

ПРОТОКОЛ № 82

ЗАСЕДАНИЯ ПОЛИТБЮРО ЦК ВКП(б) от 8 АПРЕЛЯ 1931 года.

ПРИСУТСТВОВАЛИ:

Члены ПБ ЦК ВКП(б): т.т. Ворошилов, Каганович, Калинин, Косиор
Ст., Молотов, Орджоникидзе, Руд-
зутак, Сталин.

Канд. в члены П.Б.: тов. Микоян.

Члены ЦК В.К.П.(б): т.т. Антипов, Жуков, Квиринг, Кубяк, Лебедь,
Постышев, Рухимович, Стецкий, Сули-
мов, Шверник, Яковлев.

Канд. в члены Ц.К.: т.т. Амосов, Булат, Криницкий, Курицин, По-
пов, Савельев, Ягода.

Члены През. Ц.К.К.: т.т. Акулов, Андреев, Ильин, Каганович М.,
Павлуновский, Янсон.

Об оздоровлении железнодорожного транспорта.

(ПБ от 30.III.31 г., пр. № 31, п. 8/21).

(т.т. Андреев, Рухимович, Благонравов, Миронов, Амосов,
Курицин).

а) Утвердить с поправками внесенный комиссией т. Андре-
ева проект приказа НКПС о спаренной езде (см. приложение) и
опубликовать в газетах 9. IV.

б) Принять к сведению заявление т. Рухимовича, что новые
графики оборота паровоза (см. п. 8-е приказа НКПС) будут со-
ставлены к 15 мая с.г.

в) Для форсирования сезонных перевозок и закрепления спа-
ренной езды командировать т. Андреева на Урал, т. Миронова -
в Сибирь, т. Благонравова и Кишкина - на Екатеринбургскую же-
лезную дорогу, а потом на Юго-Западную (согласно постанов-
ления Политбюро от 30. III. 31 г.), т. Постникова - на Самаро-
Златоустинскую ж.д. сроком на один месяц, т. Поздеева - на
Средне-Азиатскую сроком на 3 недели минимум и т. Лизарева -
на Рязано-Уральскую ж.д. сроком на 3-4 недели.

г) Назначить директором Западной железной дороги т. Под-
шивалина.

д) Поручить т.т. Рухимовичу и Кагановичу представить
проект приказа о прекращении частных смен руководящих ра-
ботников на местах (начальников станций и т.п.).

е) По вопросу о тяжелых составах утвердить следу-
ющие решения комиссии:

1. Считать установленным, что огульное применение опыта лучших дорог в применении тяжеловесных составов до 2 тыс. тонн привело на ряде дорог к чрезмерному снижению коммерческой скорости и к ухудшению состава паровозов.

2. Применение на сети дорог тяжеловесных составов в 2 тыс. тонн отменить.

3. Через две декады доложить об исполнении.

ж) По вопросу о борьбе с простоями вагонов из-за неисправности букс и вагонов принять следующие предложения комиссии:

1) Восстановить поездных смазчиков.

2) Восстановить пункты технического осмотра и подбывки букс и тот персонал, который для этого необходим.

3) Поручить НКПС также восстановить пункты технического осмотра вагонов.

4) Через две декады доложить об исполнении.

з) Вопрос об округлении некоторых дорог снять.

и) Рассмотрение проекта постановления о мерах по улучшению качества работы заводов ВОРЗ"а отложить до 10.1У с.г., поручив комиссии переработать его с тем, чтобы перевод заводов на хозрасчет был осуществлен не позднее 1 мая с.г.

к) Проект постановления о порядке контроля за выполнением плана и качеством по заводам Парвагдиза отложить на одну декаду. Поручить НКПС, РК и ВСНХ затребовать и представить в Политбюро отзыв крупных специалистов и лучших машинистов по вопросу о замене медных паровозных топок железными, с подсчетом стоимости последних. Предложить комиссии включить в проект постановления пункт о форсировании НКПС"ом мероприятий по улучшению водоочистки для паровозов.

