

СССР

ВОЕННЫЙ ТРИБУНАЛ

Московско-Донбасской  
железной дороги

17/IX 1945 г.

№ 9

Гор. Кашира, Мос. обл.,

площадь Володарского, дом 4

1 Копия 148

НАЧАЛЬНИКУ МОСКОВСКО-ДОНБАССКОЙ Ж. Д.  
Генерал-директору движения III ранга

Г. Г. У Н Д О В И Н У.

Копия: ВОЕННОМУ ПРОКУРОРУ МОСК. ДОНБ. Ж. Д.  
полковнику юстиции РОМАШЕВУ.

Придавая при этом частное определение, принятое трибуналом в связи с делом Кашуковой о крушении поездов на 158 км., считаю необходимым сигнализировать о проведении срочных мероприятий по наведению порядка на Узловском отделении в деле обеспечения безопасности движения поездов.

Узловское отделение являясь, как известно, одним из решающих участков в работе дороги по выполнению государственных планов перевозок, в первую очередь топлива для важнейших отраслей промышленности и не плохо справившись в июле и августе месяце с выполнением планов погрузки угля, все же в деле обеспечения безопасности движения поездов стал о просто аварийным очагом.

Крушения и аварии на Узловском отделении по вине лиц связанных с движением поездов стали частым явлением. Особенно вызывает тревогу то обстоятельство, что руководство Отделения, а также отдельные командиры, ревизоры движения /в частности речь шла при разборе крушения о диспетчерах Сафонове, Бузнецове и др./ не только не борются с преступным нарушением ПТЭ, но порой потворствуют этим нарушениям.

На оперативном совещании в связи с крушением поездов на 158 км. представителями РБ указывалось на то, что Сафонов, например, стремится создать видимое благополучие допуская в свое дежурство неправильное строение на графике действительного положения с проследованием поездов, что ничем иным, как очковтирательством назвать нельзя. К этому можно добавить, что недопустимое поведение диспетчера Сафопова было в свое время установленно и в суде по предшествовавшему крушению, имевшему место на Узловской участке 17. У. П. /дело Корнева/, где Сафонов с целью сокрытия брака в работе игнорировал ПТЭ, дав согласие отправить поезд с явной угрозой безопасности движения.

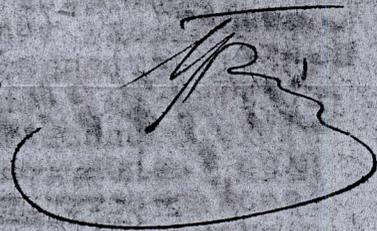
Обо всем этом неизвестно руководству отделения, однако почему то серьезных выводов не сделано свидетельством чего служат возросшее число крушений и аварий на этом отделении.

В свете изложенного полагаю бы целесообразным на-

ввиду с проведением неотложных мероприятий о которых шла р  
при разборе крушения, созвать специальное совещание при  
Начальнике дороги или на Узловском участке с постановкой  
вопроса о положении с обеспечением безопасности движения  
дов на отделении и о причинах порождающих там крушения и  
аварии.

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ВТ МД-ЖД  
майор юстиции  
/ ПРОКОПЕНКО /

*Верно*



- 2 - 149 68

ЧАСТНОЕ ОПРЕДЕЛЕНИЕ

15 сентября 1945 года,

Военный Трибунал Московско-Донбасской железной дороги в составе председателей: ст. лейтенанта юстиции АКСЕНТЬЕВА, членов БТ - ст. лейтенанта юстиции Мартыновского и Кондрашева, при секретаре Иванюк с участием и.о. военного прокурора Удловского участка - капитана юстиции Бессеряна и защиты в лице адвоката Фрумгард, рассматривал в открытом судебном заседании в красной усадьбе ст. Узловск - 1 дело по обвинению дежурного поста 158 км. МД-зд Милуковой Надежды Александровны по ст. 39-30 в ч. 1 УК РСФСР которая осуждена к 5 годам лишения свободы - у с т а н о в и л:

