



№ 139 429,
ВТОРНИК
24
декабря
1935 г.

Газета Подотдела 2-го Эксплуатационного отделения Томской железной дороги

Сейчас главным барьером, который надо преодолеть железнодорожному транспорту для того, чтобы стать образцовой отраслью народного хозяйства являются крушения и аварии. На это всей тяжестью должны навалиться железнодорожники.

(Из речи главного транспортного прокурора т. Сегела на судебном процессе над виновниками крушений на ст. Тихонова Пустынь).

ПРИГОВОР

по делу о крушении на ст. Кабинетная

ГЛАВНЫЕ ВИНОВНИКИ ПРИГОВОРЕНЫ К 10 ГОДАМ ТЮРЕМНОГО ЗАКЛЮЧЕНИЯ

Именем Союза Советских Социалистических Республик, 1935 года, декабря 17—19 дня выездная сессия военной коллегии Верховного суда СССР в открытом судебном заседании в клубе строителей в составе: председательствующего тов. Рычкова, членов: т.т. Зырянова и Добжанского, при секретаре т. Немировском с участием представителя государственного обвинения в лице пом. прокурора Союза ССР т. Гродно и общественного обвинителя машиниста депо Тайга т. Катаева и члена Новосибирского коллентива защитников т. Кова, рассмотрев уголовное дело по обвинению:

1. Поездного машиниста депо им. Эйхе, Томской ж. д., Череватенно, Валентина Степановича, 1906 года рождения, происходящего из рабочих гор. Томска, женатого, беспартийного, с низшим образованием, на транспорте с 1934 года, военизированного, имеющего ряд дисциплинарных взысканий за плохую работу и в 1933 году за аварию в депо Топки, был снят с должности машиниста, ранее не судившегося.

2. Помощника машиниста того же депо Черноок, Андрея Федоровича, 1905 года рождения, происходящего из крестьян-середняков бывш. Витебской губ., Юховской волости, дер. Реуты, постоянно проживающего на ст. им. Эйхе, женатого, беспартийного, грамотного, на транспорте с 1922 года, военизированного, за аварию в феврале месяце 1935 года был уволен с ж.-д. транспорта, ранее не судившегося.

3. Поездного кочегара того же депо Куртова, Василия Лукича, 1914 года рождения, происходящего из крестьян-бедняков пос. Александровка, Чулымского района, Зап.-Сиб. края, женатого, беспартийного, грамотного, на транспорте с 1934 года, военизированного, ранее не судившегося.

всех троих в преступлении, предусмотренном ст. 193-17 п. „Б“ УК РСФСР.

НАШЛА УСТАНОВЛЕННЫМ:

29 декабря 1935 г. в 22 часа 40 минут московского времени на ст. Кабинетная Томской ж. д. произошло столкновение поезда № 851 с поездом № 507.

Указанное нарушение произошло при следующих обстоятельствах: 29 ноября с. г. п. № 851 был отправлен со ст. Эйхе в сторону ст. Чулымская под управлением машиниста Череватенно при помощнике машиниста Черноок и кочегаре Крутове. В 23 часа 05 минут московского времени № 851 прибыл на ст. Кабинетная, где был принят на третий боковой путь для пропуска следущего поезда № 507. О предстоящем обгоне поезда 851 на ст. Кабинетная п. № 507 паровозная и кондукторская бригады были предупреждены ДСП ст. Тихомирово и ДСП ст. Кабинетная.

После остановки п. № 851 на 3-м боковом пути ст. Кабинетная машинист этого поезда Череватенно дал приказ своему

помощнику Черноок и кочегару Крутову спустить воду и проверить пресс-аппарат, а сам лег отдыхать на верхней полке паровозной будки.

Через некоторое время машинист Череватенно вернувшись в паровозную будку кочегару Крутову приказал сесть на его, машиниста, место, следить за сигналами светофора и когда для поезда № 851 будет дан зеленый сигнал, разбудить его, Череватенно.

