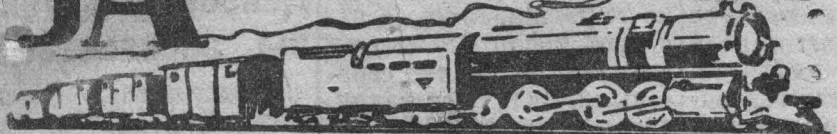


БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ЗА ТРАНСПОРТ



№ 118 (408)

СУББОТА

26

ОКТАБРЯ

1935 г.

Газета Подитоудеда 2-го Эксплуатационного отделения Томской железной дороги

ИЗВЕЩЕНИЕ

28 октября, в 4 часа дня, в помещении клуба им. Ленина (зал заседаний) созывается пленум Тайгинского Райкома ВКП(б) с участием секретарей парткомов и партторгов первичных парторганизаций, города, транспорта и села.

Явка всех членов и кандидатов пленума, секретарей парткомов и партторгов обязательна.
РК ВКП(б)

ЛОЗУНГИ ЦК ВКП(б) К XVIII ГОДОВЩИНЕ ВЕЛИКОЙ ПРОЛЕТАРСКОЙ РЕВОЛЮЦИИ В СССР

(ОКОНЧАНИЕ, начало смотрите в газете за 24-е октября)

34. Рабочие и работницы, командиры и инженеры легкой промышленности! Больше ситца, шелка, сукна, трикотажа, обуви для граждан советской страны! Боритесь за выполнение и перевыполнение плана производства, за полное использование оборудования, за улучшение качества, за разнообразный ассортимент вашей продукции!

35. Привет работникам пищевой промышленности, успешно выполнившим государственный план! За лучшее качество пищевых продуктов! Больше сахара, жиров, мяса, рыбы гражданам советской страны!

36. Колхозники и колхозницы! Будем крепить изо дня в день колхозный строй! Поднимем отстающие колхозы до уровня передовых! Сделаем все колхозы большевистскими, всех колхозников зажиточными! По можем честным единоличникам вступить в колхозы! Да здравствует союз рабочих и крестьян, победно строящих социализм!

37. „Сочетание личных интересов колхозников с общественными интересами колхозов—вот где ключ укрепления колхозов“ (Сталин). Проведем в жизнь Приказный устав сельскохозяйственной артели, добьемся дальнейшего подъема колхозной деревни!

38. Колхозники и колхозницы! Работайте в колхозе честно и берегите колхозное добро,—в этом путь к зажиточной жизни.

39. „Дело животноводства должны взять в свои руки вся партия, все наши работники, партийные, беспартийные имея в виду, что проблема животноводства является теперь такой же первоочередной проблемой, какой была вчера уже разрешенная с успехом проблема зерновая“ (Сталин). Выполним государственный план развития животноводства!

40. Ни одного колхоза без животноводческой товарной фермы! Колхозники и колхозницы! Добьемся высоких удоев, хорошего нагула скота, бережного выращивания молодняка. За подъем социалистического животноводства!

41. Привет колхозам, колхозникам и колхозницам, выполнившим свои обязательства перед рабоче-крестьянским государством!

42. Рабочие и работницы совхозов! Сделаем наш совхоз ведущим предприятием социалистического земледелия и животноводства! За строжайшую государственную дисциплину работников совхозов!

43. Развернем товароборот между социалистическим городом и колхозной деревней! Создадим в деревне аппарат цивилизованной кооперативной торговли!

44. Больше товаров широкого потребления! За лучшее качество товаров, за развертывание культурной советской торговли в городе и деревне!

45. Работники и работницы советских магазинов! Боритесь за полное и культурное удовлетворение запросов и потребностей советских граждан, за обилие товаров в магазинах!

46. Социализм означает ликвидацию жилищной нужды и тесноты. Жилищное строительство должно стать передовым участком нашей строительной работы.

47. В капиталистических странах фашизм уничтожает последние остатки буржуазной демократии. В стране советов широко развивается пролетарская демократия. Выполним решения VII всесоюзного съезда советов! Еще крепче свяжем советы с массами. Да здравствуют советы—органы пролетарской диктатуры, проводники генеральной линии партии!

48. Храните, как зеницу ока, от врачей, воров и лодырей общественную социалистическую собственность—основу советского строя!

49. Да здравствует братский союз народов СССР, победоносно строящих социализм и укрепляющих обо-

рону великой социалистической родины!

50. Усилим проверку выполнения директив партии и правительства! Сильнее огонь самокритики против бюрократических язв и недостатков аппарата!

51. Через школу массового контроля подготовим из ударников и ударниц кадры государственных деятелей. Шире дорогу растущим организаторам!

