

## ПРИКАЗ

НАРОДНОГО КОМИССАРА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

22 сентября 1939 г.

№ 206/Ц

### О крушениях на станции Гучково Калининской дороги и на перегоне Искренное—Богачево Одесской дороги

#### I

20 сентября 1939 года в 5 часов Военным Трибуналом закончено слушание дела о крушении поезда № 1006 14 сентября в 9 час. 29 мин. на станции Гучково Калининской ж. д., в результате которого, как указано в приказе № 202/Ц от 15 сентября с. г., было убито 27 человек и ранено 82 человека.

Органы НКВД на предварительном следствии и Московский Военный Трибунал в составе председательствующего бригадвоенюриста т. Каравайкова и членов коллегии—ст. политрука т. Матросова и т. Фадеева на судебном следствии установили, что крушение указанного пассажирского поезда было совершено умышленно с диверсионной целью дежурным по станции Гучково Ошмяго Е. И. путем перевода централизованной стрелки под движущимся поездом.

Техническая экспертная комиссия суда, ознакомившаяся с обстоятельствами крушения и состоянием аппаратуры сигнализации, централизации и блокировки на станции Гучково, а также материалом следствия подтвердила, что все действия по переделке маршрута со второго на первый путь для поезда № 1006 производились строго последовательно и то, что дежурная Ошмяго Е. И. производила это вполне сознательно. Перевод стрелки № 4 производился в момент нахождения поезда в пределах стрелочного участка, при этом на табло должна была погаснуть лампочка, что означает при исправном состоянии автоблокировки—поезд прошел входной семафор и находится на стрелочном участке. Установлено, что автоблокировка была исправна и Ошмяго не могла не видеть, что лампочка потухла и следовательно поезд находится на стрелочном участке.

Суд установил, что Ошмяго действовала по наущению своего мужа Борисова К. Ф. с вражеской диверсионной целью—расстроить в связи с воинскими перевозками работу железнодорожного транспорта и тем самым подорвать мощь Красной Армии.

8506

Обвиняемый Борисов К. Ф. на следствии и суде показал:  
«Я виновен в том, что через свою жену Ошмяго Елену организовал крушение поезда.

Крушение поезда я организовал с целью создать замешательство в движении на дороге, затормозить продвижение воинских поездов с тем, чтобы в случае возникновения военных действий нанести ущерб Красной Армии, а также с целью вызвать недовольство населения на Советскую власть»...

(л. д. 20)

Обвиняемая Ошмяго Е. И. показала:

«Крушение пассажирского поезда № 1006 14 сентября 1939 г. на ст. Гучково было организовано и осуществлено лично мною, с целью вызвать недовольство масс Советской властью.

Я решила совершить крушение поезда под влиянием своего мужа Борисова Константина Федоровича».

(л. д. 49)

В обвинительном заключении указано, что Борисов, будучи озлоблен на Советскую власть за то, что в Октябрьскую революцию вся семья Борисовых была лишена собственности, Борисов К. Ф. начал проводить вражеско-диверсионную работу еще с 1930 года.

Работая в конвертной мастерской «Москонвертартели» в 1930 г., он вывел из строя электромотор, бросив в него железный болт, а позднее, работая санитаром в совхозе Истринского района, путем отравления уничтожил поголовье кроликов.

14 сентября с. г. Ошмяго по заданию Борисова К. Ф. умышленно совершила злодейский акт—крушение пассажирского поезда № 1006, в результате убито 27 и ранено 82 сынов и дочерей нашей Родины.

Следствие и суд установили, что начальник станции Носков, будучи в это время в помещении дежурного по станции, слышал и видел все операции переделки маршрута под движущимся поездом № 1006 и не принял никаких мер к предотвращению диверсионного акта. Носков способствовал Ошмяго в совершении преступления.

Совершение вражеского акта—крушение пассажирского поезда № 1006—стало возможным еще и потому, что участковый ревизор по безопасности движения Толстунов и дорожный ревизор Буланов проявили преступную бездеятельность в деле борьбы с крушениями и авариями на Калининской ж. д., особенно на Московском участке, хотя и знали, что по вине Ошмяго Е. И. в марте и апреле 1939 г. на станции Павшино имели место преступные нарушения Правил технической эксплуатации. Толстунов и Буланов никаких мер предосторожности не предприняли, оставили ее на работе, не поставив ее под особый бдительный контроль, благодаря чему Ошмяго могла совершить свое гнусное преступление.

