

мур мур N 3401, 16 с 15 в 162 Косево

Ц П Р О К

119

Ш А Р Л О Т

ВАШ № 47 22 АВГУСТА ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА КРУШЕНИЯХ АВАРИЯХ
ПОСЛАНА СЕГО ЧИСЛА ЧЕЛЫДСВЯЗЬЮ

НПРОХ

/ЛЕВЕДЬ/

г.Саратов, Прокуратура Ружд, 15/IX-38 г.

120
ГЛ. ПРОКУРАТУРА
Ж.Д. ТРАНСПОРТА
"22" августа 1938г.

ВСЕМ ПРОКУРОРАМ ЖЕЛ. ДОРОГ.

1/IX-38г. исполняется год со времени введения нового порядка расследования дел о крушениях и авариях на ж.д. транспорте по приказу №-134/ц-468 НКПС и Прокурора СССР от 27/VI-1937г.

Вам необходимо проанализировать работу, проведенную в связи с приказом №-134/ц-468 и письмом Прокурора СССР от 20/VII-37г. за №-63, с обобщением недостатков, мешавших точному проведению в жизнь требований приказа с представлением этого анализа в Главную прокуратуру ж.д. транспорта не позднее 5 сентября 1938г.

И.о. ГЛ. ПРОКУРОРА Ж.Д.
ТРАНСПОРТА -

/ШАРЛОТ/

Взрно Yeans

15/IX-38

037-

121

ГЛАВНОМУ ПРОКУРОРУ Ж.Д. ТРАНСПОРТА

Тов.Ш А Р Л О Т

При этом согласно Вашего предложения от 22/УШ-38 г. за № 47 представляется докладная записка о борьбе с крушениями и авариями за время с 1/IX-37 г. по 1/IX-38 г. на 19 страницах.

ПРОКУРОР РУЖД:-

/ЛЕБЕДЬ/

122
РАССЕКРЕЧЕНО

ПРОКУРАТУРА РЯЗАНО-УРАЛЬСКОЙ ЖЕЛ. ДОРОГИ.

№..... "...." сентября 1938 года.

ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА

/ О борьбе с крушениями и авариями за время с
1-го сентября 1937 г. по 1-е сентября 1938 г. /

На "19." листах.

120
РАССЕКРЕЧЕНО

Котля.

ПРОКУРАТУРА РЯЗАНО-УРАЛЬСКОЙ ЖЕЛ.ДОРОГИ.

№..... "15" Сентября 1938 г.

ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА.

/О борьбе с крушениями и авариями за время с 1-го сентября 1937 года по 1-е сентября 1938 года./

1. ОБЩИЕ ЗАМЕЧАНИЯ.

Приказ Народного Комиссара Путей Сообщения и Прокурора Союза ССР № 134/ц/468 введен в действие на Рязано-Уральской ж.д. с 1/IX-1937 года.

Никаких материалов /протоколов совещания, инструктивных писем и т.д./, освещающих проведение Прокуратурой дороги организационной работы за 1937 г. и начало 1938 г. по осуществлению указанного приказа не имеется. Судя по тому, что это важнейшее мероприятие на ж.д. транспорте проходило в дальнейшем неорганизованно-самостоятельно, надо полагать, что такой работы не проводилось.

На успешность выполнения приказа отражалось: неукомплектованность участков прокурорами и следователями, так: Аткарский, Паласовский, Ершовский и Уральский участки не были полностью укомплектованы до февраля м-ца 1938 года; недостаточная подготовленность вновь принятых на участки работников, как к следственной работе, так и в отношении

знания техники ж.д. транспорта, что приводило в конечном итоге к плохому составлению первоначальных актов о крушениях и авариях, к неправильному определению первопричины крушения и аварий, к затяжке следствия и неполноте его.

В начале текущего года были приняты меры к устранению перечисленных недочетов - полностью были укомплектованы участки прокурорами и следователями, ежемесячно проводились оперативные совещания, обследовались участковые прокуратуры как в области общей работы, так и по борьбе с крушениями и авариями, однако еще и в настоящее время недочеты не ликвидированы полностью.

