

РАСЕКРЕЧЕНО

ВСЕМ УЧРОК Р.У.и.Д.

42

ПРОКУРАТУРА

У ВЛИ

ПРОКУРОР

Иванов Иван Иванович Ж. Д.

Секретарь Иван 1948

М.Обс

Тел. 100

3-96

Направляя приказ № 913/Т 257 от 2 августа 1948г. Гр. Прокуратуры Ж.Д. транспорта, предлагаю сообщить в Прокуратуру дороги к 1 сентября с/г какие хозяйнички взяты Вами под особое наблюдение и в каких пунктах организованы сигнальные посты.

Первые итоги работы в соответствии с настоящим приказом представьте к 1 октября с/г.

ПРОКУРОР Рудя

Иванов

/ИВАНОВ/

П Р И К А З

Главного прокурора жел. дор. транспорта

2-го августа 1938 г.

г. Москва.

№ 913/Т257

По моему требованию от 14/V-с. г. в Главную Прокуратуру ж. д. транспорта поступили спецдонесения прокуроров 8 жел. дорог о состоянии борьбы с травматизмом на ж. д. транспорте (М.-Киевской, Юго-Западной, Одесской, С.-Донецкой, Сталинской, Ленинской, Ю.-Ур., и Куйб.).

По этим спецдонесениям можно констатировать неблагоприятное положение с травматизмом и совершенно недостаточную борьбу за устранение причин, порождающих несчастные случаи с работниками ж. д. транспорта.

Анализ статистических данных о травматизме, приведенных в спецдонесениях, показал, что общее количество случаев травматизма, хотя и снизился несколько в первом квартале 1938 г. по сравнению с 1937 г., но все же остается весьма высоким, причем отмечается, что процент случаев со смертельным исходом в 1938 г. увеличился по сравнению с 1937 г.: если таких случаев в 1937 г. было 1,8%, то в январе-апреле 1938 г. этот процент поднялся до 3,2.

Наиболее неблагоприятной по количеству случаев травматизма, по данным прокуроров указанных выше дорог, является паровозная служба, за ней идет служба движения, вагонная служба и служба пути, Так, например:

По Одесской ж. д.	1937 г.	За 5 мес. 1938 г.
было случаев травматизма:		
По паровозной службе	358	97
По службе движения	283	84
По вагонной службе	113	59
По службе пути	59	27
По Северо-Донецкой ж. д.		За 1 квартал
По паровозной службе	1991	494
По службе движения	1377	255
По вагонной службе	1221	382
По службе пути	1829	262
По Сталинской ж. д.		
По паровозной службе	2357	442
По службе движения	896	118
По вагонной службе	1414	267
По службе пути	1051	112

Наряду с этим следует отметить, что если в отношении общего количества случаев травматизма наиболее пораженной является паровозная служба, то в отношении тяжести несчастных случаев к наиболее неблагоприятным следует отнести службу пути, что подтверждается, хотя бы следующими примерами:

По Сталинской ж. д. из 61 случая со смертельным исходом, имевших место 1937 г., на путевых работников падает 41%, а остальные 49% распределяется между остальными многочисленными профессиями ж. д. работников.

736

По Ленинской ж. д. из 127 смертельных случаев в 1937 г. на одних только путевых обходчиков падает 18,1% (23 чел.) и около 30% на ремонтных рабочих (39 чел.), в том числе и путевых.

По Куйбышевской ж. д. по данным Допрофсожа за 1937 г. зарегистрировано 81 смертельных случаев, в том числе по службе пути—41 случай или 50%.

Приведенные примеры свидетельствуют, что вопрос борьбы с травматизмом среди работников, разбросанных по линии, является особенно острым.

Основными причинами массовых случаев травматизма, как это рисуется по материалам прокуроров дорог, являются:

1. Нарушения правил технической эксплуатации (главным образом при производстве маневров).

2. Нарушение правил техники безопасности на производстве (в депо, цехах).

3. Отсутствие массово-разъяснительной работы по вопросам техники безопасности среди рабочих различных служб.

4. Отсутствие инструктажа рабочих, особенно вновь принимаемых, связанных с движением поездов и др. работами с повышенной опасностью.

Указанные причины подтверждаются многочисленными фактами травматизма, приведенными в записках прокуроров дорог и участков. Например:

а) 1-го октября 1937 г. на путях ВРП станции Уфалей Южно-Уральской ж. д. был убит плотник Худышкин, 18 лет.

Следствием было установлено, что этот несчастный случай явился следствием грубого нарушения ПТЭ:

По установленным правилам на путях ВРП маневры должны быть закончены до начала работ по ремонту вагонов. Вагонный мастер Булдаков и бригадир Кодолев это правило нарушили. Кроме того, к производству маневровых работ был допущен совершенно неопытный шофер мотовоза. Рабочих не предупредили о том, что маневры продолжаются. В результате, при соединении вагонов был убит рабочий Худышкин, работавший под вагоном.