Враги народа Борисов и Ошмяго на следствии и в суде сознались. Носков, Толстунов и Буланов признали свою вину.

На основании ст. 58 п. 9 Уголовного Кодекса РСФСР, Борисова К. Ф., Ошмяго Е. И., Носкова И. И. по ст. 17—58 п. 9 УК РСФСР; Толстунова С. Г., Буланова К. М. по ст. 59 п. 3 «в» часть 1-я УК РСФСР Военный Трибунал приговорил Борисова К. Ф., Ошмяго Е. И. и Носкова И. И. к высшей мере наказания—расстрелу.

Толстунова С. Г.—к 5 годам лишения свободы и  
Буланова К. М.—к 3 годам лишения свободы.

Приговор приведен в исполнение.

## II

20 сентября 1939 г. в 5 часов Железнодорожной Коллегией Верховного Суда Союза ССР закончено слушание дела о крушении воинского поезда № 672 на перегоне Искренное—Богачево Одесской ж. д., в результате которого убито 53 красноармейца, ранено 230.

Органами НКВД и выездной сессией Железнодорожной Коллегии Верховного Суда Союза ССР в составе председателя Коллегии т. Зырянова с участием главного Прокурора железнодорожного транспорта Союза ССР т. Рагинского установлено, что крушение произошло в результате диверсии, совершенной начальником дистанции пути Василюк Ю. Н., дорожным мастером Карпенко Н. С. и путевым обходчиком Сомик З. Т. при преступном отношении к своим обязанностям заместителя начальника 7-й дистанции пути Почтаренко, путеобходчика Зубрицкого, участкового ревизора по безопасности движения Касьяненко, дорожного ревизора по безопасности движения Иванова, начальника службы пути Коваленко, путевых рабочих—Горбарчука, Барабана, Бабушко.

Следствием и судом установлено, что начальник 7-й дистанции пути Василюк Ю. Н. 1888 г. рождения, уроженец Брест-Литовского района, проживавший одно время в Англии, в 1934 году линейным судом быв. Екатерининской дороги судился за плохое состояние пути. Работая начальником 7-й дистанции пути Одесской ж. д., умышленно разваливал трудовую дисциплину, довел путь до аварийного состояния и 14 сентября 1939 г. перед проходом воинского поезда дал задание дорожному мастеру Карпенко совершить диверсионный акт путем разболчивания рельсовых стыков, что Карпенко и выполнил.

Обвиняемый Карпенко показал:

«Василюк 8 сентября с. г. дал мне задание организовать крушение и это задание я выполнил».

Бригадир пути Пилипенко сознательно, с вражеской целью помогал Карпенко проводить диверсионную работу.

Путеобходчик Сомик непосредственно помогал дорожному мастеру Карпенко подготовить это гнусное преступление, будучи лицом, отвечающим за состояние пути на 229 км, и зная о разболченных рельсах на этом участке и что в ночь с 13 на 14 сентября будут проходить воинские поезда, мер для исправления дефектов не принял, что вызвало крушение поезда № 672.

Зам. начальника 7-й дистанции пути Почтаренко перед крушением проезжал по перегону Искренное—Богачево на дрезине, видел аварийное состояние пути и мер к немедленному исправлению не принял.

Путеобходчик Зубрицкий к своей работе отнесся преступно, приняв дежурство в ночь с 13 на 14 сентября и будучи осведомлен о происходившем ремонте пути на 229 км, обхода и осмотра этого километра не произвел, остался у себя в будке.

Ремонтные рабочие Горбарчук, Барабани Бабушко, работая на этом километре, не могли не знать о разболченных стыках пути, ушли с работы, никому об этом не сообщив.

Дорожный мастер ремонтной колонны Деркач преступно-небрежно производил ремонт на 7-й дистанции пути.

Дорожный ревизор по безопасности движения НКПС Иванов А. И. и участковый ревизор Касьяненко И. С., зная о преступной работе Василюка и аварийном состоянии 7-й дистанции пути, не приняли никаких мер для оздоровления дистанции и привлечения виновных к уголовной ответственности.

Начальник службы пути Коваленко на протяжении 1939 г., получая ряд данных, сигнализирующих о плохом состоянии пути на 7-й дистанции и о явном игнорировании Василюком приказов НКПС №№ 79/Ц от 28 мая 1936 г. и 231/Ц от 20 мая 1938 г., не принял никаких мер к оздоровлению дистанции, подбору хороших работников на дистанции и наказанию Василюка.

