: ЦЧО — 4 колонны, Нижне-Волжский край — 3, Средне-Волжский — 1, Сев. Кавказ — 3, Крымреспублика — 2.

Эти 14 колонн обслуживают 63 селения с земельной площадью в 66.739 га. В среднем на одну колонну приходится массив в 5.000 га. Хлебная кооперация констатирует, что количество заявок на тракторные колонны значительно превышает в настоящее время возможности их удовлетворения: „Можно без преувеличения сказать что число деревень, могущих быть целиком переведенными на общественную обработку земли, всецело определяется в настоящее время количеством тракторов, предоставляемых сельскохозяйственной кооперацией для этой цели“.

Идея кооперации отнюдь не противопоставляется идее межселенных тракторных станций. В последнем счете межселенные тракторные станции обрастают сложной системой колхозов. Можно ли противопоставлять колхозы системе кооперации? Тов. Сталин в брошюре „На хлебном фронте“ пишет: „Иногда колхозное движение противопоставляют кооперативному движению, полагая, что колхозы одно, а кооперация — другое. Это, конечно, неправильно. Некоторые доходят даже до того, что колхозы противопоставляют кооперативному плану Ленина. Нечего и говорить, что такое противопоставление не имеет ничего общего с истиной. На самом деле колхозы есть вид кооперации, наиболее яркий вид производственной кооперации“. Мне кажется, что это совершенно правильно и что это надо особенно иметь в виду нашим товарищам украинцам. Строительство совхозов и колхозов, по наметкам нашего плана, роль этого обобществленного сектора сельского хозяйства, как основного привода для революционных, положительных сдвигов всего сельского хозяйства в целом, организационный упор на машино-тракторные станции, — вот первый ударный момент нашего плана.

Второй ударный момент — надлежащая увязка энергетики основных экономических районов. Здесь мы тоже не должны допускать никакой качки. Экономические районы — это наши командные энергетические высоты. Промах увязки их работы — удар по самым решающим местам планового строительства. Правильная увязка экономических районов в значительной степени зависит от правильной транспортной политики. Вот, почему наш съезд должен был сосредоточить такое внимание на вопросах о транспортных тарифах, о магистралях, о транспортной реконструкции. В этом отношении мы должны всеми силами создать единый фронт. И мне думается, что тов. Бессонов, будучи последовательным, станет большим нашим помощником в этом деле. Чтобы доказать это, я сошлюсь на свидетельство, которое должно быть для тов. Бессонова авторитетным, потому что это свидетельство самого тов. Бессонова. В своей интересной книге „Развитие машин“ тов. Бессонов пишет: „Преимущества электровоза: значительная быстрота движения при малом количестве обслуживающего персонала; независимость от рельефа дороги; возможность брать большие под'емы; сбережение энергии при спусках, дешевое содержание двигателя вне движения, сбережение угля, в

среднем не менее 60% в сравнении с паровыми локомотивами; возможность не тратить уголь там вообще, где имеется водная энергия, возможность более интенсивной эксплуатации; более высокая точность и безопасность движения; независимость от водоснабжения; уменьшение веса на 20% вследствие уничтожения тендера“.

Дальше тов. Бессонов останавливается на преимуществах парового локомотива и говорит следующее: „1) Стоимость электрического оборудования слишком высока, 2) электровоз может действовать только на электрифицированных линиях — паровоз повсюду, 3) электровоз зависит от мощности силовых станций и регулярности их работ, паровоз независим ни от чего, ибо сам порождает энергию, 4) быстрота движения не играет роли, так как товарные вагоны все равно только одну десятую своей жизни находятся в езде, 5) современные паровозы достигли громадных успехов и в весе и в экономии топлива, 6) при неравномерной нагрузке электровозы менее выгодны, чем паровозы. Это любопытное сопоставление чрезвычайно характерно. Яснее ясного оно свидетельствует о том, что паровоз отжил свой век. Его преимущества не положительного, а скорее отрицательного характера. Он конкурирует с электровозами не в силу внутренних достоинств, а вследствие недостаточного развития транспорта вообще и электрифицированного транспорта в частности. Как только сеть силовых станций станет гуще и электрообеспечение регулярнее, классический паровоз также сойдет со сцены, как когда-то сошла лошадь“.

