

СЕКРЕТНО

ТЕХ С-ТОЕ ЦИМП(6)
14543 2-67
15 МАР 3-5
ПОДЛЕЖИТ ВОЗВРГУ
В КОНТРОЛЬНО-ПРК. ЧАСТЬ
176

Разослать:

т.КАГАНОВИЧУ Л.М.
т.КОВАЛЕВУ И.В.

Г.МАЛЕНКОВ

10.III.45г.

т.ГОЛУБЕВУ

Проследите за этим делом.

Маленков Г.МАЛЕНКОВ

10.III.45г.

СЕКРЕТАРЮ ЦК ВКП(б) товарищу МАЛЕНКОВУ Г.М.

ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА

о неудовлетворительном выполнении постановлений ГОКО
о строительстве железной дороги Сосьва-Алапаевск.

В целях развития угольной, лесной и горнорудной промышленности и освоения районов Северного Урала, СНК СССР еще в 1940 году предусмотрел постройку новой железнодорожной линии Сосьва-Алапаевск и реконструкцию существующей линии Надеждинск Сосьва. С постройкой этой линии на Урале создается вторая пополнительная магистраль (Надеждинск-Сосьва-Алапаевск-Синарская-Челябинск) с пропускной способностью до 26 пар поездов в сутки, связывающая районы Северного и Южного Урала, в обход единственной иной существующей и крайне загруженной магистрали Надеждинск-Тагил-Свердловск-Челябинск. Открытие по новой магистрали сквозного движения значительно улучшит маневренность жел.дорожной сети Урала, резко разгрузит узлы Тагил, Свердловск и почти в два раза увеличит пропускную способность всей Свердловской жел.дороги.

Государственный Комитет Обороны решением от 25-го ноября 1941 года, подтвердив важность постройки этой дороги, обязал НКПС закончить ее строительство и открыть по ней временное движение в IV квартале 1942 года. Последующими постановлениями

В.И.Лебедев

ГОКО и приказами НКПС сроки окончания строительства дороги переносились на май 1943 года, ноябрь 1943 года и IV квартал 1944 года. Однако, несмотря на решения ГОКО и приказы НКПС центральное Управление ж.д. строительства НКПС не обеспечило окончания строительства дороги в установленные ГОКО сроки и строительство ее приняло затяжной характер.

За четыре года из 158 км главного пути дороги сделано земляное полотно и уложено верхнее строение на протяжении 119 км, из них 113 км сделаны как временные землевозные пути. Из 35,8 км стационарных путей уложено 19 км. Искусственные сооружения (мосты) сделаны на 71%. К строительству паровозного и вагонного хозяйства и к жилищному строительству не приступлено. Из общей сметной стоимости строительства 119 млн. рублей освоено на 1.1.1945 года 52,5 млн. рублей или около 44%.

Проверка показала, что основной причиной срыва и затяжки строительства дороги является неудовлетворительное руководство строительством со стороны центрального Управления жел. дор. строительства НКПС и слабое вмешательство в это дело обкома ВКП(б). За четыре года на строительстве дороги побывали в разное время 5 самостоятельных управлений, а само строительство дороги переходило от одного строительного управления к другому трижды. С начала стройки - с марта 1941 года до июля 1942 года строительство дороги осуществлялось стройуправлением № 24/32. С июля 1942 года строительство было передано стройуправлению № 2. С ноября 1942 года до апреля 1944 года единого руководства на стройке не было, строительство дороги велись отдельными самостоятельными, но связанными друг с другом стройуправлениями. С апреля 1944 года оставшиеся два стройуправления № 97 и № 2 были обединены в строительное Управление № 97/2.

Частая смена руководства, раздробленность строительства и отсутствие в течение длительного времени единого руководства породили среди руководителей строительства безответственность к выполнению решений ГОКО и приказов НКПС и привели к бесхозяйственному перерасходу значительного количества государственных средств.

- 3 -

Отдельные строительные организации за период строительства дороги откомандировывались и вновь возвращались по несколько раз. Например, строительное Управление № 97 снималось и возвращалось на строительство дороги Сосьва-Алашевск трижды. Только в 1 квартале 1944 года это Стойуправление откомандировалось и возвращалось обратно дважды. За это время им произведено было работ на сумму 249 тыс. рублей, а израсходовано на перемещения свыше 4 млн. рублей. С начала стройки в строительство дороги вложено 52,5 млн. рублей, а израсходовано только на откомандирование и обратное возвращение разных строительных организаций 16,5 млн. рублей.

Руководители строительства дороги, а также руководители центрального Управления вел.дор.строительства НКПС (нач.т.Черных) мер к сохранению на строительстве рабочей силы не принимали и имеющуюся рабочую силу разбазаривали. Если в 1943 году на стройку прибыло 5857 чел. рабочих, то убыто за это время 3895 чел., в 1944 году прибыло 875 чел., а убыто 4343 чел. Рабочим на стройке были созданы неудовлетворительные материально-бытовые условия, что привело среди них к большой заболеваемости. Из 8238 чел., вынужденных со строительства за последние два года, выбыли только по болезни 4599 чел. или около 56%. При недостатке на строительстве рабочих большое количество их снималось со строительства дороги и откомандировалось на другие работы. Только в 1944 году со строительства было отправлено на другие стройки 2167 чел. или около 40% имеющихся на стройке рабочих. Количество рабочих в январе 1945 года по сравнению с январем 1944 года сократилось с 5414 чел. до 1996 чел. или более, чем в 2,7 раза.

