

7. апреля 1945 г.

№ 672

Гор. Кашира, Мос. обл.

Площадь Володарского, дом 4.

Входной № 01325
18 апреля 1945

Рассекречено
Секретно
ЭК. № 1

9

НАЧАЛЬНИКУ ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ВОЕННЫХ
ТРИБУНАЛОВ ТРАНСПОРТА
ГЕНЕРАЛ-МАЙОРУ ЮСТИЦИИ Т. ПУТОВКИНУ.

ДОКЛАД

О РАБОТЕ ВОЕННОГО ТРИБУНАЛА МОСКОВСКО-ДОНБАССКОЙ Ж.Д.

за I-й квартал 1945 г.

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ.

Одной из основных и наиболее важных задач Московско-Донбасской ж.д. на протяжении истекшего квартала, являлось выполнение государственного плана погрузки угля, т.к. в общем плане перевозок по дороге уголь занимал особое место, как по количеству перевозимого груза, так и по той роли, которую играла дорога в деле обеспечения топливом электростанций, питающих энергией важнейшие предприятия Москвы и Московской обл. Кроме того углем подмосковного бассейна питалось также и ряд других дорог, прикрепленных к шахтам, расположенным на МД-ж.д., не считая своей дороги, потребляющей до 5.000 тонн угля в сутки; приведу несколько цифр:

Средне-суточный план погрузки всех грузов по дороге в I-м квартале составлял - 2450 вагонов. Удельный вес плана погрузки угля в сутки равнялся:

В январе месяце 1760 вагонов
" феврале " 1827 " "
" марте " 1827 " "

Таким образом

уголь занимал ежесуточно до 75 % плана всей погрузки. К остальной категории грузов, также имевших первостепенное значение для работы дороги относятся: погрузка руды 75 вагонов в сутки, черных металлов 40 вагонов, хлеба 25 вагонов и т.д.

Выполнение плана погрузки угля в истекшем квартале характеризуется следующими данными:

	Ежесуточный план погрузки		Выполнение плана		% выполнения плана в тоннах.
	вагон.	тонн	вагонов	тонн	
ЯНВАРЬ	1760	45760	1569	40.695	89 %
ФЕВРАЛЬ	1827	47502	1730	43.195	91 %
МАРТ	1827	47502	1715	45.444	96 %

Из приведенных данных явствует, что план погрузки угля дорогой полностью выполнен не был, хотя в отдельные дни погрузка была на уровне плана и даже выше. Невыполнение плана складывалось в общем из двух причин, и, судя по данным дороги 50 % невыполнения относится за счет вины шахт не

обеспечивавших в отдельные дни по тем или иным причинам грузку поданного порожняка / порча агрегатов, недостаток чей силы, отсутствие в наличии добычи и т.п. /, в остальной части по вине дороги в силу причин обуславливавшихся целым рядом обстоятельств, вытекавших из деятельности дороги, о будет сказано ниже в последующих разделах доклада.

В приведенных цифрах выполнения плана дорогой обращает на себя внимание то обстоятельство, что среднесуточное количество погружаемого дорогой угля из месяца в месяц все же повышалось и задания ИКО грузить начиная с 17 марта 1945 ежесуточно 47 тысяч тонн угля дорога до конца месяца выно доевдя со второй половины марта погрузку до уровня 48 т тонн в сутки.

Работа дороги в истекшем квартале в условиях зимнего ода, особенно в январе и феврале месяцах характеризовалась наличием продолжительное время больших морозов, а порой о тывавших дорогу снежных заносов, что в известной степени жалось на нормальном продвижении поездов и даже вызывало ну на весь квартал движения некоторого числа пассажирски поездов.

В целях обеспечения в этот период нормальной работы ги, на важнейших ее участках и угле-погрузочных станциях дились предст. вители Московского Областного Комитета ИКП-выездная редакция газеты "Московский Большевик", оказыва на местах практическую помощь в осуществлении стоявших п дорогой задач.

Для преодоления трудностей зимнего периода и повыш производительности труда, на дороге неуклонно популяризи вались передовые методы труда железнодорожников, направл на ускорение обработки и продвижения поездов. Особое вни было уделено наведению порядка в паровозном хозяйстве, к одного из решающих звеньев в работе дороги, но оказавший недостаточно подготовленным для работы в зимних условиях

Такова краткая характеристика обстановки на дороге особенностей ее работы по выполнению государственных пла перевозок в I-м квартале 1945 года.

Военный Трибунал свою работу в истекшем квартале о ставлял в свете стоявших перед дорогой задач, направляя деятельность на оказание помощи по наведению порядка и лины на транспорте, на вскрытие и устранение причин спо вавших совершению преступлений; обращая особое внимание наиболее неблагоприятные участки. Так например: в начал квартала в особо напряженный период дороги, на решающем Узловая - Ожерелье - Москва, факты проявления недисципли ности и разгильдяйства, приводившие к грубому нарушению среди паровозников и путейцев заметно давали себя знать большее число браков в работе имело место именно на эти участках, что не могло не отражаться на нормальной рабо дороги. В связи с чем I-й квартал характеризуется увели числа дел данной категории почти вдвое, т.к. в это время бенно резко встал вопрос о наведении порядка на указанн участках, где недисциплинированность отдельных лиц, как указал тормозила работу по продвижению поездов в зимних виях.

Трибунал при рассмотрении дел на этих участках /о по делам о крушениях, авариях и прочих нарушениях ПТЭ / стремился путем усиления карательных санкций за содеянн также проведением массово-правовой работы - пресекать преступного отношения к обеспечению безопасности движе поездов. С этой целью процессы по делам проходились на ятиях, чтобы таким образом влиять на остальную массу же

дорожников. И надо сказать, что если в январе месяце в одно из решающих дел /Огарелье /- сессия выезжала 3 раза, то в марте месяце дел о нарушении там производственной дисциплины не было вовсе.

Судебная практика по важнейшим категориям дел будет освещена в соответствующих разделах доклада, поэтому заканчивая характеристику общих положений, приведу несколько цифр о состоянии судимости в целом.

Общий численный состав рабочих и служащих на дороге определяется в 50 тысяч человек. Состояние судимости на 1 тысячу работающих составит 5,7 человека против 5 человек в 4-м квартале. Рост в 1-м квартале на 0,7 чел. имеет место главным образом за счет категории дел относящихся к хищениям мелких количеств угля, о чем более подробно будет сказано ниже и частью за счет увеличения числа лиц привлеченных к уголовной ответственности за нарушения ИТЭ и трудовой дисциплины, о чем уже говорилось выше.

Удельный вес числа осужденных по основным видам преступлений, по отношению к общему числу осужденных транспортников характеризуется следующими данными:

	1 кв. 1945 г.	
Всего было осуждено транспортн.	286 чел.	
В том числе:		
а/ За самовольн. отлучки и дезертирство.....	116 - 40,5%	
б/ Крушения, аварии, нарушения ИТЭ и трудовой дисциплины /ст. 59-3 "в" ч. 1 /	41 - 14,5 %	
в/ Хищения, предусмотренные постановл. ГКО 2. VII. 42 г.	7 - 2,5%	
г/ Прочие хищения на транспорте	38 - 13,5%	
д/ Взятничество.....	11 - 4%	
е/ Дела, подпадающие под Пост. ГКО от 22.1.43 г.....	17 - 6%	и т. д.

Из приведенных данных усматривается, что удельный вес числа осужденных за самовольные отлучки и дезертирство по отношению к общему числу осужденных транспортников за квартал составляет 40,5%, в то время как в 4-м квартале мы имели 49,4, следовательно в истекшем квартале имеется снижение на 8,5%. Также снизилось с 11,5% до 6% число лиц осужденных за преступления, подпадающие под Постановление ГКО от 22.1.1943 г. Заметный рост имеется по делам о хищениях /в основном кражи мелкого количества угля/ и по нарушениям ИТЭ и дисциплины, о чем уже было сказано.

II. СУДЕБНАЯ ПРАКТИКА.

1. Крушения, аварии, нарушения ИТЭ и дисциплины /квалифицируемые ст. 59-3 "в" ч. 1 /

По данным Управления дороги в 1-м квартале было:

Январь Февраль Март Всего:

	Январь	Февраль	Март	Всего:
Крушений	3	3	1	6
Аварий	-	2	1	3

что по сравнению с 4-м кварталом дает снижение числа крушений на 2 случая, а по авариям увеличение на 1 случай.

Указанное число крушений и аварий имело место по вине дующих служб:

	Крушения	Аварии:
Служба движения	2	-
Служба тяги	2	1
Вагонная служба	1	1
Служба пути	1	1
Итого:	6	3

Перечисленные случаи налицествовали в результате:

	Крушения:	Аварии:
а/Столкновений при маневрах, при маневр. работах и вследствие неограждения хвостовой части поездов	2	1
б/Прием поезда по взрезанной стрелке	1	-
в/Раскantungка рельса	1	-
г/Излом оси в вагоне	1	-
д/Превышение установлен. скорости	1	-
е/Дефектов в вагоне	-	1
ж/Излом остроредектного рельса	-	1
Итого:	6	3

Последствия были следующие:

Убитых	не было
Раненых	не было
Разбито вагонов	не было
Повреждено вагонов	41
Повреждено паровозов	2
Повреждено пути	782 метра
Перерыв движения полный	14,5 часов
Перерыв движения частичный	15 часов
Материальный ущерб	102.922 рубля

При сопоставлении этих данных с данными о последствиях за прошлый квартал видно, что в 1-м квартале размер материального ущерба и количество поврежденного состава было ниже, так например: ----- 1-кв. 1945 г. Было в 4 кв. 4

Повреждено паровозов	2	8
Разбито вагонов	не было	11
Материальный ущерб	102.922 р.	222.860 р.
Перерыв движения	29,5 час.	50 часов

Общее число производственных браков в работе по всей дороге, как-то: остановки, обрывы, сходы, саморасцепы и т.п. характеризуются следующими данными:

Январь 360 случаев

Февраль 336 "

Март 299 "

причем почти половина всех браков падает на наиболее грузонапряженные отделения дороги - Московское и Узловское, главным образом за счет остановок, сходов и порчи паровозов.

Из общего числа крушений и аварий бывших в 1-м квартале, судебную перспективу получили не все случаи, т.к. по некоторым из них не устанавливалось вины работников Московск. Др. ж.д., поэтому материал был направлен соответствующим дорогам, так например:

а/Излом оси /случай произошел по вине работников вагонного участка Ярославской дороги, выпустивших дефектный вагон/.

б/Авария по неисправности вагона /вина работников вагонной службы Томской ж.д./

Анализируя причины крушений, аварий и прочих нарушений ПТЭ, повлекших по вине работников МД-жд. определенные последствия можно констатировать, что большинство случаев явилось результатом прямого нарушения Правил Технической Эксплуатации и преступно-небрежного отношения к своим обязанностям лиц связанных с движением поездов. Устанавливалось, что потеря чувства ответственности за порученное дело, особенно среди среднего и даже старшего командного состава являлась одним из основных условий, способствовавших наличию тех или иных случаев.

Стаж работы на транспорте лиц, допустивших крушения и аварии свидетельствует о том, что все эти лица являлись вполне квалифицированными работниками транспорта, имевшими достаточный опыт в работе, поэтому в 1-м квартале особое внимание уделялось повышению чувства ответственности у лиц связанных с движением поездов и руководителей обязанных повседневно контролировать работу своих подчиненных.

Для характеристики сказанного выше приведу примеры:

1/ На ст. Москва паровозный машинист СТРОКОВ 7.п. 1945 г. подвезая на своем паровозе к пассажирскому составу пригородного поезда превысил скорость, в результате чего врезался в состав и повредил 3 пассажирских вагона. Оказалось, что вступив на дежурство машинист СТРОКОВ находился в нетрезвом состоянии, что и явилось причиной данного случая.

Рассматривая это дело на ст. Москва среди паровозников было установлено, что в столовой при депо на глазах у начальства практиковалась торговля водкой, что машинист СТРОКОВ перед тем как принять паровоз пошел в столовую депо и воспользовавшись услугами буфета выпил, как он показал до 200 грамм водки, а после этого охмелел и пошел принимать паровоз.

Строков осужден к 7 годам лишения свободы.

Совершенно очевидно, что торговля водкой на производстве, да еще среди лиц, связанных с движением поездов - явление совершенно нетерпимое, на что и было много обращено внимания руководства депо, службы и партийной организации узла.

2/ 16 марта на Московском участке /ст. Михнево встствие излома остродефектного рельса, произошла авария товарного поезда. Оказалось, что дорожный мастер ПИЩУЛИН и бригадир пути УСКОВ длительное время должным образом не проверяли состояния пути, о чем известно было и начальнику дистанции, как это установлено на оперативном совещании начальника дороги, ослабил руководство дистанции. Осужден преступно относясь к своим обязанностям, часто пьянствовал даже в день аварии дорожники будучи вызванным на место происшествия оказался в нетрезвом состоянии.