Кочегар Куртов приназначение Череватенно исполнил и стал наблюдать положение сигналов светофора; через некоторое время Куртов увидел зеленый сигнал левого светофора, приготовленный для пропуска п. № 507, и, не разобравшись, для какого именно поезда открыт светофор, — разбудил спящего машиниста Череватенно и сказал ему: „светофор открыт“.

Машинист Череватенно, получив сообщение от кочегара Куртова, что светофор открыт, лично сам положение светофора третьего пути не проверил и, несмотря на хорошую видимость светофора, поназывавшего красный сигнал, несмотря на отсутствие сигнала отправления со стороны главного кондуктора п. № 851, привел поезд в движение и не остановил его до момента столкновения на выходных стрелках с поездом № 507, хотя ему (Череватенно) и после отправления давались сигналы остановки кондукторской бригадой п. № 851 и стрелочником выходных стрелок Вакулиным.

Помощник машиниста Черноок, находившийся за 2—3 минуты до отправления поезда с правой стороны паровоза и знавший поэтому о незаконном отправлении п. № 851, т. е. об отправлении при красном светофоре и без сигнала отправления со стороны главного кондуктора, вследствие своей преступной халатности и безответственного отношения к делу не принял никаких мер и остановке поезда и даже не был на своем месте помощника машиниста, почему и не видел сигналов остановки, даваемых с левой стороны поезда ДСП Кабинетная Карпин.

Кочегар Куртов вследствие той же преступной халатности не принял мер и остановки поезда, хотя и знал, что сигнала отправления поезда со стороны главного кондуктора не было.

В результате грубого нарушения правил технической эксплуатации и безопасности движения поездов, преступной небрежности в исполнении своих служебных обязанностей со стороны машиниста Череватенно, его помощника Черноок и кочегара Куртова, преступного попустительства со стороны главного кондуктора Насонова, старшего кондуктора Сирипкин, смазчиков Ярославина и Бобровского (дело о которых выделено в особое производство), п. № 851 врезался в бок проходившего в это время по первому пути п. № 507.

На основании вышеизложенного, выездная сессия военной коллегии Верховного суда Союза ССР признала Череватенно, Черноок и Куртова виновными в преступно-халатном отношении к своим служебным обязанностям, в результате чего 29 ноября с. г. на станции Кабинетная Томской железной дороги произошло крушение п. № 507 и п. № 851, причинившее большие материальные убытки государству и вызвавшее человеческие жертвы, т. е. в преступлении, предусмотренном п. „А“ ст. 193-17 УК РСФСР, и

ПРИГОВОРИЛА:

Черноок Андрея Федоровича, Череватенно Валентина Степановича подвергнуть тюремному заключению сроком на десять лет каждого, без поражения в правах.

Куртова Василия Лукича подвергнуть тюремному заключению сроком на два года.

Всем осужденным зачесть срок наказания предварительного заключения с 30 ноября с. г. по день вынесения приговора.

Приговор окончательный и обжалования не подлежит.

Председательствующий Н. РЫЧКОВ.
Члены: ЗЫРЯНОВ, ДОБЖАНСКИЙ.

БЛАГОДАРНОСТЬ ЗА ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ АВАРИИ

На ст. Юрга-I, дежурный по станции т. Платонов, при отправлении поезда № 43 заметил у одного вагона просадку спиральной пружины и некоторые другие неисправности, которые могли бы привести к аварии. Вагон был отцеплен.

Сигналист блок-поста Почитанка Шнурупелов обнаружил у вагона излом тормозной тяги, и эта неисправность была своевременно устранена. Начальник этого же блок-поста т. Мосналенко, заметив ненормальный ход вагона в проходившем поезде № 43, остановил поезд. У вагона были исправны люлочные болты и рессора. Благодаря внимательности младшего кондуктора Януб, во время был отцеплен большой вагон, груженный маслом. Дежурный блок-поста Аверьяновка т. Никиторов предупредил аварию, обнаружив излом рельса и неисправность стрелки.