Раз тов. Бессонов так смотрит на будущность паровозов, мы можем спокойно относиться к его нынешним воззрениям на необходимость концентрации грузовых потоков. Тов. Бессонов, вероятно, знает и знал, когда писал цитированные строки, что преимущества электротранспорта начинаются только с известной определенной высоты концентрации транспортных потоков. Этим сказано все. Вся его аргументация относительно необходимости считаться с существующей сетью железных дорог справедлива только постольку, поскольку она нашу беду не превращает в добродетель. Товарищи транспортники не решаются идти с открытым забралом против идей концентрации грузовых потоков. Выходит так, что они и за концентрацию и против концентрации. В намеченной ими реконструкции они все же вынуждены считаться не только с наличием определенных грузовых потоков в железнодорожной сети, но и с их возможной динамикой, усиленно реконструируя, прежде всего, дороги с максимальной плотностью движения. Они вынуждены признать, что производственная концентрация — закон, равнозначный для индустрии и транспорта. Остается только сделать один небольшой шаг вперед, чтобы уразуметь преимущества магистрализации.

Тов. Бессонов предполагает, что, анализируя относительные цены различных видов топлива, мы неряшливо сваливаем в одну кучу

производственную себестоимость этих видов топлива с той ценой на том или другом рынке потребления, которую имеет данное топливо при включении в эту себестоимость нынешней оценки провозных плат. В таком случае мы, действительно, были бы весьма плохими экономистами. Между тем, установка наша такова, что мы, прежде всего, исходим из тщательного анализа самой производственной энергетики, и на этом анализе строим все расчеты, заранее считая ныне существующие жел.-дор. тарифы весьма недостоверной вермишелью. По тов. Бессонову выходит, что развертывание на грядущее пятилетие индустрии таких решающих пролетарских центров, как Донецкий бассейн, Ленинградский и Московский районы, является чем то связанным с наследием „проклятого прошлого“. Не слишком ли это крепко сказано, тов. Бессонов? В этом прошлом, несомненно, две струи: одна от крепостнической России, другая от буржуазной переплавки этой России. Донецкий бассейн, Ленинград и Москва — это как раз опорные пункты не только для нашего доморощенного капитала, но и для того капитала, который шел к нам в довоенной России с Запада. Наша революция показала, какой сделан посев как раз в этих районах. Невольно вспоминаются слова Маркса: „Буржуазия не может существовать, не вызывая постоянных переворотов в орудиях производства, а следовательно и в отношениях производства, а следовательно и во всех общественных отношениях. Неизменное сохранение старого способа производства было, напротив, первым условием существования всех предшествовавших ей промышленных классов. Постоянные перевороты в производстве, непрерывное потрясение всех общественных отношений, вечное движение и вечная неуверенность отличают буржуазную эпоху от всех предшествовавших... Менее чем во сто лет своего господства буржуазия создала более могущественные и более грандиозные производительные силы, чем все предшествующие поколения, вместе взятые. Подчинение сил природы, машины, применение химии к земледелию и промышленности, пароходы, железные дороги, электрические телеграфы, распашка целых частей света, приспособление рек для судоходства... В каком из предшествующих столетий можно было предполагать, что подобные производительные силы дремлют в недрах общественного труда?“

Опираясь на силы нового класса, мы еще решительнее перетасуем весь облик нашей производственной географии, не считаясь с сопротивлением пространства.

Нынешние нападки работников транспорта на идею сверхмагистрализации — это лишь отзвуки старых нападков на план ГОЭЛРО. Нередко, сами того не замечая, наши оппоненты при этом впадают в защиту программы малых дел, в своеобразный хвостизм. Защищая идею сверхмагистрализации, мы, во всяком случае, находимся в хорошем обществе. Нападки на Волго-Дон, как на сверхмагистраль, находят хороший отклик в известном заявлении Владимира Ильича,

который определенно заявил, что Волго-Донское соединение — это великий транспортный рычаг, который перевернет всю экономику юго-востока. Напомню, что при подготовке к Генуэзской конференции, мне пришлось сделать Владимиру Ильичу специальный доклад о сверхмагистралях. В то время были некоторые шансы на получение положительного эффекта от предложения нашим капиталистическим противникам громадной строительной работы, которая одним фактом своего задания могла бы послужить осью для некоторого интернационального соглашения. Владимир Ильич одобрил в качестве такого проекта великую сверхмагистраль: Лондон — Париж — Берлин — Варшава — Москва — Новосибирск — Шанхай. В портфеле Генуэзской конференции и в выступлениях тов. Чичерина вы можете найти следы этого проекта.