Или такой факт:

Главный кондуктор КИСЕЛЕВ сопровождая в феврале месяце пассажирский поезд Елец-Москва напился пьяным и поручив пути следования сопровождать поезд своей знакомой, лег с а его знакомая никакого отношения к данному поезду не имела, как пассажир, имеющий только некоторое отношение к кондукторскому резерву. Через несколько перегонов было установлено, что обязанности главного кондуктора исполняет постороннее лицо, которое на станции Узловая и было отстранено от этой "должности". КИСЕЛЕВ осужден к 3-м годам лишения свободы равно как и осуждены УСКОВ и ПИЩУЛИН к 4-м годам лишения свободы каждый.

Количество подобных фактов можно было бы умножить достаточно и приведенных, чтобы подтвердить выводы, изложенные выше.

В целях изжития обнаруженных фактов и усиления борьбы с крушениями, авариями и браками в работе, начальником дистанции в истекшем квартале были изданы по этому вопросу специальные приказы за № 35/н., 12/н3, 50/н., и 36/н. направленные на упорядочение дела обеспечения безопасности движения поездов. Эти мероприятия, а также судебная и массово-правовая работа Трибунала безусловно оказали известное влияние на улучшение работы дороги, однако, пока что нет оснований ждать, что с трудовой дисциплиной на дороге благополучно. Задача по наведению порядка в этой части во 2-м квартале должна стоять в числе первоочередных.

За истекший квартал в производстве Военного Трибунала было дел:

	Январь	Февраль	Март	Всего
О крушениях	2	2	2	6
Об авариях	1	1	1	3
О нарушениях ПТЭ	7	4	2	13
Итого:	10	6	5	21

Из указанного числа дел одно из них в отношении являвшейся за нарушение ПТЭ по ст. 59-3 "в" ч. 1 УК РСФСР стрелочницы МАРКОВОЙ в подготовительном заседании на основании ст. 4 п. 5 УК РСФСР - прекращено. Остальные 20 дел 29 человек рассмотрены по существу с вынесением в отношении 26 человек обвинительных приговоров и 3 чел. оправданных следующим мотивам:

а/ Дело по обвинению 2-х машинистов ПОЧУКАЕВА и САЛЮГИНА, которые обвинялись в том, что ведя состав по

двойной тягой нарушили ПТЭ, не следили за автотормозами и превысили скорость, в результате чего произошло крушение. В судебном заседании вина машиниста ведущего паровоза ПОУЖАЕВА подтвердилась полностью, который и осужден к 8 годам лишения свободы. Вины же машиниста второго паровоза установлено не было поэтому он и оправдан.

б/ Дело по обвинению машиниста ЛЯКИШЕВА по ст. 59-3 "в" ч. 1 УК РСФСР. ЛЯКИШЕВ обвинялся в том, что производя маневры не следил за сигналами и при взятии состава допустил обрыв его. Установлено, что причиной связи между действиями Лякишева и обрывом состава не было, т.к. последствия явились результатом технической неисправности Западно-европейской стлжки которая рассыпалась и не удержала вагоны. Необходимые меры к предотвращению случая Лякишевым принимались.

в/ Дело по обвинению ДСП ЯНЕНКО, которой инкриминировалось неправильное приготовление маршрута, повлекшее задержку поезда у семафора на 15 минут. Установлено, что ЯНЕНКО при заказе маршрута лишь неправильно назвала № поезда, но это не повлекло за собой вредных последствий. Причиной задержки явилась неправильная информация старшей стрелочницы ДСП о прибытии поезда, поэтому против последней возбуждено преследование, а Яненко оправдана.

Должностной состав осужденных и стаж работы их на транспорте следующий:

Наименование должностей	Всего	По возрасту	По стажу работы			
		25 л. 30 л. 30 л.	2 г. 5 л. 10 л.	свыше 10 л.		
Крушения						
Зам. Нач. дист. пути	✓ 1	-	-	-	-	1
Гл. кондуктор	✓ 1	1	-	-	-	1
Д С П	✓ 1 ✓	-	-	-	-	1
Бригадир пути	✓ 1 ✓	-	-	-	-	1
Дормастер	✓ 1	-	-	-	-	1
Машинисты	✓ 2	-	1	-	-	1
ИТОГО:	7	1	1	5	1	4
А в а р и и:						
Гл. кондуктор	✓ 1	-	-	-	-	1
Бригадир пути	✓ 1 ✓	-	-	-	-	1
Дормастер	✓ 1	-	1	-	-	1
ИТОГО:	3	1	1	2	1	3
Нарушен. ПТЭ.						
Осмотрщики	✓ 2	-	-	2	-	2
Поездн. ваг. мастер	1	1	-	-	1	1
Пом. машиниста	✓ 2	-	1	1	-	1
Машинисты	✓ 10	-	1	9	-	9
Ст. стрелочники	1	1	-	-	1	-
ИТОГО	16	2	2	12	4	10

Наименование должностей.	Всего			По возрасту			По стажу работы		
		25 л.	30 л.	35 л.	2 г.	5 л.	10 л.	Св. 10	

Остальн. нарушен.
трудоустройств. (пр 16)

Машинисты	3	1	1	2	-	-	1	2
Пом. машинисты	2	1	-	1	-	1	1	-
Ст. техконторщик	1	1	-	-	1	-	-	-
Поездн. вагон. маст.	2	1	1	-	-	1	-	1
Кочегары	2	2	-	-	2	-	-	-
Слесарь депо	1	1	-	-	1	-	-	-
Дормастер	1	-	-	1	-	-	-	1
Д.С.П.	1	-	-	1	-	-	-	1
Гл. кондуктор	1	-	-	1	1	-	-	-
Путевой обходчик	1	-	-	1	-	-	1	-
Итого:	15	6	2	7	5	2	3	5
ВСЕГО:	41	9	6	26	7	3	9	22

Для характеристики причин крушений, аварий и нарушений приведу еще 2 примера:

1/ Дело по обвинению дормастера Московской дистанции пути МАТЮНИНА, бригадира пути ОВЧИННИКОВА и ДСП - КРЮЖИЛИНА.

Матюнин и Овчинников преступно нарушая приказ НКПС и вида технической эксплуатации допускали пропуск поездов по нившим рельсам, без принятия предписанных мер обеспечения безопасности движения поездов. Эта преступная практика привела к тому, что пассажирский поезд №-13 Москва - Тбилиси на ст. Рагуево потерпел крушение, в результате которого 10 пассажиров вагонов сошло с рельсов.

Матюнин и Овчинников осуждены к 10 годам лишения свободы. Одновременно с ними осужден также и ДСП-Расторгуево Крюжик к 5 годам л/свободы, за то, что, зная о наличии погнувшегося рельса, никаких мер к обеспечению безопасности движения, не требовал 464 ПДЭ - не принял.

Приговор по этому делу был опубликован в приказе Нар. Путей Сообщения за №-36/дз. от 18.1.1945 г. и объявлен всеотзывкам пути и станций. Кроме того по делу вынесено частное определение, копию которого прилагаю к докладу. Начальник дистанции пути САВУШКИН по приказу Наркома арестован на 10 суток.

2/ Дело по обвинению ПИСАРЕВА. Поездной машинист ПИСАРЬ ведя поезд и получив предупреждение об ограничении скорости какого внимания на это не обращал, в результате чего поезд станции Домодедово потерпел крушение. ПИСАРЬ осужден к 6 лишениям свободы.

По этому делу также было вынесено частное определение относительно наведения порядка в путевом хозяйстве дистанции пути.

Все дела этой категории были рассмотрены в установленные для них сроки, за исключением 3 дел по которым удлинение имело место по причинам от Трибунала независящим, как это: болезнь подсудимого, получившего ранение при крушении, вызо

повнительных свидетелей, на значение экспертизы и т.п.

Остальные нарушения трудовой дисциплины, квалифицируемые ст. 59-3 "в" ч. 1 /группа - 164/

Дел этой категории было в производстве 17, из них 2 обращено к рассмотрению, 14 рассмотрено по существу и 1 дело перешло остатком на 1.11.45 г. К рассмотрению были обращены в одном случае вследствие нарушения ст. ст. 110, 111, 112, 163-165 УПК и во втором случае для проверки ряда обстоятельств, оставленных предварительным следствием без внимания, но имеющих существенное значение для дела.

По рассмотренным делам было осуждено 15 чел., должностной состав которых приведен выше /л. 4-оборот/, оправдан 1.

Характер преступлений по рассмотренным делам немногим отличается от примеров уже приводимых выше. Типичным для этой категории дел является: преступное отношение к исполнению обязанностей лиц, связанных с движением поездов, что создавало угрозу безопасности движения, либо нарушало нормальное продвижение поездов. Эту категорию дел можно разбить на следующие виды преступлений:

а/ сон на посту и оставление обслуживаемого участка без присмотра, уход с паровоза, оставление поезда без обслуживания,

б/систематические браки в работе /недобросовестный уход за паровозом и т.п. /

в/Засылка и раз"единение документов от груза.

Заканчивая характеристику дел этого раздела можно констатировать, что карательная практика по делам данной категории осуществлялась с учетом обстановки на дороге, поэтому к самым нарушителям трудовой дисциплины и разгильдяям применялись наиболее повышенные меры наказания без всяких послаблений.

2. ДЕЗЕРТИРСТВО.

По данным Управления дороги в 1-м квартале 1945 г. случаев дезертирства было:

я н в а р ь
ф е в р а л ь
м а р т

37
47
52

Итого: 136, что по сравнению с 4-м кварталом дает рост числа случаев на 46. Однако, целый ряд случаев дезертирства в 1-м квартале носит несколько иной характер, чем это было прежде, а именно: если в прошлом факты добровольного возвращения на работу до рассмотрения дел в суде почти не имели места, а как правило в таких случаях уходили с работы безвозвратно и арестовывались лишь будучи оозысканными то сейчас наблюдается много случаев добровольного возвращения на работу спустя несколько дней после самовольного ухода.

По некоторым делам этой категории устанавливается, что лица, привлеченные к ответственности за дезертирство до этого уже совершали кратковременные самовольные отлучки, но спустя 2-3 дня по возвращении на работу, они подвергались дисциплинарному взысканию без передачи материалов следственным органам. Известно также, что руководители отдельных хозяйств не возмущены нарушением трудовой дисциплины, выразившееся в самовольных отлучках свыше суток, прибегают к мерам судебного воздействия и ограничиваются иногда наложением дисциплинарного взыскания в пределах прав, положенных по уставу. Некоторые хозяйства

Такая "практика" не только прямо противоречит закону и чревата последствиями, так как некоторая часть недисциплинированного меньшинства видит безнаказанность этих преступлений по закону, начинает постепенно увеличивать число дней прогула, рассчитывая в этом случае не более как на арест. А учесть, что дисциплинарная практика не везде осуществляет достаточно продуманно, то вредность таковой будет очевидна.

В истекшем квартале за дезертирство было осуждено 1 человек, из них: мужчин 61, женщин 51 в том числе в возрасте от 16 до 17 лет - 21 чел., до 18 лет - 27 чел. и до 20 26 чел. Таким образом 65 % осужденных являлись лицами возраста. По стажу работы на транспорте 85 % осужденных 95 чел. с небольшим стажем /до 2-х лет/, а остальная со стажем работы до 1941 года.

Д С П -	1	Бригадир путей	1
Вочерадов	20	Рабочих заводов	1
Пом. машиниста	3	Рабочих стр-в	8
Стрелочников	7	Прочие должности и	
Кондукторов	3	профессии	30
Рабочих	36	Военнослужащие	1
Сторожа	1		
		Итого:	42

Из приведенных выше данных явствует, что дезертиро-
имело место в основном за счет неквалифицированных ра-
и служащих, главным образом молодежи. Среди осужденны

имеющих определенную квалификацию либо обучающихся таковой. Несколько выделяется паровозное хозяйство /кочегары и пом. машиниста/, а также служба движения /стрелочники, кондукторы/. Объявляется это тем, что по названным службам, на перечисленные должности непрерывно производится набор молодых кадров, т.к. в этих профессиях на дороге ощущается большой недостаток.

Рассматривая по заслушанным делам мотивы самовольных уходов с работы, необходимо отметить, что в подавляющем большинстве причиной к дезертирству служило стремление возвратиться ближе к месту жительства, дому, родственникам и т.п., а так как по паровозной службе чаще всего практикуется прикомандирование для работ с одного депо в другое, то наличие здесь таких самовольных отлучек и дезертирства среди кочегаров наиболее дает себя знать. Этой категории молодых кадров очевидно следует больше уделять внимания в смысле устройства их быта, досуга и т.п., чтобы будучи прикомандированными с одного депо к другому эта молодежь не чувствовала бы себя на другом месте "чужими"; в данном случае речь идет о недостаточности политико-массовой работы. Отмечаются и такие факты, когда некоторые лица стремясь попасть в Красную Армию сознательно допускали дезертирство с целью быть осужденным, с направлением в Красную Армию, особенно это наблюдается среди молодежи 1927 г. рождения. Между тем как приказом НКВД СССР от 21. XII. 44 г. № 1000 на направление в Красную Армию лиц указанного возраста до 1 июля 1945 г. запрещено.