II. СЛЕДСТВЕННАЯ РАБОТА ПО КРУШЕНИЯМ И АВАРИЯМ.

Существовавшая на Рязано-Уральской дороге право-троцкистская организация во главе с бывш. Начальником дороги КАВТАРАДЗЕ, б. Начальником ПОДОРА ФЕДОРОВИЧ создавала вредительско-диверсионные группы, которые занимались дезорганизацией движения поездов, устраивали крушения и аварии, разлагали трудовую дисциплину, подрывая работу транспорта во всех его звеньях. Новое руководство дороги не сумело быстро перестроить работу, мобилизовать массы на борьбу с последствиями вредительства, поднять и укрепить трудовую дисциплину, являющуюся бичем транспорта, порождающую аварии, крушения и наносящую неполадки в работу дороги и в настоящее время. Совещание дорожного актива командно-политического состава совместно со стахановцами, состоявшееся 23-24 августа с/г. по вопросу состояния дисциплины отметило следующее:

"Невыполнение командно-политическим составом приказов Наркома привело к тому, что трудовая дисциплина на станциях, отделениях, депо, дистанциях пути, вагонных участках находится на самом низком уровне. Сон на посту, невыход на работу, пьянство, нарушение ПТО - стало массовым явлением".

На дороге была проведена значительная подрывная работа японско-немецкими шпионами, вредителями, диверсантами, от которых она не свободна и на сегодня, поэтому Рязано-Уральская ж.д. неблагополучно в аварийном отношении остается по настоящее время. Отдельные аварийные очаги на протяжении с конца 1937г. и текущего 1938 г. на 9, 12, 18, 20 дистанции пути оставались и остаются не ликвидированными. При таком положении число аварий и крушений на дороге не только не сократилось в 1938 г., по сравнению с 1936-37 г., но создавалась предпосылка к увеличению роста крушений и аварий на дороге.-

а/ Количество возникших дел

За время с 1/IX-1937 года по 1 сентября 1938 года возбуждено и закончено Прокуратурой 173 дела, которые получили следующее направление:

а/ направлено в суд	125
б/ прекращено	7
в/ возбуждено дисциплинарное преследование	11
г/ передано по последственности прокурорам других дорог	27
д/ не закончено следствием	2

б/ Сроки расследования.

Расследование дел о крушениях и авариях за отчетный год / с I/IX-37г. по I/IX-38 г./ производилось в срок:

до 3-х дней	95 дел, или 55,3%
" 5 "	22 " " 12,3%
" 10 "	17 " " 10 %
" 15 "	10 " " 5,95%
" 1 м-ца	18 " " 10,5 %
Свыше 1 м-ца	10 " " 5,95%

172 дела " 100%

в/ Недочеты следствия.

Причинами невыполнения установленных для производства расследований по делам о крушениях и авариях сроков являются следующие обстоятельства: первоначальные акты, как и говорилось уже выше не всегда составлялись полно и технически грамотно. Для иллюстрации приводим следующие примеры:

I/ По делу о крушении 17/УП-38 г. на перегоне Леля-Аркадак товарного поезда № 940, вызвавшем причинение убытков в 45.000 руб., Прокурор Балашовского уч-ка т. КРУЗИН допустил следующие недочеты при составлении первоначального акта: а/ в § 9 акта, вместо дачи определенного ответа о размерах или расстоянии отхода от рельс соседних колес подвижного состава и в какую сторону по ходу поезда, указал: - "смотри фотокарточки и схему крушения", тогда как фото-карточ-

ки не были масштабными, не заключали в себе сведений, какие именно вагоны засняты и на какой стороне, а поэтому карточки не могли служить собой ответом на поставленный вопрос. Отсутствовали эти сведения и в схеме, составленной, кстати сказать, другими лицами и не на месте крушения; б/ запись в § 12 акта говорит: "Не установлено за отсутствием ЦД", тогда как уехавший ЦД не мог увезти с собой книг околodka с одной стороны, а с другой стороны - сведения по затрагиваемому вопросу сосредоточены в книге бригадира / о осмотру пути/, который был на месте крушения; в/ по §§ 13 и 14 / о состоянии пути/ ничего не было сделано т. КРУЗИНЫМ, а сделана была ссылка на приложенный акт об осмотре пути, составленный местными работниками дистанции, без участия Прокурора и УРБ; г/ не давая подробного исчерпывающего конкретного ответа по § 47, сделана ссылка на нарушение "соответствующих §§".