52. Победоносным социалистическим строительством уничтожена основа веновочного угнетения женщин. Да здравствует растущая общественная и производственная активность работниц и колхозниц! За решительное выдвижение ударниц фабрик, заводов и колхозных полей на руководящие посты!

53. Привет работникам науки и техники, искусства и литературы, идущим рука об руку с рабочим классом и крестьянством и укрепляющим техническую и культурную мощь социалистической родины!

54. Больше заботы о здоровье трудящихся! Больше внимания делу советского здравоохранения! Беспощадно искореним бюрократизм и безответственность в лечебных учреждениях и в органах здравоохранения! За образцовую работу наших больниц, санаториев, клиник!

55. Советские физкультурники—гордость нашей страны! За здоровье, жизнерадостное поколение, готовое к труду и обороне социалистической родины! За высокое мастерство советских физкультурников! За новые победы советского спорта!

56. Обеспечим воспитание рабоче-крестьянской молодежи в духе коммунизма! Да здравствует комсомольское племия—могучий резерв и надежный помощник большевистской партии!

57. Пионеры и школьники! Овладевайте основами наук! Укрепляйте дисциплину в школе! Будьте готовы продолжать и завершать великое дело Ленина! Да здравствуют наши советские дети!

58. Рабочие, колхозники, учителя и комсомольцы! Окружим заботой советскую школу. За коммунистическое воспитание наших детей! Вырастим достойную смену!

59. Рабочие и работницы, колхозники и колхозницы, трудящиеся Советского Союза! Теснее сплотим ряды вокруг партии Ленина! Вперед, на борьбу за генеральную линию партии! Вперед, за победу коммунизма!

60. „...Революционная бдительность является тем самым качеством, которое особенно необходимо теперь большевикам“ (Сталин). Безжалостно раздавим двурушников и трижды презренных наймитов буржуазии из подонков бывшей зинovieвско-троцкистской своры! Выше знамя ленинско-сталинской непримиримости ко всем врагам ленинизма!

61. Трудящиеся страны советов! Озлебленные остатки умирающего классового врага пытаются подорвать дело социализма. „Искореним последышей буржуазии! Долой благодущие и ротозейство! Будем всегда и везде бдительными!“

62. Сделаем историю партии Ленина достоянием каждого коммуниста, каждого комсомольца, каждого борца за социализм. На опыте борьбы партии с врагами партии еще крепче закалим нашу молодежь! За идейную вооруженность каждого коммуниста теорией Маркса, Энгельса, Ленина!

63. Да здравствует Всесоюзная коммунистическая партия большевиков—вождь и организатор победоносного строительства социализма!

64. Да здравствует Коминтерн—штаб мировой пролетарской революции! Привет рулевому Коминтерна—товарищу Димитрову!

65. Да здравствует великое, непобедимое знамя Маркса, Энгельса, Ленина! Да здравствует ленинизм! ЦЕНТРАЛЬНЫЙ КОМИТЕТ ВСЕСОЮЗНОЙ КОММУНИСТИЧЕСКОЙ ПАРТИИ (БОЛЬШЕВИКОВ).

52 километра в час технической скорости показал комсомолец Клементьев

С каждым днем в депо Тайга ширится маршрутное соревнование. Растут ряды машинистов, перевыполняющих заданные намерители. Если в сентябре месяце было заключено 166 договоров на одну поездку, то за 15 дней октября уже 154 поезда проведено с заключением договоров на соревнование. Ежедневно выявляются лучшие люди, перевыполняющие нормы скорости, установленные новым графиком.

11 октября, комсомолец машинист паров. № 708-59 тов. Клементьев следуя с поездом № 705 в Белотуну добился технической скорости 50,44 километра при норме 28,55 километра.

Он же 13 октября, следуя в Маринск с поездом № 712, при полном весе 1250 тонн, достиг умелым ведением поезда, технической скорости 52,86 километра при норме 31,5 км, заняв, таким образом, первенство по депо, побив рекорд установленный маш. Охариным.

12 октября, машинист Бойков, соревнуясь с машинистом Чистяковым, на плече Тайга—Маринск с поездом № 506 добился технической скорости 40 километров в час, при норме 34 километра, на обратном пути он добился скорости 42,5 км. в час при норме 30,76 км.

Машинист Спрайсле, соревнуясь с машинистом Чуенко, вел поезд скоростью 35,5 км.

Машинист Кожемяченко, заключив договор с машинистом Петояло, 12 сентября вел поезд весом 1180 тонн с технической скоростью 36,1 км в час.

Машинист Чуенко 15 октября вел поезда со скоростью 36,1 км. в час.

Михальцев Никитин.

Судебный процесс о крушениях на станции Тихонова Пустынь, Западной жел. дороги

Допрос свидетеля Демуськова, начальника Московского отделения эксплуатации

(Продолжение)

Председатель:—Как же могло случиться, чтобы кто-то перевел стрелку под поездом, очевидно какой-то посторонний человек, или кто бы то ни был — как могло случиться при правильной работе, когда все на своих местах и все работают как следует?