По одному делу в отношении дезертировавшего САХАРОВА председателем Мартьяновским было применено примечание 2-е к ст. 28 УК с направлением осужденного 1927 г. рождения в Красную Армию, и поскольку в данном случае была нарушена директива НКВД, осужденный Райвоенкоматом принят не был, мною дело Сахарова представлено в ЕМДК на предмет изменения приговора, а Мартьяновскому указано на допущенную им ошибку.

Все дела данной категории были рассмотрены в установленный срок за исключением некоторых из них по причинам от Трибунала независимым, вызывавшим отложение дела.

3. САМОВОЛЬНЫЕ ОТЛУЧКИ И НЕИСПОЛНЕНИЕ ПРИКАЗАНИЙ.

По данным Управления дороги в 1-м квартале было:

а/ Самовольные отлучки

	Январь	Февр.	Март	Всего	Было в У кв.
Самовольн. отлучек до 2 ч.	27	27	19	73	97
" " свыше 2 ч.	41	45	40	126	113
Итого:	68	72	59	199	210

б/ Неисполнение приказаний.

	Январь	Февр.	Март	Всего	Было в У кв.
	53	63	72	188	150

Из приведенных данных видно, что самовольные отлучки и неисполнения приказаний заметного снижения в истекшем квартале не имели, а по неисполнению приказаний например, наблюдается даже рост на 30 случаев. Это еще раз свидетельствует о том, что вопросу о дисциплинарной практике необходимо будет уделить

Если взять например, паровозную службу дороги, то соблюдение дисциплины и борьбы с нарушениями таковой представляется в следующем виде:

дезер- : сам. : отка з : От да - : Арест : Смеще- :
тир. : отл. : от : ны под : ние по :
: ра боты : суд : : должн. :

ФЕВРАЛЬ 10 1938 9 23 11 10

CONFIDENTIAL

101130 -1 0424 R. J. M. * 01-01-0802-01 0100HRS 0801 0101 0102 0103 0104 0105 0106 0107 0108 0109 0110 0111 0112 0113 0114 0115 0116 0117 0118 0119 0120 0121 0122 0123 0124 0125 0126 0127 0128 0129 0130 0131 0132 0133 0134 0135 0136 0137 0138 0139 0140 0141 0142 0143 0144 0145 0146 0147 0148 0149 0150 0151 0152 0153 0154 0155 0156 0157 0158 0159 0160 0161 0162 0163 0164 0165 0166 0167 0168 0169 0170 0171 0172 0173 0174 0175 0176 0177 0178 0179 0180 0181 0182 0183 0184 0185 0186 0187 0188 0189 0190 0191 0192 0193 0194 0195 0196 0197 0198 0199 0200 0201 0202 0203 0204 0205 0206 0207 0208 0209 0210 0211 0212 0213 0214 0215 0216 0217 0218 0219 0220 0221 0222 0223 0224 0225 0226 0227 0228 0229 0230 0231 0232 0233 0234 0235 0236 0237 0238 0239 0240 0241 0242 0243 0244 0245 0246 0247 0248 0249 0250 0251 0252 0253 0254 0255 0256 0257 0258 0259 0260 0261 0262 0263 0264 0265 0266 0267 0268 0269 0270 0271 0272 0273 0274 0275 0276 0277 0278 0279 0280 0281 0282 0283 0284 0285 0286 0287 0288 0289 0290 0291 0292 0293 0294 0295 0296 0297 0298 0299 0300 0301 0302 0303 0304 0305 0306 0307 0308 0309 0310 0311 0312 0313 0314 0315 0316 0317 0318 0319 0320 0321 0322 0323 0324 0325 0326 0327 0328 0329 0330 0331 0332 0333 0334 0335 0336 0337 0338 0339 0340 0341 0342 0343 0344 0345 0346 0347 0348 0349 0350 0351 0352 0353 0354 0355 0356 0357 0358 0359 0360 0361 0362 0363 0364 0365 0366 0367 0368 0369 0370 0371 0372 0373 0374 0375 0376 0377 0378 0379 0380 0381 0382 0383 0384 0385 0386 0387 0388 0389 0390 0391 0392 0393 0394 0395 0396 0397 0398 0399 0400 0401 0402 0403 0404 0405 0406 0407 0408 0409 0410 0411 0412 0413 0414 0415 0416 0417 0418 0419 0420 0421 0422 0423 0424 0425 0426 0427 0428 0429 0430 0431 0432 0433 0434 0435 0436 0437 0438 0439 0440 0441 0442 0443 0444 0445 0446 0447 0448 0449 0450 0451 0452 0453 0454 0455 0456 0457 0458 0459 0460 0461 0462 0463 0464 0465 0466 0467 0468 0469 0470 0471 0472 0473 0474 0475 0476 0477 0478 0479 0480 0481 0482 0483 0484 0485 0486 0487 0488 0489 0490 0491 0492 0493 0494 0495 0496 0497 0498 0499 0500 0501 0502 0503 0504 0505 0506 0507 0508 0509 0510 0511 0512 0513 0514 0515 0516 0517 0518 0519 0520 0521 0522 0523 0524 0525 0526 0527 0528 0529 0530 0531 0532 0533 0534 0535 0536 0537 0538 0539 0540 0541 0542 0543 0544 0545 0546 0547 0548 0549 0550 0551 0552 0553 0554 0555 0556 0557 0558 0559 0560 0561 0562 0563 0564 0565 0566 0567 0568 0569 0570 0571 0572 0573 0574 0575 0576 0577 0578 0579 0580 0581 0582 0583 0584 0585 0586 0587 0588 0589 0590 0591 0592 0593 0594 0595 0596 0597 0598 0599 0600 0601 0602 0603 0604 0605 0606 0607 0608 0609 0610 0611 0612 0613 0614 0615 0616 0617 0618 0619 0620 0621 0622 0623 0624 0625 0626 0627 0628 0629 0630 0631 0632 0633 0634 0635 0636 0637 0638 0639 0640 0641 0642 0643 0644 0645 0646 0647 0648 0649 0650 0651 0652 0653 0654 0655 0656 0657 0658 0659 0660 0661 0662 0663 0664 0665 0666 0667 0668 0669 0670 0671 0672 0673 0674 0675 0676 0677 0678 0679 0680 0681 0682 0683 0684 0685 0686 0687 0688 0689 0690 0691 0692 0693 0694 0695 0696 0697 0698 0699 0700 0701 0702 0703 0704 0705 0706 0707 0708 0709 0710 0711 0712 0713 0714 0715 0716 0717 0718 0719 0720 0721 0722 0723 0724 0725 0726 0727 0728 0729 0730 0731 0732 0733 0734 0735 0736 0737 0738 0739 0740 0741 0742 0743 0744 0745 0746 0747 0748 0749 0750 0751 0752 0753 0754 0755 0756 0757 0758 0759 0760 0761 0762 0763 0764 0765 0766 0767 0768 0769 0770 0771 0772 0773 0774 0775 0776 0777 0778 0779 0780 0781 0782 0783 0784 0785 0786 0787 0788 0789 0790 0791 0792 0793 0794 0795 0796 0797 0798 0799 0800 0801 0802 0803 0804 0805 0806 0807 0808 0809 0810 0811 0812 0813 0814 0815 0816 0817 0818 0819 0820 0821 0822 0823 0824 0825 0826 0827 0828 0829 0830 0831 0832 0833 0834 0835 0836 0837 0838 0839 0840 0841 0842 0843 0844 0845 0846 0847 0848 0849 0850 0851 0852 0853 0854 0855 0856 0857 0858 0859 0860 0861 0862 0863 0864 0865 0866 0867 0868 0869 0870 0871 0872 0873 0874 0875 0876 0877 0878 0879 0880 0881 0882 0883 0884 0885 0886 0887 0888 0889 0890 0891 0892 0893 0894 0895 0896 0897 0898 0899 0900 0901 0902 0903 0904 0905 0906 0907 0908 0909 09

В производстве Военного Трибунала дел этой категории

6/ Неисполнение приказаний 10-4

Следовательно можно сделать вывод, что весьма незначительное количество случаев неисполнений приказаний и самовольных действий предметом рассмотрения в суде.

Самов.отлуч. испол. прика

Итого: 5 4

Характер содеянного по этим делам заключался в самовольных отлучках в течение рабочего дня, либо в отказе выехать в командировку к новому месту работы.

15

У. ХИЩЕНИЯ ГРУЗОВ.

1-й квартал характеризуется ростом числа случаев хищений и главным образом за счет фактов хищений мелких количеств топлива.

По данным грузовой службы дороги в 1-м квартале из общего числа зарегистрированных 84 случаев свыше 40 из них или более 50% падает на случаи хищений угля.

При сопоставлении данных отчетного квартала с тем же периодом 1944 г. устанавливается в 1-м квартале сего года снижение числа случаев на 20% / 84 случая против 104 в 1-м квартале 1944 г. /

Данные 3-х последних лет показывают, что 1-й квартал на дороге всегда являлся периодом наибольшего числа случаев хищений. Обуславливалось это тем, что 1-й квартал является периодом, когда наибольший промежуток времени грузы находятся под покровом темноты, т.к. дни в это время наиболее короткие, с другой стороны на рост хищений топливных грузов в это время оказывает свое влияние зимний период, тем более, что в это время перевозки топливных ресурсов по дороге занимают до 80% всех перевозимых грузов.

Хищения угля и других грузов совершались в основном с открытого подвижного состава и из вагонов при стоянках и в пути следования. Обращает на себя внимание заметное снижение числа случаев хищений из пакгаузов, откуда в 1-м квартале фактов хищений почти не имело места.

Наиболее грузонапряженными участками дороги являлись Узловское и Московское отделения, которые и занимают наибольший удельный вес по числу зарегистрированных случаев хищений.

Анализируя судебную практику по рассмотренным делам за истекший квартал необходимо констатировать, что большинство рассмотренных дел возникало не в связи с фактами хищений, зарегистрированными грузовой службой, а являлись самостоятельными случаями задержания с поличным разных лиц, чаще всего с незначительным количеством угля, похищенного со складов и иных хранилищ, а также случаи задержания с похищенными другими товарами, ничего общего с зарегистрированными в грузовой службе не имеющими.

Из этого явствует, что раскрываемость фактов хищений, учтенных грузовой службой весьма незначительна, что свидетельствует о недостаточности внимания этому делу с стороны органов охраны и дорожной милиции. Взяты хотя бы такие примеры: грузовой службой учтены как случаи хищений:

а/ 17.1.1945 г. на ст. Ожерелье значится похищенными 20 тысяч килограмм угля из вагона № 18143, который при приеме поезда оказался порожним.

б/ того же числа на той же станции и при тех же обстоятельствах также оказался порожним вагон на 18.200 кг. угля.

в/ 25.1.45 г. на ст. Барское составлены коммерческие акты на 2 вагона, оказавшиеся со следами хищений, в этих вагонах не хватало в одном случае - 0,5 вагона, во втором случае 2/3 антрацита.

Совершенно очевидно, что в данном случае налицо либо организованное хищение угля для хозяйственных нужд, совершенное на самой дороге и не каким то одним лицом, а организовани-

ей и во всяком случае не без участия агентов железной дороги либо в состав поезда были включены порожние или с недогрузом вагоны, которые попав под проверку учтены как случаи хищений.

Тем не менее никто на дороге серьезно этим вопросом не занимается, а между тем фактов аналогичных приведенным выше имеется более, чем достаточно. По дороге зарегистрировано 45 таких случаев на общее количество значащихся похищенным до 300 тонн угля.

Из всех остальных зарегистрированных (кроме угля) случаев хищений только по 3-м из них в 4-м квартале поступили дела в трибунал /о хищении марли, промтоваров и 1 мешка муки/, остальные же случаи пока, что еще расследуются. К числу зарегистрированных случаев находящихся в стадии расследования относят хищения следующих грузов:

1 сало 2 ящика, сахару 24 кг., крупы 16 мешков, риса 2 мешка муки 1 мешок и т.д.

В свете изложенного можно сделать вывод, что следствие органы милиции не редко ограничиваясь делами о мелких хищениях в отношении задержанных с поличным, недостаточно оперативно работают по раскрытию наиболее серьезных фактов хищений. На недостатки мною обращалось внимание милиции на дорожном сообщении начальников отделений и кроме того доведено до сведения дорожной, который специальной телеграммой от 20.11.45 г. советом прокурором дороги дали соответствующие указания на места телеграммы по этому вопросу прилагаю к докладу.

В производстве Военного Трибунала дел о хищениях подп. 1 Постановления ТКО от 2.11.42 г. было 6, из них: 1 возмездно на следствие по ст. 162 п. "д" для проверки ряда неисследованных обстоятельств по хищению промтоваров. Рассмотрено по ст. 162 п. "д". Осуждено по этим делам 7 чел. оправдан. Для характеристики дел этой категории приведу несколько из них:

1/ Бесовщик станции принимая из вагона груз /посылки Красного Креста/ похитил 2,5 кг. печенья и 1 наволочку.

