

НАРОДНЫЙ КОМИССАРИАТ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ СССР

31 декабря 1945
965/A

товарищу КОВАЛЕВУ

При этом направляю докладную записку начальника
Управления контрразведки "СМЕРШ" Забайкальско-Амурского
военного округа генерал-лейтенанта ВАДИС о недочетах в
работе Китайско-Чанчунской железной дороги.

ПРИЛОЖЕНИЕ: - по тексту.

АБАКУМОВ.

Отпечатано 3 экз.

- т. Ковалеву
- Секр. Гл. Упр. "Смерш"

Исполнитель - АБАКУМОВ.
печатала - Медведева.

ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ КОНТРАЗВЕДКИ "СМЕРШ"
Генерал-полковнику

товарищу АБАКУМОВУ

ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА

о недочетах в работе Китайско-Чанчунской железной дороги.

Управлением "СМЕРШ" округа получены данные свидетельствующие о том, что в работе Китайско-Чанчунской железной дороги имеется ряд серьезных недочетов.

Нормальной эксплуатации дороги не организовано. Руководящий, технический и обслуживающий персонал дороги засорен сомнительными и разложившимися элементами.

На дороге произошли крушения поездов, повлекшие за собой гибель военнослужащих Красной Армии и уничтожение материальных ценностей.

За период с 1 сентября по 15 декабря 1945 года на КЧЖД имело место 56 крушений, при этом уничтожено и повреждено 28 паровозов, 274 вагона, в том числе 137 вагонов с воинским имуществом и вооружением и 19 цистерн с горючим.

Во время крушений убито и ранено 234 военнослужащих Красной Армии и 214 советских и китайских граждан.

Так, например:

9 декабря с.г. со ст. Дайтунь отправился пассажирский поезд № 22, ведомый машинистом - японцем МАЕДА.

На 678 километре, вследствие порчи проходного светофора, поезд сделал остановку. Вслед за этим составом по сигналам автоблокировки шел поезд № 616. Ввиду отсутствия в хвостовом вагоне поезда № 22 световых сигналов, состав № 616 наскочил на поезд № 22, в результате чего разбит паровоз и погибло 33 китайца.

8 декабря с.г. поезд № 602 сделал остановку у входного семафора ст. Таойладжау. В хвосте у поезда была прицеплена матрица. Сзади следовала вторая матрица с директором подполковником ЛОБАНОВЫМ, самовольно выехавшая со ст. Лаегунтаунь. Столкновение произошло у входного семафора. В результате — одна матрица повреждена, а другая, в которой ехал ЛОБАНОВ сброшена под откос. Тяжело ранено 4 человека, в том числе и ЛОБАНОВ.

16 ноября с.г. на перегоне Чанчунь-Хенань поезд с военнопленными, отправленный со стороны Тумнь, наскочил на встречный поезд, следовавший с заводским оборудованием. В первом составе разбито 6 вагонов, паровоз, убито и ранено 56 военнопленных японцев. Во втором составе с заводским оборудованием поврежден паровоз, разбито 3 платформы, из которых 2 скатились под откос.

Причиной крушения явилось то, что зам. начальника ВОСО Приморского военного округа полковник НЕЛИЦО не выполнил приказа, запрещающего встречное движение поездов, до пропуска по участку Чанчунь-Тумнь 5 поездов с заводским оборудованием.

19 октября с.г. при отправлении поезда со ст. Балтой в сторону Солдну (участок Таонань-Хондагай), из-за технической неисправности, паровоз не взял под'ем и при осажении на ст. Балтой на большой скорости врезался в эшелон № 80962.

При крушении разбито: 18 вагонов груженных углем, 4 платформы с автомашинами, 2 порожних вагона и ранено 23 военнослужащих Красной Армии.

27 сентября с.г. у поезда № 1032/А - 56849, следовавшего с личным составом 1053 стр. полка, 300-й Харбинской стр. дивизии в сторону станции Пограничная, на под'еме вблизи станции Даймагоу, в результате обрыва упряжного крюка, 40 вагонов пошли под уклон и развев скорость до 80 клм. в час на раз'езде Нагорный ударили в бок стоявшему поезду № 962.

Убито 73 военнослужащих, в том числе 21 офицер, ранено 99 человек, разбито и сожжено 41 вагон, по-

гибла 101 лошадь.

Виновники крушения осуждены Военным Трибуналом — один к расстрелу, а остальные к различным срокам тюремного заключения.

Руководящий, технический и обслуживающий персонал, прибывший из СССР для работы на КЖД расставлен на работу только по таким крупным железно-дорожным станциям и узлами, как Харбин, Чанчунь и Мукден. На более мелких станциях все руководство работой передано японцам и китайцам.

Вследствие такого положения в отправлении и приеме поездов царит хаос и неразбериха, распоряжения не выполняются и нередки случаи, когда их дают лица не имеющие к этому никакого отношения.

3 декабря с.г. на перегоне Табо-Таонань произошло крушение воинского эшелона № 80099, наскочившего на состав вагонов, оставленных на перегоне.

