

Разослано всем

Учреждениям

РАССЕКРЕЧЕНО

28/11-38.

и др.

ПРОКУРОРУ

..... УЧ.
.....

При этом направляется Вам циркулярное
письмо И.О.Гл. Прокурора И.А. Говорова
от 13 июня 1938г. за № 15/0621 - для руко-
водства и исполнения.

Приложение: упомянутое.

ПРОКУРОР РУМД

Мельник

/ВЕРБЛ/

„УТВЕРЖДАЮ“
Прокурор Союза ССР
А. Вышинский.

РАССЕКРЕЧЕНО
СЕКРЕТНО

Экзем. № 00225 *

Всем прокурорам дорог и участков.

Приказ Народного Комиссара Путей Сообщения Л. М. Кагановича от 20/V-38 г. за № 231/Ц „Об уроках зимней работы 1937-1938 г.г., новом подъеме ж. д. транспорта и подготовке к зиме 1938-1939 г.г., вскрывающий причины ухудшения работы железнодорожного транспорта за прошлый зимний период, является боевой и развернутой программой работы миллионной армии железнодорожников, в том числе и работников прокуратуры железнодорожного транспорта.

В этом приказе товарища Л. М. Кагановича отмечается, что „забыты важнейшие решения и предупреждения партии и правительства, в особенности решения о ликвидации последствий вредительства“.

Это указание целиком и полностью относится к работе транспортной прокуратуры. Еще 29/XI-1936 г. в циркулярном письме № 13/0015133 Прокурор Союза ССР указал на то, что органы прокуратуры не по всем делам сумели вскрыть контрреволюционный характер организованных и проведенных вредителями, диверсантами взрывов, пожаров и аварий, что часть этих дел прошла в судах с квалификацией как нарушения техники безопасности, халатность, бесхозяйственность и т. п.

Прокурор Союза предложил всем прокурорам в 2-х месячный срок истребовать, изучить все дела об имевших место преступлениях указанного характера; в надлежащих случаях, в порядке 377 и 378 ст.ст. УПК РСФСР и соответствующих статей УПК других союзных республик провести проверку этих дел путем передопросов, повторных экспертиз и т. п. При проверке дел и установлении новых обстоятельств опротестовывать ранее вынесенные по этим делам приговоры. Однако, прокуроры дорог до сих пор не выполнили этих указаний, а в тех единичных случаях, когда и приступили к проверке, не довели ее до конца.

Наряду с этим за последнее время органами НКВД закончено немалое количество дел разоблаченных врагов народа, орудовавших на транспорте. Материалы этого рода дел во многих случаях проливают новый свет на дела о крушениях, авариях, недоброкачественном ремонте подвижного состава и т. п., диверсионный и вредительский характер которых не был своевременно вскрыт, либо действительные виновники которых не были в свое время установлены.

Так, например, 20 ноября 1936 г. на ст. Сортировочная 3-го отделения Томской ж. д. произошло столкновение поезда № 912 с поездом № 932. При столкновении разбито 4 вагона, повреждено 19 вагонов, убыток составял 35375 рублей. Дело было расследовано как крушение, явившееся результатом халатного отношения к соблюдению ПТЭ поездными бригадами обоих поездов и ст. стрелочником станции. Были осуждены два машиниста, ДСД и ст. стрелочник. Однако, в начале 1938 г. разоблаченный враг народа, бывш. НЗ Томской дороги Зуев дал показания, что крушение организовано было не теми людьми, которые были осуждены, а контрреволюционной организацией, орудовавшей на дороге.

Приговор в отношении осужденных машинистов, ДСД и ст. стрелочника был отменен и дело пересмотрено в соответствии с вновь открывшимися обстоятельствами, вскрытыми показаниями быв. НЗ дороги Зуева. Немало такого рода показаний по делам разоблаченных врагов народа имеется в ДТО ГУГБ НКВД любой дороги. Показания эти проливают свет на ряд ранее рассмотренных дел, но прокуроры дорог не реализуют эти материалы для пересмотра решенных дел по вновь открывшимся обстоятельствам.