11 сентября 1945 года в 3 часа 35 минут у проходного семафора поста 158 км. произошло крушение двух поездов № 1412 и № 1006, вследствие отправления поезда № 1006 на земляной перегон, по вине ДСН поста 158 км. - осужденной Милуковой. При крушении разбито и повреждено 8 вагонов, из них 6 вагонов вовсе исключены из инвентаря, один требует капитального в один текущего ремонта, повреждено 75 мт. пути, перебиты в движении на грузонапряженной участке составы 3 ч. 30 мин. один человек убит и тяжело ранен поездами мастер Кочевниковский. При рассмотрении дела, допроса подсудимой и свидетелей, на судебном следствии установлено, что на Узловском отделении, наиболее грузонапряженном участке дороги, на протяжении 1945 года имеет место, как система, грубейшие нарушения Правил технической эксплуатации и инструкции по движению поездов, а также приказов НКПС и на альфика дороги со стороны целого ряда работников, связанных с обеспечением безопасности движения поездов.

Руководство отделения и ревизорский аппарат, вместо того, чтобы принять эффективные меры по устранению допущенных нарушений трудовой дисциплины, приказов и инструкций, отдельными лицами, нерадиво относящимися к своему служебному долгу, а также вскрытию причин, порождающих эти нарушения и браки в работе, смирились с этой преступной практикой разгильдяйства, которое имеет место на ряде станций отделения. Как по настоящему делу, так и по ранее рассмотренным делам судом вскрыты причины, которые порождают преступность, из которых усматривается, что руководство отделения совершенно не задумывается вопросом улучшения бытовых условий работников входящих в работающих на линии, плохо организовано отоваривание прокартоски линейными работниками со стороны ОРС-а ДН-2 а также имеет место, когда отдельные работники движения не обеспечены надлежащими помещениями, где бы они могли получить нормальный отдых в пунктах, где отсутствует стандартные транспортные дома /посты, раз'евды/, а они проживают в вагонах, а эти вагоны не оборудованы. А в пунктах, где имеются общежития, то таковые содержатся в антисанитарной состоянии /ст. Присады, и друг./, Военный Трибунал считает неотложным в целях полного устранения причин, порождающих нарушения ПТЭ и трудовой дисциплины. Произвести на указанном отделении глубокую проверку выполнения приказов НКПС и альфика дороги, относящихся к обеспечению безопасности движения поездов, как со стороны руководства отделения и станций, так и работников, связанных с движением

позволен, а при установленных конкретных виновников тяжести привлечь к ответственности.

На основании изложенного, Военный Трибунал

**О П Р Е Д Е Л И Л:**

Донести до сведения Начальника Московск. Дов. Д. генерал-директора движения III ранга тов. ГИНДОВИНА о выданной на предмет устранения отмеченных недочетов, в работе Указанного отделения и просить о результатах сообщить Военному Трибуналу дороги.

Подписано за надлежными подписями

копия верна: Председательствующий:

ст. лейтенант истины

/ А И С Е Н Т Ы Н /

Копия - 3-187  
150

# П Р И К А З

НАЧАЛЬНИКА МОСКОВСКО-ДОНБАССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

№ 526/Н

От 22 сентября 1945 г.

## "О крушении поезда № 1412 и 1006 на посту 158 км. Узловского Отделения"

11 сентября на посту 158 км. вследствие отправления поезда № 1006 на перегон, занятый поездом № 1412 допущено крушение их с большими последствиями и длительным перерывом движения.

Расследованием причин данного крушения установлено:

ДСП поста 158 км. МИШУКОВА, получив извещение со ст. Венев об отставлении поезда № 1412 маршрут таковому не готовила, пропуск на ходу не обеспечила, задержав у закрытого светофора, ушла на пост сама и стрелочник ПРОМОПОВА. Разбуженная телефонным звонком МИШУКОВА, не убедившись в проследовании поезда № 1412 дала ложное прибытие ст. Венев в то время, когда поезд стоял у закрытого светофора. ДСП Венев МУХОМОВ, получив прибытие без дачи обратной проверки на поездную телефонограмму, отправил от себя поезд № 1006, который наехал на хвост поезда № 1412.

Старший кондуктор этого поезда ЛАРКИН не осигналил хвост поезда и не оградил его при стоянке у закрытого светофора в течении 15 минут, чем нарушил § 36-62 инструкции по сигнализации. Начальник поезда № 1006 ПОДЗОЛНОВ подаваемые сигналы остановки должным образом не воспринял и своевременно поезд не остановил. Диспетчер Сафонов установив, что п. № 1412 не проследовал пост 158 км., не принял своевременно мер к задержанию п. № 1006, а получив сообщение об отставлении п. № 1006 из Венева на занятый перегон не дал четких указаний посту 158 км. о предотвращении столкновения.