2. - 0 зарплате железнодорожников.

(ПВ от 20.Ш.31г., пр. № 30, п. 1/7).

Отложить на 10.1У с.г.

3. - 0 снабжении железнодорожников.

(ПВ от 30.Ш.31г., пр. № 31, п. 8/12).

(т.т. Андреев, Амосов, Петров).

а) Пополнить комиссию т. Микояном и вернуть проект постановления в комиссию для пересмотра с учетом обмена мнений на заседании Политбюро.

б) Поручить ОГПУ выработать проект мероприятий для приведения в порядок и наведения чистоты на московских вокзалах и доложить Политбюро 15 апреля с.г.

4. - 0 выполнении директивы ЦК о введении премиальных систем по ж.д. транспорту.

(ПВ от 15.Ш.31г., пр. № 29, п. 1-6).

Отложить на 10.1У с.г.

5. - 0 реконструкции ж.д. транспорта.

Отложить на 10.1У, поставив первым вопросом на повестку.

ОПРОСОМ ЧЛЕНОВ ПОЛИТБЮРО:

от 5.1У.1931 г.

8/2.- О Лена-Гольдфильдс.

Решение - особая папка.

от 6.1У.1931 г.

7/1.- Предложение т.Молотова о включении в комиссию ПБ о СКФ т.Каменева.

(ПБ от 5.1У.31 г., пр. № 31, п.38/38).

П р и н я т ь.

от 7.1У.1931 г.

8/3.- О т.Брюханове Н.П.

Назначить т.Брюханова Н.П. начальником финансового управления НКСнаба и заместителем наркома снабжения.

от 8.1У.1931 г.

9/4.- О ликвидации пожара в Майкопе.

За исключительные заслуги в деле ликвидации Майкопского пожара наградить орденом Ленина особоуполномоченного Союзнефти Мамиконоса, инженера Парницкого, зам.уполномоченного Ертеля, инженера 9-го корпуса Калугина, комроты Копылова, отделкома Емельянова, красноармейцев-подрывников - Евсикова, Кипрова, Бургастера и Артемова, рабочего Голубцова, пожарников Баранникова и Плигина, моториста Савицкого, химика Майне (т. - Акимова).

10/5.- О т.Попове-Дубовском.

Освободить т.Попова-Дубовского из состава членов редакции "Правды".

11/6.- Просьба Коммунистической академии санкционировать заграничную командировку зам.пред.театральной секции института литературы и искусства Коммунистической академии т.Подольского С.С.в Германию сроком на 20 дней.

(ОБ от 5.1У.31 г., пр. № 49, п.7-гс).

У д о в л е т в о р и т ь.

СЕКРЕТАРЬ ЦК



ПРИЛОЖЕНИЕ

к п.1, пр. ПВ № 32.

ПРИКАЗ НАРОДНОГО КОМИССАРИАТА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

" " апреля 1931 года

(Утверждено Политбюро ЦК ВКП(б) 8.1У.1931 г.).

1.

ДОКУМЕНТЫ СОВЕТСКОЙ ЭПОХИ

1. Введенная на железных дорогах спаренная езда уже оказала свое оздоровляющее влияние на паровозный парк. Успехи спаренной езды отчетливо характеризуются тем фактом, что процент недоданных паровозов по сети упал с 17% в феврале до 4,7% в апреле, а число порч паровозов в пути сократилось вдвое при значительно возросшей работе по всей сети.

2. Эти достижения в значительной мере являются результатом активного участия паровозных бригад в проведении и закреплении спаренной езды при наличии постепенного роста соревнования и ударничества. Улучшился уход бригад за паровозом, в смысле содержания его в чистоте, правильной топке, сохранения инструмента и т.п., и повысились требования со стороны бригад к качеству депоовского ремонта и промывки паровозов, при которых многие машинисты не только присутствуют, но и принимают участие.