Всем этим товарищам показавшим образцы добросовестного отношения к своим обязанностям и точного выполнения правил технической эксплуатации, приказом начальника отделения т. Оборотова—объявлена благодарность.

Кроме этого т.т. Шнурупелов, Мосналенко, Януб и Никиторов получили денежные премии.

С т.т. Платонова, Шкурупелова и Никиторова сняты все ранее наложенные на них взыскания.

СУД НАД ВИНОВНИКАМИ КРУШЕНИЯ НА СТ. КАБИНЕТНАЯ

С 17 по 19 декабря на станции имени Эйхе проходил процесс над виновниками крушения на станции Кабинетная — машинистом депо Эйхе Череватенко, его помощником Черноок и кочегаром Куртовым.

Дело слушалось выездной сессией Верховного суда Союза ССР под председательством т. Рычкова и членов И.Т. Зырянова и Добржанского. Государственное обвинение поддерживает помощник прокурора СССР тов. Гродно, общественным обвинителем выступал машинист депо Тайга тов. Катаев, защитник тов. Куртов.

В обвинительном заключении указывается, что самовольное отправление поезда № 851 машинистом Череватенко и наезд на поезд № 507 явилось следствием преступного отношения к своим служебным обязанностям со стороны паровозной бригады.

По прибытии поезда № 851 на станцию Кабинетная машинист Череватенко дал распоряжение помощнику машиниста Чернооку и кочегару Куртову о том, чтобы они спустили воду и проверили пресс-аппарат, который плохо смазывал. После дачи распоряжения Череватенко лег

спать на полке в будке машиниста. Выполнив распоряжение машиниста по проверке пресс-аппарата, помощник машиниста Черноок остался около паровоза, а кочегар Куртов возвратился на паровоз. Череватенко отдал распоряжение Куртову наблюдать за светофором и как только будет показан зеленый свет, сообщить ему — машинисту.

Находясь на месте машиниста, кочегар Куртов спустя некоторое время заметил левый светофор, показывающий зеленый свет, а правый — красный. Перепутав значение сигналов, Куртов крикнул машинисту, что светофор открыт.

Машинист Череватенко слез с полки, не проверил положение сигналов светофора и, не имея сигнала отправления от главного кондуктора и даже в его отсутствие, стал приводить в движение поезд.

Помощник машиниста Черноок, возвратившись в это время на паровоз, также не убедился в состоянии сигналов светофора. Он вместе с кочегаром стал заправлять топку паровоза, а после заправки также не обратил внимание на сигналы. Тронувшись с места, машинист Череватенко

стал развивать скорость, не обращая внимания на выходные сигналы и сигналы, которые подавались ему для остановки и поезда.

В результате поезда № 857 под управлением машиниста Череватенко и его бригады врезался в бок стоящему составу. Разбито и повреждено 11 вагонов. Было прервано движение поездов на 8 часов в четном и на 12 часов в нечетном направлениях. Государству нанесен большой материальный ущерб.

На основании изложенного Череватенко Валентин Степанович, 1906 года рождения, Черноок Андрей Федорович, 1905 года рождения и Куртов Василий Лукич 1914 года рождения, обвиняются в преступном нарушении должностных инструкций, т. е. в преступлении, предусмотренном статьями 193-17 параграф 6 уголовного кодекса Р.С.Ф.С.Р.

После оглашения обвинительного заключения, суд приступил к допросу обвиняемых. На вопрос председателя — признают ли обвиняемые себя виновными, — Череватенко и Куртов ответили, что признают. Черноок свою виновность отрицает.

Допрос обвиняемых.