Заключение о том, как серьезно обнаруженные недочеты и отступления в содержании пути, что в конечном итоге явилось причиной крушения и кто является ответственным за это дано не было.

В связи с этими недочетами дело возвращено было к дознанию, что и вызвало нарушение установленного срока для производства расследования.

2/ По делу о крушении 29/III-38 года на перегоне Платинский-Салтыковка товарного поезда № 904 Прокурором Аткаревского участка т. КОНДРАКОВЫМ и УРБ ПОКРЕНО составлен первоначальный акт весьма небрежно и настолько неспешно и неясно, что не представилось возможным сделать окончательный вывод как об

обстоятельствах крушения, причинах его, так и лицах виновных, так: в описательной части пункта I акта говорится между прочим:

"Поезд потерпел крушение при следующих обстоятельствах: дефективная рельса в третьей сотке 173 километра на правой колеи по счету километров при проходе переднего паровоза длопнула от конца рельсы на 250 мм., вследствие чего получился сход второго ската передней тендерной тележки паровоза № 744-0, чего машинисты не заметили и следовали дальше".

Основной причиной крушения явилось наличие дефективного рельса, который как это видно из приобщенного к делу чертежа имел до крушения старую лопину в месте накладки. По делу обвинялись работники пути, между тем в п. 12 акта не указаны, какие отступления обнаружены в пути по плану и уровню.

Дело было возвращено на доследование, что затянуло окончание следствия на 7 дней.

Подробные факты составления технически неграмотных первоначальных актов являются к сожалению не единичными и не ограничиваются приведенными фактами. Это беспорядочно отражалось на качестве следствия и на сроках расследования дел.

Неудовлетворительное составление первоначальных актов приводило еще к тому / самое главное /, что этими актами не были вскрыты зачастую полностью первопричины крушений и аварий, что вызывало необходимость назначения специальных технических экспертиз. При производстве однако последних встречались серьезные затруднения в том отношении, что на месте крушений и аварий не было собрано достаточных данных / состоянии пути, подвижного состава и т.д. / и экспертам, не бывшим

на месте крушения и аварий, с большим трудом приходилось заниматься исследованием поставленных перед ними вопросов, собирать для этого дополнительный материал и только после этого давались те или иные заключения.

Наглядными примерами тому могут служить следующие дела:

По делу о крушении 30/III-38 г. на перегоне Чалыкля-Овинки товарного поезда № 902, причинившим интересам дороги убытки в сумме 158.400 рублей первоначальным актом дано было такое заключение о причинах крушения:

"Крушение произошло в результате развития поездам большей скорости / не менее 30 км. в час / по затяжной линии 0,005 уклону и кривой радиусом 427 мтр., примененная машинистом ТРИОЛАЗОВ резкого торможения прямодействующим паровозным тормозом, клапан максимального давления которого был отрегулирован на 4,8 атм., вместо требуемых 3,75 атм., вследствие чего произошло заклинивание паровозных скатов....." что вызвало набегание хвостовой части на головную, выжим середины состава и крушение поезда".

Заключение о заклинивании скатов паровоза внесло в обстоятельства дела неясность и вызвало возражения обвиняемого ТРИОЛАЗОВА при рассмотрении дела в Финсуде Рунд 27/IV-38 г. Суд вынужден был вернуть дело для доследования - производства авторитетной технической экспертизы.

Организация и производство экспертизы заняло много времени, в связи с вызовом экспертов из НКПС, установивших, что крушение произошло в результате неправильного торможения и что заклинивания скатов не было.

По делу о крушении 15 мая 1938г. на перегоне Балаанда-Лисне Горы товарного поезда № 1134 первоначальным актом было

даю заключение, что крушение это произошло вследствие превышенной машинистом МАКОШИНЫМ скорости.