Демуськов:—Этот случай мог быть только по той причине, что кто-то из дежурных перевел стрелку с определенным злым умыслом. Не может быть, чтобы кто-то возле стрелочника перевел стрелку во время работы. Сам дежурный стрелочник и перевел.

Председатель:—А вы говорите—неизвестное лицо? **Демуськов:**—Не взяли за руку, когда он переводил.

Председатель:—Вам было известно, что стрелки после приговора маршruta систематически не запирались?

Демуськов:—Нет, не было известно.

Председатель:—Вам было известно, что к работе, связанной с движением поездов, допускались люди без проверки знаний?

Демуськов:—Был один случай. Был допущен стрелочник, которого поставили на одно дежурство.

Председатель:—Вам было известно, что стрелки долгое время не запирались из-за отсутствия замков?

Демуськов:—Мне стало известно, когда произошел случай с переводом стрелок. Начальник станции тогда заявил, что замков нет и денег тоже нет.

Председатель:—Только тогда они и достали?

Демуськов:—Никто не ставил этого вопроса.

Председатель:—Подсудимый Глуховцев, вы показывали, что просили у начальника отделения 150 рублей?

Глуховцев:—И сейчас в судебном деле должна быть бумажка, в которой написано, что денег нет. Об этом я говорил. Меня спросили, почему не требовал денег. Я сказал, что есть бумажка. Начальник отделения отказал мне, в бухгалтерии отказали и только Масютин дал денег.

См. газ. «ЗВТ» за 12, 14, 16, 18, 20, 22 и 24 октября.

Тов. Сегал:—Скажите, как обстоит дело на станции в области эксплуатационных измерителей?

Демуськов:—В последнее время станция не выполняла эксплуатационных измерителей.

Сегал:—Можно сказать, что оные выполняла, или нужно сказать, что положение станции катастрофически ухудшилось? Можно сказать, что это развал работы станции?

Демуськов:—Можно.

Сегал:—А о Ерохиных вы знали?

Демуськов:—Понятия не имел.

Сегал:—Обвиняемый Глуховцев, был у вас разговор с Демуськовым по поводу Ерохина?

Глуховцев:—Я напомню Демуськову. Еще до того, как меня арестовали, я с ним говорил (обращаясь к Демуськову). Вы стояли около своего кресла, с левой стороны стоял Фомичев, а около окна стоял Павлов и что-то читал. Я говорил, что уо Гречишаникова, весовщика, а его восстановили. Точно такое же положение с Ерохиным—посоветуйте, как мне быть. Вы сказали: «Попробуйте его вызвать и один-на один предложить ему уволиться».

Демуськов:—Такое разговора не было.

Сегал:—А вы просматривали книгу ревизорских замечаний?

Демуськов:—Просматривал.

Сегал:—Разрешите прочитать то, о чем говорится в книге ревизорских замечаний по поводу станции Тихонова Пустынь (тов. Сегал зачитывает записи об обнаруженных многочисленных дефектах в содержании стрелок и т. п.) Известны были вам эти записи?

Демуськов:—Известны.

Сегал:—Какое же вы имели право заявлять Верховному суду о том, что дефектов не было, когда ваши ревизорские записи говорят о массе дефектов?

Демуськов:—Но потом эти дефекты устранились.

Сегал:—Мы видим по крушениям, как они устранились. Относительно всей работы вашего отделения, в частности борьбы с крушениями, имеют ли сведения, по поводу которых я прошу вас

дать объяснения. Цифры говорят следующее: сходы при маневрах: апрель—10, май—11, июнь—12, июль—9, август—18, сентябрь—15. Это падение или рост?

Демуськов:—Рост.

Сегал:—Разрывы: апрель—10, май—7, июнь—9, июль—11, август—13, сентябрь—15. Это рост?

Демуськов:—Конечно, рост.

Сегал:—Примем на занятый путь: апрель—2, май—1, июнь—2, август—1, сентябрь—2. Общее количество аварий и крушений: апрель—65, май—63, июнь—95, июль—94, август—142, сентябрь—106. Поврежденный вагон: апрель—14, май—12, июнь—14, июль—28, август—16, сентябрь—29. Убытки в рублях только от разбитого поврежденного состава: апрель 6700, май—3000, июль—2000, июль—68000, сентябрь—228000. Это вам известно? Какие можно сделать выводы из этих цифр? Какое положение с авариями и крушениями в вашем отделении?

Демуськов:—Очень скверное.

