

Пролетарии всех стран, соединяйтесь

34

157563

# О РАБОТЕ ДОНЕЦКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Постановление Совета  
Народных Комиссаров СССР  
и Центрального Комитета  
ВКП(б) 9 марта 1934 г.

УКРАИНСКА АССОЦІАЦІЯ  
МАРКС-ЛЕНІНСЬКИХ ІНЖЕНЕРІВ  
№ 141787

- 105  
26772

ЦЕНТРАЛЬНА НАУКОВА

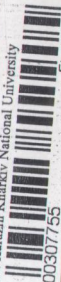
ПОЛИТОТДЕЛ ДОНЕЦКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ  
ХАРЬКОВ

157563

1934

808

V.N. Karazin Kharkiv National University



00307755

5

ИИНА

ИИНА



# О РАБОТЕ ДОНЕЦКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

## Постановление Совета Народных Комиссаров Союза ССР и Центрального Комитета ВКП(б)

Совет Народных Комиссаров Союза ССР и Центральный Комитет ВКП(б), заслушав отчет начальника Донецкой дороги т. Левченко и начальника политотдела т. Ваньяна, устанавливают, что Донецкая дорога работает крайне неудовлетворительно и совершенно не обеспечивает выполнение заданного ей плана перевозок, в особенности по углю и грузам металлургии. В январе и феврале, при наличии парка товарных вагонов в размере 93% от заданной нормы, общий план погрузок выполнен всего лишь на 78,5%. За январь и февраль Донецкая дорога недогрузила 50.000 вагонов угля и 19.300 вагонов металла.

На Донецкой дороге до сих пор еще **господствуют** все те недостатки, которые были отмечены в июльском постановлении Совета Народных Комиссаров Союза ССР и Центрального Комитета ВКП(б) о работе НКПС. Канцелярско - бюрократический метод руко-

58  
64  
Проверено  
10.02.1939

Центральный архив  
Библиотека ХДУ  
157563

02

водства находит, в частности, свое выражение на дороге в оторванности ее управления от периферии—районов, депо, станций и дистанций. Управление дороги до сих пор еще находится в Харькове и никакой подготовки к переезду в Донбасс не проводило, в то время как главные перевозки сосредоточены в таких районах, как Дебальцево, Лиман, Никитовка и др., т. е. вдали от Харькова.

Канцелярско-бюрократический метод руководства особенно резко сказывается в постановке эксплуатационной работы, решающей успех перевозок. Эксплуатационные районы в Донбассе, при наличии интенсивной погрузки на большом количестве станций, оперативно не руководят погрузкой и продвижением вагонов и сводят свою роль к изданию приказов, которые большей частью не выполняются. Вагоны под погрузку подаются в первую очередь не к важнейшим угольно-металлургическим пунктам, а—под влиянием местных интересов или в погоне за внешними показателями—к второстепенным, близлежащим станциям. Работа по маршрутизации поездов поставлена крайне плохо, в виду чего количество отправляемых в январе и феврале маршрутов упало по сравнению с прошлым годом.

Из-за грубых нарушений государственной дисциплины вошли в систему факты, когда второочередные грузы перевозятся вне плана, а план перевозок угля и металла не выполняется. Между тем внеплановые перевозки являются не только нарушением государственных планов погрузки, но и обманом государства, вызываемым в ряде случаев корыстными побуждениями.

Местные советские и партийные организации большей частью не только не борются с нарушениями государственных планов железнодорожных перевозок, но сами толкают руководителей дорог районов и станций к перевозке местных грузов в ущерб общегосударственным, оказывая давление всеми способами, в том числе различного рода „услугами“, являющимися по существу взятками. Многие местные партийные и советские организации, видимо, не понимают, что этим они развращают железнодорожный аппарат, приучая его к безнаказанному нарушению общегосударственных планов в угоду местническим или личным корыстным интересам.

Нарушение государственных планов перевозок облегчается крайней небрежностью и безответственностью при составлении и передаче плана станциям. Руководители дорог и

районов фактически планов не утверждают, планы подписываются и спускаются на места третьестепенными работниками и то и дело отменяются. НКПС не проводит настойчивой, твердой борьбы за даваемый им план перевозок и тем самым потакает местническим срывам государственного плана.