Производившиеся же техническую экспертизу работники Управления дороги и дорожного ревизора по безопасности движения поездов не могли разрешить поставленных перед ними вопросов, отказавшись дать определенное заключение о причинах крушения поезда. Дело направлено в Главную Транспортную Прокуратуру / 16 мая с/г. за № М-15/ для производства экспертизы через НКПС. До сих пор экспертиза эта не произведена, вследствие чего следствие считается незаконченным.

Эти факты свидетельствуют о том, что не только участковые прокуроры и следователи, не овладевшие техникой ж.д. транспорта, и методами расследования крушений и аварий допускают в своей работе недочеты, но усугубляются темпы расследования и тем, что ревизорский аппарат также является мало квалифицированным и не компетентным во многих случаях для разрешения сложных технических вопросов, возникающим по делам крушений.

г/ Возвращено к рассмотрению

В результате низкого качества следствия ^{по} имеющимся в Прокуратуре материалам значится возвращенных к рассмотрению:

В 1937 г.

Сентябрь м-ц		не было,
Октябрь	"	"
Ноябрь	"	2 дела,
Декабрь	"	2
		4 дела.

1938 год

Январь м-ц	2	Май м-ц	1
Февраль "	-	Июнь "	2
Март "	-	Июль "	6
Апрель "	2	Август	2

И т о г о 15 дел.

Возвращение дел к доследованию производилось главным образом для производства технической экспертизы.

д/ Последствия крушений и аварий /убытки/.

Имущественный ущерб государству был причинен от крушений и аварий за период:

с 1/IX-37 г. по 1/I-38 г. в сумме ...	2.540.144 руб.
" 1/I- по 1/IX-38 года " " " ...	3.149.540 руб.

И т о г о ... 5.689.684 руб.

3. ВИДЫ АВАРИЙ И КРУШЕНИЙ.

Дела о крушениях и авариях распределяются по следующим видам:

Проезд паровозов на вагонах	4
Проезд на занятый путь	27
Столкновение поездных составов	14
Сход подвижного состава с рельс	17
Проезд закрытого сигнала	9
И в о м о с и	8

Неудовлетворительность содержания пути.....	13
Неисправность содержания подвижного состава..	5
Отправка на занятый перетон	3
Столкновение маневровых паровозов	5
Сход паровозов с рельс	3
Сшиб тупиков	4
Резкое торможение действующим паровозным тормозом.....	7
и прочих видов.....	30

4. СОСТАВ ПРИВЛЕЧЕННЫХ ЛИЦ В КАЧЕСТВЕ ОБВИНЯЕМЫХ

Состав привлеченных по делам об авариях и крушениях
лиц представляется в следующем виде:

а/ Паровозная служба:

М а ш и н и с т ы	71
П о м. М а ш и н и с т ы	8
Н а ч. Д е п о	1
И н ж е н е р д е п о	1
С л е с а р я	1
Н а ч. электростанции депо	1

И т о г о..... 83

б/ Служба движения:

Д С	3
Д С П	35
С о с т а в и т е л я	12
С ц е п ч и к о в	11

Стрелочников	38
Сигналистов	4
Вашиачников	4
Гл.кондукторов	8
Ст.кондукторов	2
Маневр.диспетчеров	1

Итого..... 118

в/ Служба пути

ПЧ	6
Зам. ПЧ.....	3
Дорожных мастеров.....	19
Бригадиров пути	14
Пом.бригадиров	1
Путевых рабочих.....	4
Путевых обходчиков.....	2
Еоферов	3
Переездной сторож	1

Итого..... 53

г/ Вагонная служба:

Поездных мастеров.....	3
Семотрищиков вагонов.....	3

Итого..... 6

134

д/ Работники восстановления поездов.

Гл. инспектор восстанов. средств.....	1
Нач. восстановит. поездов.....	1
Механиков поездов.....	2
Зам. нач. восстановит. поездов.....	1

И т о г о..... 5

Б. СУДЕБНАЯ РАБОТА ПО ДЕЛАМ О КРУШЕНИЯХ И АВАРИЯХ.