Одной из задач прокуроров дорог является — реализовать имеющиеся материалы для пересмотра ранее неправильно решенных дел и выполнить требования Прокурора Союза, изложенные в вышеуказанном циркулярном письме.

Ряд дел, имеющих прямые указания на диверсионный характер крушений, были умышленно смазаны разоблаченными ныне врагами народа, работавшими ранее в органах прокуратуры. Пересмотр этих дел также является первоочередной задачей транспортных прокуроров в деле ликвидации последствий вредительства.

876
Приказ № 231/Ц констатирует, что на дорогах, в отделениях, на станциях все еще продолжается антигосударственная практика неприема поездов, неправильного расположения парков, ухудшения оборота вагонов и паровозов, срыва государственного планирования перевозок, срыва графиков движения поездов по расписанию, неправильной засылки грузов, разъединения грузов и документов, грубых нарушений трудового режима, плохого ремонта подвижного состава, плохого ремонта и ухода за путем, отсутствия должной энергии в борьбе с крушениями и авариями, саботажа стахановско-кривоносовского движения, извращений дисциплинарного устава.

Прокуроры дорог и участков не построили свою работу таким образом, чтобы повседневно быть в курсе оперативной обстановки всей работы дороги, отделений, станций, депо — в пределах, необходимых им для правильного разрешения, стоящих перед ними своих прокурорских задач. Это мешало прокурорам дорог своевременно и должным образом реагировать, в отдельных случаях, на факты антигосударственной практики либо путем постановки в порядке сигнализации вопросов перед командованием дороги, либо информирования Главной Прокуратуры ж. д. транспорта для постановки этих вопросов перед НКПС, либо привлечения виновных к судебной ответственности в тех случаях, где это вызывалось необходимостью. Так, именно, обстоит дело в прокуратурах Московско-Окружной, Южной и Рязано-Уральской дорог в истекшую зиму 1937-1938 г.г.

Указания товарища Л. М. Кагановича в приказе № 231/Ц на то, что „до сих пор еще у многих руководящих работников дорог и НКПС нет должной энергии в борьбе с крушениями и авариями“, целиком и полностью относится к работникам транспортной прокуратуры. Прокурорами забыт приказ тов. Л. М. Кагановича № 83/Ц от 19 марта 1935 г. „О борьбе с крушениями и авариями“.

Основными дефектами в работе органов транспортной прокуратуры в области борьбы с крушениями и авариями является недостаточная борьба с последствиями вредительства, нарушения приказа № 134/Ц, особенно в части срока расследования. Прокуроры не держат на особом контроле материалы следственных дел, сигналы актива об организационно-технических недостатках и не следят за положением на участках пути, станциях, депо, где было вскрыто вредительство. Эти недостатки в работе органов прокуратуры в значительной мере затрудняют выявление и выкорчевывание сообщников, вредителей и диверсантов.

Многие прокуроры до сих пор недостаточно изучают, а отдельные прокуроры даже не знают аварийных очагов на дороге. Проходящие через транспортную прокуратуру следственные дела в достаточной мере не используются прокурорами для сигнализации перед командованием об устранении вскрытых при расследовании организационно-технических недостатков, способствующих крушениям и авариям. До сих пор еще встречаются такие грубейшие нарушения закона, как подмена предусмотренного приказом № 134/Ц порядка расследования, производства расследования крушений не прокурором, представителем НКВД и ревизором по безопасности, а ведомственной комиссией из представителей заинтересованных служб (Северо-Донецкая ж. д. — крушение поезда № 913 на ст. Закомельской), либо ж. д. милицией, как это имеет место на Турксибе. Часты выезды или несвоевременные выезды транспортных прокуроров на места крушений и аварий. Прокурор Кировабадского участка Закавказской ж. д., т. Палант не только не выехал для расследования случая приема поезда № 1202 на занятый путь на ст. Шамхор 24/V-38 г., но представил в ГТП объяснение о том, что и без выезда на место для него якобы были совершенно ясны обстоятельства приема поезда на занятый путь.