2/ Слесарь по ремонту вагонов осматривая состав поезда хитил с платформы 25 листов железа.

3/ Гащмачник находясь при исполнении обязанностей по работе поезда похитил 1 мешок муки и был задержан.

4/ Паровозный машинист сопровождая поезд похитил 15 кг. курумы и 3 литра спирта и т.д.

По прочим хищениям на транспорте было в производстве из них: 1 дело прекращено за недовольностью состава преступления, 6 дел обращены к следованию /1 дело о хищении материалов, 5 дел о хищении угля рабочими угле-погрузочных станций/ для установления размера похищенного и выполнения ст. 67 и 206 УК, 1 дело перешло остатком на 1.11.45 г. и 50 - рассмотрены по существу с вынесением приговоров.

Характер рассмотренных дел следующий:

1/ о хищениях мелких количеств угля	33 дел
2/ о хищениях смазочных материалов	2 дел
3/ о хищении продуктов питания	5 дел
4/ о хищении стройматериалов	2 дел
5/ прочие	8 дел
Дел о хищении багажа работниками транспорта не 6	

Основная масса дел относится к фактам задержания с поличным лиц похитивших зимой уголь от 15 кг. и выше.

Должностной состав осужденных транспортников следующий:

Машины сты	4	Стрелочники	2
Пом. машиниста	4	Составители	1
Грузчики	3	Прочие профессии	10
Котельщики и литейщики депо	8		
Рабочие депо и складов топлива	5	Не транспортников	38
Кочегары	1		
		Итого	70

Начиная с января месяца в наиболее холодный период времени факты хищений мелких количеств топлива стали заметно увеличиваться. Кражи угля совершались не только посторонними лицами, но и транспортниками. Обстоятельства, при которых совершались эти кражи и задерживались виновные в большинстве своем одинаковы, а именно:

а/паровозники уходя с работы уносили с собой, беря с паровоза либо от эстокады некоторое количество /от 10 до 20 кг./ угля для собственных нужд на отопление квартир,

б/прочие лица работающие на транспорте /рабочие складов топлива, станций и др./ уходя домой похищали с хранилищ складов или подвижного состава некоторое количество угля,

в/не транспортники находясь по тем или иным причинам на станциях или проходя специально совершали кражу мелких количеств угля.

Для примера приведу несколько таких дел:

- 1/Шлакособорщица КАЗАНЦЕВА уходя с работы похитила 12 кг. угля - осуждена по ст. 162 пп. "г" к 3 годам л/св.,
- 2/Ремонтная рабочая ИВАНОВА - 12 кг. угля - осуждена к 2 годам л/св. условно.
- 3/Стрелочник НОВИКОВА - 15 кг. осуждена к 1 году л/св.
- 4/Рабочий депо АБРАМОВ - 20 кг., осужден к 2 г. л/св. ит.д.

Рассматривая эти дела Военный Трибунал осуждая виновных ставил перед собой задачу на примере таких дел добиваться снижения фактов этих хищений, для чего процессы проводились на предприятиях, где наиболее неблагоприятно с хищениями.

Но, раду дел исходя из совокупности обстоятельств, личности и семейного положения осужденных применялось условное осуждение.

В связи с тем, что на Еленком участке с хищением угля было наиболее неблагоприятно, туда был командирован заместитель тов. Авксентьев с тем, чтобы не только рассмотреть дела, но и вскрыть причины наличия именно здесь большого количества случаев краж со стороны квалифицированных рабочих ведущих профессий. #

После проведения там ряда мероприятий и соответствующей

Учитывая постановки вопроса в партийно-профсоюзных организациях, факт хищений там заметно снизились. Было вскрыто ряд ненормальных явлений, толкавших рабочих на путь хищения топлива. Установлено, что вопросом была не только рядовых, но и высококвалифицированных рабочих в смысле обеспечения их топливом на зиму никто не занимался, в связи с чем по Илецкому отделению было вынесено частное определение, копию которого прилагаю. Следует сказать, что если бы на ряде участков заблаговременно озабочились обеспечением охраны мест нахождения топлива, и провели другие связанные с этим мероприятия с учетом зимнего периода целого ряда дел не возникло бы, особенно в отношении кадровых рабочих со стажем работы их на транспорте до 30 лет и выше. /дело Окорочкова, дело Абрамова и др./

Всего за хищения на транспорте было осуждено 70 чел. из них: мужчин - 50, женщин 20, в том числе к реальным мера наказания приговорено 46 чел., к ИР - 5 и к 19 лицам примено условное осуждение.

К исправительно-трудовым работам приговорены:

а/2 Набалотбойщика шахты "Красноармейский уголь" похитившие из вагона около шахты по 20 кг. угля, каждый.

б/Телефонистка СЕНИНА похитившая 20 кг. угля, имеющая на своем иждивении 2-х малолетних детей и нетрудоспособную сестру инвалида, муж на фронте.

Во всяком случае данная мера наказания, равно как и условное осуждение в отношении некоторых лиц - применялись с учетом всех обстоятельств /семейное положение, личность и т.д./.

К числу условно осужденных относятся:

а/14 чел. за хищение угля в количествах от 9 до 20 кг

б/3 чел. за хищение из вагона 2-х флаконов одеколона и некоторого количества соли

в/3 чел. за хищение 8 кг. овса - 1.

г/Прочие хищения - 3 = Итого 19.

При рассмотрении дел этой категории председательствуя постоянно сессии ст. лейтенантом юстиции Мартыновским были пущены ошибки, заключающиеся в том, что по 2 делам в отношении осужденных: машиниста депо Ефремов - БЕЛОВА и котельщика тс депо НЕТАЕВА, при определении им меры наказания за хищения применено примечание 2 к ст. 28 УК РСФСР с направлением оных для работы на транспорте. Тем самым была нарушена дисп. ва ГУВН № 0933 от 28.11.43 г. Мартыновский мною строго предупрежден и одновременно дела эти направлены в ВКР с представлениями на предмет отмены и изменения приговоров.

Данная категория дел, равно как и по другим видам ступлений была рассмотрена в установленные сроки за исключением случаев, когда к тому были уважительные причины, исключающие возможность рассмотреть некоторое количество дел в с

5. ХИЩЕНИЯ И РАЗВАЗИВАНИЕ ПРОД. И ПРОМТОВАРОВ /ГКО от 21/1-1943 года/

За истекший квартал дел этой категории было рассмотрено 11 и осуждено по ним 18 чел., из коих 1 по закону от 7 1932 г.

Должностной состав осужденных:

- 9 -			
Зав. магазинами	2	Бухгалтер	1
Кладовщики	2	Диспетчер	1
Экспедиторы	2	Нач. службы МИБО	1
Зав. подсобн. хоз.	2	Проч. специальн.	4
Зав. бюджетами и бюджета.	3		
			Итого: 18.

По времени совершения преступлений рассмотренные дела относятся к периоду:
1943/44 год - 8 дел
1945 год - 3 дела. Необходимо отметить, что расследования по делам этой категории обычно производятся с нарушением установленных сроков. Только 2 и то весьма несложных дела были расследованы в установленный для них срок. Следует также сказать, что сложность дел данной категории не всегда дает возможность вкладываться в сроки установленные для их расследования, однако, нельзя не отметить того обстоятельства, что удлинение этих сроков до одного мес. и выше нельзя признать нормальным. По-прежнему дела эти в большинстве своем первоначально расследуются органами милиции, нередко малоопытными следственными работниками, а это естественно, ведет к затягиванию сроков.

Количество дел данной категории по сравнению с прошлыми кварталами все время уменьшается и не только по их количеству, но и по характеру содеянного /размер разбазаренных или недостающих продуктов и т.п./. Если в 3-м квартале 1944 г. мы имели в производстве 25 дел, то в 4-м квартале их было 21, а в 1 квартале 1945 года - 11 дел.

Снижение этого обуславливалось следующими причинами:
а/с удалением линии фронта и возвращением из эвакуации известного количества кадровых работников ОРС-а, вопросу повышения ответственности стало больше уделяться внимания. Во многих местах пересмотрены кадры торговых работников с отстранением лиц не заслуживающих доверия,

б/1944 год характеризуется повышением материального положения железнодорожников за счет улучшения организации снабжения, расширения подсобных и индивидуальных пригородных хоз-в рабочих и служащих. Подтверждается это хотя бы тем, что если в прошлом мы имели целый ряд дел о злоупотреблениях с карточками /незаконное и излишнее получение таковых и т.п./, то сейчас этих дел нет вовсе.

Характер рассмотренных дел данной категории также несколько изменился в том смысле, что по делам последнего периода преобладает наличие халатности отдельных торговых работников в результате чего создавались условия для злоупотреблений других лиц, в то время, как дела прошлого периода характеризовались обстоятельствами, при которых целые группы лиц - работников ОРС-ов непосредственно занимались преступной деятельностью и разбазариванием прод и промтоваров.

Наконец, постановление ГКО от 22.1.43 г. и проведение его в жизнь в первую очередь способствовало наведению порядка в торгсистеме.

Из числа рассмотренных в истекшем квартале дел, наиболее

характерным является дело по обвинению Начальника Московского участка МПВО дороги - ИВАНОВА, осужденного Военным Трибуналом по Закону от 7. VII. 1932 г. к десяти годам л/св. с поражением в правах на 2 года и с возмещением ущерба.

ИВАНОВ работая нач. МПВО на протяжении 1943-44 г. систематически разбазаривал продовольственные фонды получаемые с НКО для снабжения бойцов МПВО дороги.

Получая с базы НКО продукты по спущенным лимитам ИВАНОВ практиковал выборку этих фондов не на наличный состав работающих, а на штатный контингент, хорошо зная, что наличный состав был все время меньшим на 12-13 человек. Создавая таким путем резервы продуктов, ИВАНОВ разбазаривал их на сторону разных лиц и руководящему составу сверх положенных норм; не обходя себя. За 11 месяцев он получил лично для себя продуктов с нормы по рыночным ценам на 24.000 руб., а всего им было разбазарено фондов на 137.814 руб. Характерно, что почти целый год деятельность организации МПВО руководимой ИВАНОВЫМ никем в части проверки выдачи продуктов - не контролировалась.

По всем рассмотренным делам нанесенный материальный ущерб выразился по рыночным и коммерческим ценам в сумме 61 тысяча рублей, которая и присуждена ко взысканию с осужденных на званной суммы - 87.145 руб. уже получено, на 97.360 руб. и оспариваются акты о несостоятельности, а остальная сумма находится в процессе взыскания по исполнительным листам.

В числе осужденных по этой категории дел 3 чел. приговорены к условной мере наказания и 2 к ИТР. Основанием к этому было следующее:

1/ Инвалид Отечественной войны 2 группы ГАМАЮНОВ осужден по ст. 111 к 1 году исправительно-трудовых работ с удержанием 10% из заработка за то, что выполняя обязанности экспедитора по отгрузке зерна ОРСУ халатно отнесся к своим обязанностям и тем самым создал возможность злоупотребить другому лицу. Также осужден по этому делу к 5 годам л/св.

2/ Осужден за халатное отношение к условной мере наказания за недостаточность продуктов работник подсобного хозяйства ЧЕРНЫШОВ имеющий возраст 62 года, по состоянию здоровья все время вынужден передвигаться на далекие расстояния не может.

3/ Кладовщик БАТУГИН условно осужден за допущенную недостачу хлеба в количестве 100 кг., стоимость которого по рыночным ценам с него полностью взыскана до поступления дела в суд.

По аналогичным обстоятельствам осуждены и остальные виновные.

6. В ЗАКЛЮЧЕНИЕ.

Из рассмотренных дел этой категории явствует, что давид преступлений наличествовал среди лиц связанных с обслуживанием пассажиров.

В производстве Трибунала дел этой категории было осуждено по ним - 11 чел., в прошлом квартале было 7 дел. Должностной состав осужденных:

ЗА ОБРАЗЦОВУЮ МАГИСТРАЛЬ

ГАЗЕТА УПРАВЛЕНИЯ и ДОПРОФСОЖА МОСКОВСКО-ДОНБАССКОЙ ж. д.

№ 41 (1580) | 5 апреля 1945 г. Четверг. Год издания. 10-й | Цена 15 коп.

КАНДИДАТЫ НА 2-Й СПЕД СТАХАНОВЦЕВ

Апрель — решающий месяц соревнования железнодорожников Московско-Донбасской за право участия на втором дорожном слете стхановцев-кривокоцев. В борьбе за выполнение условий слета оти железнодорожников Московско-Донбасской показали высокие бразы преодоления замных трудностей. Только по итогам соревнования по профессиям в феврале наие „лучший“ президентом оропрофсожа и руководством дорои было присвоено 116 работникам дороги.