Сегал:—У меня имеется ходатайство. На московском отделении эксплуатации Западной дороги крушения и аварии из

за последние месяцы не уменьшались, а наоборот, росли. Эти аварии делались все более серьезными. Из тех показаний, которые давал здесь Демуськов по поводу станции Тихонова Пустынь, с полной очевидностью вскрылись причины этого роста количества аварий. Причины заключаются в том, что Демуськов, начальник отделения, не только не выполнял приказа НКПС, в котором конкретно указывается, как должен командир боевой станции, вызываясь к авариям, а наоборот, считал, что у них все обстоит благополучно и преспокойно не принимал мер к тому, чтобы эту аварийность прекратить.

Поэтому я считаю, что Демуськов должен нести ответственность за свою безобразную работу и за преступное руководство отделением.

В силу всего вышеизложенного я заявляю перед Верховным судом ходатайство о привлечении начальника Московского отделения Западной железной дороги Демуськова к ответственности по статье 59, третий пункт (уголовного кодекса РСФСР).

Председатель:—Суд удаляется на совещание.

Определение транспортной коллегии верховного суда о привлечении к уголовной ответственности начальника Московского отделения Демуськова

После десятиминутного совещания председатель суда тов. Мемин объявил следующее определение суда:

«Из материалов следствия и показаний свидетеля Демуськова усматривается, что в развале трудовой дисциплины на ст. Тихонова Пустынь и в увеличении числа крушений на отделении и особенно на станции Тихонова Пустынь виновен и Демуськов, как начальник Московского отделения эксплуатации.»

И по этому на основании статьи 315 У. К. РСФСР транспортная коллегия Верховного суда Союза ССР определила:

Демуськова привлечь к уголовной ответственности по статье 59, 3 пункт «уголовного кодекса РСФСР» и дело для производства предварительного следствия передать в главную транспортную прокуратуру. Мерой

пресечения избрать подписание о невыезде с постоянного места жительства».

Прокурор тов. Сегал обращается к суду со следующим ходатайством:

«Я считаю совершенно необходимым вызвать на суд и допросить в качестве свидетелей лиц, которые несут ответственность за работу отделения и всей дороги.

Я ходатайствую перед судом о вызове в качестве свидетелей на заседание Верховного суда Союза ССР начальника Западной дороги Жукова и начальника политотдела Западной дороги Голода.

Представители защиты присоединяются к этому ходатайству. Суд определяет: ходатайство прокурора удовлетворить и вызвать в качестве свидетелей начальника Западной дороги Жукова и начальника политотдела Западной дороги Голода.

Допрос свидетеля Шапина, нач. службы эксплуатации Западной дороги

Председатель:—Расскажите суду, какие меры принимались для того, чтобы изжить все безобразия на Московском отделении Западной и станции Тихонова Пустынь?

Шапин:—Самыми худшими участками были главные станции 1 отделения—Москва-первая, Москва-вторая и Калуга. Помимо разговоров с начальниками станций, вызывался ко мне дважды ревизор первого участка Герасимов. Кроме того, вызывался ко мне и ревизор движения второго участка Трубичин, которому я тоже разъяснял, как нужно относиться к работе и как нужно вникать. По Калуге вызывался ко мне непосредственно начальник станции и дежурный по станции.

Председатель:—А что требует приказ Народного комиссара по борьбе с крушениями?

Шапин:—Крушения нужно разбирать на месте.

Председатель:—А вы рассказываете, как вызывали людей и говорили с ними в кабинете.

Председатель:—Вы лично были на этих станциях и когда? Смотрели стрелки?

Шапин:—До крушения я здесь не был. Я лично до 6 сентября в отношении станции Тихонова Пустынь не проводил тех мероприятий, которые надо было провести.

Допрос свидетеля Павлова, нач. политотдела Московского отделения

Председатель:—Что вы делали, чтобы поднять дисциплину на вашем отделении?

Павлов:—Я должен заявить, что ответственность за крушения на ст. Тихонова Пустынь я не несу целиком и полностью, считая, что политотдел и в первую очередь я, как это показывает настоящий процесс, не обеспечили по-настоящему выполнения приказа Наркома путей. Мы приказ Наркома проводили формально. С первых дней после издания приказа в Московском отделении эксплуатации было явное и открытое сопротивление. Это сопротивление было в самом аппарате отделения. Нам не удалось до конца разбить сопротивление, которое имеется и

на сегодня. Я виноват в том, что не довел дело до конца. Я это полностью сознаю.

Председатель:—Вы докладывали начальнику дороги и начальнику политотдела о саботажниках?

Павлов:—Доклаживал.

Председатель:—И что же?

Павлов:—До сих пор никаких результатов нет. Никакого реагирования. Должен заявить, что Тихонова Пустынь работала всегда плохо. Безусловно, в этом виноват я, как начальник политотдела. Я убедился в том, что партполупов не справляется с работой, не соответствует своему назначению. Он имел сначала одно предупреждение, за

второе за плохое отношение к делу, за недисциплинированность. За плохую работу он имел выговор от партийной тройки.