На основании этого Верховный Суд СССР приговорил:

Начальника дистанции Василюка Ю. Н., дорожного мастера Карпенко Н. С., бригадира пути Пилипенко И. П. и путеобходчика Сомика З. Т.—к высшей мере наказания—расстрелу.

Путеобходчика Зубрицкого С. В., заместителя начальника дистанции пути Почтаренко А. М.—к 10 годам лишения свободы.

Участкового ревизора по безопасности движения Касьяненко И. С., начальника службы пути Коваленко А. П. и путевых рабочих Горбарчука И. А., Барабана С. С. и Бабушко А. Х.—к 5 годам лишения свободы, Деркача А. А.—к 3 годам лишения свободы, дорожного ревизора по безопасности движения НКПС Иванова—к 2 годам лишения свободы условно.

Приговор приведен в исполнение.

### III

Органами НКВД и Судом вскрыто со всеми подробностями гнусное преступление врагов народа, проводивших свою подрывную работу в самый разгар воинских перевозок и организовавших путем крушения убийство верных сынов нашей Родины.

Справедливо и по заслугам Советский Суд покарал преступников государства, выразив волю всех честных железнодорожников.

Следствие и Суд по этим крушениям показали, что некоторые горе-руководители за последнее время притупили свою политическую бдительность, а отдельные руководители вообще ее не имели и ведут работу как деляги, не вскрывают врагов народа, продолжающих сидеть на своих местах и совершать преступления.

Это относится не только к хозяйственным, но и к политическим работникам и работникам групп кадров.

Следствие и Суд показали, что эти руководители и в деловом отношении не стоят на высоте своего положения и не являются полноценными хозяйственниками, твердой рукой выкорчевывающими врагов народа и их пособников—нарушителей дисциплины.

Чтобы покончить с такими преступлениями и безобразиями, хозяйственные и политические работники должны больше проверять людей на работе и не формально, а по существу заняться делом борьбы с крушениями. Между тем на примере руководителя Одесской дороги Бодрова видно, что он формально отнесся к приказу № 202/Ц от 15 сентября 1939 г. После этого приказа 19 сентября с. г. в 6 час. 15 мин. на Одесской дороге произошло второе крушение на станции Хировка с воинским поездом № 415, который был принят на путь, занятый поездом № 405. В результате ранен поездной вагонный мастер и красноармеец.

На основании изложенного, в дополнение к приказу № 202/Ц от 15 сентября 1939 г. П Р И К А З Ы В А Ю:

1. Обеспечить непрерывную проверку исполнения приказа № 202/Ц, принимая оперативные меры для его осуществления, памятуя, что НКПС будет накладывать взыскания за игнорирование приказа.
  2. Начальникам дорог и начальникам политотделов, дорожным ревизорам по безопасности движения и начальникам групп кадров изучить кадры работников, связанных с движением поездов, в том числе начальников станций, дежурных по станции, стрелочников, сигнальщиков, путевых обходчиков, дорожных мастеров, бригадиров пути и машинистов. Создать резерв работников для организованной (без компанейщины) замены негодных, подозрительных элементов. Одновременно организовать техническую учебу и закончить проверку знаний Правил технической эксплуатации в соответствии с приказом № 127/Ц от 4 июня 1939 г.
  3. Начальникам служб и отделений движения, начальникам станций и участковым ревизорам по безопасности движения в декадный срок проверить правильность подготовки маршрутов по всем станциям и не реже раза в месяц проводить инструктаж с работниками, связанными с формированием, приемом, отправлением и движением поездов.
  4. Начальникам служб пути немедленно усилить работу по текущему содержанию пути, особенно—устранению толчков, смене негодных шпал, смене дефектных накладок, замене болтов и пополнению их до нормы и т. д.
  5. За бездеятельность в борьбе с крушениями и грубыми нарушениями трудовой дисциплины начальника Одесской дороги Бодрова с работы снять.  
Начальнику Политотдела дороги Фельдману объявить строгий выговор с предупреждением.
  6. Назначить начальником Одесской дороги т. Молчанова.
- Настоящий приказ зачитать и обсудить на активах работников дорог, отделений движения, паровозного хозяйства и депо, станций, дистанций и вагонных участков.

Народный комиссар  
путей сообщения Л. КАГАНОВИЧ