ПОКАЗАНИЯ ОБВИНЯЕМОГО — КОЧЕГАРА КУРТОВА

Первым допрашивается один из непосредственных виновников крушения кочегар Куртов. На требование председателя изложить обстоятельства, при которых произошло крушение, Куртов рассказывает:

— В Тихомирове главный кондуктор предупредил, что нас будут обгонять и сказал, что бы мы потратились. На станции Кабинетная механик задал набрать воды. Я выполнил его приказ, когда поднялся на паровоз, он лежал на полке, а мне предложил слезть за сигналами светофора. Через некоторое время я увидел зеленый сигнал, но не знал, что это сигнал поезда. Он слез с полки, указав, чтобы заправляли топку, а сам пустил машину. Так произошло крушение.

Председатель: — В Тихомирове вас предупреждали, что обгоняет поезд? Вы сказали об этом механику?

Куртов: — Нет.

Председатель: — В сигналах вы разбираетесь?

Куртов: — Нет.

Председатель: — Как же, не зная сигналов, вы беретесь выполнять приказ машиниста, следя за сигналами? Почему вы об этом не сказали машинисту?

Куртов: — Это моя оплошность.

Тов. Гродно: — Вы целый год работаете кочегаром, поэтому должны знать, каковы правила отправления поездов.

Куртов: — Должен прийти главный кондуктор и дать сигнал.

Тов. Гродно: — Что же, главный кондуктор приходил и давал сигнал?

Куртов: — Нет.

Тов. Гродно: — Значит, вы видели, что совершается преступление, что же вы сделали, что бы не допустить его? Сказали ли вы об этом машинисту?

Куртов: — На это я не могу ответить.

Тов. Гродно: — Вам известно, что агент, связанный с движением поездов, должен знать сигналы?

Куртов: — Известно.

Тов. Гродно: — Так почему же, не зная сигналов, вы поехали? Кто вам дал право без знания сигналов садиться на паровоз и совершать преступление, нанеся колоссальный ущерб государству?

Куртов: — [молчит].

Председатель: — Почему вы не знаете сигналы?

Куртов: — Мне никто не говорил, а самому некогда.

Председатель: — Машинист — наставник беседовал с вами?

Куртов: — Нет, не беседовал.

Председатель: — К какому машинисту-наставнику вы прикреплены?

Куртов: — Не знаю.

Председатель: — А ваш паровоз?

Куртов: — К машинисту-наставнику Портному.

Председатель: — Беседовали ли хоть раз он с вами?

Куртов: — Нет. Он с нами ездил всего два раза.

Председатель: — А кто из руководителей депо с вами разговаривал?

Куртов: — Нет. Никто не говорил.

Председатель: — Почему же вы не учитесь?

Куртов: — У меня нет времени. Я занят постройкой дома. Вот когда дом отстрою, тогда учиться буду.

Председатель: — А что должно быть на первом месте у честного рабочего? Личное или служебное дело?

Куртов: — Прежде всего служебное дело.

Председатель: — Значит вы знали и вместе с тем делали наоборот. А на рабочих собраниях вы когданибудь бывали?

Куртов: — Нет. На планерке раза три был.

Председатель: — А газеты читаете?

Куртов: — Так, раз в месяц просматриваю.

Тов. Добржанский: — Вы что-нибудь слышали о стахановском движении? В вашем депо есть стахановцы?

Куртов: — Не знаю, не слышал. Я куда-то не хожу.

Тов. Добржанский: — А призыв Наркома о борьбе с крушениями вы знаете?

Куртов: — Нет, не слышал.

Тов. Добржанский: — А парторга вы своего знаете?

Куртов: — Фамилию знаю, Теодоренко, а в лицо не видел.

ПОКАЗАНИЯ ОБВИНЯЕМОГО — ПОМОЩНИКА МАШИНИСТА ЧЕРНООКА

Председатель: — Признаете ли вы себя виновным?

Черноок: — Признаю.

Председатель: — Почему же вы тогда сказали, что не признаете?

