

ПРОК
азовский
и угрозы
21/IX-39
с
В. М. Р. У.
К. М. Р. У.
РАССЕКРЕЧЕНО
не подлежит оглашению

Экз. № **1848** 98

ПРИКАЗ

НАРОДНОГО КОМИССАРА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

15 сентября 1939 г.

№ 202/Ц

20/IX
9

Начальникам дорог, нач. подорож, начальникам служб дорог, ревизорам по безопасности движения, НКК, начальникам центральных управлений НКПС.

Копия: Прокурорам дорог и начальникам ДТО НКВД

Об усилении борьбы с крушениями на железнодорожном транспорте

Крушения продолжают оставаться бичом железнодорожного транспорта. Только в августе месяце текущего года на сети дорог было 180 крушений. Особенно увеличилось крушения с большими человеческими жертвами в сентябре месяце в связи с воинскими перевозками и введением воинского графика.

Это свидетельствует о том, что вредительские элементы на транспорте продолжают свою подлую работу по подрыву мощи нашего Советского государства и обороноспособности нашей родины, а руководящие работники железнодорожного транспорта как хозяйственные, так и политработники и ревизоры по безопасности движения не только не усилили свою бдительность и решительность в борьбе с крушениями, с нечистоплотностью, расхлябанностью, вредителями, но, успокоившись, не принимают никаких мер для предупреждения возможности крушений и аварий и даже не обеспечивают безопасность движения воинских поездов.

Только за один день 14 сентября произошло 8 крушений, из них несколько выделяющихся по своим размерам.

14 сентября с. г. в 4 часа 32 мин. утра на перегоне Искренное—Богачево Одесской ж. д. произошло крушение воинского поезда № 672. Разбито и повреждено 34 вагона. В результате происшедшего крушения убито 40 красноармейцев, ранено 243, из них тяжело ранено 34. Движение поездов было закрыто в течение 9 часов. Крушение произошло по причине неисправности пути. На 7-й дистанции, где произошло крушение, путь преступно запущен. Несмотря на то, что за день до крушения на этом километре закончился средний ремонт пути, путь оказался в неисправном состоянии.

Установлено, что путевой обход и осмотр пути путеобходчиками Зубрицким и Сомик производились крайне неисправно. Дорож-

385
ный мастер Карпенко и бригадир Пилипенко не принимали никаких мер к улучшению осмотра пути. Начальник дистанции пути Василюк не проявлял никакой заботливости и заинтересованности в приведении в порядок пути на своей дистанции, не боролся за дисциплину, за аккуратное выполнение обязанностей дорожными мастерами, бригадирами и путеобходчиками. Такое безразличное и бездушное отношение к интересам пути облегчает работу вредителей, диверсантов, пользующихся этим и устраивающих такие крупные крушения, как крушение с воинским поездом на перегоне Искренное—Богачево. Ответственность за это несет также начальник службы пути Одесской ж. д. Коваленко.

В тот же день на Калининской ж. д. на ст. Гучково в 9 час. 27 мин. потерпел крушение пригородный поезд № 1006. Крушение произошло по причине незаконного перевода стрелки под движущимся поездом дежурным по станции Ошмяго. В результате сошло с рельсов 7 вагонов, упало на бок 3 вагона, убито 27 человек, тяжело ранено 12 человек, легко ранено 70 человек.

Следствием установлено, что в момент хода поезда по станции, при проходе паровозом входной стрелки № 4, дежурный по станции Ошмяго сорвала пломбу, вручную произвела разделку маршрута и перевела стрелку № 4 под поездом вместо второго на первый путь, в результате чего паровоз и один вагон пошли по второму пути, а остальная часть поезда по первому пути. Это явилось причиной такого крупного крушения с большими человеческими жертвами.

Главным виновником крушения является дежурный по станции Ошмяго Е. И. Все обстоятельства крушения заставляют сделать вывод, что крушение это совершено Ошмяго умышленно. Начальник станции Гучково Носков, допустивший развал дисциплины на станции и создавший возможность совершить такое преступление, является также прямым виновником крушения.