**Основным недостатком руководителей дороги и районов, как по линии хозяйственной, так и политотдельской, является незнание ими действительного положения на станции, дистанции, депо. Это целиком относится как к НКПС'у и его управлениям, так и управлениям большинства дорог Союза.**

Несмотря на категорические указания в июльских постановлениях Совета Народных Комиссаров Союза ССР и Центрального Комитета ВКП(б), руководители НКПС'а его управлений, начальники дорог и районов сидят преимущественно в канцеляриях, не изучают по-настоящему положения на местах, не связаны оперативно со станциями, этими решающими рычагами перевозок.

ЦК и СНК устанавливают далее, что НКПС и его местные органы не обращают внимания на инструктирование и обучение низовых работников. Преобладает административный приказ вместо необходимого раз'яснения, де-

лового указания. Именно поэтому мероприятия грозненского диспетчера т. Кутафина, заслуживающие всяческого одобрения, но являющиеся азбучными истинами правильной организации работы, стали откровениями для железнодорожников.

Политотделы и партийные организации не сумели организовать ударников, коммунистов, комсомольцев и беспартийных активистов на активную борьбу со срывающими дисциплину и выполнение плана перевозок, с разгильдяями, прогульщиками, лентяями, дезорганизаторами транспорта и расхитителями общественной собственности. Политическая боеспособность партийной организации на дороге и особенно в районах низка.

Совет Народных Комиссаров Союза ССР и Центральный Комитет ВКП(б) постановляют:

1. Предупредить руководителей Донецкой дороги, районов и станций этой дороги, что за невыполнение государственного плана перевозок они будут сниматься с руководящих постов, с понижением по должности, а в случае повторного нарушения государственного плана — отдаваться под суд по статьям уголовного кодекса.

2. Предложить прокуратуре СССР и другим карательным органам привлекать к су-

дебной ответственности должностных лиц железнодорожного транспорта и партийно-советских организаций, злоупотребляющих своим положением для подрыва плана перевозок, организующих или толкающих на организацию неплановых перевозок грузов, берущих или дающих взятки и содействующих расхищению государственного имущества, применяя к подобным элементам закон от 7-го августа 1932 года „Об охране имущества государственных предприятий, колхозов и кооперации и укреплении общественной социалистической собственности“.

3. Обязать начальника дороги лично составлять и подписывать планы перевозок, направляемые районам, а начальникам районов лично составлять и подписывать планы погрузок, направляемые станциям, запретив утверждение и подпись планов другими работниками дороги и районов.

Возложить на начальников станций персональную ответственность за выполнение планов погрузок станциями, запретив перекладывание ответственности на заместителей, помощников и других работников.

4. НКПС'у создать к 25 марта на Донецкой дороге резерв в 3.500 вагонов с докладом об исполнении в СНК и ЦК.

5. НКПС'у организовать систематическое бесперебойное питание Донецкой дороги порожняком.

Предупредить начальников Московско-Курской, Московско-Казанской, Окружной, Октябрьской, Мурманской, Западной, Юго-Западной, Закавказской, Северо-Кавказской и Самаро-Златоустовской железных дорог, что задержка в отправке грузов и порожняка на Донецкую дорогу будет рассматриваться как нарушение партийной и советской дисциплины.

6. Управлению Донецкой дороги принять необходимые организационные и оперативные регулировочные меры для отправления основных грузов маршрутными поездами с тем, чтобы довести общее количество маршрутных поездов в течение декады до 70% всей погрузки дороги.

7. Перевести к 1 апреля Управление Донецкой дороги из Харькова в Артемовск.

8. Разукрупнить Дебальцевский, Лиманский, Попаенянский и Иловайский районы, организовав не позднее 1 апреля 1934 г. 3 новых района с центрами в Славянске, Купянске и Таганроге.

9. Предложить Главуглю и Главчермету Наркомтяжпрома СССР немедленно приступить к приведению в порядок под'ездных пу-

тей и погрузочных пунктов на шахтах и заводах Донбасса, в первую очередь начав работу в Дебальцевском районе и на металлургических заводах.

Обязать шахты и заводы тяжелой промышленности Донбасса в месячный срок довести время использования вагонов на заводских путях до заданных норм, а с 1.VI.34 г. снизить эти нормы на 10%.

10. НКПС'у оборудовать в четырех районах (Дебальцевском, Лиманском, Славянском и Попаснянском) не позже 1.VIII.34 г. специальную селекторную связь для работы вагоно-распределителей.