Согласно решению правительства строительству дороги Сосьва-Алашевск в конце 1944 года придан лагерь военноопледенных в количестве 4,5 тыс. человек, из них в момент проверки работало на строительстве лишь около 600 чел., а остальные в связи с большой заболеваемостью и отсутствием обуви на работу не выходили.

Все вышеуказанное привело не только к систематическому невыполнению плана, но и по существу, к сворачиванию строительства. План строительных работ в 1944 году выполнен был лишь на 12,3 млн.руб. или 43,2%. Располагая мощным экскаваторным парком, стройка из-за недостатка рабочих использовать их полностью не может. Из имеющихся на стройке 13 экскаваторов в настоящее время работает только 4. По этой же причине имеющийся автомобильный и железнодорожный транспорт полностью также не используется.

Для открытия по новой магистрали временного движения, необходимо на участке Сосьва-Алапаевск произвести около 1,2 млн.куб.мтр. земляных работ, построить 300 пог.метров мостов, вновь сделать 37 км. верхнего строения пути и на протяжении 100 км.произвести пересмену пути, построить около 30 тыс.куб.мтр.служебно-технических зданий и около 12 тыс.куб.мтр.жилых домов. Всего с учетом реконструкции линии Надеждинск-Сосьва необходимо произвести работы на сумму около 40 млн.рублей.

В настоящее время работы по реконструкции линии Надеждинск-Сосьва из-за отсутствия рабочих не производятся, а выполняемый об"ем работ на участке Сосьва-Алапаевск не превышает 1,5 млн.рублей в месяц. При таких темпах строительство дороги не будет закончено и в 1946г.

Дальнейшее развитие Богословского угольного бассейна, а также единственного в СССР мощного Северо-Уральского месторождения бокситов и освоение богатейших лесных массивов северных районов неразрывно связано с постройкой этой дороги. Существующая сейчас единственная магистраль Надеждинск-Тагил-Свердловск-Челябинск, соединяющая крупные жел.дорожные узлы Надеждинск, Тагил и Свердловск крайне перегружена. На этой магистрали расположены крупнейшие заводы металлургической и танковой промышленности: Уралмашзавод, завод № 183, завод им.Серова, Н-Тагильский металлургический завод, Верх-Исетский завод и т.д. около 80% всех грузов Свердловской жел.дороги перевозится по этой магистрали и отсутствие второй связи-

- 5 -

вающей районов Северного и Южного Урала магистрали, вызывает перебои в работе промышленных предприятий и уже сейчас лимитирует добычу угля, бокситов и заготовку леса.

За годы войны по развитию Надеждинского, Тагильского и Свердловского ж.-д.узлов проделаны большие работы, на что затрачено свыше 75 млн. рублей, однако, благодаря тому, что связывающая эти узлы магистраль представляет собой однопутную линию, проведенные работы существенно пропускную способность дороги не увеличили.

Учитывая, что затяжка окончания строительства дороги Сосьва-Алапаевск может стать серьезным тормозом дальнейшего наращивания мощностей промышленных предприятий, а также увеличения добычи Богословского угля и бокситов и освоения лесных массивов Северного Урала считал бы необходимым обязать НИПС и обком ВКП(б) принять необходимые меры к тому, чтобы закончить строительство и открыть движение по дороге в текущем году.

Уполномоченный КИК при ЦК НКП(б)
по Свердловской области - Землянский

З.И-45г.
№ 16

Верно:
Костареда

З-16

ТЕХ С-ТОВ ЦКВКП(б) № 16355
18 МАРТ 1945 78
ЗВРАТУ
КОНТРОЛЬНО-АРХ.ЧАСТЬ

Народный Комиссариат Путей Сообщения СССР
Москва 66, Н.-Басманская, 2. Телефон К-0-11-40, доб.
ДАТА: 16/III-45г. ИНДЕКС: 113с ИСПОЛНИТЕЛЬ:

Секретно,
экз. № 1.

СЕКРЕТАРЬ ЦК ВКП/б/

товарищу МАЛЕНКОВУ Г.М.

На письмо гов. Землянского, направленное
Вами НКПС 10 марта 1945 года.

На состоявшейся 9-10 марта коллегии НКПС специально
рассматривался вопрос по дальнейшему усилению про-
пускной способности железных дорог Урало-Сибирского
направления.

В соответствии с принятым решением коллегии, НКПС
разработал мероприятия и составил с участием секрета-
ря Свердловского Обкома ВКП/б/ гов. Андриановым проект
постановления Государственного Комитета Обороны "О не-
отложных мерах по усилению пропускной способности
Свердловской жел.дороги."

Проект постановления предусматривает ^{также} выполнить в
текущем году работы реконструкции линии Надеждинск-
Сосьва и открыть в 1945 году сквозное движение поездов
на новой жел.дор.линии Сосьва-Алашевск.

В настоящее время проект постановления ГКО наход-
ится на рассмотрении.

ЧЛЕН КОЛЛЕГИИ НКПС
ГЕНЕРАЛ-ДИРЕКТОР ПУТИ И
СТРОИТЕЛЬСТВА Ш РАНГА

/ЧЕРНЫЙ/

ОТП. З экз.
ЭКБ. № 1 - адрес
" № 2 - СПО
" № 3 - в дело
ет. № 171

Зак. 1262