Среди этих передовиков соревнования по профессии маневровый машинист депо Москва-Павелецкая т. Бажинков, сэкономивший в феврале 13.515 кг. топлива, тето производящий маневровые работы, содержащий свой паровоз в отличном состоянии; слесарь промывки депо Валуки т. Иестеров, выполнявший производственное задание на 312 процентов; слесарь заготовительного цеха депо Узловая т. Лобзев, выполняющий задания на 377 процентов; токарь того же депо т. Иедин, выработавший в феврале 5 месячных норм; литейщик депо Ожерелье т. Половинкин, выработавший более трех норм; другие. Закрепив этот уровень производительности труда в марте апреле, эти победители в соревновании по профессиям, конечно, беспечат за собой право участия о втором дорожном слете стхановцев-кривокоцев.

Коллектив дороги горячо поддерживает призы железнодорожников талинской и активно включился в предмайское социалистическое соревнование. Первые дни этого соревнования показывают, что абсолютное большинство рабочих, лужащих и инженерно-технических работников дороги по-прежнему ведут борьбу за полноту всей работы Московско-Донбасской.

Именно в этой борьбе на дорогах растут ряды передовиков, широко применяющих новые методы работы. Например, машинист депо жерелье Михаил Мадцев первый о-робковской открыл большой ланан на паровозе ФД и рядом оездок доказал, что такая езда на аровозах ФД при отпелении их одомсковым углем — вполне реальное дело. И сейчас его почин одхвачен многими машинистами.

Таким образом в предмайском соревновании растут ряды кандидатов на участие во втором дорожном слете стхановцев-кривокоцев. Задача командиров, партийных и профсоюзных руководителей предприятий дороги в апреле шире развернуть соревнование по профессиям за выполнение и перевыполнение условий участия о дорожном слете.

Товарищ железнодорожник, перевыполнивший норм и четким исполнением поездов, выполнением заданий по погрузке и выгрузке, борись за право участия на слете лучших людей дороги!

ПРЕДМАЙСКОЕ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЕ СОРЕВНОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ

Скоростное продвижение порожняка

31 марта перед сменой старшего ДПП т. Паромонова была поставлена задача — скоростным методом доставить порожняк на ст. Вослехово и этим обеспечить выполнение плана погрузки угля.

Порожняковый маршрут № 975 от Барылево до Ожерелье прошел без единой задержки и следовал дальше с большим нагоном. Старший ДПП т. Паромонов и дежурный по Павелецкому отделению т. Гомозов вызвали к сектору находившегося в Михайлове машиниста депо Павелец т. Андросова, объяснили ему задачу и предложили заключить договор социалистического соревнования на одну поездку, пообещав при этом пропускать поезд беспрепятственно.

От имени бригады т. Андросов принял договор и немедленно начал готовиться к поезду. Когда порожняк прибыл в Михайлов, здесь уже все было наготове. Через несколько минут — в 13 час 30 минут порожняковый маршрут отправился дальше.

Выполняя свое обязательство в соревновании с движением, т. Андросов проследовал весь участок от Михайлова до Вослехово без набора воды и без единой остановки прибыл туда в 16 часов.

Благодаря инициативе и энергии тт. Паромонова, Гомозова и отличной работе бригады машиниста т. Андросова, порожняк прибыл на угледорожную станцию на несколько часов раньше намеченного срока.

Узловчане в борьбе за первенство

В борьбе за выполнение своих предмайских социалистических обязательств узловские движеньцы и паровозники показывают образцы слаженности в работе и добиваются производственных успехов: 24 марта они снизили рабочий парк отделения на 607 вагонов, план погрузки угля выполнили на 112 процентов, а план выгрузки — на 100 процентов.

В этот день особенно хорошо работали участковые диспетчеры тт. Сафонов и Константиныди, дежурный по станции т. Черепов, составитель т. Ворониченко, спеццук т. Давидочкин и машинист маневрового паровоза т. Ларшин. За смену ими было сформировано и сдано на соседнее отделение на 6 поездов больше нормы.

На следующий день узловчане добились новых успехов. Машинист т. Петров с помощником т. Луиаревым и кочегаром т. Солдатовым привел порожняковый состав со ст. Ожерелье на 22 минуты раньше установленного времени, при этом задание по технической скорости было перевыполнено на 3,5 км в час. Машинист т. Галкин со своей бригадой до-

ставил по назначению поезд весом в 2.200 тонн и на 52 минуты раньше положенного времени.

На паровозе № 20-710 оборвалась лапчатая связь. Дежурный по депо т. Баубин, зная, что этот паровоз должен отправляться в поездку, влез в горячую топку и забрал оборванную связь. Благодаря самосотверженному поступку т. Баубина, паровоз № 20-710 был выдан во время.

В это дежурство т. Баубин экипировал один паровоз за 55 минут вместо 2 часов по норме.

28 марта машинист т. Фаустов провез поезд до места назначения на 38 минут раньше времени, установленного графиком, при этом перевыполнил техническую скорость на 8,7 км в час. Также раньше расписания в этот день доставил поезд на ст. Ожерелье машинист т. Петров.

Так напряженным трудом в предмайском соревновании узловчане стремятся завоевать дорожное первенство.

П. ФЕДОСЕЕВ,
начальник отделения
паровозного хозяйства.

Ускоренный развоз местного груза

ВАЛУЙКИ (по телеграфу). С 24 по 30 марта из Валуек отправлено 10 участков групповых поездов. 8 из них были отправлены точно по графику и проследовали участок Валуки — Старый Оскол по расписанию. Много внимания работе с участково-групповыми поездами уделяет дежурный по станции т. Елисеев и дежурный по отделению тов. Родионов.

В. СЕРГЕЕВ,
з.м. нач. Валуцкого отделения движения.

Школа тяжеловесников

На днях в Ельце закончила свою работу стхановская школа по вождению тяжеловесных поездов, организованная при депо в феврале 1945 года. Школой руководил возак колонны паровозов имени Сталана тов. Ф. Ф. Самарин. В ней занимались 12 машинистов. За 20 дней слушатели школы провели 21 тяжеловесный поезд и перевезли сверх нормы 5.680 тонн груза.

С 20 марта начали работать 2 стхановские школы по экономии топлива, в них занимались 27 человек (машинисты и пом. машинистов). Одной из школ руководит мастер отопления, машинист-орденоносец В. В. Еракин, второй — машинист т. Сероштанов Григорий. Школы закончат работу к 20 апреля.

Г. РАБИНОВИЧ.

От Советского Информбюро ОПЕРАТИВНАЯ СБОДКА ЗА 3 АПРЕЛЯ

В течение 3 апреля войска 2-го БЕЛОРУССКОГО фронта вели бои по уничтожению остатков окруженной группы немецких войск восточнее ГДАНЬСКА и заняли населенные пункты НОЙЕНДОРФ, КЛАЙНПЕНЕДОРФ, ЗИГЕСГРАНЦ, ХОЙБУДЕ, КРАКАУЕРКЕМПЕ, КРАКАУ. За 1 и 2 апреля в этом районе взято в плен более 2.000 немецких солдат и офицеров.

Войска 2-го УКРАИНСКОГО фронта, развивая наступление по южному берегу ДУНАЯ, к исходу 2 апреля овладели городом и важным узлом дорог МАДЬЯРОВАР, а сегодня, 3 апреля, совместно с румынскими войсками с боями заняли город и железнодорожную станцию КРЕМНИЦА — сильный опорный пункт обороны немцев на южных скдаках хребта Велькафатра, а также заняли более 150 других населенных пунктов, среди которых крупные населенные пункты ШПАНА ДОЛИНА, КУНЕСОВ, ЯНОВА ЛЕГОТА, ВЕЛИКИЕ УГЕРЦЕ, ЖАБОКРЕКИ, ХИНОРАНЫ, ЯЦОВЦЕ, БОЙНА, ДРАГОВЦЕ, ДОЛЫИ КРУПО, СМОЛЕНЦЕ, ОМПИТАЛ, ЧАСТА, СВЯТОЙ ЮР, ПРЕВЪОЗ, КАРЛЬБУРГ, КИТЦЗЕ, ЛАЙТАКЕРТВЕШ, ГАТЕНДОРФ, ЛАРНДОРФ, ГОЛЬС, ПОДЕРСДОРФ и железнодорожные станции ХИНОРАНЫ, РАДОШИНА, ВЕЛКИ КОСТОЛАНЫ, БОЛЕРАЗ, РАЙКА, КАРЛЬБУРГ, КИТЦЗЕ, ЦУРНДОРФ, ГАТЕНДОРФ. В боях за 2 апреля войска фронта взяли в плен свыше 11.000 солдат и офицеров противника.

Войска 3-го УКРАИНСКОГО фронта, в результате наступления танковых соединений и пехоты, овладели на территории Австрии промышленным городом и крупным железнодорожным узлом ВИНЕР НОЙШТАДТ и городами ЗИЕНШТАДТ, НЕУНИРХЕН, ГЛОГНИЦ — важными опорными пунктами обороны немцев на подступах к ВЕНЕ, а также заняли более 100 других населенных пунктов, в том числе крупные населенные пункты ОГГАУ, ДОНЕРСКИРХЕН, ХОФ, ПОТЕНДОРФ, ЗБЕНФУРТ, БЛЮМАУ, ЗБРЕЙХСДОРФ, МИТТЕРНДОРФ, ФЕЛЬМ, МЮНХЕНДОРФ, ТРАЙНСКИРХЕН, МАЦЕНДОРФ, ФИШАУ, ВЕЙКЕРСДОРФ. Одновременно западные и юго-западные озер БАЛАТОН, войска фронта, наступая совместно с войсками болгарской армии, заняли более 80 населенных пунктов и среди них СЕБЕБОРЦИ, МУРСКА СОБОТА, БАГЛАД, МИКЕФА, ВАРФЕЛЬДЕ, БАНОСЕНТДЕРБЕР, БЕЧЕХЕИ, КОТОРИБА, ДОЛЫИ ДУБРАВА. В боях за 2 апреля войска фронта взяли в плен более 12.000 солдат и офицеров противника и захватили следующие трофеи: самолетов — 30, танков и самоходных орудий — 71, бронетранспортеров — 27, полевых орудий — 124, пулеметов — 129, автомашин — 159, паровозов — 25, железнодорожных вагонов — 927, складов с боеприпасами, вооружением и продовольствием — 38.

На других участках фронта — существенных изменений не было.

За 2 апреля на всех фронтах побито и уничтожено 25 немецких танков и самоходных орудий. В воздушных боях и огнем зенитной артиллерии сбито 34 самолета противника.

Международный обзор

«Со» всех сторон армии Объединенных Наций штурмуют логово фашистских разбойников. Победоносное продвижение союзных сил получает все более стремительный характер. Почти полностью очищена Восточная Пруссия. Из рук Красной Армии польский народ получил свои лучшие порты на Балтике — Гданьск (Данциг) и Гдыню.

Войска 2-го Украинского фронта вышли на подступы к Братиславе, Армии 3-го Украинского фронта вступили на территорию Австрии и приближаются к ее столице — крупнейшему городу Центральной Европы — Вене.

На западе, после переброски ряда дивизий на советско-германский фронт, немцы оказались не в состоянии сдерживать натиск превосходящих сил союзников. Британские и американские армии, а также 1-я французская армия, форсировав Рейн и не встретив сопротивления, разнурнули наступление на основные районы Германии. Рурский индустриальный район окружен и остался позади наступающих войск. Союзные армии после форсирования Рейна прошли в глубь Германии до 150 километров.

Гитлеровская армия отступает с такой поспешностью, что вынуждена оставлять неподороженными мосты, железные и шоссейные дороги, а также свою боевую технику. Союзники захватывают большое количество пленных — по 20 и более тысяч в сутки. Военный корреспондент ТАСС сообщает из

фронтного района на западе Европы о том, что немецкий западный фронт рухнул, и организованное сопротивление противника прекратилось. Начался также стремительный отход немцев из Голландии.

Сложившаяся обстановка облегчает дальнейшее продвижение союзных войск. 1-я американская армия за сутки 29 марта продвинулась на 88 километров.

Иностранцы обозреватели отмечают, что в связи с катастрофой на всех фронтах и быстрым сокращением немецкой территории в руководящих кругах Германии парит паника: шведская газета «Свенска дагбладет» сообщает, что в среде генеральской верхушки Германии идет острая борьба. Часть видных офицеров требует немедленной капитуляции. Многие бывшие чиновники бегут на швейцарскую границу. Производятся массовые расстрелы.

Положение внутри страны ухудшается с каждым днем. Отменены все выдачи продуктов по продовольственным карточкам. Каждый должен заботиться сам о себе. Транспорт полностью дезорганизован. Немногие действующие еще пассажирские поезда забиты беженцами и эвакуированными.

Красная Армия и армия союзников принимают все меры к тому, чтобы развязка наступила быстрее и принесла полный разгром гитлеровской Германии.

В. ГРИШАНИН.