Участие территориальных прокуроров в работе по борьбе с крушениями и авариями совершенно недостаточное. Транспортные прокуроры не только не помогают районным прокурорам, но даже не привлекают их к участию в расследовании дел о крушениях и авариях, а при уклонении районных прокуроров от выполнения возложенных на них приказом № 134/Ц обязанностей, не ставят вопроса перед областными, краевыми и республиканскими прокурорами о принятии мер воздействия в отношении таких районных прокуроров. Совершенно нетерпимо нарушение приказа № 134/Ц в части сроков расследования, причем ряд прокуроров даже не считают нужным испрашивать санкцию Главной Прокуратуры ж. д. транспорта на продление установленного срока следствия.

Достаточно привести такой факт, что на 7 июня с. г. не было закончено следствие по 67 делам о крушениях и авариях, имевших место в мае месяце с. г. (Горьковская, Ленинградская, Рязано-Уральская, Молотовская, Томская, Амурская, Дальне-Восточная). Особенно затягивается окончание следственных дел о крушениях, в случаях обращения этих дел из поля зрения прокуроров, которые не только не осуществляют по ним оперативного руководства следствием, но систематически допускают по этим делам волокиту.

88

Несмотря на то, что через прокуроров дорог за истекшую зиму прошло немало дел о недоброкачественном ремонте подвижного состава (паровозов и вагонов), прокуроры дорог не использовали материалов следствия по этим делам для сигнализации командованию о нарушениях и извращениях приказов № 183/Ц от 7/VIII-35 г., № 78/Ц от 28/V-36 г., № 68/Ц от 16/V-36 г., № 83/Ц от 29/V-36 г. в области улучшения паровозного и вагонного хозяйства (Казанская, Октябрьская ж. д.).

Путевое хозяйство, как указано в приказе № 231/Ц, „является одним из самых слабых участков ж. д. транспорта как по состоянию пути, так и по организации людей, по использованию машин. В течение зимы 1937-1938 г.г. ухудшился уход за путем. Предупреждение о снижении скорости из-за болезни пути не уменьшилось, а на ряде участков увеличилось“. Несмотря на то, что через прокуроров дорог за истекшую зиму прошло немало дел как по крушениям и авариям, так и по вредительскому содержанию и ремонту пути, вместе с тем и по этим делам прокуроры дорог и участков не использовали в надлежащей мере этих материалов по сигнализации командованию о тех мероприятиях, которые напрашивались из собранных по конкретным делам материалов (Рязано-Уральская, Ленинская ж. д.).

Дисциплина на ж. д. транспорте — отмечается в приказе № 231/Ц — „есть основа слаженности всей работы, быстрого и безаварийного движения поездов по графику и выполнения государственного плана погрузки и перевозки“. . . „В борьбе за дисциплину главный упор — говорится в приказе — взять на политическое воспитание и общественное воздействие, не допуская при этом, как это имело место в ряде пунктов, массовых взысканий и наказаний“.

Борьба за дисциплину, за правильное применение Устава о дисциплине на ж. д. транспорте — является одной из важнейших задач прокуратуры. Однако, прокуроры дорог и участков не проводили систематической проверки практики применения дисциплинарного устава и в ряде случаев проходили мимо фактов грубых извращений дисциплинарного устава и неправильного осуществления дисциплинарной практики. Так:

1. Начальник электростанции депо Бузулук Оренбургской ж. д. Мартыненко 29/VII-1937 г. приказом ТН—1 Латышева был уволен с передачей материалов следственным органам „за организацию вредительского ремонта двигателя“. В действительности же Мартыненко никакого отношения к ремонту двигателя не имел, двигатель ремонтировал механик Старков, который получил за плохой ремонт двигателя выговор. Мартыненко в течение 11 месяцев находился без работы. Прокурор дороги и прокурор участка не реагировали в данном случае и только после вмешательства Прокуратуры Союза Мартыненко был восстановлен на работе.

2. На той же дороге 10/X-1937 г. распоряжением Начальника Оренбургской дистанции связи был уволен телеграфист Иноземцев „за систематическое искажение телеграмм“. Через три месяца, не получив ответа на свою жалобу, Иноземцев повесился. Проверкой установлено, что Иноземцев на транспорте работал 22 года, был ударником, премирован. В августе — сентябре месяцах допустил две несущественные грамматические ошибки, не искажавшие смысла телеграмм. Прокурор дороги тов. Крук, проверяя это дело уже после самоубийства Иноземцева, подошел к делу формально и признал увольнение правильным.