Черноок: — Меня научил один паренек, с которым я познакомился, сидя в заключении до суда.

Председатель: — Расскажите, как случилось крушение?

Черноок: — В Коченово заходит к нам машинист-наставник и сказал, что с Тихомирова поезде по автоблокировке. Машинист спросил меня, знаю ли я автоблокировку, я ответил: — знаю. Он задал вопросы, я на них ответил.

Председатель: — Что у вас спросил механик?

Черноок: — Что означает зеленый и желтый цвет? Я ответил правильно.

Председатель: — Значит вы знали основные правила сигнализации?

Черноок: — Да, знал. Когда осмотрел пресс-масленку, залез на паровоз, механик повел машину, а я стал подбрасывать уголь.

Председатель: — С какой стороны вы были?

Черноок: — Я был на правой.

Председатель: — Если бы был главный, то вы бы его увидели?

Черноок: — Да, но его не было.

Председатель: — Вы обязаны были видеть сигналы?

Черноок: — Я не обратил внимания на светофор.

Председатель: — Как же вы, не глядя на сигналы, ничего не сказали машинисту?

Черноок: — Я думал, что главный ему сказал.

Председатель: — Как же он мог сказать, когда его не было с правой стороны?

Черноок: — У нас бывает часто так, что главный не дает сигналы и мы уходим без сигнала.

Председатель: — А это законно?

Черноок: — Нет, незаконно.

Председатель: — А здесь вы обязаны были спросить машиниста?

Черноок: — Обязан.

Председатель: — Свои права и обязанности вы хорошо знаете?

Черноок: — Да, не на месте. Моя обязанность была следить за сигналами.

Председатель: — Значит, вы преступно нарушили свою обязанность?

Черноок: — Да, нарушил.

Тов. Добржанский: — Расскажите, как вы на Туркменбае с машинистом Супруновым совершили крушение?

Черноок: — Я заснул на паровозе, а поезд стоял за контрольным столбиком. Произошла авария.

Тов. Добржанский: — Вы говорили кому-нибудь об этом при поступлении в депо Эйхе?

Черноок: — Нет.

Тов. Добржанский: — Значит, вы скрыли? Вы имеете заключение, что вам нельзя находиться на работе, связанной с безопасностью движения поездов. Сказали ли вы об этом при поступлении в депо Эйхе?

Черноок: — Нет, не говорил.

Тов. Добржанский: — Значит, и это вы скрыли?

Тов. Гродно: — В депо Эйхе вы техникум сдавали?

Черноок: — Не сдавал.

Тов. Гродно: — А может быть сдавали? Припомните.

Черноок: — Да, два раза сдавал. Один раз не выдержал, сдавал второй раз.

Тов. Гродно: — А испытание по автоблокировке вы проходили?

Черноок: — Нет.

Тов. Гродно: — Вы опять неправду говорите суду. У нас есть документы, что вы сдавали. А как у вас с партийностью?

Черноок: — Я выбыл из партии.

Тов. Гродно: — А как это произошло?

Черноок: — Мне дали на грузку, а ее не выполнил. Потом еще давали поручения, а их тоже не выполнял и у меня забрали партийный билет.

Тов. Гродно: — Значит, вас исключили из партии?

Черноок: — Да, исключили.

Председатель: — Вы на Туркменбае привлекались к ответственности?

Черноок: — Да, привлекался.

Председатель: — А почему же вы в анкете пишете, что не привлекались? Значит, вы и это скрыли?

Черноок: — Да, скрыл.

Председатель: — Из Туркменбае вы сами уволились?

Черноок: — Да, сам.

Председатель: — Вы все время суду говорите неправду. У вас в трудовом списке записано, что вас уволили.

Тов. Гродно: — Неправду вы сказали и о своем социальном происхождении. Вы скрыли о том, что у вас было кулацкое хозяйство.