Противниками сверхмагистрализации на этом съезде, между прочим, отмечалось, что мы упускаем одно, по их мнению, чрезвычайно важное обстоятельство. Мы-де забываем, что наши железные дороги представляют, так сказать, общественный котел и что поэтому тарифы на сверхмагистралях должны рассчитываться не на основе тех возможностей, которыми они обладают, а с учетом тенденции железнодорожного хозяйства в целом. Если бы та или иная сверхмагистраль могла выдержать специально низкие тарифы, то тем самым она пустила бы по миру то устаревшее хозяйство, которое имеется на соседних дорогах. Однако, к чему приводит такая аргументация? Ведь ее можно распространить и на новые сооружения в области индустрии. А что делается кругом нас в капиталистическом мире? Под знаком капиталистической рационализации с бешеной энергией убирается с пути весь старый хлам, и совершенно ясно, что с такого рода политикой, какую предлагают нам транспортники, мы оказались бы явно неконкурентоспособными.

Я не хотел бы, чтобы из моих слов сделали такой вывод, что мы не должны учитывать нашей нынешней хозяйственной конъюнктуры. Не приходится доказывать, что мы пускаем в ход и поддерживаем такие предприятия, которые сами по себе являются уже отжившими. Однако, можно ли, исходя из этой нашей беды, строить перспективные линии нашей политики? Надо еще подсчитать, во что обходится нам эксплуатация таких устаревших предприятий. В каждом конкретном случае дело решается именно таким подсчетом. Но при этом следует определенно подчеркнуть, что между транспортом и промышленностью полной аналогии нет, что сокрушение старого фронта железных дорог во многих случаях должно нами проводиться с железной настойчивостью. Не забывайте, что транспортные показатели — решающие показатели для развертывания энергетики районов, для правильного обслуживания решающих интересов всего народнохозяйственного плана в целом. Думаю, что намеченная нами, совместно с работниками НКПС, дальнейшая проработка вопроса о сверхмагистралях обеспечит необходимое единство фронта.

Мне кажется, что в основных вопросах тарификации, т.е. в необходимости связи жел.-дор. тарифов с себестоимостью транспортных услуг тов. Бессонов прав. Он прав, когда он утверждает, что итти здесь вслепую мы дальше не можем. Но из этого отнюдь не следует, что нужно итти войной на дифференциацию тарифов.

Доклад тов. Эвентова я считаю одним из выдающихся докладов настоящего с'езда.¹ В добрых трех четвертях своего доклада он выдержал тон настоящего научного исследования. Его выводы имеют непосредственное практическое значение в двух направлениях. Мне кажется, что нам придется пересмотреть нашу программу по нефти в сторону ее увеличения — как будто бы он в этом отношении прав. Во-вторых, он прекрасно показал относительную приподнятость энергетической структуры нашего хозяйства и чрезвычайную необходимость сосредоточиться в предстоящем пятилетии на крупных количественных масштабах строительства. Однако, эта же задача ставит перед нами вновь вопрос о фазности вложений. Лишь в таком случае мы не перепутаем карт в задуманном огромном строительстве в его целом. Здесь мне хочется отдать должное работникам НКПС. Именно при решении этого важнейшего вопроса они чрезвычайно облегчили нашу задачу. На этот раз они сумели стать выше своих ведомственных интересов и открыто признать, что развернутая реконструкция транспорта возможна лишь после того, как мы сделаем очередной шаг вперед в под'еме нашей тяжелой индустрии и, прежде всего, в под'еме нашей металлургии и металлообработки. Оценивая это обстоятельство, я и позволю себе, вопреки тов. Юровскому, заявить, что по таким вексям транспорта мы должны настоять на стопроцентной оплате.

Не могу обойти молчанием и выступления тов. Куйбышева. На плечи его выпала неслыханно трудная строительная задача. Своим выступлением он демонстрировал, что, давая себе отчет в этих трудностях, он бодро стоит на своем посту. От имени всего с'езда мы шлем ему наш товарищеский привет.

Откровенно признаюсь вам, что я с глубоким волнением слушал выступления многих товарищей — работников наших экономических районов. На этот раз они сумели отбросить свои частные интересы, отрешиться от деталей полученных ими наказов, и подняться до энергичной защиты интересов великого целого.

Товарищи! Вашим приветствием вы заставили меня начать с суб'ективных мотивов. Но грандиозность стоящих перед нами задач заставляет нас не связывать их судьбы с судьбами отдельных лиц.

Люди скользят, как тени. Но когда они спаяны в великий коллектив, дела их — как скалы!

¹ В литературно обработанной форме доклад тов. Эвентова был напечатан в „Экон. Жизни“. Ред.