Председатель:—Когда вы убедились в том, что он не годится, как парторг?

Павлов:—В июне-июле мы убедились, что Попов не хочет работать.

Председатель:—В июне вы убедились, а он сидел на станции до сентября?

Павлов:—Это моя ошибка. Попов имел несколько предупреждений очень крепких, имел даже вынесение. Он не хотел работать, не хотел работать Глуховцев.

Председатель:—Почему Попов не хотел работать?

Павлов:—Он считал, что эта работа маленькая, что ему делать нечего.

Председатель:—Сначала вы сказали, что еще в июне убедились, что он слабо работает, но держали его до сентября. А теперь еще выходит, что он не только слабый работник, но что он и саботировал? И тем не менее вы оставили его на работе?

Павлов:—В этом я виноват.

Председатель:—А Глуховцев почему не хотел работать?

Павлов:—У них там была семейственность. Глуховцев похваляли, обещали, что он получит по вышнему по должности и он совершенно отказался работать. Потом Глуховцев назначили заместителем некоего Ворону, которому было обещано, что с уходом Глуховцева он будет начальником станции. Об этом назначении не было известно ни мне, ни начальнику отделения.

Председатель:—А этот Ворона имел два года тюрьмы. Он приступил к работе и уже начал комбинировать кадры.

Павлов:—Вот тут-то и произошел случай с крушением 12 сентября.

Председатель:—А вы интересовались теми крушениями, которые были до этого на станции Тихонова Пустынь?

Павлов:—Как явным образом в этом виноват я, как начальник политотдела. Я убедился в том, что партполупов не справляется с работой, не соответствует своему назначению. Он имел сначала одно предупреждение, за

второе за плохое отношение к делу, за недисциплинированность. За плохую работу он имел выговор от партийной тройки.

Председатель:—А вы знакомы с тем, что написал ревизор движения по поводу станции Тихонова Пустынь?

Шапин:—Нет, не помню.

Сегал:—Не помните? Я вам напомню. 25 июля ревизор пишет: «проверкой на станции обнаружена масса дефектов в содержании стрелок». Между тем по записи в журнале осмотра ДСП шаблона отмечают: «все исправно». Вдумайтесь, что здесь написано. Это ведь значит, что дело явно не благополучно?

Шапин:—Да.

Сегал:—Если бы вы видели эти ревизорские записи, что вы должны были сделать?

Шапин:—Должен был бы проверить фактическое положение на станциях.

Сегал:—А почему вы этого не сделали?

Шапин:—Потому, что книги записей я не видел.

Сегал:—А почему вы не видели?

Шапин:—Потому, что я детально проверкой станции Тихонова Пустынь не занимался.

Сегал:—А вы помните, что сказано в приказе НКПС о борьбе с крушениями и авариями?

Шапин:—(молчит).

Допрос свидетеля Павлова, нач. политотдела Московского отделения

Председатель:—Что вы делали, чтобы поднять дисциплину на вашем отделении?

Павлов:—Я должен заявить, что ответственность за крушения на ст. Тихонова Пустынь я не несу целиком и полностью, считая, что политотдел и в первую очередь я, как это показывает настоящий процесс, не обеспечили по-настоящему выполнения приказа Наркома путей. Мы приказ Наркома проводили формально. С первых дней после издания приказа в Московском отделении эксплуатации было явное и открытое сопротивление. Это сопротивление было в самом аппарате отделения. Нам не удалось до конца разбить сопротивление, которое имеется и

на сегодня. Я виноват в том, что не довел дело до конца. Я это полностью сознаю.

Председатель:—Вы докладывали начальнику дороги и начальнику политотдела о саботажниках?

Павлов:—Доклаживал.

Председатель:—И что же?

Павлов:—До сих пор никаких результатов нет. Никакого реагирования. Должен заявить, что Тихонова Пустынь работала всегда плохо. Безусловно, в этом виноват я, как начальник политотдела. Я убедился в том, что партполупов не справляется с работой, не соответствует своему назначению. Он имел сначала одно предупреждение, за

второе за плохое отношение к делу, за недисциплинированность. За плохую работу он имел выговор от партийной тройки.

Председатель:—А вы знакомы с тем, что написал ревизор движения по поводу станции Тихонова Пустынь?

Шапин:—Нет, не помню.

Сегал:—Не помните? Я вам напомню. 25 июля ревизор пишет: «проверкой на станции обнаружена масса дефектов в содержании стрелок». Между тем по записи в журнале осмотра ДСП шаблона отмечают: «все исправно». Вдумайтесь, что здесь написано. Это ведь значит, что дело явно не благополучно?

Шапин:—Да.