Суд над виновниками крушения на ст. Кабинетная

Речь государственного обвинителя, пом. прокурора Союза ССР т. ГРОДКО

Народный комиссар железнодорожного транспорта т. Каганович в приказе о борьбе с крушениями и авариями говорит:

„В крушениях концентрируются все недостатки работы железных дорог“. А дальше он указывает: „Крушения, как зернало, отражают состояние дисциплины и организационно-технического руководства дорогами“.

Эти ценнейшие указания Наркома подтверждаются итогами процесса над виновниками крушения на станции Кабинетная, которое произошло из-за исключительной расхлябанности трудовой дисциплины.

Перед судом прошло 24 человека, начиная от младших агентов, до начальников служб. Показания этих людей свидетельствуют о запущенности в системе воспитания людей в организации работы.

Мы присутствуем на процессе не только над

людьми, сидящими на скамье подсудимых, а на процессе, который охватывает руководство депо, вагонного участка, кондукторского резерва, потому что воспитательная работа на этих участках не велась.

Новая техника дала возможность появиться новому революционному стахановскому движению, которое захватило всю страну и ведет ее к новым победам. Здесь на процессе много говорили о технике, но, говоря о технике, забывают, что без людей, овладевших ею, мертва. Волны стахановского движения на основе материального подема, на основе того, что жить стало лучше, жить стало веселее, захватывают новые слои железнодорожников. Это люди новые, культурные, осознавшие свое положение в деле построения социализма в нашей стране, люди, овладевшие техникой.

Нам нужны не только технически грамотные люди, а и бойцы, осмысливающие ответственность постов, на которые они поставлены, энергичные, активные, преданные делу партии. Я здесь задавал вопрос начальнику паровозной службы т. Горшкову, ставит ли своей задачей паровозная служба воспитывать таких бойцов, и он откровенно признался, что нет. Да это и видно по ходу процесса.

Здесь руководители жаловались, что у них нет кадров. Но они не правы. Кадры есть. О них здесь говорил общественный обвинитель тов. Катаев. Это они показывают образцы высокой производительности труда, борются за полное использование мощности паровоза, водят одной тягой тяжеловесы, ставят новые и новые рекорды. Кадры есть, но руководители не видят жи-

вых людей, не работают с ними.

Как подбираются кадры? Вот три подсудимых. Работают они с лета. Находились на хорошем счету. Руководители не удосужились запросить характеристики этих людей, доверяя им ответственные посты. А между тем, машинист Череватенко и его помощник Черноок злостные азарийщики. Третий в бригаде — кочегар Куртов совершенно технически безграмотен. Что можно хорошего ожидать от такой бригады? А парторг, если бы проявил некоторый интерес мог бы узнать, почему Череватенко ушел из комсомола, а Черноок — из партии, но он этого интереса не проявил, потому что не занимается вопросом подбора кадров.

Или другой пример. В депо имелся большой, знатный человек, машинист-наставник Тарасов, с партийным билетом в кармане. Этот Тарасов в депо Прохладная избавляется от помощника Череватенко, как плохого работника, а затем, здесь, из родственных

чувств, устраивает его машинистом, экзаменирует, оказывает протекцию на должность старшего машиниста, скрывает его прошлые, как злостного аварийщика.

Да что кочегар Куртов! Возьмите дежурных по депо. Это командиры. Вот — Тарасов Григорий, Цимбалов, работающий с 1917 года на транспорте. Эти командиры также не читают газет.

Это говорит о низком уровне политикомассовой и воспитательной работы.

Товарищ Каганович на апрельском совещании работников железнодорожного транспорта говорил:

„Есть ряд элементарных вопросов массовой работы, как например чтение газет, с которых и надо начинать“. И дальше продолжал: „Необходимо сейчас предупредить, что если мы обнаружим где-либо по истечении двух месяцев, что нет даже такой элементарной массовой работы, как чтение газет, то это будет означать, что политотдела там, по сути дела, нет, и мы этот политотдел осандалим на весь Советский Союз“.