б) 19/1-38 г. на ст. Запорожье-Левое Сталинской ж. д. был убит рабочий Скрыпник Игнат при следующих обстоятельствах: в момент подачи вагона, груженного запчастями, к кладовой ВРП для разгрузки, Скрыпник помогал подталкивать движущийся вагон.

Неудовлетворительное состояние техники безопасности в производственных единицах констатируется всеми прокурорами, приславшими свои спецдонесения.

Так, например, отмечается, что отсутствие брезентовых и резиновых рукавиц вызывает массовые ожоги рук, лишаящие рабочих трудоспособности в среднем на 10—15 дней.

По вагонному депо Брянск—II зарегистрировано за 1937 г. 208 случаев травм, в том числе 32 случая ожогов. По паровозному депо из 655 случаев—174 случая ожогов.

Прокурор Тамбовского участка Ленинской ж. д. при проверке причин массовых случаев повреждения пальцев рабочих на производстве установил, что случаи, в основном, вызваны отсутствием брезентовых рукавиц.

Не обращается внимание на производство рабочими автосварочных и др. работ (рубка металла и пр.) без очков.

От неисправности гаечных ключей, точильных камней и др. имеются массовые случаи ранения пальцев с длительной потерей трудоспособности.

Загромождение проходов и рабочих мест в цехах, недостаточность освещения, неисправность инструмента, несовершенство оборудования вентиляторов, вытяжных труб дает значительный процент травматизма, влекущие за собой зачастую серьезные последствия.

По имеющимся материалам можно привести хотя бы такие примеры:

а) Вследствие захламленности механического цеха паровозного депо Брянск получил ранение рабочий Салохов, который упал, зацепившись за валявшееся старое дышло.

6) Чернорабочая вагонного депо Фролова при переноске запасных частей из цеха в кладовую упала в неогражденную яму, разбила ногу и проболела 11 дней.

Считая эти дефекты „мелочными“ и ранения „легкими“, на них не обращают должного внимания, хотя известно, что именно такими „мелкими“ недостатками во многих местах пользовались враги и создавали условия для подрыва производства, озлобления рабочих и лишения их трудоспособности.

В значительной степени рост травматизма на ж. д. транспорте зависит от постановки массово-разъяснительной работы по вопросам техники безопасности. В особенности это относится к рабочим, вновь принятым на производство и к путевым рабочим, которые слабее обслуживаются массово-разъяснительной работой, чем рабочие собранные в цеха и депо.

Отсутствие разъяснительной работы и инструктажа порождают беспечность и халатное отношение самих рабочих к технике безопасности. Этим объясняются массовые случаи увечья и травматизма по вине самих рабочих.

Характерным в этом отношении является случай, имевший место на Одесской ж. д.:

На Котовском участке произошло 4 несчастных случая с путеобходчиками, убитыми проходящими поездами.

При обследовании места происшествия бросилось в глаза, что при всех 4-х случаях сигнальные фонари, имевшиеся у путеобходчиков, оказались на полотне ж. д. вблизи рельсов нетронутыми и даже освещенными.

Установлено, что, пострадавшие путеобходчики во время дежурства ложились отдыхать у самых рельс, ставя возле себя сигнальные фонари. Это делалось для того, чтобы услышать идущий поезд и не быть застигнутыми спящими во время дежурства. Как сообщает прокурор дороги, подобная практика отдыха среди путеобходчиков при расследовании подтвердилась допросами ряда свидетелей.

Впоследствии выяснилось, что потерпевшие путеобходчики после ночного дежурства вместо отдыха уходили на базар за 8—10 км. и работали по хозяйству, а затем, без отдыха вступали на следующее дежурство и, будучи утомленными, ложились на полотно пути отдыхать.

На Ленинской ж. д. в марте с. г. имел место несчастный случай с путевым работником Поповым. На месте производства путевых работ произошло скрещение поездов. Рабочие, которые не были проинструктированы о поведении в случае опасности, при подходе поездов растерялись и стали убегать в разные стороны. Во время паники ремонтный рабочий Попов попал под паровоз.

В июле 1937 г. слесарь Рязанской конторы ТЭК Фирсов при очистке цистерн спустился во внутрь цистерны из под бензина и вследствие наличия отравленного газа воздуха в цистерне, потерял сознание.

Когда Фирсова извлекли из цистерны и привели в чувство, никто не разъяснил Фирсову, что он должен сменить спецодежду пропитавшуюся бензином и едкими газами. Фирсов продолжал работать в этой же спецодежде, а когда он стал закуривать папиросу на нем загорелась одежда и от полученных ожогов Фирсов умер.