Все дела о крушениях и авариях рассматривались в подготовительных заседаниях суда с участием прокуратуры.

Обвинение на суде поддерживалось по всем делам о крушениях и авариях прокурором. Во время перерывов / при удалении суда в совещательную комнату/, как правило, Прокуроры и защитники проводили с присутствовавшими в зале судебного заседания беседы по правовым вопросам.

По отдельным делам участковые прокуроры вокруг проведенных судебных процессов проводили собрания рабочих, разъясняя причины, породившие крушение, необходимость жесткой борьбы с крушениями и авариями.

Б. ПОДРЫВНАЯ РАБОТА ВРЕДИТЕЛЕЙ И ДИВЕРСАНТОВ.

В середине 1937 г. на Рязань-Уральской дороге была вскрыта и репрессирована право-троцкистская вредительско-диверсионная организация, которую возглавляли: б. начальник дороги КАМТАРАДОВ, его заместитель КАТАВИН, б. начальник Политотдела дороги ГОРШИН и ФЕДОРОВ. Оставшиеся неразоблаченными члены эт:

организации, как в Управлении дороги / ПОПОВ, Зам. Нач. Службы пути/, так и на линии продолжали заниматься подрывной работой, совершая крушения и аварии на дороге. Наиболее тяжкие преступления, совершенные остатками враждебско-диверсионной организации за истекший отчетный год, были следующие:

1/ Крушение поезда № 978 на перегоне Аркадак-Горячиха 28/IX-37 года.

Произведено следующим образом: Развив скорость поезда до 80 км. в час, машинист паровоза поезда КОЧЕТКОВ А.И. на кривой 57 км. применял экстренное торможение, вследствие чего третий от головы поезда вагон-цистерна сошла с рельс, получился механический расцеп автоцепки и сошедшая с рельс цистерна стала поперек пути, создала упор для остальной части поезда, произошел взрыв бензина и пожар. Уничтожен крушением 17 груженых цистерн, убит главный кондуктор поезда ПАРЛОВ. Убыток выражается в сумме 980.000 руб.

КОЧЕТКОВ, являясь членом право-троцкистской организации признался, что он совершил диверсионный акт по заданию последней.

Военным трибуналом КОЧЕТКОВ приговорен к расстрелу.

2/ Крушение поезда № 703 на перегоне Аткарек-Напеглы 19/IX-1937 г. также по заданию право-троцкистской организации было произведено инженером ^{о.м.} депо Аткарек БАХОВИМ, слесарями др. по КРУТЫКО и ЛИНДМАННОМ / последние два прибыли с КВЖД / путем ослабления тормозных колодок у тендера паровоза № 744-02 перед выпуском паровоза под поезд, что и вызвало крушение поезда.

Уничтожено подвижного состава и разрушен путь на сумму 531.903 руб.

Воентрибом ВАХОВ, КРУТКО и ЛИНДМАН приговорены к расстрелу.

3/ 9/19-38 г. на Разъезде ЕВДОКИМОВСКИЙ РЖД, поезд № 2904 потерпел крушение, груженный индустриальной нефтью, в результате чего было разбито 19 4-х осных цистерн, 3 паровоза, убито и ослеплено при пожаре 7 человек, тяжело ранен 1 человек и легко 1 человек. Нанесено государству убытков в сумме 555.000 руб.

Данное крушение было организовано неравнодушными к моменту преступления членами право-троцкистской организации начальником 7-й дистанции пути МЕТЕНЕВЫМ, его заместителем ТРУСОВЫМ, Начальником 7-й дистанции пути по политехнической ГОЛОВАНОВЫМ, дорожными мастерами БУРИКОВЫМ и ВАСОВЫМ, начальником ЕВДОКИМОВСКОГО разъезда НИКОЛАЕВЫМ, дежурным по станции ГИДИКОВЫМ и старшим стрелочником ВАСИЛЬЕВЫМ.

Диверсионный акт был совершен названными лицами путем порчи стрелки № 4 на разъезде ЕВДОКИМОВСКИЙ, что и вызвало крушение.

