

ВСЕМ ПРОКУРОРАМ ДОРОГ.

О крушениях и авариях за I-й квартал 1938 г.

В январе 1938 г. Главная Прокуратура ж.д. транспорта сигнализировала /см. прик. № 65/0613/ о том, что в конце 1937 г. количество крушений и аварий по сети из месяца в месяц возрастало.

В I квартале 1938 г. эта тенденция продолжалась.

Наиболее аварийными дорогами в I квартале 1938 г. являлись: Томская ж.д., на которой число крушений и аварий составляло 9% общего числа крушений и аварий, по 40 дорогам сети за I квартал; дорога им. Кагановича - соответственно 5%; им. Куйбышева - 4,7%; Ленинская - 4%; Кюно-Уральская - 3,9%; Южная - 3,5%; Северо-Донецкая - 3,4%; ж.д. им. Молотова - 3,4%; Горьковская - 2,6%; Дальне-Восточная - 3,3%; Кюно-Донецкая - 3,1%; Закавказская - 3,1%; Амурская - 3,1%; Восточно-Сибирская - 2,8%.

По вине работников вагонной службы число крушений и аварий составляет 30,8% общего количества крушений и аварий за этот квартал; Томская дорога дала 13,16% общего числа крушений и аварий по этой причине; Кюно-Уральская - соответственно 3,8%; им. Кагановича - 5,9%; Амурская 4,8%; Северо-Донецкая ж.д. 3,8%; им. Куйбышева 4,1%.

Попрежнему особо выделяется число крушений и аварий по изломам осей и бандажей, из общего количества крушений и аварий, происшедших по вине работников вагонной службы, случаи излома осей составляют 42,2%, излома бандажей - 18,2%, прочих деталей вагона 22,9%, сдвиг ступиц и бандажей 2,5%, саморасцепок - 3,6%.

Одной из основных причин излома осей и бандажей являются преступные нарушения, допускаемые иногда сознательно с целью вредительства при формировании колесных пар и ремонте вагонов.

Так, за последнее время на ряде дорог имели место случаи излома осей вагонов, выпущенных из ремонта Орджоникидзевским вагонно-ремонтным заводом.

При расследовании оказалось, что в колесном цехе этого завода при запрессовке осей допускался массовый брак в основном вследствие слабой насадки, тугой и волнистой насадки. Начальник Цеха БАВЕНЮ допуская запрессовку осей без испытания дефектоскопом. Систематически производилась вторичная запрессовка осей в те же центры после браковки из-за слабой насадки. Осмотр заводскими приемщиками колесных пар производился без предварительной очистки колесных пар от грязи. В таком неочищенном виде колесные пары подавались на станок. Мастера не только не указывали характер ремонта, но и размер стружки с шеек и бандажей.

Это приводило к тому, что токаря произвольно уменьшали диаметр шеек осей и толщину бандажей.

При проверке 17/1 в колесном цехе были обнаружены самодельные клейма предварительной приемки деталей, как-то: клеймо "Ключ и молоток", клеймо перетяжки бандажей "ПВ" и др.

При проверке абсолютного шаблона НКПС В 5338 оказалось, что шаблон дает разницу в показании на 1 м/м. Шаблон № 3 для измерения внутренней грани бандажей оказался совершенно негодным. Между тем, этими шаблонами пользовались долгое время.

В случаях забраковки колесных пар при обнаружении трещин не проставлялся знак "крест" на шейках осей. Этим создавались условия для подкладки под вагоны колесных пар с трещинами шеек.

Учет колесных пар был запутан. Характеристики выполненного ремонта не указывались, в результате чего были случаи, когда в книге учета после обточки шейки размер указывался больше чем до обработки.

Для вскрытия подобного аварийного очага для выявления организаторов крушения крайне необходимо, чтобы прокуроры дорог, где имелось место крушение немедленно в соответствии с указаниями Главной Прокуратуры ж.д. транспорта послали адресную телеграмму также и Прокурору дороги, на которой возникла неисправность вагона, послужившая причиной крушения, а затем своевременно направлялся ему же достаточно расследованный материал.