После расследования этого дела ГТП виновники этого возмутительного случая привлечены к уголовной ответственности.

3. На Южно-Уральской дороге за 1937 г. было подвергнуто дисциплинарному взысканию 16.140 ч., или 34% общего количества работающих на дороге. За 1-й квартал 1938 г. наложено дисциплинарное взыскание на 3.750 чел. Прокурор дороги своевременно не реагировал на неправильное наложение дисциплинарных взысканий.

В ряде случаев руководители хозяйственных единиц практикуют наложение штрафов за брак в работе, вовсе не предусмотренных дисциплинарным уставом, причем эти денежные штрафы налагаются пачками.

Так, по той же Южно-Уральской дороге, по сообщению прокурора дороги, в депо Курган за 1937 г. было оштрафовано 413 ч., а за три месяца 1938 оштрафовано 137 ч.

Штрафы практикуются не только на Южно-Уральской ж. д., но прокуроры дорог проходят мимо подобных фактов незаконных штрафов.

Совершенно неудовлетворительно осуществляется прокурорами дорог общий надзор за законностью действий должностных лиц этих дорог и издаваемых этими лицами приказов.

Так, прокурор Ленинской ж. д. т. Антипов не реагировал на приказ начальника дороги, установивший в прошлую зиму весовые нормы товарных поездов на 200 тонн ниже нормы, установленной НКПС. Приказ этот впоследствии был отменен как неправильный.

885

Точно также неудовлетворительно в большинстве прокуратур дорог поставлена работа с жалобами. Допуская во многих случаях волокиту при рассмотрении жалоб в самой прокуратуре, прокуроры дорог и участков не борются с волокитой, существующей при рассмотрении жалоб в хозяйственных и управлениях дорог.

Приказ отмечает, что саботажники стахановско-кривоносковского движения не сдаются, продолжают противодействовать этому движению. Однако, надлежащей борьбы прокуроры транспорта не ведут с саботажниками, глушителями стахановско-кривоносковского движения, о чем говорит следующий пример:

На Орджоникидзеvской дороге грузчик-стахановец Карапетов подвергся нападению распоясавшихся хулиганов Михеева, Тюрина и др. работников этой же станции. Линейный Суд направил это дело в народный суд „как не связанное с движением поездов“. Прокурор дороги, видимо, разделяя эту дикую точку зрения, не опротестовал действия Линейного Суда, хотя в утвержденном им же самим обвинительном заключении записано, что „Михеев, Тюрин и др. проводили гонение на лучших стахановцев станции, бригадира стахановской бригады Карапетова и избили Карапетова за то, что последний перевыполнял нормы и разоблачал вражеские действия обвиняемых“.

В целях максимального содействия органами прокуратуры выполнению приказа № 231/Ц Наркома Путей Сообщения т. Л. М. Кагановича — прокурорам дорог

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. До 15/IX-с. г. закончить работу по выполнению указаний Прокурора Союза, изложенных в циркулярном письме от 29/XI-1936 г., о проверке, в порядке ст. 377 УПК РСФСР и соответствующих статей УПК других союзных республик, прошедших через прокуратуру дел о крушениях и авариях и др., указанных в этом письме.

К 1/X-с. г. представить докладную записку о количестве пересмотренных дел и результатах проверки.

2. Ознакомиться с материалами прошедших через органы НКВД дел разоблаченных врагов народа, имеющих или могущих иметь значение с точки зрения нового освещения ряда ранее рассмотренных дел об авариях, крушениях, недоброкачественном ремонте подвижного состава, к.р. характер которых ранее не был установлен. При установлении такого рода новых обстоятельств пересмотреть старые дела в порядке ст. 377 УПК РСФСР и соответствующих статей УПК других союзных республик.

3. Систематически проверять, какие организационно-технические дефекты, способствующие крушениям и авариям, были выявлены при расследовании каждого конкретного дела о крушении и аварии.

Систематически проверять их устранение администрацией и в соответствующих случаях ставить вопрос перед командованием дороги.