ОБМЕН СТАХАНОВСКИМ ОПЫТОМ

Мой опыт езды на большом кланане

(Из выступления т. Мацнева на собрании паровозников депо Ожерелье)

ПОДГОТОВКА ПАРОВОЗА
К ПОЕЗДКЕ

Осуществляя контроль за набором топлива перед поездкой, я сам проверяю качество угля. При этом строго смотрю, чтобы в угле не было посторонних предметов, примесей песка, шлака и др., чтобы уголь не подавался крупными глыбами. Это одно из необходимых условий для нормального отопления в пути следования.

Количество поданного топлива проверяю так: вместе с бригадиром по отпуску топлива замеряю остаток угля, после чего сопоставляю подачу его с калибровкой тендера для того, чтобы не было ошибки при загрузке, что важно для экономии топлива.

Также строго слежу за чистотой топки. Эту работу производим таким порядком: сперва очищаем заднюю часть топки с правой стороны, после этого закрываем люк правой стороны, переваливаем горячий кокс на очищенное место и приступаем к чистке правой передней части. Таким же порядком производим чистку и левой стороны. Когда чистка закончена, топку заправляем лопатой вручную, заранее подготовленным в топке углем. При этом бока и задние углы заправляем после остальной части топки, что способствует более быстрой паробработке и сокращает время на экипировку.

После чистки топки при следовании в состав я применяю стокерное отопление, примерно, в объеме не более 10—15 лопат для того, чтобы наиболее равномерно закрыть продушины от ручной заброски. Это способствует наи-

лучшей подготовке топки для следования с поездом.

Заехав под состав, мы производим следующие работы: заправляем топку вручную так, чтобы слой топлива был около 200 м/м, при чем задние углы и бока топки стараемся набить углем до 250—300 м/м для того, чтобы предотвратить более быстрый прогар около боков задних углов, так как стокер туда подает меньше топлива.

ПО УЧАСТИЮ
ОЖЕРЕЛЬЕ—БЮРЕЛОВО

При следовании с поездом надо иметь в виду следующие обстоятельства: хорошо проследовать заглявной 12-тысячный подъем на одном из перегонов. Для этого при отправлении со станции Кашира устанавливаю отопление стокером, давление пара в котле держу полное, т. е. 15 атмосфер, воды—3/4 стекла. Огонь в топке держим светлым—в середине колосниковой решетки, а бока и задние углы заправлены несколько больше. Отопление на подъеме производю следующим образом: проверяю горение в топке, если замечается неравномерное горение, т. е. не по всей колосниковой решетке, тогда закрываю стокер и, примерно, от подколосника до 2 км едем на ручном отоплении. Выравниваю топку вручную, вновь открываю стокер. И таким образом делаем 3—4 раза.

Питание котла водой производю левым нижесторонним равномерно и небольшими порциями, что обеспечивает наличие воды в котле и не снижает давление пара в нем. На следующую станцию прибываю обычно с давлением пара в котле 13—14 атмосфер и не менее чет-

верти стекла воды. Эту станцию слеую сходу, а для того, чтобы удалить плотную золу с колосниковой решетки и сохранить слой топлива на ней не выше 300 м/м, на первом же уклоне производю прокачивание колосниковой решетки, применяя здесь неполоное открытые колосники. При этом в зольник падает зола, а горячий кокс остается на колосниковой решетке. Таким образом, добиваясь хорошего притока воздуха через колосниковую решетку, освобождаю топку от золы и обеспечиваю слой топлива в топке не ниже 300 м/м. Это способствует проследованию поезда точно по расписанию. На ст. Барыбино всегда укладываемся в установленное для стоянки время.

В случаях появления шакообразования от породы в угле, что сильно ухудшает горение в топке и для того, чтобы дать дополнительный доступ воздуха, не снижая паробработания, достаточно при следовании под уклон и по ст. Рассторгуево несколько приоткрыть шуровку—сделать щель в дверях, примерно, 15—20 м/м, так как от притока свежего воздуха горение в топке улучшается, тем сохраняется нужное давление пара в котле.

Мои опытные поездки дали положительные результаты. Я добился значительного превышения норм технической скорости и экономии топлива. Значит метод т. Коробкова полностью применим при езде на паровозах серии ФД.

За умелое применение метода т. Коробкова при езде на паровозе ФД начальники дороги наградили меня именными часами, а бригада—премирована деньгами.

топлива в задних углах и по боковым стенкам, так как при стокерном отоплении угля туда попадает мало, в результате чего топливо на этих участках прогорает быстрее;

дополнительный ввод воздуха в топку через шуровочное отверстие, когда для горения нехватает воздуха, поступающего через колосниковую решетку.

Машинист т. Мацнев содержит свой паровоз в технически и теплотехнически исправном состоянии, что в свою очередь содействует его успеху в работе по методу т. Коробкова.

Михаил Дмитриевич Мацнев делом доказал огромное значение и полную возможность езды по-коробовски на паровозах серии ФД.

В. АДОРНСКИЙ,
зам. нач. депо Ожерелье.

Достойный пример

Мастер комплексной бригады тов. Сидов (депо Павелец) обязался за 60 часов подготовить слесарей своей бригады на повышение их слесарного разряда, из них двух—с 3-го разряда на 4-й и трех—с 4-го разряда на 5-й.

На днях они сдавали пробу. Мастер т. Сидов честно выполнил свое обязательство.

Следую его примеру, мастер цеха оборудования т. Коломин и бригадир т. Мухомин также готовят слесарей своего цеха на повышение разряда.

Е. БРАГИНА.

„Ну как не порадовать
родному человечку“

За плотно закрытой дверью в кабинете начальника Павелецкого отделения шла беседа. Заволнованно шагал, начальник отделения т. Беднов раздраженно говорил:

—Ну какие это взятки, я вас спрашиваю, если человек взял подмешку яблок, или шестсот рублей? Так ведь он за это багажом козу отправил. И что тут такого, если поблагодарят? Ведь человек услугу оказывает. Конечно, у них там, в Трибунале, в кодексах написано... но если полоти по-человечески...

И он продикутовал машинисте:—«Председателю военного трибунала тов. Прокопенко»...

—Мы научен издадека,—рассуждал он вслух,—во-первых, надо отменить важность погрузки угля, затем перейдем к потребности в опытных кадрах и уж затем, учитывая незаменимость Ивана Петровича, будем просить...

—По-моему, уместно будет упомянуть о роли Ивана Петровича в массовой работе,—скромно заметил зам. предрайпрофсоза т. Копылов, явно польщенный, что его не обошли и привлекли к участию в таком важном совещании.

—А я, прямо заявлю, как участковый ревизор,—горячился тов. Каплин,—что если Ивана Петровича осудят, то я снимаю с себя ответственность за безопасность движения...

«Казаков», писали они,—как нам известно, обвиняется во взяточничестве, но мы просим Трибунал найти возможность при установлении его виновности оставить его на транспорте, т. к. мы подготовили для него должность начальника угленепогрузочной станции Львово, а чтобы вы не сомневались, мы обязуемся за его работой и бытом установить самый тщательный и систематический контроль. Казаков в наших условиях является человеком, не вызывающим никакого сомнения».

Пункт о контроле вызвал некоторые споры, простоватый зам. предрайпрофсоза предположил, что им придется поочередно дежурить при Иване Петровиче, по т. Беднов усомнился его, разъяснив, что это сказано фигурально, для трибунала.

Тут же была составлена блестящая производственная характеристика тому же Ивану Петровичу, уже адресованная суду.

ПАРТИЙНО-ХОЗЯЙСТВЕННЫЙ АКТИВ
ПАВЕЛЕЦКОГО ОТДЕЛЕНИЯ

28 марта на ст. Павелец в клубе им. Ленина состоялось совещание партийно-хозяйственного актива по вопросу выполнения графика движения поездов. За последние две декады марта отправление поездов по расписанию здесь составляло всего 64,5 процента, а проследование лишь 28,9 процента.

На активе выявлены основные причины срыва поездов с графика. Они кроются в нераспорядительности руководства отделения паровозного хозяйства и отделения движения в поездной работе.

Многие диспетчеры плохо регулируют продвижение поездов и тем самым обрекают их на простои у закрытых semaфоров и на линейных станциях. Это относится прежде всего к таким диспетчерам, как тт. Бутерин и Новичков. Часто выбивают поезда из расписания и машинисты тт. Анд-

Все трое они подписали эти бесстыдные документы, закрыв их печатью.

Иван Петрович Казаков, о чьей судьбе так горячо заботились руководители Павелецкого отделения до 17 февраля была начальником станции Троекурово. Жил он хорошо, человек был гостеприимный, умел угождать начальству и был очень «предприимчивый» и «уважительный» начальник станции. Яблоко любил кушать и продавать, но не отказывался и от водки, яич, масла. Словом, Иван Петрович брал взятки.

Хотите два мешка картошки в Москву отравить—пожалуйста, несите полтора литра водки. И гр. Червякова принесла водку. Также любезно за водку он от правил багажом яблоки гр. Захаровой. С Воробьевой и Корсун, з отправку нескольких мешков яблок он взял всего пустяки—деньгами и полмешка яблок. Хатаило и денег и продуктов. Если денег было маловато—выручала зарплата со трудников. Казаков иногда задерживал ее выплату, а иногда и вовсе не выдавал.

Когда председатель выезжал на сессии Трибунала т. Кондауров прибывал в Павелец, за него очевидно, как тень, следовали руководители отделения. Они бубнили:—Уж войдите в наше положение... уж вы уттите, пожалуйста! ста...

Суд внимательно разобрал дело Казакова, полностью установил: ним факты взяточничества, в том гательства и злоупотребления служебным положением.

Казаков молчал и с надеждой поглядывал в зал, где, заняв не вые места, сидели тт. Беднов, Каплин и Копылов. Но суд присудил Казакова к пяти годам заключения и направил его в штрафную роту.

—Кто же будет теперь руководить станцией Львово?—озабоченно спрашивает т. Беднов.

Мы не будем ему тт. Беднов и Каплину в понесенной ими «н возмостимой» утере, и думаем, что если Трибунал оставил без внимания их ходатайство, то Горлоский райком партии учтет его призовет к ответственности Беднов и Каплина, как коммунистов осмелившихся от лица советского учреждения ходатайствовать перед судом о пощаде жулику.

А. КОРОЛЕВА.

Метод Коробкова на паровозах ФД

Железнодорожный транспорт расходует до 30 процентов всей добычи топлива в стране, поэтому бережное расходование его на транспорте имеет огромное государственное значение и является первоочередной задачей.

Война изменила топливный баланс железных дорог. Она потребовала жесткой экономии жирных углей, необходимых, в первую очередь, для оборонной промышленности и употребления для отопления паровозов низкокалорийных углей и низкокалорийных видов местного топлива. Практика применения подмосковных углей на паровозах в наших условиях не нова, но работа на подмосковных углях по методу т. Коробкова—дело новое. Езда на большом кланане с перевыполнением технической скорости и экономией топлива ставит по-новому проблему сжигания подмосковного угля.

Машинист депо Ожерелье Михаил Дмитриевич Мацнев, следуя методу т. Коробкова, открыл большую кланан при отоплении паровоза ФД одним подмосковным углем. Из публикуемого выше рассказа т. Мацнева видно, какие практические приемы обеспечили ему успех езды на подмосковном угле, а именно:

соблюдение одинаковой толщин слоя горящего угля на колосниковой решетке, что способствует проследованию поезда без дополнительной чистки топки и обеспечивает хорошее паробработание;

выравнивание огня в топке путем отопления вручную на подеме, что также способствует наилучшему паробработанию и экономии топлива угля;

заправка топки при отпавлении: более толстый слой

пшшшш

Фронтное спасибо

И—инвалид Отечественной войны. Большую помощь мне и мои товарищи-фронтовики оказала амбулатория Сталингорского отделения, где старший врач Алексей Дмитриевич Боговяленский.

Внимательный и заботливый он всегда помогал нам лечебными советами, медикаментами, а иногда и ободряющим словом. Узнав, что мы нуждаемся в улучшении питания, т. Боговяленский добился выдачи нам дополнительного пита-

ния. Тов. Боговяленский—наш кадровый транспортник.

Благодаря заботе т. Боговяленского я и многие мои товарищи-фронтовики восстановили свое здоровье и вернулись к работе. Выражаем ему наше фронтное спасибо.

З. ЯБЛОЧНИК,
ст. инженер по подготовке
кедров Сталингорского
отделения.

Признав САВИНА и ПРОНИНА виновными в преступной халатности Трибунал с учетом всех обстоятельств приговорил по ст. 111 УК САВИНА к 1 году ИТР с удержанием 25 % из заработка и ПРОНИНА к 3 г. лишения свободы условно с испытательным сроком в течение 3 лет.

б/По аналогичному делу Начальника службы движения треста "Товарковуголь" ПОРОНИКО Трибунал ПРИГОВОРИЛ последнего к 2 г. лишения свободы условно с испытательным сроком 2 года.

Состояние транспортного хозяйства на этих двух предприятиях действительно требует принятия мер к его оздоровлению, имея в виду все увеличивающийся объем работ, однако, независимо от этого можно было даже в этом случае добиться известного снижения простоев.