Однако, до сих пор часты случаи, когда расследование о крушении по излому осей и бандажей производится недоброкачественно, формально и не расследованный полностью материал направляется по "подследственности" с большой задержкой.

Так, например, Прокурор Кировского участка Горьковской ж.д. т. Шулятьев при расследовании крушения поезда № 1029 на перегоне Вистрячи - раз'езд 71 км., происшедшего по причине излома оси, не выяснив пункт, производивший ремонт вагона, подкату и обслуживание колпачки, после длительной задержки неосновательно направил материал по подследственности Прокурору Анхабадской ж.д. Когда же эти материалы были ему возвращены, тов. Шулятьев вместо исправления своей ошибки вступил в пререкания с прокурором Анхабадской ж.д. и лишь после вмешательства Главной прокуратуры ж.д. транспорта приступил к расследованию дела.

По вине работников паровозной службы в 1 квартале 1938г. произошло 31,9% всего количества крушений и аварий. Наиболее аварийные дороги: им. Кагановича 5,2% крушений и аварий по этой причине, Ленинская соответственно 5,2%, им. Куйбышева 4,8%, Турксиб 2,8%, Дальневосточная 3,9%, им. Ворошилова 2,8%, Томская 7,2%, Южно-Донецкая 3,5%, им. Молотова 3,7%, Рязань-Уральская 3,7%, Омская 3,1%.

Большое число крушений и аварий произошло вследствие неисправности паровоза - 18,4% общего количества крушений и аварий по вине работников паровозной службы, причем число таких случаев за последнее время стабилизировалось, что указывает на совершенно неудовлетворительную борьбу за оздоровление паровозного парка. Одним из основных дефектов, допускаемых при расследовании дел этой категории, является то, что к ответственности привлекаются лишь машинисты, виновные на неисправном паровозе, а не вскрывается система выпуска из депо неисправных паровозов, почему основные

инженеры; организаторы крушений иногда остаются безнаказанными.

На Тихорецком паровозо-ремонтном заводе была установлена такая система работ, которая давала возможность врагам проводить вредительскую деятельность. Инспектора ОТК составляли фиктивные акты об осмотре и приемке, ^{ремонте} то время, когда фактически ни осмотра, ни приемки не было. Мастера систематически не контролировали качество ремонта, выполнявшегося слесарями. В результате были частые случаи выпуска из ремонта неисправных паровозов. Например, после ремонта паровоза № 113 была обнаружена трещина лобового листа, в паровозе № 704-69 обнаружено смещение пальца кривошипа, в паровозе ПП6 - задирки цилиндров. В паровозе ПП 32 перед посадкой котла было обнаружено, что буксовые лапы имеют смазку с примесью песка и металлических стружки. Подбивка буек сделана из концов вместо войлока, в концах также оказалось большое количество песка и металлических стружек. В паровозе № 971 в цилиндре были оставлены куски старой золотниковой втулки и был поставлен неотрегулированный, непломбированный цилиндрический клапан, что послужило одной из причин аварий этого паровоза.

Прокуратура дороги им. Ворошилова при расследовании аварии паровоза имела достаточно сигналов о вредительской системе ремонта паровозов в Тихорецком ПРЗ, но не вскрыла всю вредительскую систему руководства, которая приводит к авариям. По этим причинам дело было возвращено Прокуратуре дороги на доследование.

Крушений и аварий, вследствие проезда закрытых сигналов и контрольных столбиков в I-м квартале было 19,3% общего числа крушений и аварий, происшедших по вине работников паровозной службы.

Необходимо отметить, что при расследовании дел этой категории все еще имеют место случаи, когда к ответственности привлекаются только лица из паровозной и кондукторской бригад поезда за проезд закрытого сигнала и не выясняются действия других работников, как, например, ДСП, не оградившего закрытый сигнал при плохой видимости, автоматчика, выдавшего неправильную справку о количестве действующих автотормозов и т.д..