С одобрения СНК Союза ССР и ЦК ВКП(б) настоящим

П Р И К А З Ы В А Ю:

1. Начальника 7-й дистанции пути Одесской ж. д. Василюка Ю. Н., дорожного мастера Карпенко Н. С., бригадира пути Пилипенко И. П., путеобходчиков той же дороги Зубрицкого С. М. и Сомик З., дежурного по станции Гучково Калининской ж. д. Ошмяго Е. И., начальника станции Гучково Носкова И. И. уволить с работы без права поступления на транспорт и предать суду.

Народный комиссариат путей сообщения, согласно указаний СНК Союза ССР и ЦК ВКП(б), будет просить суд применить к указанным выше лицам высшую меру наказания—расстрел.

2. Предупредить всех работников железнодорожного транспорта, в первую очередь связанных с движением поездов, что впредь за крушения, происшедшие в результате грубого нарушения Правил технической эксплуатации—приемы на занятый путь, проезды закрытых семафоров, аварийное содержание пути, перевод стрелки под движущимся поездом, небрежный осмотр ходовых частей вагонов—виновные будут предаваться суду и караться со всей строгостью советских законов.

3. Снять с работы и предать суду начальника службы пути Одесской ж. д. Коваленко А. П., ревизора НКПС по безопасности движения Одесской ж. д. Иванова А. П., участкового ревизора по безопасности движения Бобринского участка Одесской дороги Касья-

ненко И. С., ревизора по безопасности движения Калининской дороги Буланова К. М., участкового ревизора по безопасности движения Московского участка Калининской ж. д. Толстунова С. Г.

4. Объявить строгий выговор с предупреждением начальнику Одесской ж. д. Бодрову А. В., начальнику службы движения Калининской ж. д. Попову В. И. и начальнику Московского отделения движения Калининской ж. д. Орловскому А. С.

НКПС считает, что крушения, подобные указанным в настоящем приказе, как и другие, могут иметь место только в результате потери большевистской остроты, государственной ответственности и бдительности в борьбе с вредителями, руководящими работниками дорог, отделений, станций, депо и управлений НКПС в борьбе с крушениями, являющимися важнейшим показателем состояния дисциплины, организационно-технического и политического руководства дорогами.

Руководящие работники железнодорожного транспорта свыклись с каждодневными сводками о крушениях и даже не разбирают до конца каждое мало-мальски серьезное крушение, не делают выводов, а если и делают, то формально, без настойчивой борьбы за искоренение причин крушений, без решительности в борьбе с теми, кто эти крушения делает.

При этом забывают, что примерно наказать нескольких работников—это значит отучить многих от бесшабашного, недисциплинированного отношения к своим обязанностям и нарушения Правил технической эксплуатации и тем самым спасти их от преступления и наказания.

5. НКПС считает совершенно нетерпимым, что за последний период времени начальники дорог, подоров, начальники служб и даже ревизоры НКПС по безопасности движения ослабили борьбу за выполнение приказа № 83/Ц от 19 марта 1935 г. «О борьбе с крушениями и авариями», остающегося в полной силе и в настоящее время.

НКПС требует от всех руководящих хозяйственных и политических работников железнодорожного транспорта немедленной проверки по пунктам исполнения приказа № 83/Ц по каждой дороге, отделению, дистанции пути, вагонному участку, станции и депо.

При этом проверку организовать не так, чтобы плодить многотомные доклады, а вести проверку оперативно по каждому пункту, немедленно принимая меры к устранению недостатков как в хозяйственной, так и в организационной стороне дела. В особенности:

а) принять меры к поднятию дисциплины; недопущению нарушения Правил технической эксплуатации; вскрытию, разоблачению и выкорчевыванию вредительско-диверсионных элементов, установив более тесную связь с органами ДТО НКВД и прокуратурой;

б) восстановить порядок на каждой дороге и в управлениях НКПС, при котором каждое серьезное крушение разбирается начальником дороги, ревизором НКПС по безопасности движения, начальником подора или начальником Центрального управления с вызовом соответствующих работников служб.