Военным трибуналом МЕТЕНЕВ, ТРУСОВ, ГИДИКОВЫМ приговорены к расстрелу. БУРИКОВ, НИКОЛАЕВ и ГОЛОВАНОВ - приговорены к 15 годам лишения свободы, а ВАСИЛЬЕВ и ВАСОВ - к 10 годам лишения свободы каждый.

4/ 9/19-38 г. на перегоне Ртищев-Подгоранка РЖД, на 201 км. поезд № 907 потерпел крушение, в результате чего разбито и повреждено 34 вагона. Убыток выражается в сумме 400.000 р.

По делу были арестованы и преданы суду Военного Трибунала начальник 11-й дистанции пути БЕРГ, зам. его ЛЕХТИНА, дорожный мастер ШАЛЮГИН, бригадир пути КОРНИЛЕНКО, путевой обходчик ЗИНИН.

Вся эта группа лиц, являясь членами право-троцкистской организации, разрушала путевое хозяйство для организации крушения поездов, и своими действиями вызвала указанное крушение.

5/ 25/IX-38 г. на перегоне САЛОВКА-СИРЯВИНО поезд № 2755 наливной нефтью потерпел крушение, в результате чего разбито и повреждено 17 цистерн с уничтожением груза.

Убытки выразились в сумме 165.162 руб.

Начальник 12-й дистанции пути СИЛКИН, будучи членом право-троцкистской организации, довел путевое хозяйство дистанции до полного развала, вызвав тем самым означенное крушение.

Дело находится на рассмотрении Военной Коллегии Верховного Суда СССР.

7. СУДЕБНАЯ РЕПРЕССИЯ ПО ДЕЛАМ О КРУШЕНИЯХ И АВАРИЯХ

За время с 1/IX-37 г. по 1/IX-38 г. закончено следствием и передано на рассмотрение Лиссуда и Военного Трибунала дел по крушениям и авариям - 125.

По этим делам осуждено:

К расстрелу	10 человек
К лишению свободы на 15 лет	3 -"
К -" -" -" 10 "	25 -"
" -" -" -" 8 "	10 -"
" -" -" -" 7 "	11 -"
" -" -" -" 6 "	7 -"
" -" -" -" 5 "	20 -"
" -" -" -" 4 года	10 -"

138

И лишения свободы на 3 года	26	человек
" " " " 2 "	24	" "
" условному лиш. свободы	4	" "
" И Т Р	10	" "
О п р а в д а н о	6	" "

И т о г о 156 человек.

Наиболее характерными делами грубейшего нарушения трудовой дисциплины и ПТЭ являются:

1/ Дело о крушении пассажирского поезда № 51 14/ХП-37Г на перегоне Потьма-Кистендей, ВУЖД.

Убытки крушениям причинены в сумме 130.000 рублей.

По делу привлечены к уголовной ответственности и осуждены по 1 ч. 59-3 "в" ст. УК:

Машинист паровоза СУХОРУКОВ и его помощник ПОЖИЛОВ, которые следуя по перегону не наблюдали за состоянием пути и сигналом остановки, в результате чего произошло крушение поезда на месте путевых работ 5-го пакета, 95 км.

Бригадир 8-го околка ДЕДЮКИН не ограждал места смещения рельса пятаками.

Линсудом приговорены: СУХОРУКОВ и ДЕДЮКИН к лишению свободы на 10 лет каждый, ПОЖИЛОВ - к 3 годам лиш. свободы условно.

2/ 30/III-38 г. на 209 км. перегона Чалыкла-Озники поезд № 902 потерпел крушение, в результате чего разбито 20 вагонов с причинением материального ущерба в сумме 158.400 р.

Крушение произошло по причине развития большей скорости по ватяжной линии 0,085 уклона и кривой радиусом 427 мтр.,

и применения машинистом ЕРМОЛАЕВЫМ резкого торможения прямодействующей паровозным тормозом.

Машинист ЕРМОЛАЕВ осужден Линсудом РУЖД к 10 годам лишения свободы.

3/ 2/IV-38 г. на раз'езде Дубасовский, РУЖД, машинист ОВЧИННИКОВ проехал закрытый семафор и врезался в хвост поезда № 963, с причинением убытка в сумме 80.000 руб.