11. Начальнику Донецкой дороги обеспечить к 1.VI.34 г. нормальное освещение крупных сортировочных и погрузочных станций. НКПС'у в декадный срок определить перечень этих станций.

12. НКПС'у обеспечить постройку в две очереди нового депо в Лимане для паровозов серии „ФД“ с окончанием первой очереди не позднее 1.X.1934 года и второй — в 1935 году.

13. Приравнять машинистов на паровозах „ФД“ по оплате труда к машинистам скорых и курьерских поездов.

14. Передать Доннарпиту обслуживание общественным питанием рабочих и служа-

щих важнейших узлов и погрузочных станций Донецкой дороги, установив отпуск продуктов и качество обедов в этих столовых наравне со столовыми для основных заводов и надземных рабочих шахт Донбасса.

15. Поручить Оргбюро ЦК в двухдекадный срок направить на Донецкую дорогу не менее 100 парторганизаторов станций, депо и дистанций пути, 20 квалифицированных работников для руководящей работы в ОРС'ах, а также в распоряжение политотдела дороги 20 квалифицированных пропагандистов и 8 редакторов районных газет.

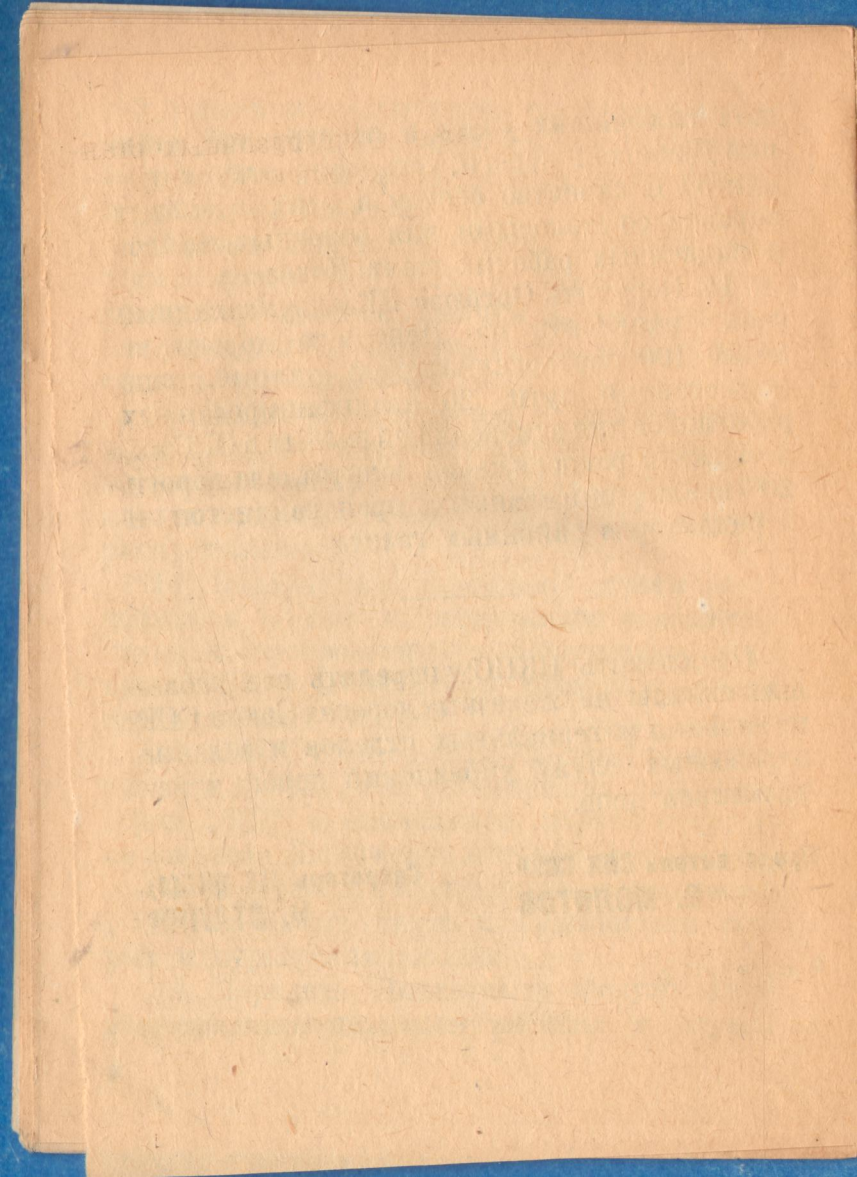
---

Предложить НКПС'у передать все угольные склады на железных дорогах Союза ССР из ведения материальных отделов в ведение паровозных служб управлений дорог и начальников депо.