Особо выделить крушения, связанные с нарушением Правил технической эксплуатации—прием на занятый путь, проезд сигнала, небрежный осмотр ходовых частей вагона, перевод стрелки под движущимся поездом и т. п.;

в) Политотделам организовать разбор и обсуждение каждого серьезного случая крушения и грубого нарушения дисциплины и Правил технической эксплуатации в сменах и бригадах по профессиям;

г) начальникам дорог, начальникам подоров и начальникам групп кадров рассмотреть и разработать меры по укреплению кадров дежур-

996
ных по станции, дорожных мастеров, машинистов-инструкторов, старших осмотровиков вагонов и других работников, связанных с движением поездов.

6. Обязать Главного ревизора НКПС по безопасности движения, начальников центральных управлений НКПС и начальников дорог в пятидневный срок разработать и представить практические предложения о мерах борьбы с крушениями по каждой службе и дороге в отдельности.

НКПС требует от всех руководящих работников дорог, отделений, дистанций пути и сигнализации и связи, вагонных участков резко улучшить работу по предупреждению крушений и мобилизовать всех честных железнодорожников на добросовестную, честную работу на своих постах и борьбу с вредительско-диверсионными элементами.

Настоящий приказ огласить и обсудить на активах руководящих хозяйственных и политических работников дорог, ревизоров НКПС по безопасности движения, отделений, дистанций пути, вагонных участков, дистанций сигнализации и связи, депо и станций.

Народный комиссар
путей сообщения Л. КАГАНОВИЧ

Издание Центрального юридического отдела НКПС. 1939 г.

Зак. 1241.

6-я тип. Трансжелдориздата НКПС. Москва, Кривоколенный пер., д. 10.

№ **РАССЕКРЕЧЕНО**
подлежит оглашению.

П Р И К А З
ПРОКУРОРА СОЮЗА ССР

Г. М о с к в а

№-185-15

20 сентября 1939г.

Приказ Народного Комиссара Путей Сообщения тов. Д. М. Кагановича №-202/ц от 15/IX-39г. "Об успешной борьбе с крушениями", изданный с одобрения СНК СССР и ЦК ВКП/б/, наглядно вскрывает причины крушений на ж.д. транспорте, причины роста числа крушений с большими человеческими жертвами в период воинских перевозок в сентябре месяце.

Судебные процессы по делам об отмеченных в приказе тов. Д. М. Кагановича крушениях 14/IX воинского поезда №-672 на Одесской ж.д. и пригородного поезда №-1006 на Калининской ж.д., по которым основные виновники приговорены судом к расстралу, доказали, что враги народа продолжают орудовать и организовывать крушения, что отдельные руководящие работники ж.д. транспорта преступно бездействовали, не принимали никаких мер для предотвращения возможности крушений.

Указание в приказе тов. Д. М. Кагановича о том, что подобные крушения могут иметь место только в результате потери руководящими работниками ж.д. транспорте большевистской остроты в борьбе с крушениями, полностью относится и к транспортным прокурорам, важнейшей обязанностью которых является борьба с крушениями на ж.д. транспорте.

Данные о работе прокуратуры по делам о крушениях за последнее время свидетельствуют о том, что несмотря на совершенно четкие указания Прокурора СССР в приказе №-15-10-с от 9/IX-39г. работа прокуроров по борьбе с крушениями остается совершенно неудовлетворительной.

На ряде дорог (Моск. Дюб. ж.д., им. Куйбышева, им. Д. М. Кагановича и др.), несмотря на стабильность или даже рост числа крушений, происходящих из-за нарушения правил технической эксплуатации, прокуроры все еще не уделяют должного внимания расследованию дел этой категории, не учитывают всей важности борьбы с такими опасными видами грубейших нарушений правил технической эксплуатации как прием и отправление поездов на занятый путь, проезд закрытого сигнала, небрежный осмотр ходовых частей вагона, перевод стрелки под движущимся поездом, аварийное содержание пути.

*К совещанию
также приложить
приказ
№202/ц и 206
29/IX 39г.
Каганович*

В.И.С. 28

100

101

Проходящие через прокуратуру материалы по делам о крушениях на большинстве дорог не обобщаются и не анализируются, из них не делаются политические выводы.

Имеют место случаи грубого нарушения приказа №-134/468д 1937 г., изданного в соответствии с решением февральского Пленума ЦК ВКП/б/.