3. Но этому спешному закреплению положительных качеств спаренной езды и развитию этой системы до сих пор мешает сопротивление не только некоторых низших железнодорожных агентов, но и части руководящего состава дорог, которые распространяют нелепые и ложные слухи о временном характере спаренной езды, несмотря на то, что спаренная езда введена как постоянная система эксплуатации паровозов.

4. Все работники транспорта должны твердо усвоить, что спаренная езда введена как повсеместная и постоянная система езды, а все, кто будут сопротивляться этому мероприятию, будут и должны привлекаться к строжайшей ответственности.

5. За невыполнение в срок директив НКПС о создании необходимых условий для проведения спаренной езды директора Западных ж.д. т. Наумова отстранить от занимаемой должности.

6. За формальное отношение к директивам НКПС и представление непроверенных сведений о ходе проведения спаренной езды на дороге директору Юго-Западных ж.д. т. Слюсаренко объявляется строгий выговор.

ДОКУМЕНТЫ СОВЕТСКОЙ ЭПОХИ

<http://sovdoc.rusarchives.ru>

- 2 -

П.

7. Достижения спаренной езды ^{нередко} срываются плохой работой агентов эксплуатации (в особенности диспетчеров, начальников станций, дежурных по станц. и др.), дезорганизующих своим халатным отношением к регулированию движения спаренную езду и наносящих тем самым ущерб как железнодорожному транспорту, так и самим паровозным бригадам.

Кроме того, некоторые дороги упорно сохраняют подменные пункты даже там, где в них нет никакой необходимости. Вместо того, чтобы расценивать подменные пункты лишь как крайнюю меру и исключение, вызванное низкой коммерческой скоростью или отсутствием необходимых тяговых устройств, дирекции дорог организуют подменные пункты как правило.

Также большим недостатком является все еще плохая организация депоовского ремонта.

8. В целях закрепления спаренной езды и улучшения движения ПРИКАЗЫВАЮ:

а) Пересмотреть места расположения подменных пунктов и свести их количество до минимума, исходя из повышения коммерческих скоростей и открытия всех необходимых оборотных депо.

б) В тех подменных пунктах, длительное сохранение которых совершенно неизбежно, подменным бригадам в этих пунктах должны быть предоставлены квартиры. Подменные бригады должны комплектоваться из лучших во всех отношениях паровозников.

в) Произвести в декадный срок окончательную пономерную приписку паровозного парка к основным депо и в дальнейшем допускать перекомандировки паровозов лишь в самых исключительных случаях.

г) Установить строгий надзор за оборотом паровозов не только со стороны диспетчеров, но и со стороны начальников депо.

д) Для повышения коммерческих скоростей поездных паровозов ввести специальные маневровые паровозы всюду на промежуточных станциях с большой работой и где обеспечено их продуктивное использование.

е) Составить специальные графики оборота паровоза для сборных поездов и поездов с местной работой таким образом, чтобы они не нарушали правильной спаренной езды с прямыми поездами.

ж) Обязать диспетчеров предупреждать депо о подходе поездных паровозов для обеспечения своевременного вызова второй спаренной бригады.

з) Управлению Тяги НКПС и директорам дорог провести необходимые капитальные работы по тяговому хозяйству на 1931г.

ДОКУМЕНТЫ СОВЕТСКОЙ ЭПОХИ

<http://sovdoc.rusarchives.ru>

и, исходя из потребности спаренной езды, обратить особое внимание на обеспечение необходимым количеством стойл и ремонтными устройствами.

и) Всемерно использовать создаваемые спаренной ездой благоприятные условия для упорядочения всей перевозочной работы и достижения безусловной точности и бесперебойности в движении поездов.

Народный Комиссар Путей Сообщения

В е р н о: *В. В. Рогов*

179 аф.

ДОКУМЕНТЫ СОВЕТСКОЙ ЭПОХИ

<http://sovdoc.rusarchives.ru>