Рассматривая эти дела на указанных предприятиях трибунал заострил внимание работников транспортных цехов на повышении чувства ответственности и ускорения оборота вагонов.

в/По третьему делу осужден по ст. 109 УК зав. свеклопунктом КОРОЛЕВ к 4 г. лишения свободы за то, что при наличии всех условий не только не вел борьбы за ускорение оборота вагонов, но и не препятствовал использованию рабочими подбивки из бумс вагонов на освещение фронта погрузки в ночное время.

- Необходимо отметить, что за последнее время несколько активизировалась борьба за снижение простоев подвижного состава на подездных путях важнейших предприятий - клиентов Московско-Донб. жел. дор., но - простой пока еще продолжают иметь место, что можно характеризовать следующими цифровыми данными по некоторым решающим предприятиям:

Норма час. простоя	Факт. простой	Было задерж. сверх норм	Часы простоя	Сумма штрафа
--------------------	---------------	-------------------------	--------------	--------------

Ново-Тулский металло-ружическ. завод	7,9	15	8060	105221	197446
Болоховуголь	8,7	15,1	15286	114948	245955
Завод № 176 Наркомата боеприпасов	5	21,6	1938	49500	211478
Товарковуголь	11,7	25	8905	116109	550915
Калининуголь	11,2	21,6	9558	58667	140515
Октябрьуголь	12,2	19,9	5964	55234	125383
Завод № 70 Наркомата боеприпасов	4,7	7,6	3205	20515	117396
Итого:	-	-	52916	520194	1589088

Таким образом при общем количестве задержанных сверх нормы по дороге 97.464 вагонов и 672396 час. с начислением штрафа по дороге 1.992.760 - удельный вес перечисленных предприятий по количеству часов простоя составляет до 75 %.

Данные грузовой службы свидетельствуют о том, что помимо штрафных санкций в отношении руководителей 10 предприятий грузовой службой был передан материал прокуратуре для привлечения виновных к ответственности, из них по 4 предприятиям - НДМЗ, Товарковуголь, Октябрьуголь и другие расследование закончено

и дела направлены в трибунал. При этом необходимо сказать, Главки и Наркоматы ряда перечисленных предприятий имея в своем транспортном хозяйстве ряд затруднений пытаются об"яснять простой исключительно об"ективными причинами, в связи с чем привлекаемые к ответственности их работники нередко берутся по указанным мотивам под свою защиту..

8. ПРОЧИЕ ПРЕСТУПЛЕНИЯ ПО СЛУЖБЕ /ст.193-17 /

По данной категории дел осуждено 8 человек за преступления явившиеся результатом злоупотреблений, либо халатности как-то:

- а/ неправильная заадресовка груза, незаконное использование стройматериала для личных нужд,
- б/ Незаконный отпуск с топливного склада угля,
- в/ Прочие нарушения государственной дисциплины.

9. КОНТР- РЕВОЛЮЦИОННЫЕ ПРЕСТУПЛЕНИЯ.

В производстве Трибунала было 26 дел, из них:

Прекращено /за смертью обвиняемого/	1
Направлено с следствия на ПЗ	1
Направлено на следствие с ПЗ	2
Рассмотрено по существу с вынесением приговоров	18
Перешло остатком на 1/IV.45 г.	4
	= 26.

По рассмотренным делам осуждено 21 лицо, из них: транспортников 16 и военнослужащих - 5 /по делам 10 отделения желдорполка/.

По времени совершения преступлений, осужденные транспортники распределяются так:

1941-42 год / за период временной оккупации дороги	
1944 год 2-й квартал	
1944 год 4-й квартал	

Итого:

Характер рассмотренных дел в отчетном квартале следующий: ст.58-1 "а" - 1 дело, ст.58-10 ч.2 - 15 дел, ст.58-

Все дела были рассмотрены в установленный срок за исключением 4-х из них, по которым удлинение срока обуславливалось обстоятельствами от трибунала независимыми. / нахождение детей в длительных командировках и т.п. /

Остальные категории дел особых пояснений не требуют поэтому только вкратце остановлюсь еще на двух разделах.

По группе -10. "Прочие воинские преступления".

Характер этих дел следующий:

- а/ несвоевременное возвращение из отпуска,
- б/ уклонение от несения службы,
- в/ нарушение устава несения службы.

По группе - 41 "Все остальные преступления".

Для определения характера дел этой группы следует указать перечень статей, по которым было осуждено 31 лицо, в том числе: транспортников - 14, не транспортников - 17:

ст.ст. 73 ч. 1, 74 ч.1 и 2-я хулиганские действия разных лиц в поездах, на вокзалах, буфетах и т.д.	17 чел.
ст. 109	5 чел.
ст. 116 ч.1-я и 120	2 чел.
ст. 166-а	2 чел.
ст. 182 ч. 1-я	1 чел.
ст. 79 ч. 1-я	1 чел.
ст. 168 часть 2-я хулиганские действия	2 чел.
ст. 16-113	1 чел.
	31 чел.

10. ОТСРОЧКА ИСПОЛНЕНИЯ ПРИГОВОРОВ.

Служебный состав осужденных с оставлением на транспорте по видам преступлений следующий:

ПРОЧИЕ ПРЕСТУПЛЕНИЯ ПО СЛУЖБЕ:

Зам. Нач. паровозного отделения /маш.инструк./ - 1
 Мастер цеха - 1

К Р У Ш Е Н И Я:

Зам. Начальника дистанции пути 1

А В А Р И И:

Глав. кондуктор 1

НАРУШЕНИЯ П Т Э:

Машинисты 3
 Пом. машиниста 1
 Осмотрщиков 2

НЕИСПОЛНЕНИЕ ТРИКА ЗАНИЙ:

К о ч е г а р 1
 Д С П 1

ОСТАЛЬНЫЕ ВОИНСКИЕ ПРЕСТУПЛЕНИЯ:

К о ч е г а р 1
 Рабочий депо 1
 Стрелочник 1

ПРИУМ - 23 /ТКО от 22.1.43 г./

Э к с п е д и т о р /жалатность/ 1

ОСТАЛЬНЫЕ НАРУШЕНИЯ ДИСЦИПЛИНЫ:

Дежурный по станции. 1

Кочегар 1

Ст. 193-7 пн. "в" и "г"

Слесари	14	Стрелочники	5
Глав. конд.	3	Кочегары	9
Токари	1	Маст. цеха	1
Д.С.П.	1	Рабоч. депо	5
Кровельщик	1	Плотник	1
Ремработчие	7	Раб. стр-в	2
Ученики	2	Проч. проф. и	
		должности	15

15 = 67

ПРОЧИЕ ХИЩЕНИЯ

М а ш и н и с т

К о т е л ь щ и к

В отношении последних двух оставленных на транспорт за хищения я уже останавливался в соответствующем разделе доклада / л. 8 обор. / Оба эти дела мною представлены ВДК предмет отмены или изменения приговоров.

В отчетном квартале по предложению Зам. Председателя Верховсуда СССР, в порядке ст. ст. 461-462 УК было рассмотрено 11 дел о применении примечания 2-го к ст. 28 УК РСФСР к осужденным в 1944 году за дезертирство к реальным мерам зачисления. По этим делам применено примечание 2-е к ст. 28 с направлением для работы на транспорте к 10 лицам / в основном женщины и лица 1927 года рождения / и к 1-му / годному к строевой службе / с направлением его на фронт.

Ходатайств руководства дороги об освобождении от наказаний было рассмотрено и удовлетворено - 7. По времени совершения преступлений осужденные по этим ходатайствам относятся к 1943 году - 4 чел. и к началу 1944 года - 3 чел. Таким образом в числе освобожденных от наказания, лиц, проработавших после вынесения приговора менее 6 мес. - не было.

Заканчивая пояснения к данному разделу, следует отметить, что в числе 87 человек, к которым было применено примечание 2 к ст. 28 УК с направлением на транспорт, значится 41 чел. в возрасте 16-18 лет.

В свете директивы НКД СССР от 21. XII. 44 г. № 050 в отношении лиц 1927 года рождения, желательно было бы получить разъяснения по следующему вопросу:

Некоторые лица 1927 года рождения, стремясь как я отмечал выше, попасть в Красную Армию / спецшколы и т.п. дезертируют с транспорта и явившись в Военкоматы добиваясь получения повестки о призыве их на военную службу, скрывают при этом, что они работали на транспорте. Будучи по своему физическому состоянию вполне подходящими некоторым из них удастся получить повестки о том, что они мобилизованы, это время такие лица оказываются задержанными в порядке розыска как дезертиры с транспорта

Поскольку такие факты имеют место, не будет целесообразным не препятствовать задержанному в таком случае службе в Красной Армии, при наличии надлежаще оформленных у него документов. В отношении таких лиц пока, что трибунал практиковал применение примечания 2 к ст. 28 УК РСФСР с направлением на транспорт.

11. НАДЗОРНАЯ ПРАКТИКА.

В истекшем квартале мною было сделано 8 представлений по таким делам:

а/ В отношении осужденных машиниста БЕЛОВА и котельщика НЕЧАЕВА по ст. 163 пп. "д" УК РСФСР с направлением для работы на транспорте. Поскольку в данном случае председательствующим по делу Мартыновским была нарушена директива, дела эти представлены на предмет исключения примечания 2-го или изменения приговоров 2 дела.

б/ По делу осужденного 1927 г. рождения САХАРОВА по ст. 193-7 пп. "в" К осужденному применено примечание 2-е к ст. 28 с направлением его в Красную Армию вопреки директивы НК СССР от 21.11.44 г. № 050 /председ. Мартыновский/ Дело представлено на предмет изменения приговора -1 дело

в/ По делу ФЕДОТОВА осужденного за злоупотребления по службе по ст. 193-17 пп. "а" к 5 г. л/св. с направлением на фронт, но, оказавшись впоследствии негодным к службе, хотя первоначально военкомат дал справку о его пригодности. Дело это представлено на предмет изменения приговора, имея ввиду, что осужденный в настоящее время также болеет с постельным режимом 1 дело.

г/ По делу рабочей карьеры ВОДОДИНОЙ осужденной за дезертирство /отсутствовала несколько дней /к 7 г. л/св. Представлено на предмет применения примечания 2-го к ст. 28 с направлением на транспорт, т.к. у осужденной на иждивении 2-е несовершеннолетних детей /председ. по делу Кондрашев / Представление удовлетворено 1 дело.

д/ По делу рассыльной ХНЫЧЕНКОВОЙ, осужденной за дезертирство к 5 г. л/св. Хныченкова 1927 г. рожден., после дезертирства на работу возвратилась добровольно, поэтому и поставлен вопрос о применении примечания 2 к ст. 28 с направлением на транспорт. /председ. Кондаурова/ Представление удовлетворено 1 дело.

е/ Дело по обвинению КОНДРАШЕВОЙ по Указу от 26.11.41 г. КОНДРАШЕВА в 1942 г. была осуждена заочно к 5 г. тюремного заключения и ей был объявлен розыск. Спустя 2 года она была обнаружена работающей сторожем на хлебозаводе. Оказалось, что после ухода с работы осенью 1942 года КОНДРАШЕВА добровольно ушла в Красную Армию, где и находилась в течении всего времени, а сейчас возвратилась по болезни со снятием с учета. Находя нецелесообразным теперь приводить приговор в исполнение дело о ней представлено на предмет отмены приговора и прекращения дела.

ж/ Дело по обвинению стрелочника ОДИНОВОЙ.
ОДИНОВА в 1942 году была засечно осуждена по Указу от 26.VI.40 г.к 4 мес. тюремного заключения и ей был объявлен розыск. Теперь оказалось, что осужденная более 2-х лет работает там же откуда самовольно ушла, поэтому дело о ней представлено на предмет прекращения за нецелесообразностью проведения ~~дел~~ через 28 месяцев в исполнение, тем более, что Одинова имеет весьма положительные отзывы о своей работе 1. дело.

Отклоненных представлений по делам не было.

В отчетном квартале Военной Железнодорожной Коллегией в порядке надзора было рассмотрено с вынесением определений 14 дел со следующими результатами:

а/Предложено рассмотреть вопрос о возможности применения примечания 2-го к ст.28 2 дела.

б/Понижена мера наказания без изменения приговоров в остальной части /замена ВМН по ст.58-1 "а" по 59-3 "в" ч.1 за кражу, и по нашему представлению по ст.193-7 пп."г"/ 3 дела.