Вопреки приказу №-134/468д многие прокуроры самоустраиваются от участия в расследовании причин крушения в процессе первоначальной важнейшей стадии расследования и фактически всю работу по установлению причин крушения и составлению первоначального акта обычно ведут ревизоры по безопасности движения.

На Моск.-Донбасской ж.д. некоторые прокуроры при выезде на место крушения или приступают к беспредметному допросу причастных к крушению лиц, или бездействуют в ожидании когда ревизор по безопасности укажет причину крушения, с которой они соглашаются.

Такие прокуроры, подписав составленный ревизором по безопасности движения первоначальный акт и поручив следователю вести следствие, полагают, что на этом их обязанности по делу закончены.

Эти грубые нарушения приказа №-134/468д приводят к неправильному определению действительных причин и виновников крушения.

Среди прокуроров укоренилась также недопустимая практика разрешать вопреку о направлении дела после установления причины крушения не самостоятельно, а коллегиально, т.е. прокурором совместно с ревизором по безопасности движения и представителями НКВД. Так, например, при расследовании крушения поезда №-973 14/УП на Пензенской ж.д. уч. прокурор Сочаво, представитель НКВД Крайнов и УРБ Прусовкин записали в акте: "виновных ЦДБ Краснощекова и ПД Мельникова привлечь к судебной ответственности".

Такая незаконная практика обесличивает прокурора и приводит к ряду случаев к неправильному привлечению к уголовной ответственности отдельных лиц, или к оставлению безнаказанными злостных нарушителей ПТЭ, аварийщиков и разгильдяев.

Некоторые прокуроры, поручив следователю вести следствие не руководят следствием и ограничиваются тем, что получив от следователя уже законченное расследованием дело, утверждают обвинительное заключение или постановление о прекращении дела, причем и это делают иногда формально, не проверяя качество следствия и обоснованность обвинения.

102

Практика показывает, что случаи недоброкачественного следствия и необоснованного предания суду все еще весьма часты. В 1 полугодии 1939г. Лисудами было прекращено 8,1% рассмотренных дел о крушениях и 13,3% обращено к рассмотрению. Из числа лиц, преданных суду - 7% был Лисудами оправданы. Кроме того железнодородной Коллегией Верховуда СССР в отношении 7,9% осужденных дела прекращены и в отношении 5,5% осужденных дела возвращены к рассмотрению.

Работа прокуроров в суде по делам о крушениях также имеет ряд существенных дефектов. Прокуроры свиклись с крушениями и считают судебные процессы по делам о крушениях обычным явлением, а свое участие в этих судебных процессах рассматривают как второстепенное дело. Не мобилизуют внимание масс железнодорожников к судебным процессам и даже не во всех судебных процессах принимают участие. При этом, как указано в приказе тов. Д.М. Кагановича, прокуроры "забывают что примерно наказать нескольких работников - это значит отучить многих от беспластного, недисциплинированного отношения к своим обязанностям и нарушению правил технической эксплуатации и тем самым спасти их от преступления и наказания".

Судебная практика по делам о крушениях не изучается. На ряде дорог обращает на себя внимание систематическое применение Лисудами по делам о крушениях мер наказания не связанных с лишением свободы. Так, за 1 полугодие 1939г. на Ленинской ж.д., являющейся одной из самых аварийных дорог сети - 58,4% осужденных по делам о крушениях были приговорены к исправительно-трудовым работам и другим мерам наказания не связанным с лишением свободы; на дороге Моек, Киевской ж.д. к этим мерам наказания было приговорено 69,6%; на Горьковской ж.д. - 57,8% и на Ярославской ж.д. - 76,9% общего числа осужденных.

Между тем, прокуроры обычно не опротестовывают своевременно, в кассационном порядке, приговоры Лисудов по которым определенное судом наказание по своей мягкости не соответствует содеянному преступлению. Последнее же впоследствии прокурорами дорог представления о приведении протеста на приговор в порядке надзора. Прокуратура СССР нередко гинуждена отклонять в связи со значительным сроком, прошедшим со времени совершения преступления.