Остальные крушения и аварии, происшедшие в I квартале по вине работников паровозной службы, распределяются так: неосторожный подход паровоза - 16,6%, обрыв поезда и столкновение разорвавшихся частей 12,7%, неосторожное производство маневров 8,1%, резкое торможение - 9,4%, самовольный выезд и осаживание 8,5%, лихачество 3,9%.

По вине работников службы пути в I кв. число крушений и аварий составляет 14,8% всех крушений и аварий. Число крушений и аварий по вине работников службы пути не только не уменьшается, а даже за месяц в месяц возрастает. Наиболее аварийными дорогами являются: Закавказская - 6,6% всех крушений и аварий, происшедших по этой причине; им. Кагановича - 5,6%; Томская - 3,5%; им. Куйбышева - 6,1%.

Особенно часто крушения и аварии из-за излома рельса - 40,5% всех крушений и аварий, происшедших по вине работников в службе пути, 16,0% крушений произошло из-за уширения и сужения пути, 18% вследствие прочих неисправностей пути; 4,7% вследствие неисправности стрелок. Обращает на себя внимание сравнительно большое число крушений, происшедших вследствие неограждения места работ сигналами и наездов 0,8%.

Одной из самых аварийных дорог по неисправности пути, как указано выше является Закавказская ж.д. Однако, Прокуратура дороги из этого не сделала надлежащий вывод, она в отдельных случаях не только не руководит следствием, но мирится с попытками заинтересованных лиц, затянуть расследование и направить его по неправильному пути. Это видно, хотя бы из такого примера: 5/1 на перегоне Кобулет-Чакви по причине излома рельса произошло крушение поезда № 1012. Производивший расследование по этому делу участковый прокурор т. Тагуа передоверил свои обязанности по организации экспертизы и направлению кусков рельса на исследование начальнику дистанции пути Микадзе, ПЧ Микадзе отправил куски рельса почему-то не непосредственно ТРЗ Тбилиси, а через ПЧ-6, причем отправил их с большой задержкой и куски рельса прибыли в ТРЗ только 27/1.

Но затем выяснилось, что в ТРЗ поступили не 12 кусков рельса, подлежащих экспертизе, а только 2, так как инспектор службы пути самовольно распорядился передать для анализа лишь 2 куска рельса. На все это прокуратура дороги реагировала лишь после вмешательства Главной Прокуратуры ж.д. транспорта.

Крушения и аварии, происшедшие в I квартале по вине работников движения, составили 23,7% всех крушений и аварий за этот квартал.

К числу наиболее аварийных дорог относятся: Торьковская - 4,7% всех крушений и аварий, происшедших по этой причине; Северо-Донецкая ж.д. - 3,8%; им. Куйбышева - 4,1%; Каванская 3,2%; Южно-Донецкая 4,7%; Дальне-Восточная 4,1%; Октябрьская 4,1%; Закавказская 4,4%.

Наиболее частыми причинами крушений и аварий по вине работников движения являются: 1/ несогласованность в маневровой работе - 20,6%; 2/ прием и отправление на занятый путь - 16,1%; 3/ наезд при маневрах - 6,1%; 4/ уход незакрепленных вагонов - 7,3%; 5/ неплотное прилегание острия к рамному рельсу, взрез стрелок и перевод стрелок под движущимся составом 27,0%. Здесь обращает на себя внимание рост в марте числа крушений и аварий по причине приема и отправления поездов на занятый путь /март дал увеличение по сравнению с февралем на 64,3%, а также крушений и аварий, происшедших вследствие неплотного прилегания острия, взрез стрелки и перевода стрелки под движущимся составом /в марте увеличение на 14,3%.

