

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

Прокуроры дорог и участков не построили свою работу таким образом, чтобы ежедневно 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, путем постановки в порядке сигнализации вопросов перед командованием дороги, информирования Главной Прокуратуры ж. д. транспорта для постановки этих вопросов перед НКПС, либо привлечения виновных к судебной ответственности в тех случаях, когда это вызывалось необходимостью. Так, именно, обстоит дело в прокуратурах Московской, 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 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 1937 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 вредительских нарушений приказа № 134/Ц, особенно в части срока расследования. Прокуроры не уделяют должного внимания контролю материалов следственных дел, сигналы актива об организационно-технических недостатках и не следят за положением на участках пути, станциях, 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 не знают аварийных очагов на дороге. Проходящие через транспортную прокуратуру следственные дела в достаточной мере не используются прокурорами для сигнализации командованием об устранении вскрытых при расследовании организационно-технических недостатков, способствующих крушениям и авариям. До сих пор еще встречаются такие грубые нарушения закона, как подмена предусмотренного приказом № 134/Ц порядка расследования, производства расследования крушений не прокурором, представителем НКПС, ревизором по безопасности, а ведомственной комиссией из представителей заинтересованных служб (Северо-Донецкая ж. д. — крушение поезда № 913 на ст. Закомельской), либо 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 крушения 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 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). Особое внимание привлекает затягивание окончания следственных дел о крушениях, в случаях обращения этих дел в суд к доследованию. Как правило, возвращенные судом к доследованию дела выпадают из поля зрения прокуроров, которые не только не осуществляют по ним оперативное руководство следствием, но систематически допускают по этим делам волокиту.

55

54 38

Несмотря на то, что через прокуроров дорог за истекшую зиму прошло немало дел доброкачественном ремонте подвижного состава (паровозов и вагонов), прокуроры не использовали материалов следствия по этим делам для сигнализации командованию в нарушениях и извращениях приказов № 183/Ц от 7/VIII-35 г., № 78/Ц от 28/V-36 г., № 83/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 важных участков ж. д. транспорта как по состоянию пути, так и по организации людей, 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 произошло „личило“. 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 вагонов, 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, Ленинградская ж. д.).

Дисциплина на ж. д. транспорте — отмечается в приказе № 231/Ц — „есть основа слаботочности всей работы, быстрого и безаварийного движения поездов по графику и выполнения государственного плана погрузки и перевозки“. . . „В борьбе за дисциплину главный удар — 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 никаких 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 искавшие 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. положено 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 Южно-Уральской ж. д. 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 пропускают 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.

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-кривоносского движения не останавливаются и продолжают противодействовать этому движению. Однако, надлежащей борьбы прокуратур транспорта не ведут с саботажниками, глушителями стахановско-кривоносского движения о чем говорит следующий пример:

На Орджоникидзевской дороге грузчик-стахановец Карпетов подвергся нападению распоясавшихся хулиганов Михеева, Тюрина и др. работников этой же станции. Линейный прокурор дороги, видимо, разделяя эту дикую точку зрения, не опротестовал действия Линейного Суда, хотя в утвержденном им же самим обвинительном заключении записано: „Михеев, Тюрин и др. проводили гонение на лучших стахановцев станции, бригадира стахановской бригады Карпетова и избили Карпетова за то, что последний перевыполнил нормы и разоблачал вражеские действия обвиняемых“.

В целях максимального содействия органами прокуратуры выполнению приказа № 1/Х-с Наркома Путей Сообщения т. Л. М. Кагановича — прокурорам дорог

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. До 15/IX-с. г. закончить работу по выполнению указаний Прокурора Союза, данных 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 разоблачения 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 случая крушения 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-1935 г. и № 162/Ц от 5/XI-1936 г.

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

54

39

- 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 депо, на 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 18/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 заявлений о реализации актива.
- 10. По указанным в разделе 1-м приказа № 231/Ц 40 станциям, а также в разделе 3-м и 5-м паровозным депо и в разделе 4-м дистанциям пути организовать работу актива (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 станций.
- 13. Не оставлять ни одного случая противодействия и саботажа стахановско-кривоносских методов работы на транспорте без немедленного расследования и привлечения виновных и глушителей кривоносского движения к уголовной ответственности.
- Приказ № 231/Ц от 20 V-1938 г. Народного Комиссара Путей Сообщения и настоятельно приказ проработать на специальном дорожном совещании прокурорско-следственных органов.
- 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.

июня 1938 г.
№ 15 0621

отпечатано
340 экз.