Сегал:—Если бы вы видели эти ревизорские записи, что вы должны были сделать?

Шапин:—Должен был бы проверить фактическое положение на станциях.

Сегал:—А почему вы этого не сделали?

Шапин:—Потому, что книги записей я не видел.

Сегал:—А почему вы не видели?

Шапин:—Потому, что я детально проверкой станции Тихонова Пустынь не занимался.

Сегал:—А вы помните, что сказано в приказе НКПС о борьбе с крушениями и авариями?

Шапин:—(молчит).

Допрос свидетеля Павлова, нач. политотдела Московского отделения

Председатель:—Что вы делали, чтобы поднять дисциплину на вашем отделении?

Павлов:—Я должен заявить, что ответственность за крушения на ст. Тихонова Пустынь я не несу целиком и полностью, считая, что политотдел и в первую очередь я, как это показывает настоящий процесс, не обеспечили по-настоящему выполнения приказа Наркома путей. Мы приказ Наркома проводили формально. С первых дней после издания приказа в Московском отделении эксплуатации было явное и открытое сопротивление. Это сопротивление было в самом аппарате отделения. Нам не удалось до конца разбить сопротивление, которое имеется и

на сегодня. Я виноват в том, что не довел дело до конца. Я это полностью сознаю.

Председатель:—Вы докладывали начальнику дороги и начальнику политотдела о саботажниках?

Павлов:—Доклаживал.

Председатель:—И что же?

Павлов:—До сих пор никаких результатов нет. Никакого реагирования. Должен заявить, что Тихонова Пустынь работала всегда плохо. Безусловно, в этом виноват я, как начальник политотдела. Я убедился в том, что партполупов не справляется с работой, не соответствует своему назначению. Он имел сначала одно предупреждение, за

второе за плохое отношение к делу, за недисциплинированность. За плохую работу он имел выговор от партийной тройки.

Председатель:—А вы знакомы с тем, что написал ревизор движения по поводу станции Тихонова Пустынь?

Шапин:—Нет, не помню.

Сегал:—Не помните? Я вам напомню. 25 июля ревизор пишет: «проверкой на станции обнаружена масса дефектов в содержании стрелок». Между тем по записи в журнале осмотра ДСП шаблона отмечают: «все исправно». Вдумайтесь, что здесь написано. Это ведь значит, что дело явно не благополучно?

Шапин:—Да.

Сегал:—Если бы вы видели эти ревизорские записи, что вы должны были сделать?

Шапин:—Должен был бы проверить фактическое положение на станциях.

Сегал:—А почему вы этого не сделали?

Шапин:—Потому, что книги записей я не видел.

Сегал:—А почему вы не видели?

Шапин:—Потому, что я детально проверкой станции Тихонова Пустынь не занимался.

Сегал:—А вы помните, что сказано в приказе НКПС о борьбе с крушениями и авариями?

Шапин:—(молчит).

Допрос свидетеля Павлова, нач. политотдела Московского отделения

Председатель:—Что вы делали, чтобы поднять дисциплину на вашем отделении?

Павлов:—Я должен заявить, что ответственность за крушения на ст. Тихонова Пустынь я не несу целиком и полностью, считая, что политотдел и в первую очередь я, как это показывает настоящий процесс, не обеспечили по-настоящему выполнения приказа Наркома путей. Мы приказ Наркома проводили формально. С первых дней после издания приказа в Московском отделении эксплуатации было явное и открытое сопротивление. Это сопротивление было в самом аппарате отделения. Нам не удалось до конца разбить сопротивление, которое имеется и

на сегодня. Я виноват в том, что не довел дело до конца. Я это полностью сознаю.

Председатель:—Вы докладывали начальнику дороги и начальнику политотдела о саботажниках?

Павлов:—Доклаживал.

Председатель:—И что же?

Павлов:—До сих пор никаких результатов нет. Никакого реагирования. Должен заявить, что Тихонова Пустынь работала всегда плохо. Безусловно, в этом виноват я, как начальник политотдела. Я убедился в том, что партполупов не справляется с работой, не соответствует своему назначению. Он имел сначала одно предупреждение, за

второе за плохое отношение к делу, за недисциплинированность. За плохую работу он имел выговор от партийной тройки.

Председатель:—А вы знакомы с тем, что написал ревизор движения по поводу станции Тихонова Пустынь?

Шапин:—Нет, не помню.

Сегал:—Не помните? Я вам напомню. 25 июля ревизор пишет: «проверкой на станции обнаружена масса дефектов в содержании стрелок». Между тем по записи в журнале осмотра ДСП шаблона отмечают: «все исправно». Вдумайтесь, что здесь написано. Это ведь значит, что дело явно не благополучно?

Шапин:—Да.

Сегал:—Если бы вы видели эти ревизорские записи, что вы должны были сделать?