Между тем прокуратура не уделяет должного внимания расследованию дел этой категории и даже иногда не выезжает на место аварии 18 февраля поезда № 950 на ст. Расторгуево Мос.Дондвасской ж.д. ни участковый, ни территориальный

х/на место крушений и аварий, происшедших на станции. Так, например,

прокурор не выехали. Адресная телеграмма была подписана работником милиции и участковым ревизором. Следствие по этому несложному делу безобразно затянулось и дело было передано в суд только 4 марта. 24 января произошло серьезная авария энергоустановки при маневрах на ст. Касторная-Новая, той же Мос.Донбасс.ж.д. На место аварии выехал только участковый ревизор. Адресная телеграмма о расследовании причины крушения 13 февраля поезда № 936 была подписана не прокурором и представителем НКВД, а следователем Чехлыстовым и начальником станции Зенным.

На подобные грубые нарушения приказа № 134/4 Прокурор Мос.Донбасской ж.д. т.Исмаев своевременно не реагировал. Известный рост крушений и аварий, который наблюдался в последние месяцы истекшего года, продолжает иметь место и на протяжении первого квартала текущего года. Отсюда понятно, что никакая успокоенность в деле борьбы с крушениями и авариями не может иметь место в работе прокуратуры.

Ряд крушений диверсионного характера, происшедших уже в марте с.г. на Омской ж.д. и дороге им. Кагановича, о которых Вы были специально мною информированы /см. спецориентировку/, свидетельствуют о том, что враг продолжает орудовать и организовывать диверсии.

Это требует от работников Прокуратуры проявления максимальной бдительности при расследовании дел о крушениях и нанесении решительного удара по диверсантам, врагам и организаторам крушений.

Упорно, не покладая рук, изо дня в день работать над повышением качества следствия - первейшая задача органов прокуратуры на ж.д. транспорте.

Особое внимание нужно обратить на дела о крушениях и авариях, происшедших по изломам осей и бандажей, где чаще и больше всего оказывается беспомощность следователей и прокуроров в деле установления действительных причин и действительных виновников.

Необходимо решительно покончить с таким позорным явлением, когда дела о крушениях расследуются не только на протяжении многих дней, но даже - ряда месяцев /4-8 месяцев/. Такого рода факты должны рассматриваться, как должностные преступления. Никакие ссылки на то, что затяжка следствия явилась результатом неоднократного возвращения дела для доследования из Лиссудов, не может ни в коем случае оправдать в допущаемой по делам о крушениях волоките, необходимо усвоить, что и в тех случаях ответственна только прокуратура, так как при тщательном проведении следствия, при добросовестном исследовании всех обстоятельств, связанных с данным крушением и личностью привлеченных по делу, не возникнет необходимости у суда возвращения дела на доследование.

Необходимо резко улучшить выезд прокуроров на место крушений и аварий и так организовать свою работу и работу всей прокуратуры, чтобы на каждое крушение прокурор своевременно выезжал вместе с составительным поездом. Прокуроры же дороги и их заместители безусловно обязаны выезжать на все крупные крушения и никакие ссылки на загруженность, неумкомплекто-

565

ванность аппарата здесь места иметь не могут.

Необходимо выполнить неоднократно требования, пред"из-
явленные Главной Прокуратурой ж.д. транспорта к работникам
периферии об усилении профилактической работы, осуществляе-
мой путем постановки перед командованием в порядке сигнализи-
зации вопросов, связанных с устранением организационно-техни-
ческих недостатков, вскрываемых материалами буквально каж-
дого дела о крушении.

Настоящее письмо проработайте на ближайшем оперативном
совещании с учпрокурорами и следователями.

п.п.И.о.Гл.Прокурора ж.д.
транспорта

/Шарлот/

26/IV-38г.
№ 15/0617

Верно:

Прокурору Уч.Ружд.
тов.....

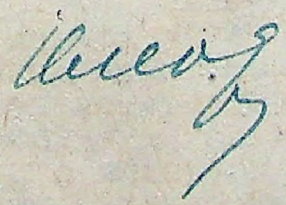
При этом направляется Вам циркулярное
письмо И.о.Гл.Прокурора ж.д. транспорта тов.
Шарлот от 26/IV-38г. за № 15/0617 - для
сведения и руководства.