На Львовском участке М. Киевской ж. д. имел место случай, когда у рабочего дистанции пути Коржович в кармене взорвались петарды. Коржов был тяжело ранен. При расследовании выяснилось, что бригадир пути дал Коржову петарды без коробки, не разъяснив ему опасность хранения их при себе в кармане.

К недостаткам в области разъяснительной работы по технике безопасности следует отнести также отсутствие плакатов, надписей и др. сигналов, предупреждающих рабочих об опасности и поведении на производстве.

Это в одинаковой степени относится и к членам семей железнодорожников и к гражданам, которые, как правило, беспрепятственно ходят по ж. д. путям и подвергаются опасности.

2406

Как видно из материалов, присланных прокурорами дорог и участков, за 1937 г. и 1938 г. проведен ряд судебных дел, связанных с производственным травматизмом, в том числе и контр-революционных. Однако, по признанию самих прокуроров, эта область общего надзора прокуратуры все же была забыта, несмотря на приказ Прокурора Союза № 1/01532 от 27/II-37 г. и последующие напоминания Главной Прокуратуры ж. д. транспорта.

Поступившие материалы свидетельствуют о том, что не все прокуроры знают—каково положение с травматизмом, какова его динамика (дела возбуждаются в порядке самотека). Ряд прокуроров только сейчас, когда были затребованы докладные записки о состоянии борьбы с травматизмом, констатируют, что никакого учета несчастных случаев на дорогах нет, что специально выделенных лиц по борьбе с травматизмом по линии администрации, как правило, нет, что с этим вопросом весьма неблагоприятно, что количество случаев травматизма не только не уменьшается, но имеет тенденцию к росту.

По отдельным дорогам следует констатировать не только отсутствие активизации борьбы прокуроров с травматизмом и массовыми нарушениями правил техники по безопасности, но и бездеятельность отдельных прокуроров.

Об этом свидетельствует ряд жалоб, поступающих как от самих потерпевших, так и инспекторов труда.

В частности, по Турксибирской ж. д. имеются сигналы от инспектора труда 5-го отделения ст. Чу тов. **Алипачева** о бездеятельности участкового прокурора Крылова. Ряд материалов о травматизме, переданных прокурору участка, лежат без движения.

Прокурор дороги также не реагирует на жалобы инспектора труда о бездеятельности уч. прокурора Крылова.

В планах работы прокуроров дорог до последнего времени выпадал такой важный объект работы в области общего надзора, как борьба за безопасность работ, за строгое соблюдение законодательства по безопасности. Между тем прокуроры через свой актив обязаны систематически из месяца в месяц анализировать состояние борьбы с травматизмом в важнейших пунктах (отдельных депо, заводах, станциях) и своими выводами активизировать и ж. д. администрацию, и профорганизации, ставя перед ними вопросы, связанные с ликвидацией травматизма.

Всем прокурорам ж. д. и участков—ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Поставить вопросы борьбы с травматизмом в центре своей плановой работы, выделяя ежемесячно наиболее серьезные хоз. единицы для надзора

2. Дела, связанные с травматизмом и нарушением правил техники безопасности, взять на особый учет, немедленно сообщать руководству, профсоюзным и партийным органам дороги о всех случаях, требующих принятия мер по этой линии.

3. Усилить связь с профсоюзными организациями на дорогах. Целесообразно провести в течение ближайшего квартала совещания с представителями от администрации хоз. единиц, допрофсоюзей, линкомов, инспекторов труда и общественных инспекторов, а также прокурорского актива по вопросам организации борьбы с травматизмом.

4. В крупных производственных пунктах немедленно организовать сигнальные посты прокуратуры для сигнализации специально по вопросам травматизма и техники безопасности. Заострить внимание групп содействия прокуратуры на этом вопросе.

5. Обратит внимание на точное соблюдение законов в области техники безопасности, немедленно опротестовывая приказы, содержащие в себе нарушения закона.

6. О делах направленных в суд сообщать в Главную Прокуратуру ж. д. транспорта немедленно по направлению.

и. о. гл. Прокурора ж. д. транспорта **Шарлот.**

РАССЕКРЕЧЕНО

Не подлежит оглашению.

75

ПО П Р А В К А

13 августа 1938 г.

г. Москва

№ 913/т257

Прокурору И. Я. Ураловской

На второй строке сверху последней страницы приказа № 913/т257 следует читать: „проведен ряд судебных дел, связанных с производственным травматизмом, в том числе и квалифицированные как контрреволюционные преступления“.

П. п. И. О. Гл. Прокурора ж. д. транспорта Шарлот.