**Председатель СНК СССР**  
**В. МОЛОТОВ**

**Секретарь ЦК ВКП(б)**  
**И. СТАЛИН**

9 марта 1934 г.



## ГОСУДАРСТВЕННАЯ ДИСЦИПЛИНА ВЫШЕ ВСЕГО!

Передовая „Правды“ за 11/III—34 г.

Постановление Совнаркома и ЦК партии о работе Донецкой железной дороги, опубликованное вчера в „Правде“, по своему значению выходит далеко за пределы одной дороги. По существу— это **развернутый анализ положения дел на всем железнодорожном транспорте и программа большевистских действий для всех железных дорог.** В этом документе конкретизированы принципиальные установки XVII съезда партии, потребовавшего искоренить в органах транспорта канцелярско-бюрократическое отношение к делу и решительно улучшить его работу.

Незнание действительного положения дел на станциях, в дистанциях и депо, где решается судьба перевозок, продолжает оставаться характерной чертой как управлений большинства дорог, так и НКПС. Руководящие работники НКПС, начальники дорог и районов отсиживаются в канцеляриях, не изучают по-настоящему положения на местах, не связаны оперативно со станциями. В работе преобладает административный приказ вместо делового указания, инструктирования и обучения.

Станция, являющаяся решающим рычагом перевозок, выпала из поля зрения руководящих работников транспорта. Июльские директивы партии и правительства требовали превратить станцию в авторитетную и ответственную организацию, а ее начальника—в полноправного командира, который бы имел возможность действительно руководить работой и отвечал бы за нее в полной мере. Эти директивы не выполнены. Пресловутая функционалка связывает начальника станции по рукам и по ногам.

До чего доходит дело, видно хотя бы по тому, что начальник станции не имеет права самостоятельно израсходовать несколько рублей на самые неотложные нужды, вроде покупки метел для очистки путей или стекол для стрелочных фонарей: это функция службы пути. Стрелка—и та имеет несколько хозяев!

Начальнику станции должны быть даны все права, какие ему предоставлены решениями партии и правительства. Надо раз и навсегда покончить с тем безобразным положением, когда станции работают фактически без всякого плана, путаясь в многочисленных, очень часто разноречивых распоряжениях.

Совнарком и ЦК с особой силой подчеркивают необходимость борьбы за государственную дисциплину. Грубое нарушение государственной дисциплины на железных дорогах вошло в систему. Оно находит проявление прежде всего в игнорировании планов перевозок, когда второочередные грузы перевозятся вне плана, а грузы, перевозка которых не терпит никакого отлагательства, оставля-

ются на вторую очередь. Яркий пример тому дает Донецкая дорога, где, как сказано в постановлении „вагоны под погрузку подаются в первую очередь не к важнейшим угольно-металлургическим пунктам, а—под влиянием местных интересов или в погоне за внешними показателями—к второстепенным близлежащим станциям“.

Свыше 10 тысяч вагонов ежедневно грузится на транспорте вне плана. На станции **Харьков-товарная**, например, по плану грузят только 5 вагонов, а 25—вне плана по запискам различных начальников которые стремятся угодить тем или иным местным организациям. Такое же положение на станции **Москва-товарная**, Казанской дороги где в феврале, например, полагалось погрузить 964 вагона плановых грузов, а погружено только 732. Зато внеплановых грузов погружено **1.870 вагонов**. Начальник этой станции **Завьялов** принадлежит к разряду тех угодливых чиновников, которые, ради местнических соображений, готовы пожертвовать любыми государственными интересами.

Очень часто нарушения государственного плана происходят в угоду не только местнических, но и прямо **корыстных** интересов. Различного рода „услуги“, являющиеся по существу **взятками**, до сих пор имеют широкое распространение на транспорте. Недавно „Правда“ писала о широкой системе таких „услуг“ на станции **Серпухов**, Курской дороги, разложившиеся работники которой принимали от текстильных фабрик взятки в натуре под видом „подарков“ за предоставление вагонов вне плана.