Приложение: упомянутое.

ПРОКУРАТУРА
СОЮЗА СОВЕТСКИХ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ
РЕСПУБЛИК

ПРОКУРОР
Рязанско-Уральской ж. д.

ПРОКУРОР РУЖД



Саратов 1/11 1938 г.
№ с.м.д.

Тел. коммут. РУЖД № 3-84
город № 13-23

РАССЕКРЕЧЕНО

50 экв.
ВМ.

29

1-1
ВСЕМ ПРОКУРОРАМ ДОРОГ.

О крушениях и авариях за 1-й квартал 1938 г.

В январе 1938 г. Главная Прокуратура ж.д. транспорта сигнализировала (см. прик. № 65/0613) о том, что в конце 1937 г. количество крушений и аварий по сети из месяца в месяц возрастало.

В 1 квартале 1938 г. эта тенденция продолжалась.

Наиболее аварийными дорогами в 1 квартале 1938 г. являлись: Томская ж.д., на которой число крушения и аварий составляло 9% общего числа крушений и аварий, по 40 дорогам сети за 1 квартал; дорога им. Кагановича - соответственно 5%; им. Куйбышева 4,7%; Ленинская - 4%; Южно-Уральская - 3,9%; Южная - 3,5%; Северо-Донецкая - 3,4%; ж.д. им. Молотова - 3,4%; Горьковская - 2,6%; Дальне-Восточная - 2,3%; Южно-Донецкая - 2,1%; Закавказская - 2,1%; Амурская - 2,1%; Восточно-Сибирская - 2,8%.

По вине работников вагонной службы число крушений и аварий составляет 30,8% общего количества крушений и аварий за этот квартал. Томская дорога дала 18,16% общего числа крушений и аварий по этой причине; Южно-Уральская - соответственно 6,8%; им. Кагановича - 5,9%; Амурская 4,8%; Северо-Донецкая ж.д. 3,8%; им. Куйбышева 4,1%.

Попрежнему особо выделяется число крушений и аварий по изломам осей и бандажей, из общего количества крушений и аварий происшедших по вине работников вагонной службы, случаи излома осей составляют 42,2%, излома бандажей - 18,2%, прочих деталей вагона 23,9%, сдвиг ступиц и бандажей 3,5%, саморасцепок - 3,6%.

Одной из основных причин излома осей и бандажей являются доступные нарушения, допускаемые иногда сознательно с целью вредительства при формировании колесных пар и ремонте вагонов.

Так, за последнее время на ряде дорог имели место случаи излома осей вагонов, выпущенных из ремонта Орджоникидзевским вагонно-ремонтным заводом.

При расследовании оказалось, что в колесном цехе этого завода при запрессовке осей допускался массовый брак в основном вследствие слабой насадки, тугой и волнистой насадки. Начальник Цеха БА-БНИО допускал запрессовку осей без испытания дефектоскопом. Систематически производилась вторичная запрессовка осей в те же центры после браковки из-за слабой насадки. Осмотр заводскими приемщиками колесных пар производился без предварительной очистки колесных пар от грязи. В таком неочищенном виде колесные пары подавались на станок. Мастера не только не указывали характер ремонта, но и размер стружки с шеек и бандажей.

Это приводило к тому, что токаря произвольно уменьшали диаметр шеек осей и толщину бандажей.

58

- 2 -

При проверке 17/1 в колесном цехе были обнаружены самодельные клейма предварительной приемки детали, как-то: клеймо "ключ и молоток", клеймо перчатки бандажей "ПБ" и др.

При проверке абсолютного шаблона НКПС № 5333 оказалось, что шаблон дает разницу в показаниях на 1 м/м. Шаблон № 3 для измерения внутренней грани бандажей оказался совершенно негодным. Между тем, этими шаблонами пользовались долгое время.

В случаях забраковки колесных пар при обнаружении трещин не проставлялся знак "крест" на шейках осей, этим создавались условия для поезду под вагоны колесных пар с трещинами шеек.