Шапин:—Должен был бы проверить фактическое положение на станциях.

Сегал:—А почему вы этого не сделали?

Шапин:—Потому, что книги записей я не видел.

Сегал:—А почему вы не видели?

Шапин:—Потому, что я детально проверкой станции Тихонова Пустынь не занимался.

Сегал:—А вы помните, что сказано в приказе НКПС о борьбе с крушениями и авариями?

Шапин:—(молчит).

Допрос свидетеля Павлова, нач. политотдела Московского отделения

Председатель:—Что вы делали, чтобы поднять дисциплину на вашем отделении?

Павлов:—Я должен заявить, что ответственность за крушения на ст. Тихонова Пустынь я не несу целиком и полностью, считая, что политотдел и в первую очередь я, как это показывает настоящий процесс, не обеспечили по-настоящему выполнения приказа Наркома путей. Мы приказ Наркома проводили формально. С первых дней после издания приказа в Московском отделении эксплуатации было явное и открытое сопротивление. Это сопротивление было в самом аппарате отделения. Нам не удалось до конца разбить сопротивление, которое имеется и

на сегодня. Я виноват в том, что не довел дело до конца. Я это полностью сознаю.

Председатель:—Вы докладывали начальнику дороги и начальнику политотдела о саботажниках?

Павлов:—Доклаживал.

Председатель:—И что же?

Судебный процесс о крушениях на станции Тихонова Пустынь, Западной жел. дороги

Наш Народный комиссар товарищ Л. М. Каганович требует от командиров транспорта прежде всего правдивости. Этого требования ряд командиров нашей дороги не выполняет. Старая привычка обмануть, втереть очки процветает еще на дороге. И надо сказать, что с этим злом мы не проводим достаточно серьезной борьбы. Контрроль поставлен недостаточно. Ревизорский аппарат работает очень плохо. Расследование многих крушений и аварий растягивается и в результате дела за давностью забываются.

Обучение машинистов у нас поставлено плохо. Машинистов не учат, как надо водить поезда, чтобы не было разрывов. Нет большевистской борьбы с теми машинистами, которые эти обрывы делают, которые едут поухарски.

Надо сказать, что сейчас, когда на транспорт пришел лучший ученик и соратник нашего великого Сталина товарищ Каганович, начальник дороги в своей работе имеет исключительную уверенность. Но нам на Западной еще не удалось эту уверенность и твердость передать не только всему низшему и среднему командному составу, но и многим командирам, которые работают рядом с нами, наша работа со средним командным составом находится еще в зачаточном состоянии.

Необходимо также сказать здесь Верховному суду, что аппарат управления дороги не находится на уровне задач, поставленных перед ним. Управление дороги не заметило, что на некоторых станциях стрелочное хозяйство фактически развалено. Прямое потворствование враждебным элементам проявляется и в аппарате управления. Бывший помощник начальника станции Тихонова-Пустынь Ворона, известный уже суду, как человек, который осужден на два с половиной года, получил в управлении дороги справку о том, что он освобожден от службы по собственному желанию. Этот документ ему выдали начальник группы кадров

службы эксплуатации Аниин и заместитель начальника этой службы Нуцурюба.

Московское отделение — головное отделение нашей дороги — должно было бы быть образцовым отделением по своей работе. Между тем Московское отделение является далеко не лучшим отделением на дороге, а по числу аварий оно было самым худшим. Сейчас почти ежедневно в парке Московского отделения имеется 850—1000 лишних вагонов. Отделение работает исключительно нечетко. Отнести целиком и полностью вину за нечеткую работу только на одно Московское отделение нельзя. Часть вины должно взять на себя управление дороги.

Западная дорога, несмотря на крупные недостатки и ряд преступных явлений в своей работе, имеет у себя на дороге десятки машинистов, составителей и других работников, показывающих ежедневно примеры самоотверженной работы. В последнее время мы систематически выполняем и перевыполняем план погрузки, и я должен здесь доложить Верховному суду, что Западная дорога за последние дни перевыполняет техническую и коммерческую скорость. Чтобы покончить с позорными явлениями, которых еще много на Западной дороге, чтобы усилия лучших людей нашей дороги ударников — машинистов, вагонников, движенцев, путейцев — не пропадали даром, нам нужно в корне перестроить работу командиров, начиная от начальника дороги и кончая начальником разъезда. Нам надо по-настоящему, по-большевистски, а не формально, выполнять боевые приказы Народного комиссара.

Этот процесс нам очень много поможет. Он нас научит в необходимости поднимать выше революционную бдительность, научит необходимости по-большевистски учить и воспитывать людей и беспощадно бороться с очковитерством, каждый день принимать меры, укрепляющие безопасность движения, перестроить работу команди-

ров дороги, укрепить сознательную дисциплину и добиться стопроцентного выполнения графика.