Совнарком и ЦК требуют самой беспощадной борьбы с подобными рода злоупотреблениями. Работники, толкающие агентов железных дорог на организацию неплановых перевозок, берущие или дающие взятки и содействующие расхищению государственного имущества, должны привлекаться к судебной ответственности на основании закона от 7 августа 1932 года об охране социалистической собственности. **Партия и правительство рассматривают таких людей, как врагов народа, не заслуживающих никакого снисхождения.**

Нарушение государственной дисциплины на железнодорожном транспорте находит выражение также в неподчинении распоряжениям вышестоящих транспортных организаций и в невыполнении оперативных приказов НКПС. Недавно „Правда“ разоблачила попытку руководителей Северо-Кавказской дороги составить свой собственный план, преуменьшенный против заданий НКПС. Антигосударственные тенденции северокавказских железнодорожных феодалов зашли так далеко, что они попытались задержать, как об этом мы уже сообщали, выполнение приказа НКПС о дисциплинарном взыскании на работников дороги.

Особенно вредным по своим последствиям является невыполнение регулировочных приказов НКПС о междудорожном обмене вагонами. Отсутствие регулировочной дисциплины приводит к тому, что важнейшие магистрали страны очень часто остаются с мизерным числом вагонов, в то время как второстепенные магистрали держат у себя громадные излишки.

Правильная расстановка вагонного парка по железнодорожной сети является основным законом транспорта. Выполнение регулировочного приказа является первой заповедью железнодорожника, ибо без этого невозможна никакая нормальная работа. Вот почему Совнарком и ЦК с такой резкостью поставили этот вопрос, предупредив начальников Курской, Казанской, Окружной, Октябрьской, Мурманской, Западной, Юго-Западной, Закавказской, Северо-Кавказской и Самаро-Златоустовской железных дорог, что задержка в отправке вагонов на Донецкую дорогу будет рассматриваться как нарушение партийной и советской дисциплины.

На днях за систематическую несдачу вагонов смещен с работы с понижением в должности начальник Рязано-Уральской дороги т. **Клименко**. Начальники дорог должны помнить, что партия и правительство не потерпят малейшей волокиты в выполнении планов и регулировочных обязательств.

Донецкая дорога является не только самой крупной, но и одной из важнейших дорог Союза. Ее неудовлетворительная работа отражается на всей промышленности, которая не получает нормального питания донецким углем. Быстрейшее оздоровление Донецкой дороги составляет острейшую необходимость для всего народного хозяйства.

Начальник Донецкой дороги тов. **Левченко** и начальник политотдела тов. **Ваньян** еще не сумели обеспечить подлинно большевистского руководства работой дороги, не изгнали канцелярщины,

допустили грубейшее нарушение государственной дисциплины. Политотделы дороги и районов не сумели организовать коммунистов и передовых железнодорожников на выполнение плана перевозок и устранение вопиющих недостатков в работе дороги.

Руководители и работники Донецкой дороги должны помнить, что несмотря на ту новую огромную помощь, которую они получают от партии и правительства, задача оздоровления дороги не может быть разрешена в порядке самотека.

Нужна честная и добросовестная работа всех, начиная от начальника дороги вплоть до стрелочника. Нужно решительное поднятие политической боеспособности партийной организации. Нужна решительная борьба с канцелярщиной, бюрократизмом и болтологией. Нужна беспощадная расправа с нарушителями государственной дисциплины. Нужен величайший под'ем ударничества и соревнования, который нельзя создать приказом, а можно и надо организовать повседневной кропотливой работой политотделов в массах.

УВЕУКРАЇНСЬКА АСОЦІАЦІЯ  
НАРКО-ЛЕВІВСЬКИХ ІНСТИТУТІВ

Центральна Наукова  
Бібліотека ХДУ  
Ісп. № 457563

№ 171/25  
Передано на производство 13/II—34 г. Подписано к печати 13/II—34 г. Печатных листов  $\frac{1}{2}$  (15 стр.), количество знаков в печатном листе 50.000. Бумага 62×88.  $\frac{1}{32}$ . Вес метр. ст. 32 клг. Тираж 25000.

4-я тип. Транселекториздата Харьков. Зак. № 3455—34 г.  
Уполномочен. о/л. № 25.