Учет колесных пар был запутан. Характеристики выполненного ремонта не указывались, в результате чего были случаи, когда в книге учета после сбитки шейки размер указывался больше чем до обработки.

Для вскрытия подобного аварийного очага для выявления организаторов крушения крайне необходимо, чтобы прокуроры дорог, где имело место крушение немедленно в соответствии с указаниями Главной Прокуратуры ж.д. транспорта посылали адресную телеграмму так же и Прокурору дороги, на которой возникла неисправность вагона, послужившая причиной крушения, а затем своевременно направлялся ему же достаточно расследованный материал.

Однако, до сих пор часто случаи, когда расследование о крушении по излому осей и бандажей производится недоброкачественно, формально и не расследованный полностью материал направляется по "подследственности" с большой задержкой.

Так, например, Прокурор Кировского участка Горьковской ж.д. т. Шулятьев при расследовании крушения поезда № 1029 на перегоне Быстрячи - раз'езд 71 км., происшедшего по причине излома оси не выяснил пункт производивший ремонт вагона, подкату и обслуживание колпачки, после длительной задержки не основательно направил материал по подследственности Прокурору Апхабадской ж.д.. Когда же эти материалы были ему возвращены, тов. Шулятьев вместо исправления своей ошибки вступил в пререкания с прокурором Апхабадской ж.д. и лишь после вмешательства Главной прокуратуры ж.д. транспорта приступил к рассмотрению дела.

По вине работников паровозной службы в 1 квартале 1938 г. произошло 31,9% всего количества крушений и аварий. Наиболее аварийные дороги: им. Кагановича 5,3%, крушений и аварий по этой причине, Ленинская соответственно 5,2%, им. Куйбышева 4,8%, Тужсиб 2,8%, Дальневосточная 5,9%, им. Ворошилова 2,8%, Томская 7,2%, Южно-Донецкая 3,5%, им. Молотова 3,7%, Рязано-Уральская 3,7%, Омская 3,1%.

29

Большое число крушений и аварий произошло вследствие не-
исправности паровоза - 18,4% общего количества крушений и ава-
рий по вине работников паровозной службы, причем число таких олу-
чьев за последнее время стабилизировалось, что указывает на совер-
шенно неудовлетворительную борьбу за оздоровление паровозного
парка. Одним из основных дефектов допусков при расследовании
дел этой категории, является то, что к ответственности привлека-
ются лишь машинисты, выехавшие на неисправном паровозе, а не вскры-
вается система выпуска из депо неисправных паровозов, почему ос-
новные виновники, организаторы крушений иногда остаются без нака-
занными.

На Тихорецком паровозо-ремонтном заводе была установлена такая система работы, которая давала возможность бригадам проводить вредительскую деятельность. Инспектора ОТК составляли фактивные акты об осмотре и приеме ремонта, в то время когда фактически ни осмотра, ни приемки не было. Мастера систематически не контролировали качество ремонта выполнявшегося слесарями. В результате были частые случаи выпуска из ремонта неисправных паровозов. Например, после ремонта паровоза № 113 была обнаружена трещина лобового листа, в паровозе № 704-69 обнаружено смещение пальца кривошипа, в паровозе ПП6 - задир цилиндра. В паровозе ПП 32 перед посадкой котла было обнаружено, что буксовые лапы имеют смазку с примесью песка и металлической стружки. Подбивка букс сделана из юнцов вместо войлока, в концах также оказалось большое количество песка и металлических стружек. В паровозе № 971 в цилиндре были оставлены куски старой золотниковой втулки и был поставлен неотрегулированный, неопломбированный цилиндрический клапан, что послужило одной из причин аварии этого паровоза.

Прокуратура дороги им. Ворошилова при расследовании аварии паровоза имела достаточно сигналов о вредительской системе ремонта паровозов в Тихорецком ПРС, но не вскрыла всю вредительскую систему руководства, которая привела к авариям. По этим причинам дело было возвращено Прокуратуре дороги на доследование.