4. О каждом случае невыезда или несвоевременного выезда участковых прокуроров на место крушения требовать от них объяснения и о принятых мерах в отношении виновных доносить в ГТП.

5. В каждом случае нарушения установленного приказом № 134/Ц срока расследования крушений и аварий, без получения санкции Главной Прокуратуры ж. д. транспорта на продление срока, представлять в ГТП письменное объяснение.

6. В случае обращения к доследованию дел о крушениях и авариях, доносить в ГТП с указанием установленного ими срока выполнения дополнительных следственных действий. Прокуроры дорог обязаны лично руководить действиями следователей по этим делам.

7. К 1/VIII-с. г. проверить работу соответствующих территориальных районных прокуроров по выполнению ими приказа № 134/Ц „О порядке расследования дел о крушениях и авариях“.

8. Лично или через своих заместителей участвовать в судебных заседаниях по делам о крушениях.

9. Организовать свою работу и работу актива (групп содействия) прокуратуры так, чтобы всемерно были использованы материалы по следственным делам и сигнализациям актива о нарушениях и извращениях основных приказов НКПС:

а) по движению и грузовой работе № 100/Ц от 15/IV-1935 г.; № 76/Ц от 27/V-1936 г. и № 162/Ц от 5/XI-1936 г.

При этом особое внимание обратить на рецидивы антигосударственной практики: на срыв графика движения поездов, срыв регулировочных заданий, на погрузку внеплановых грузов в ущерб грузам первой категории, на неправильное расположение парка, на срыв специализации, маршрутизации поездов, на задержку поездов у входных семафоров и на подходах, на создание серьезных затруднений (пробок);

89

б) по паровозному хозяйству: № 183/Ц от 7/VIII-1935 г., № 78/Ц от 28/V-1936 г., № 80/Ц от 25/IV-1937 г.

Обратить особое внимание на завышенный парк больных паровозов в деповском ремонте, на повторность и недоброкачественность ремонта паровозов, на простой паровозов в подъемочном и промывочном ремонте, на срыв графика работы паровозов, на грубые нарушения трудового режима;

в) по вагонному хозяйству—№ 68/Ц от 16/V-1936 г., № 83/Ц от 29/V-1936 г. и 121/Ц от 15/VI-1937 г.

Обратить особое внимание на причины, вызывающие отцепку вагонов в пути из-за недоброкачественности ремонта вагонов;

г) по путевому хозяйству — № 79/Ц от 29/V-1936 г.

Обратить особое внимание на нарушение пункта 2 приказа — о порядке работ по текущему содержанию пути при рассмотрении следственных материалов дел или поступающих сигнализаций актива.

10. По указанным в разделе 1-м приказа № 231/Ц 40 станциям, а также в разделе 2-м 57-ми паровозным депо и в разделе 4-м дистанциям пути организовать работу актива прокуратур (групп содействия) так, чтобы на основе действенной, оперативной и систематической сигнализации, прокуроры могли бы принять своевременные и надлежащие меры.

11. Обеспечить систематическое изучение дисциплинарной практики, опротестование незаконных приказов и действий командиров, извращающих дисциплинарный устав.

12. Систематически контролировать проверку прохождения жалоб и правильность их разрешения в управлениях дорог и хоз. единицах, немедленно реагируя на неправильное разрешение жалоб и волокиту.

Обеспечить образцовую постановку работы по жалобам в самой прокуратуре дорог и участков.

13. Не оставлять ни одного случая противодействия и саботажа стахановско-кривonosовских методов работы на транспорте без немедленного расследования и привлечения саботажников и глушителей кривonosовского движения к уголовной ответственности.

Приказ № 231/Ц от 20 V-1938 г. Народного Комиссара Путей Сообщения и настоящий приказ проработать на специальном дорожном совещании прокурорско-следственных работников.

О намеченных мероприятиях по выполнению приказа № 231/Ц сообщить в Главную Прокуратуру ж. д. транспорта не позже 15 июля с. г.

И. О. Гл. Прокурора ж. д. Транспорта Шарлот.

13 июня 1938 г.

№ 15 0521

Отпечатано
340 экз.