Парторги депо, вагонного участка, кондукторского резерва не выполнили этой директивы Наркома.

Перед нами проходили начальник депо, вагонного участка, кондукторского резерва, председатель местного, парторг, и когда мы просили охарактеризовать культурную работу, никто из них ничего не мог сказать, да в этом нет ничего удивительного, потому что нет культурно-воспитательной работы. За 5 месяцев в клубе было три раза кино. Ни библиотеки, ни красного уголка, ни читальни. Полнейшая беспомощность! Эти товарищи забывают, что нельзя готовить техников, не готовя революционеров.

Но и с технической подготовкой неблагополучно. Здесь уже руководители участков говорили, что с учебной комиссией провал, с учебной машинистов провал. Что это за пессимизм? Видимо, не умеют организовать работу!

Правда, начальник депо тов. Лениченко из кожи лезет, но от этого мало толку, потому что он не умеет организовать дело. Он по два часа собирает людей на планерку, по три часа разговаривает, суется, но ведь главное не в этом, главное — организовать людей.

(Окончание в следующем номере).

ПОКАЗАНИЯ ОБВИНЯЕМОГО — МАШИНИСТА ЧЕРЕВАТЕНКО

Председатель: — Расскажи, как вы попали в депо имени Эйхе? Где были до этого?

Череватенко: — До этого я был машинистом маневрового паровоза, работал в Новокузнецке начальником поезда, а туда прибыл из Топки. Был уволен за столкновение.

Председатель: — Значит, уволен как аварийщик? Так почему же вы в анкете скрыли это, указав, что в депо Эйхе вас переместили? Почему вы попали именно в это депо?

Череватенко: — Тут у меня два зятя: машинист-наставник Тарасов Андрей и Кузнецов.

Тов. Гродко приводит показания свидетеля, машиниста-наставника депо Топки Салинова, из которых видно, что Череватенко как злостный аварийщик, имевший две аварии, был выгнан из Топкинского депо.

Председатель: — А сколько у вас было аварий в депо Эйхе?

Череватенко: — Два обрыва и две порчи паровозов.

Председатель: — Машинист аварийщик, помощник машиниста аварийщик, а кочегар совершенно технически безграмотный. Нечего сказать, хорошая паровозная бригада!

Председатель: — Когда вы узнали, что вас должны обогнать?

Череватенко: — На станции Кабинетная нас встретил дежурный по станции, он что-то сказал, но я не расслышал.

Председатель: — Почему же вы не спросили, когда останавливается поезд? Обязаны ли вы были узнать, что говорил дежурный по станции?

Череватенко: — Я считал, что достаточно было красного сигнала для остановки. Когда остановился, я лег на полку.

Председатель: — А ваше

место где?

Череватенко: — На паровозе.

Председатель: — Но не на полке. Вы, быть может, были переутомлены, не спали?

Череватенко: — Нет, я перед поездкой спал 14 часов. Крушение произошло так: когда кочегар вернулся, я задремал, дал ему распоряжение следить за сигналами.

Председатель: — Но какое вы имели право давать распоряжение следить за сигналами человеку, который не знает этих сигналов?

Череватенко: — (молчит).

Председатель: — Продолжайте.

Череватенко: — Когда я услышал, что кто-то сказал: „сигнал“, я встал, увидел два сигнала: справа красный, слева зеленый. Я считал, что красный для соседнего пятого пути.

Тов. Катаев: — Вы знаете расположение путей на станции Кабинетная?

Череватенко: — Знаю.

Тов. Катаев: — Тогда скажите, пятый путь светофор имеет?

Череватенко: — (мнетса) — Не знаю.

Тов. Зырянов: — Свисток главного кондуктора вы не слышали? Какое же вы имели право ехать?

Череватенко: — Не имел права.

Тов. Зырянов: — Вы обязаны были поставить на место своего помощника?

Череватенко: — Обязан.