Крушения и аварии, вследствие проезда закрытых сигналов и
контрольных столбиков в 1-м квартале было 19,3% общего числа
крушений и аварий происшедших по вине работников паровозной
службы.

Необходимо отметить, что при расследовании дел этой категории все еще имеют место случаи, когда к ответственности привлекаются только лица из паровозной и кондукторской бригад поезда за проезд закрытого сигнала и не выясняются действия других работников, как, например, ДСП, неградившего закрытый сигнал при плохой видимости, автоматчика, выдавшего неправильную справку о количестве действующих тормозов и т.д.

?

10

-- 4 --

Остальные крушения и аварии, происшедшие в 1 квартале по вине работников паровозной службы распределяются так: неосторожный подход паровоза - 16,0%, обрыв поезда и столкновение разорвавшихся частей 12,7%, неосторожное производство маневров 8,1%, резкое торможение - 9,4%, самовольный выезд и оаживание 8,5%, лыхачество 3,9%.

По вине работников служб пути в 1 кв. число крушений и аварий составляет 14,8% всех крушений и аварий. Число крушений и аварий по вине работников служб пути не только не уменьшается, а даже из месяца в месяц возрастает. Наиболее аварийными дорогами являются: Закавказская - 6,6% всех крушений и аварий, происшедших по этой причине; им. Кагановича - 5,6%; Томская - 3,5%; им. Куйбышева - 6-1.

Особенно часты крушения и аварии из-за излома рельс - 40,5% всех крушений и аварий, происшедших по вине работников служб пути. 16,0% крушений произошло из-за уширения и сужения пути, 18% вследствие прочих неисправностей пути; 4,7% вследствие неисправности стрелок. Обращает на себя внимание сравнительно большое число крушений, происшедших вследствие не ограждения места работ сигналами и наездов 0,8%.

Одной из самых аварийных дорог по неисправности пути, как указано выше является Закавказская ж.д.. Однако, Прокуратура дороги из этого не сделала надлежащий вывод, она в отдельных случаях не только не руководит следствием, но мритоя с попытками заинтересованных лиц; затянуть расследование и направить его по неправильному пути. Это видно, хотя бы из такого примера: 5/1 на перегоне Кобулетк-Чакви по причине излома рельса произошло крушение поезда № 1012. Произведяший расследование по этому делу участковый прокурор Ф. Гагуа передоверил свои обязанности по организации экспертизы и направлению кусков рельс на исследование начальнику дистанции пути Микадзе. ПЧ Микадзе отправил куски рельс почему то не непосредственно ТРЗ Тбилиси, а через ПЧ-6, причем отправил их с большой задержкой и куски рельс прибыли в ТРЗ только 27/1.

Но затем выяснилось, что в ТРЗ поступили не 12 кусков рельс подлежащих экспертизе, а только 2, так как инспектор служб пути самовольно распорядился передать для анализа лишь 2 куска рельса. На все это прокуратура дороги реагировала лишь после вмешательства Главног Прокуратуры ж.д. транспорта

Крушения и аварии происшедшие в 1 квартале по вине работников движения составили 23,7% всех крушений и аварий за этот квартал.

К числу наиболее аварийных дорог относятся: Горьковская 4,7% всех крушений и аварий происшедших по этой причине; Северо-Донецкая ж.д. 3,2%; им. Куйбышева - 4,1%; Казахская 3,2%;

Южно-Донецкая 4,7%; Дальне-Восточная 4,1%; Октябрьская 4,1%; Закавказская 4,4%.

Наиболее частыми причинами крушений и аварий по линии работников движения являются: 1) несогласованность в маневровой работе - 20,6%; 2) прием и отправление на занятый путь - 16,1%; 3) наезде при маневрах - 6,1%; 4) уход незакрепленных вагонов - 7,3%; 5) неосторожное прилегание остряка к рамному рельсу, взрез стрелок и перевод стрелок под движущимся составом 27,0%. Здесь обращает на себя внимание рост в марте числа крушений и аварий по причине приема и отправления поездов на занятый путь (март дал увеличение по сравнению с февралем на 64,3%, а также крушений и аварий, происшедших вследствие прилегания остряка, взрезов стрелки и перевода стрелки под движущимся составом (в марте увеличение на 14,3%).