На Узловском отделении в текущем году было 67% крушений от общего числа по дороге, при чем только за последние 3 месяца по вине, главным образом, колесного состава допущено 3 крушения. Решающие станции отделения Узловая 1, Б. Донской, Присады вновь превращаются в аварийные очаги. Начальники этих станций мало изучают людей, неудовлетворительно осуществляют контроль за выполнением работниками станций правил технической эксплуатации и местных инструкций по приему и отправлению поездов, что повлекло более 50% крушений и грубых браков имевших место на отделении.

Ряд диспетчеров отделения, допуская в своей работе штурмовщину, становятся на путь откровенного саботажа и нарушения правил технической эксплуатации, что разлагаете действует на работников станции. В результате такой работы и отсутствия со стороны руководителей отделения должного контроля диспетчера САФОНОВ и КУЗНЕЦОВ стали пособниками двух крушений на отделении.

Начальник Отделения Движения тов. МРЕНКОВ имея строгое предупреждение НКПС за крушение воинского поезда в июне м-це о/г. не обеспечил проведение в жизнь организационно-технических мер, указанных НКПС и руководством дороги, зачастую не вскрывал истинных причин, порождающих нарушителя и допустил подобное положение на решающих станциях отделения и среди диспетчерского аппарата.

При приеме поустительстве тов. МРЕНКОСА наводные и  
шения пассажирского поезда № 44 на ст. Дланга 13 августа  
визор движения КОРОСТЕЛИИ и диспетчер КУЗНЕЦОВ до чего не  
не оторы железнодорожного на ему восте. Основной наводник по  
п. № 1006 ДИИ МИЛУТОВА Все м трибуналом суждене о лишен  
свободы сроком на 6 лет.

### П Р И К А З Ы В А Ю :

1. Старшего кондуктора ЛАРКИНА, неосигнального хв  
не оградившего поезд за нарушение ПТЭ § 442 подвергнуть  
Административному аресту на 20 суток без исполнения служебных  
обязанностей.

2. ДСП ст. Венев МУХОМОВА, в прошлом имевшего ряд на  
ний за нарушение ПТЭ, за отправление со станции поезда без  
установленных сигналов и сообщение фиктивного времени отпа  
ния поезда № 1412 опять на работу не связавшись с движением  
поездов.

3. Машиниста поезда № 1006 ПОДКОЛЮВА за неприкатию  
к остановке поезда опять в помощника машиниста.

4. ДИИ САЛОНОВУ за невыполнение § 293 ПТЭ и отсутствие  
контроля об "являть строгий выговор".

5. ДИИ-МАРТИНОВУ за некачественный контроль на уа  
со "являть выговор".

6. За неудовлетворительную организацию выполнения на  
зов НКПС, направленной на обеспечение безопасности движения  
поездов, следствием чего явился роот аварийности на отделе  
начальнику Уаловского отделения тов. МРЕНКОВУ - об "являть на

7. Всем начальникам отделений движения и нач. служб  
ПРОСКУРЛОВУ в дедавший срок провести специальные совещания  
диспетчерскими коллективами, на которых разобрать допущенные  
1945г. на дороге наиболее характерные крушения, аварии, гру  
браки в работе, изучив обязанности диспетчеров по обеспеч  
безопасности продвижения поездов.

8. С целью оказания практической помощи в проведении  
организационно-технических мероприятий, преподавания НКПС и  
подотвом дороги по обеспечению безопасности движения поездов  
и улучшения работы Уаловского отделения в целом, командировать  
бригаду из представителей алуки движения паровозной и на  
второй совместно с ревизорским аппаратом НКПС по безопас  
движения проверить ход выполнения важнейших указаний и при  
НКПС и руководстве досаги за отделении и ряде решающих  
и потребовать от руководителей отделения неуклонного про  
из в жизнь. Обследовать бытовые условия работников и работ  
кадров в связи с возвращением из фр.

9. даяний приказ об "являть под расписку всем работ  
связанным с движением поездов.

Начальник Московского-Донбасской и/д  
Генерал-инженер Движения III ранга

А. ГУНДОВ