Считая совершенно нетерпимым такое неудовлетворительное состояние работы прокуратуры надзор в области борьбы с крушениями, -

П Р И К А З Ы В А Ю:

1. Прокурорам дорог под личную ответственность обеспечить неуклонное выполнение требований приказа Прокурора СССР №-15/10-с об улучшении работы прокуратуры и усилении борьбы с крушениями, особенно происходящими в результате грубого нарушения правил технической

W3

эксплуатации - приема и отправления поездов на занятый путь, проезда закрытых сигналов, аварийного содержания пути, перевода стрелок под движущимся поездом, небрежного осмотра ходовых частей вагонов.

✓ 2. При въезде на место крушения прокурорам строго руководствоваться приказом №-134/468ц, активно участвовать в расследовании причин крушения, оперативно руководить этим расследованием и лично составлять первоначальный акт о причинах крушения.

✓ 3. В первоначальных актах указывать лишь причину крушения и лиц, допустивших нарушения ПТЭ, а вопрос о привлечении виновных к ответственности прокурорам решать самостоятельно в соответствии с УПК.

4. В процессе производства предварительного следствия по делам о крушениях прокурорам лично оперативно руководить следствием, давая следователю письменные указания, которые должны находиться в деле и своевременно контролировать выполнение следователем этих указаний.

✓ 5. Прокурорам дорог лично участвовать в совещаниях, организуемых начальником дороги по разбору каждого серьезного крушения. Вносить предложения об устранении выявленных при расследовании дел организационно-технических дефектов, способствующих крушениям и контролировать устранение этих дефектов. В соответствующих случаях ставить вопрос перед Главной Прокуратурой ж.д. транспорта.

6. Установить надзор за выполнением замеченных в п.5 приказа №-202/ц от 15/17 мероприятий по предотвращению крушений как по дороге в целом, так и по каждому отделению, дистанции пути, вагонному участку, станции и депо.

7. К 15 октября закончить изучение и сдачу испытательных прокурорам и следователями по правилам технической эксплуатации, инструкции по движению и инструкции по сигнализации. О лицах не сдавших к этому сроку испытания сообщить в Главную Прокуратуру ж.д. транспорта для разрешения вопроса о дальнейшей их работе в органах транспортной прокуратуры.

8. Прокурорам осуществлять надзор за своевременным рассмотрением дел о крушениях в судах, обеспечивая через Подотделы присутствие на процессах железнодорожников отделений, депо, узла дороги, а отдельные процессы освещать в дорожной печати.

9. По всем делам о крушениях обязательно поддерживать обвинение лично прокурору дороги, либо его заместителю.

10. По делам о крушениях, указанных в п.1 настоящего приказа в день вынесения приговора сообщать специальным докладом в Главную Прокуратуру М.Д. транспорта как прошел процесс. В специальных отчетах все положительные и отрицательные стороны проведенного процесса.

11. Прокурорам строго придерживаться установленного законом срока для принесения кассационного протеста на приговор, а равно частного протеста на определение Апелляционного суда по делам о крушениях, помня, что пересмотр дела по которому приговор вошел в законную силу может иметь место только как исключение. Дела с кассационными и частными протестами направлять непосредственно через Апелляционный Суд Верховного Суда СССР, а копию протеста немедленно посылать в Главную Прокуратуру М.Д. транспорта. В случае нарушения установленного УПК срока для обжалования - представлять в Главную Прокуратуру М.Д. транспорта исчерпывающие объяснения.

Прокуроры должны помнить, что борьба с крушениями является первоочередной обязанностью каждого прокурора на М.Д. транспорте.

Требую от всех прокуроров проявления максимальной бдительности при расследовании дел о крушениях, оперативности и высокого качества работы в делах нанесения быстрого и сокрушительного удара по врагам - организаторам крушений и решительной борьбы с властными авариящиками и разгильдяями - виновниками крушений.

Предлагаю всем прокурорам дорог приказ Наркома Путьей Сообщения т.Л.М. Карановича Д-202/Д от 15/17-с.г. и настоящий приказ проработать немедленно на специальном оперативном совещании с прокурорами и следователями.

Копию протокола оперативного совещания выслать в Главную Прокуратуру М.Д. транспорта.

П.п. ПРОКУРОР СОЮЗА ССР - М. ПАНКРАТЬЕВ

Верно: -

С ПОДЛИННЫМ ВЕРНО
Инспектор АСУ Прокуратуры СССР

Кокорев