Между тем прокуроры не уделяют должного внимания расследованию дел этой категории и даже иногда не выезжают на место крушений и аварий, происшедших на станции. Так, например, на место аварии 18 февраля поезда № 950 на ст. Радогруево Мос. Донбасской ж.д. на участковой, ни территориальный прокурор не выехали. Адресная телеграмма была подписана работником милиции в участковом ревизором. Следствие по этому несложному делу безобразно затянулось и дело было передано в суд только 4 марта. 24 января произошло серьезная авария снегоочистителя при маневрах на ст. Капормная - Новая, той же Мос. Донбасс. ж.д.. На место аварии выезжал только участковый ревизор. Адресная телеграмма о расследовании причин крушения 13 февраля поезда № 936 была подписана не прокурором и представителем НКВД, а следователем Чехлыстовым и начальником станции Зениным.

На подобные грубые нарушения приказа № 134/ц Прокурор Мос. Донбасской ж.д. т. Киселев своевременно не реагировал. Известный рост крушений и аварий, который наблюдался в последние месяцы истекшего года, продолжает иметь место и на протяжении первого квартала текущего года. Отсюда понятно, что никакая успокоенность в деле борьбы с крушениями и авариями не может иметь место в работе прокуратуры.

Ряд крушений диверсионного характера, происшедших уже в марте м-це с.г. на Омской ж.д. и дороге им. Кагановича, о которых Вы были специально мною информированы (см. спецорентировку), свидетельствуют о том, что враг продолжает орудовать и организовывать диверсии.

Это требует от работников Прокуратуры проявления максимальной бдительности при расследовании дел о крушениях и нанесении решительного удара по диверсантам, врагам и организациям крушений.

Упорно, не покладая рук, изо дня в день работать над повышением качества следствия - первейшая задача органов прокуратуры на ж.д. транспорте.

Особое внимание нужно обратить на дела о крушениях и авариях, происшедших по изломам осей и бандажей, где чаще и больше всего оказывается беспомощность следователей и прокуроров в деле установления действительных причин и действительных виновников.

22

- 5 -

Необходимо решительно покончить с таким позорным явлением, когда дела о крушениях расследуются не только на протяжении многих дней, но даже — ряда месяцев (4-8 месяцев). Такого рода факты должны рассматриваться, как должностные преступления. Ни какие ссылки на то, что задержка следствия явилась результатом неоднократного возвращения дела для исследования из Ленинского суда, не может кого либо оправдать в допустимой по делам о крушениях волоките. Необходимо усвоить, что и в тех случаях ответственна только прокуратура, так как при тщательном проведении следствия, при добросовестном исследовании всех обстоятельств, связанных с данным крушением и личностью причтенных по делу, не возникнет необходимости у суда возвращения дела на исследование.

Необходимо резко улучшить выезд прокуроров на место крушений и аварий и так организовать свою работу и работу всей прокуратуры, чтобы на каждое крушение прокурор своевременно выезжал вместе с восстановительным поездом. Прокуроры же дорог и их заместители безусловно обязаны выезжать на все крупные крушения и никакие ссылки на загруженность, неукомплектованность аппарата здесь места иметь не могут.

Необходимо выполнить неоднократные требования, пред "являющейся Главной Прокуратурой ж.д. транспорта к работникам периферии об усилении профилактической работы, осуществляемой путем постановки перед командованием в порядке сигнала вопросы, связанных с устранением организационно-технических недостатков, вскрываемых материалами буквально каждого дела о крушении.

Настоящее письмо проработайте на ближайшем оперативном совещании с учредителями и следователями.

п. п. И. о. Гл. Прокурора ж.д.
транспорта

/Шарлот/

в е р о :

26/10 - 3.8.1.

15/0617