ОВЧИННИКОВ приговорен к 7-ми годам лишения свободы.

4/ 20/III-38 года поезд № 2762 на переезде Аркадак-Андреевка потерпел крушение, в результате чего: произошел сход с рельс паровоза, № 2762 и 2-х груженных нефтью цистерн с перерывом движения - 4 ч. 40 мин.

Дор.мастер ЧЕВЕЛЕВ, произведя путевые работы на 3-м пикете 74 км., оставил в неизменном состоянии стык рельсов. ЧЕВЕЛЕВ приговорен к 4 глдам лишения свободы.

5/ 22/VIII-38 года на Раз'езде Рестошский, РУЖД, был принят на второй путь, занятый поездом № 1106, поезд № 904. Столкновение поездов было предотвращено благодаря бдительности машиниста поезда № 904.

Для приема поезда № 904 стрелочный маршрут должен был сделать стрелочником ХМЕЛЮК на первый свободный путь, ХМЕЛЮК же поставил стрелку на 2 путь, занятый поездом № 1106.

Дежурный по раз'езду КУЧЕРЯВЫЙ, находясь в то время в втором стрелочном посту, не устранил неправильность приготовления маршрута, причем в маршрутной книге сделал запись о том, что маршрут для п.№ 904 приготовлен на I-й путь.

Вместе с тем он разрешил ХМЕЛЮКУ открыть входной семафор для

приема п. № 904. Действиями ХМЕЛОН и КУЧЕРЯВОГО допущено грубейшее нарушение труддисциплины и ПТЭ.

Приговором Лиссуда Ружд оба они осуждены к лишению свободы на ПЯТЬ лет каждый.

6/ 2 января 1938 года машинист паровоза "од" № 20-1612 АКИМОВ, следуя резервом из КРОМШИНО в САЛОВКУ, проехал закрытый семафор ст. САЛОВКА, проследовал на занятый поездом № 1171 четвертый путь и врезался в хвостовую часть этого поезда, в результате чего: разбит 1 грузный вагон и повреждено: паровоз и 3 грузных вагона. Убытки выразились в сумме 14.680 руб.

Находившийся на паровозе в качестве Пом. машиниста КУЧИН также как и маш. АКИМОВ не наблюдал за сигналами, чем нарушил трудовую дисциплину.

АКИМОВ и КУЧИН приговорены Лиссудом Ружд к лишению свободы: первый из них на 10 лет, а второй на 3 года.

8. ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ.

Начиная с февраля м-ца 1938 года ежемесячно проводились оперативные совещания с участковыми прокурорами и следователями / проведено 7 таких совещаний/, где на каждом из них обсуждались недочеты работы по борьбе с авариями и крушениями, и давались при этом конкретные указания об устранении этих недочетов.

Помимо того, за указанный период времени, т.е. с I/II по I/IX-38 г. были обследованы НПРОК-ом все участковые прокуроры. На месте давались указания по конкретным авариям.

ним делам, а также и инструктаж о выполнении приказа № 134/ц.

25/УК-38 г. ПОЛИТОТДЕЛ дороги проводил совещание Начальников Политотделений, участковых Прокуроров и участковых ревизоров по безопасности, на котором были намечены мероприятия, устраняющие недочеты в области организационно-массовой работы вокруг судебных процессов и качества расследований по делам о крушениях и авариях.

Нами принимаются меры к тому, чтобы перестроить оперативную деятельность следственного и прокурорского аппарата так, чтобы по каждому возникшему делу в связи с авариями и крушениями срок расследования не превышал 3-х дней, как это установлено приказом № 134/ц. Обращено внимание прокуроров и следователей на необходимость улучшения составления актов первоначального расследования и определения причин, повлекших аварию или крушение, а также на усиление общественно-массовой работы в целях поднятия трудовой дисциплины, воспитания масс на конкретных примерах, привлекая для этой цели в необходимых случаях и актив - группы содействия прокуратуры.

ПРОКУРОР Рунд:-

/ЛЕБЕДЬ/