Во время крушения убито 3, тяжело ранено 5 и легко ранено 36 военнослужащих 52 гвардейского минометного полка, 36 армии.

Крушение произошло при следующих обстоятельствах:

2 декабря с.г. со ст. Чанчунь на ст. Тобо прибыл поезд № 2745 и из-за технической неисправности его паровоз был потушен. Вскоре на станцию прибыл эшелон № 2741, который также дальше идти не мог из-за отсутствия в паровозе угля. На ст. Таонань был вызван резервный паровоз, который об"единил оба состава, но в 5-6 км. от станции Тобо, вследствие перегруженности, этот состав остановился. Машинист головного паровоза ИИ-ЧЖИ-ЧЕН, посоветовавшись с ехавшим в качестве пассажира кочегаром депо станции Таонань БЕИ-ВЕН-И и проводником железнодорожной охраны станции Таонань ЧЖЕН-ХОУ-ФУ, отцепил 21 вагон и оставили их на пути. Не доезжая 3-4 км. до станции Таонань из-за перегрузки, поезд снова остановился, отцепив остаток эшелона № 2741, т.е. паровоз и 3 вагона.

По прибытии поезда на станцию Таонань дежурный по станции ЧЖАН-ФУ-ТО направил на перегон паровоз за эшелон № 2741, однако, машинист этого паровоза, не зная что отцепка производилась в двух местах, привез только паровоз и 3 вагона, а остальные 21 вагон остались на перегоне, на которые и наскочил потерпевший крушение эшелон № 8009.

На некоторых станциях имеются военнослужащие железнодорожных войск, в задачу которых входит наблюдение за бесперебойной рабо-

той станции. Однако, ввиду бесконтрольности, эти военнослужащие во многих случаях свои задачи не выполняют, а проявляют недисциплинированность и пьянствуют.

Так, на станции Гунжулин, расположенной в 62 км на юг от гор. Чанчунь, имеется команда военнослужащих 4 железнодорожного полка, в количестве 5 человек во главе с мл. лейтенантом ОБРЬВИНЫМ.

ОБРЬВИН к службе относится халатно, не контролирует несение службы на станции, пьянствует с подчиненными и посещает публичные дома.

10 декабря с.г. к ОБРЬВИНУ прибыл со станции Телин ст. лейтенант ТУЛОПОНОВ (офицер железнодорожных войск). Оба они, пригласив дежурного по станции ст. сержанта ГЕТМАН, парторга роты мл. сержанта КУПРИЯНОВА и мл. сержантов БАБАНИНА и ЗАГОРОВСКОГО устроили на квартире японца ТОМИЗАВА выпивку. Для ОБРЬВИНА и других военнослужащих были приведены из публичного дома японки. ТУЛОПОНОВ со своими подчиненными на ст. Гунжулин пьянствовали двое суток, а на станции Телин никто работу не контролировал.

Плановая эксплуатация железной дороги не организована. Графики движения поездов срываются. Поезда простаивают по несколько часов и даже по суткам. План перевозок не выполняется. Паровозный парк обезличен, ремонт, осмотр и экипировка паровозов контролируются слабо.

На станции Чанчунь, в результате несогласованности между работниками служб движения КЧЖД и ВОСО, в период с 4 по 10 октября простояли 7 эшелонов угля, в общей сложности 67 часов. Также по нераспорядительности коменданта станции в октябре с.г. 4 эшелона по 30-32 вагона каждый, простояли в общей сложности 20 суток. Подобные случаи имеют место и на других станциях.

В депо станций Харбин и Мукден осмотр паровозов перед рейсом производят недоброкачественно.

4 и 5 декабря с оборотной станции Яомынь (на линии Харбин - Чанчунь) были направлены обратно паровозы № № 886 и 621, как неисправные, а паровоз № 332 (машинист японец УНО), вследствие халатности бригады и обезлички, потерпел аварию и требует заводского ремонта.

Установлены факты, когда отправляемые со станций паровозы

не полностью снабжаются углем, в результате чего до оборотной станции им угля не хватает и поэтому паровозы, оставляя составы на перегонах, уходят для дозаправки, чем срывают график движения.

Охрана угля на платформах и в складах не организована, что способствует хищениям.

12 декабря с.г. на станцию Яомынь прибыло 18 вагонов угля. При осмотре в вагонах оказалось по 2-3 тонны угля, а остальной был разворован.

Кроме того, на КЧЖД выявлена большая засоренность административно-технического и обслуживающего персонала дороги враждебными элементами, особенно из числа японцев.

Почти все руководящие посты, как в управлении, так и на дороге, занимают японцы. Бывший начальник департамента ЮМЖД японец САМАДА в настоящее время работает заместителем начальника Мукденского эксплуатационного отделения и фактически руководит всей работой дороги. Его заместителями работают японцы ИНОЙ и САКИТА. Начальником движения - японец ЯГИСИТА, начальником тяги японец ТАКАУ, помощником начальника станции Мукден японец СЕКИГУЧИ, начальником паровозного депо японец НАКАЗАВА и т.д.

Пользуясь этим японцы, занимающие руководящие посты, принимают на работу преимущественно японцев.