Председатель: — Скажите, свидетель Жуков, следущее. Мы здесь допрашивали ряд работников дороги и от вас слышали, что весной были некоторые достижения, а потом это упустили, как вы буквально выразились. Раз упустили достижения, то пошло ухудшение, как мы и видим на примере станции Тихонова-Пустынь и всего Московского отделения. Расскажите, почему упустили?

Из опроса свидетелей выяснилось также, что вы издавали приказ Наркома путей сообщения о крушениях, полагая, будто этот приказ предлагает никого не судить и не наказывать, а только уговаривать. Как это произошло и почему это допущено?

Жунов: — Успокоение имело место и произошло оно тогда, когда подналась погрузка. Мы начали грузить 110, 113, 115 процентов плана. Резко стали снижаться простои: вместо 14 часов в апреле они достигли 10,7 часа. Это вскружило многим командирам головы. А от головокружения до прорыва — один шаг.

Тов. Сегал: — В своих объяснениях, когда вы говорили относительно борьбы с крушениями и авариями и относительно их роста, вы заявляли, что главным образом идет рост числа крушений и аварий по второй категории?

Жунов: — Количественный рост главным образом по второй категории. Сегал: — Я этот вопрос задаю вот почему: есть много железнодорожников, которые думают, что авария второй категории — это пустяки, на которые не стоит обращать внимания. Я вас поэтому прошу рассказать, что представляют собой аварии второй категории, что под ними подразумевается?

Жунов: — Я понимаю вопрос так: какая разница между аварией первой и второй категории? Если убыток свыше трехсот рублей, то мы считаем это аварией первой категории, если же ниже

трехсот рублей, скажем 299, это уже считается аварией второй категории.

Сегал: — А правильно ли вообще исчислять тяжесть крушения или аварии только тем количеством рублей, которые являются непосредственным убытком от повреждения подвижного состава?

Жунов: — Так можно считать только для самоупокоения. На самом деле всякое крушение вызывает перерыв в движении, затрату большого количества рабочей силы, простоя паровозов, простоя подвижного состава, громадные убытки вследствие недоставки грузов, наконец, перебои в доставке грузов, причиняющие ущерб интересам страны. Поэтому свести убытки от аварий только к стоимости поврежденного подвижного состава — это значит извратить действительное положение вещей.

Сегал: — В приказе Наркома говорится, что каждое крушение нужно рассматривать, как поражение войсковой части в бою, что надо немедленно разобрано и устранены причины, вызвавшие крушение. Скажите, как обстоит у вас на дороге дело с разбором и устранением причин, вызвавших аварии?

Жунов: — Расследование причин аварий производится плохо. Обычно у нас все случаи аварий расследуют одни путейцы и в результате получается много неточностей. Это дело надо уточнить, чтобы не давать путейцам замазывать собственные дефекты.

Сегал: — Когда сняли Ворону с должности начальника станции второго класса? Разве вы, как начальник дороги, не знали, куда его назначают?

Жунов: — Его сняли и он долгое время был без работы. После этого начальник эксплуатации разговаривал со мной о том, куда деть Ворону. Мне предложили и я дал согласие направить его для работы в качестве заместителя начальника станции Тихонова-Пустынь. Кроме случая с выпивкой я ничего больше плохого о нем не знал и не возражал против того, чтобы начальник эксплуатации его перевел на должность заместителя начальника станции второго или третьего класса.

Сегал: — Значит, вы не знали о том, что он наделал на станции Хутор Михайловский целый ряд безобразий?

Жунов: — Я знал, что он пришел выпившим.

Сегал: — Суд признал, что он совершил уголовное преступление. Верховный суд утвердил постановление суда и Ворона сейчас отбывает наказание. Как же это получилось, что человек, совершивший преступление, оказался переведенным на другую работу? Вы объясните это тем, что об этом не знали. А вот те, которые выдали справку о том, что он ушел по собственному желанию, знали, что он осужден?

Жунов: — Прекрасно знали.

Сегал: — Как же называть такого рода действия работников аппарата управления Западной дороги, которые, зная, что человек осужден за уголовное преступление, должны сидеть в тюрьме, дают ему справку о том, что он освобожден по собственному желанию. (Продолжение отчета — в следующем номере).

Врид. редактора
А. КРАВЧЕНКО

1905 — 27 — 1935
октябрь

30 лет исполнится 27 октября со времени революционной забастовки в депо Тайга, проходившей под непосредственным руководством Сергея Мироновича Кирова.

Редакция газеты „За большевистский транспорт“ и „Деповской большевик“ в день тридцатой годовщины проводят вечер воспоминаний участников данной забастовки.

Просьба ко всем бывшим участникам забастовки прибыть в редакцию „ЗБТ“ 27 октября к 6 часам вечера.

Редакция.