в/Замена меры наказания условным осуждением /дело Лотникова, осужденного за хищение шитов по н/представлению, и дело Ерошиных -хищение соли/ 2 дела

г/Переквалифицирован состав преступления с оставлением меры наказания /по н/представлению/ со ст.193-7 пп."г" на ст.193-7 пп."в" 1 дело

д/Переквалифицировано преступление с понижением меры наказания /Рыкуновой, -председ. АЗК-сентьева со ст.128 п."в" на 114 и дело Енина с закона от 7.III.32 г.на ст.162 хищение шитов председ. Калинин/ 2 дела

е/Приговоры отменены с направлением дел на новое рассмотрение со стадии судебного следствия:

1/ по делу Конейкиных осужденных по ст.193-7 пп."г" приговоры отменены по н/представлению для проверки причин самовольного оставления работы / осужденные бросив работу были зачислены на учебу в школу /председ.Калинин/ 2 дела

2/Дело АГАФОНОВА осужденного по ст.59-3 "в" ч.1 с направлением на фронт, но оказавшегося непригодным. Приговор отменен по представлению трибунала 1 дело

3/Дело ЛЕДЕНЕВА по ст.162 пп."д" по которому подсудимый был оправдан за недоказанностью состава преступления. Приговор отменен по протесту прокурора /председ. Захаров/ 1 дело

По рассмотренным Военной Железнодорожной Коллегией частных определений не выносилось.

III. ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ВОПРОСЫ.

Условия работы Военного Трибунала в 1-м квартале были несколько необычными в том, что имея в этот период весьма ограниченный штат оперативного состава, при увеличившемся количестве поступления дел, приходилось подменяя собой недостающих членов Трибунала систематически выезжать мне и заместителю, чтобы таким образом обеспечить исполнение всех поступивших дел, т.к. в это время из членов Трибунала в составе последнего оставалось в качестве председательствующего по делам одна Кондрашова, а 2 члена ВТ /Мартыновский и Калинин/ являлись председательствующими в постоянных сессиях. В отчетном квартале под моим и заместителя председательством было рассмотрено 93 дела. На выезде для рассмотрения этих дел отрывалось много времени, причем часто непроизводительно, ибо резкое сокращение зимой пассажирского движения /было отменено 5 поездов/ вызывало затруднения с передвижением по участкам в ожидании поездов, ходивших не ежедневно. При таком положении по несколько дней в трибунале никого не оставалось, что нельзя признать нормальным, не говоря уже о том, что в известной мере нарушался порядок повседневного руководства работой трибунала в целом /проверка рассмотренных дел, своевременная дача практических указаний и т.п./. Но дела рассматривать надо было поэтому иного выхода не было.

В конце истекшего квартала, когда член Трибунала Кондрашев получил необходимые навыки и может уже самостоятельно рассматривать некоторые категории дел, и прибыл в штат ВТ еще один член Трибунала /Рыбин/ положение несколько изменилось.

Как известно Трибунала имеет 2 постоянные сессии - Касторенскую - /председ. Калинин/ и Узловскую - /председ. Мартыновский/. Этими сессиями обслуживалось из общего числа 8 отделений дороги - 4 отделения с большим радиусом действия /Касторное, Воронеж, Старый Оскол, Балуйки, Узловая, Сталиногорск, Тула и Ефремов/.

Нагрузка Сессий по количеству рассмотренных дел была следующая:

Касторенская 59 дел

Узловская 93 дела, нагрузка Узловской сессии

вызывала необходимость оказания ей помощи, т.к. при одновременном поступлении дел на разных участках охватить рассмотрение их в срок Мартыновский не мог, поэтому туда мною периодически направлялись Авксентьев и Кондрашова, рассмотревшие там 12 наиболее сложных дел и Кондрашев, рассмотревший 7 дел. Выезжал туда и я для оказания практической помощи сессии.

Остальные участки как-то: Москва, Кашира, Ожерелье, Павелец, Лев-Толстой, Елец, приходилось обслуживать путем выезда Авксентьева, Кондрашовой и мне. В этих пунктах было рассмотрено следующее количество дел: в Ельце - 63, Павельце - 26, Москве - 33 и Кашире - 29.

В отчетном квартале Трибуналом было проведено 69 процессов с участием сторон /то обвинения и защиты/ и 36 дел рассмотрено с участием только защиты. К слушанию с участием сторон на значались все наиболее актуальные дела, которые как правило рассматривались на предприятиях, характер этих дел следующий:

По ст. 59-3 "в" ч.1 - заслушано с участием сторон - 22 дела,

что составляет 65 % к общему числу всех рассмотренных дел данной категории.

По ст. 193-17 и 109 заслушано 15 дел или 70 % к общему их числу.

По ст. 117 - 4 дела или 50% и т.д.

Для проверки работы сессий и оказания им практической помощи в отчетном квартале мой заместитель т. Лавксентьев достаточно время находился на Угловском участке, а также выезжал в Касторенскую постоянную сессию.

Итоги работы Трибунала дважды в течение квартала обсуждались специально созванными оперативными совещаниями, на которых по вскрытым недочетам давались указания на предмет изжития таковых в будущем. Практически это делалось так: мною и моим заместителем систематически проверяются все рассмотренные дела с составлением краткого обзора по вскрытым недочетам, нарушениям и ошибкам, которые впоследствии выносились на обсуждение оперативного совещания по делам требующим принесения протеста делались представления на имя председателя ВДК. Другого способа обобщения судебной практики, путем давая задания членам ВДК по отдельным категориям дел в отчетном квартале применять нельзя было т.к. Мартыновский и Калинин безвыездно находились в сессиях, а Кошдаурова и Лавксентьев все время были на линии, переезжая с участка на участок для рассмотрения дел / ими рассмотрено 105 дел /.

На основании материалов по конкретным судебным делам трибуналом было вынесено 12 частных определений, на правленных руководству дороги на предмет устранения вскрытых недочетов. Копии таких определений по наиболее характерным делам, о которых уже упоминалось в соответствующих разделах доклада, при этом прилагаю. Из некоторых определений результаты уже получены и о них сказано выше. В частности по определению ВДК о состоянии путевого хозяйства на 1-й дистанции пути проводится сейчас глубокая ревизия всей работы дистанции и по сообщению начальника службы пути несправильная крестовина на равнинного рельса на станции Домодедово уже смонтирована.

МАССОВО-ПРАВОВАЯ РАБОТА.

Основным видом массовой-правовой работы являлась проведение на предприятиях бесед среди рабочих по разъяснению законов, в зависимости от состояния того или иного вида преступности на участке, и проведение по актуальным делам процессов на предприятиях среди железнодорожников.

Касторенская Сессия. Председательствующим капитаном юстиции т. Калининым проведено на обслуживаемых участках 7 бесед. Тематика этих

бесед была следующая: а/ о воинской дисциплине на транспорте / беседа среди рабочих дано о приведении примеров из рассмотренных дел /; б/ об указе от 15 апреля 1945 г. и Уставе о дисциплине среди рабочих Валуевского стройучастка /; в/ о борьбе с разбазариванием пром и продовольствия / среди работников системы ОРС-ов с ведением конкретных рассмотренных дел / и т.д. Всего беседами Касторенской Сессии было охвачено - 246 человек.

Узловская Сессия. На этих участках было проведено 6 бесед с охватом 481 человек. Тема бесед была следующая: а/в красном уголке и техническом кабинете паровозников депо Узловая "о последствиях нарушений ИД и трудовой дисциплины лицами связанными с движением поездов, б/среди вагонников 2 беседы об укреплении воинской дисциплины на транспорте, в/в общежитии депо среди молодых рабочих "о самовольных отлучках и дезертирстве и последствиях за таковые" и т.д.

Кроме того председательствующими выездных сессий было проведено при выездах на участки 11 бесед, тематика которых следующая:

КОНДАУРОВА: Среди паровозников и вагонников Павелецкого узла - 4 беседы "Об укреплении трудовой дисциплины, разъяснения Указа от 15.IV.43 г., "о борьбе с хищениями и соблюдении ИД.

АВКСЕНТЬЕВ: В красном уголке депо ЕМЦ, склада топлива и депо станции Ожерелье "О борьбе с хищениями на транспорте /разъяснены приказы НКПС № 606/ц. и 593/ц. и о соблюдении ИД, всего 5 бесед.

Кроме того мною и Кондауровой проведено 2 беседы на ст. Москва среди паровозников и путейцев на тему об обеспечении безопасности движения поездов и о борьбе с дезертирством. Всего на участках, где рассматривались дела выездными сессиями проведено 12 бесед, с охватом 1450 человек.

Работа с заседателями.

В отчетном квартале занятий с заседателями было проведено 8 с охватом 63 заседателей. Первые две темы программы изучены, - во 2-м квартале приступили к последующим темам. Занятий с заседателями проведено: Калинин - 3, Авксентьевым - 2, Мартыновским - 1 и Кондауровой - 2.

Работу с заседателями в 1-м квартале надо признать недостаточной. Причиной к тому было следующее:

а/на протяжении квартала рабочие и служащие систематически привлекались для работы по очистке путей от снега.

б/Члены ВТ почти беспрерывно были заняты рассмотрением дел вместе с заседателями, либо переезжали с одного участка на другой, поэтому чаще собирать заседателей для занятий нельзя было.

КАДРЫ.

На 1 января 1948 года штат оперативного состава Трибунала вместо положенных 8 человек состоял из 5 /включая председателя и заместителя, /из них двое /Калинин и Мартыновский/ являлись председателями в постоянных сессиях, где все время и находились.

В январе мес. в штат трибунала прибыл т. Кондрашев, который первое время самостоятельно дел не рассматривал, а привлекался для участия в процессах с тем, чтобы получив определенные навыки имел возможность самостоятельно рассматривать дела. В настоящее время менее сложные дела рассматривает Кондрашев самостоятельно. Правда, не все рассмотренные им дела исполнены достаточно качественно /в части анализа состава преступления и изложения судебных документов/, однако, т. Кондрашев легко усваивает судебную работу и со временем может быть хорошим судьей. Хотя надо сказать, что у Кондрашева обнаруживаются элементы невнимательности при исполнении судебных документов, на что мною и обращено его внимание. Для повышения уровня своих знаний Кондрашев оформляется сейчас на учебу в Заочную юридическую школу.

В конце марта мес. в состав трибунала прибыл майор юстиции

ГРИШИН и таким образом на 1.1.V.1945 г. штат остается недоукомплектованным на одного члена трибунала.

Учитывая положение с кадрами я намечаю в течение второго квартала выявить среди наиболее активных заседателей такое лицо, которое при его согласии перейти на судебную работу, можно было бы рекомендовать в члены трибунала.

О нагрузке каждого члена трибунала по количеству рассмотренных дел я уже сказал выше, одновременно считаю необходимым отметить, что такой показатель, как количество рассмотренных дел каждым членом БТ является весьма отвлеченным и во всяком случае как Вам известно, не может быть взят, как исчерпывающий критерий определяющий действительную степень нагрузки с точки зрения объема работы над делом, тем более в наших условиях, когда нередко приходится на рассмотрение одного какого либо дела выезжать на отдаленные участки с затратой на это много времени. Так например, чтобы рассмотреть на станции Скопин одно дело с злоупотреблениях *Блазгов* председ. Кондрауовой потребовалось на переезд туда и обратно более 4-х дней, а на слушание дела - затрачено 11 дней.

В свете изложенного надо будет сказать, что работа всего оперативного состава БТ в первом квартале протекала с большим напряжением.

Отдельными членами трибунала были допущены ошибки на которых я уже останавливался в соответствующих разделах доклада. Эти ошибки больше всего наличествовали у ст. лейтенанта юстиции Матвеевского, поэтому в целях недопущения их и проверки знаний тов. Мартыновского директив и приказов НК в Узловскую Сессию выслан мой заместитель т. АВСЕНЬЕВ, который заслушав там несколько более сложных дел оказал одновременно Мартыновскому практическую помощь.

Вскрытые в процессе работы за 1-й квартал недочеты, ошибки и нарушения будут предметом обсуждения их на оперативном совещании по итогам работы за истекший квартал, созываемом на 20.1.V.

Состояние воинской дисциплины среди оперативного состава на должной высоте. Аморальных явлений не было. Молодым работникам на судебной работе члену БТ Кондрашеву и судебным секретарям Киршензавт и Бекотиной оказывается необходимая помощь в новых знаниях.

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ БТ МД-МД
Капитан юстиции
/ ПРОКОПЕНКО

отп. 2 эк.
эк. №1-адрес.
эк. №2-наряд.
исп. Прокопенко.
ав.

СССР

ВЕННЫЙ ТРИБУНАЛ

Московско-Донбасской

железной дороги

апреля 1945 г.

№ 013

Гор. Кашира, Мос. обл.,
пос. Володарского, дом 4.

Вх № 01374
24 04 45

Секретно
Эк. № 1..

Т. Кодковскому
25

НАЧАЛЬНИКУ ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ВОЕННЫХ
ТРИБУНАЛОВ ТРАНСПОРТА
ГЕНЕРАЛ-МАЙОРУ ЮСТИЦИИ Т. ПУТОВКИНУ.

Представляю согласно Вашего телеграфного
приказа отчет о судебной работе за I-й квартал
1945 г., составленный по новой форме.
Доношу, что бланки отчетов получены Военным
Трибуналом 19-го апреля с.г.
ПРИЛОЖЕНИЕ: по тексту.

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ВТ МД-МД.
КАПИТАН ЮСТИЦИИ
/ ПРОКОПЕНКО /

Трапешин

наказ

Анто