Из общего числа работающих в Мукденском отделении КЧЖД 5.500 человек - 4.000 составляют японцы, 1.400 китайцы, а остальные - советские граждане и русские эмигранты.

Китайцы руководящих должностей не занимают, что порождает среди них недовольство, а многие из них отказываются выходить на работу и работать вместе с японцами.

5 декабря с.г. необходимо было подать пассажирский паровоз под поезд № 33, отправлявшийся с Мукдена на Харбин. Старшим машинистом паровоза был назначен японец АНИТОВА, а остальной состав паровозной бригады состоял из китайцев.

Китайцы, включенные в эту паровозную бригаду ехать в маршрут отказались, так как старшим машинистом был японец, а не китаец.

Около 60% рабочих - китайцев электро-мото-дрезинного цеха паровозного депо ст. Мукден не выходят на работу лишь потому, что начальником этого цеха является японец НАМИНОЦО.

Дороге систематически не додается уголь. Основная часть угля для дороги добывается на Фушуньских копях (близ Мукдена). При ежедневной потребности 7.000 тонн угля добывается и вывозится на дорогу 1.500 - 2.000 тонн. Невыполнение плана добычи начальник Мукденского отделения ТРОФИМОВ объясняет невыходом на работу китайцев-шахтеров.

Руководящие посты на шахтах занимают также японцы, вследствие чего китайцы отказываются работать на шахтах.

Как установлено, большой процент принятых на работу из числа японцев никогда на железной дороге не работали и технического испытания во время приема на работу не проходил. Вместе с тем, многие из них занимают должности старших машинистов паровозов, начальником сигнализационных постов и пр., что в ряде случаев и приводит к авариям.

17 ноября с.г. был загнан в тупик и сошел с рельс на станции Мукден товарный паровоз, который был предназначен под воинский эшелон № 56321. Происшествие произошло по вине стрелочников центрального сигнализационного поста - японцев СУКУМА и ЦУРАКАВА, которые не умели пользоваться автоматической сигнализацией и перевели стрелку не в ту сторону. Серьезной аварии не произошло лишь потому, что паровоз шел замедленным ходом и когда колеса врезались в землю, - остановился, а затем остановился и весь эшелон.

Расследованием установлено, что СУКУМА и ЦУРАКАВА никогда на сигнализационных постах не работали.

7 декабря с.г. сошел с рельс маневровый паровоз № 634, который формировал товарно-пассажирский состав под поезд № 615. Авария произошла по вине машиниста паровоза - японца СУКЭЙМА, который не знал предупредительных сигналов, так как он машинистом никогда не работал.

Такое нетерпимое положение на дороге создано вследствие того, что руководство дорогой и в первую очередь заместитель председателя правления КЧЖД генерал-лейтенант КАРГИН не принимают достаточных мер к устранению недочетов в организации бесперебойной эксплуатации дороги.

В частности, за 3 месяца работы КАРГИН не собрал ни одного

производственного совещания для обмена опытом и вскрытия имеющихся недочетов, ни разу не заслушал ни одного руководителя служб.

Командированный вместе с КАРГИНЫМ советский аппарат зачастую используется не по своей специальности и не знает, чем ему заняться. До настоящего времени в правлении нет никаких положений об эксплуатационной работе, нет штатного расписания, инструктажа о порядке сбора выручки, ведения учета и отчетности. Как КАРГИН, так и другие руководящие работники правления дороги на линию не выезжают и действительного положения на местах не знают.

КАРГИН часто организовывает банкеты с выпивкой, затрачивая на это государственные средства, для чего им лично взято из кассы КЧЖД, якобы, на "представительские" расходы, 500.000 рублей.

На банкеты КАРГИН приглашает бывшего президента ЮМЖД японца ЯМАЗАКИ.

Членов правления и ревизионного комитета дороги из числа китайцев КАРГИН продерживает у себя в приемной по нескольку часов, грубо к ним относится и заявляет, что китайцы должны только осуществлять его волю.

Вследствие этого у советской части аппарата дороги создается также нездоровая форма отношений с работниками китайской стороны.

Управляющий дороги генерал-директор ЖУРАВЛЕВ также допускает частые выпивки и занимается самоснабжением, используя для этого ответственных сотрудников ГОРБАЧЕВА и ПИСАРЕВА, которые кроме обеспечения ЖУРАВЛЕВА ничем другим не занимаются.

Полковник ЗОТОВ, директор-полковник из статистического отдела ВЛАДИМИРОВ, директор-полковник из железнодорожного отдела НКПС-ВОЛКОВ систематически пьянствуют, к работе относятся халатно и вступают в сожителство с женщинами, не внушающими доверия.

Инженер-майор НИКОЛАЕВ и председатель кооператива БАЗАНОВ, - бездельничают и допускают частые выпивки.

НАЧАЛЬНИК УПРАВЛЕНИЯ "СМЕРШ" ЗАБАЙКАЛЬСКО-АМУРСКОГО ВОЕННОГО ОКРУГА - генерал-лейтенант - ВАДИС.

№ 2/2874
23. XII - 45 г.

в е р н о :