Тов. Зырянов: — То-то и оно, что обязаны, но не сделали. В чем же вы сами считаете причину крушения?

Череватенко: — Вследствие сонного состояния.

Председатель: — Как вы считаете, облегчает ли авто-

блокировка условия работы машиниста?

Череватенко: — Да, облегчает.

Председатель: — Однако, вы технику, которой вас вооружают, своим преступным отношением к делу швыряете? Кто вас готовил по автоблокировке?

Череватенко: — Я проходил будучи начальником поезда.

Председатель: — А в Эйхе?

Череватенко: — Здесь я был всего один раз на занятии.

Председатель: — Пили-ли вы накануне вино?

Череватенко: — 28 декабря я пил с Тарасовым Андреем.

Тов. Добржанский: — Вы знаете, как работает Томская дорога?

Череватенко: — Плохо.

Тов. Гродко: — А как ваше депо работает?

Череватенко: — Наше депо не из плохих, но ругают.

Тов. Гродко: — А вам известно, как расценивают работу депо Эйхе тов. Каганович?

Череватенко: — Нет.

Тов. Гродко: — Значит, вы знаете, что тов. Каганович признавал ваше депо одним из худших по сети?

Череватенко: — 28 декабря мы прорабатывали приказ.

Гродко: — Нечего сказать! 23 декабря был передан приказ, а 28 только прорабатывали.

Председатель: — А когда указывает нарком на плохую работу вашего депо, вы белеете?

Череватенко: — Болею.

Председатель: — Здорово болеете! После проработки приказа идете, цвете, на следующий день совершаете тяжелое преступление. Разве это болезнь?

СМЕСТИ ВРАГОВ СО СТАХАНОВСКОГО ПУТИ

Смазчик Зайцев Василий 3 декабря отправился с поездом № 727 (1255 тонн) один, отказавшись от второго смазчика, по примеру стахановцев Барнаульского узла.

Этот поезд пришел в Болотную благополучно, без единой минуты задержек и без отцепок.

Тов. Зайцев неоднократно был премирован, как лучший смазчик. В настоящее время он держит мандат Крайкома ВКП(б) и подора.

Своим примером тов. Зайцев поколебал все традиции и привычки, которые существовали до этого времени в резерве смазчиков ст. Тайга. Он показал неосновательность того взгляда, что одному смазчику не справиться, что один смазчик не может обработать поезд в пути следования.

Однако, у нас есть люди, которые пытаются оказать сопротивление великому стахановскому движению.

Вот факты: когда тов. Зайцев прибыл на ст. Тутаевская, там было скрепление с поездами четного направления, смазчики которых Шаповалов, Ермеев Л., Куимов, Азольин, пользуясь отсутствием т.

Зайцева, взяли из его ящика бидон и вылили половину смазки себе. Это явно могло подорвать работу стахановца Зайцева.

Смазчик Ермеев Мелентий встретил в общежитии отдыхающих поездных бригад тов. Зайцева следующей речью: "Что ты доказал? То, что один приехал. Этим ты пробилаешь себе карьеру и заставляешь так ездить других. Но это едва-ли удастся".

При приеме поезда в Болотной 4 декабря с 16 пути (в 18 ч. 50 мин.) выяснилось, что поезд совершенно плохо обработан станционными смазчиками. В результате т. Зайцеву пришлось бы делать много подбивок в пути следования, а когда он потребовал хорошей обработки поезда от осматривщика вагонов, то встретил насмешки: "Раз уж едешь один, так и обрабатывай сам".

Сместив врагов со стахановского пути, расчистить дорогу мастерам высокой производительности труда — первейшая задача рабочих, командиров, парт. и профорганизации вагонного участка.

Ильиных, Ляпин.

Письмо в редакцию

12 декабря, по договоренности с диспетчером Артюховым, я взял со ст. Мариинск поезд № 807, весом 1553 тонны. Договорились, что меня не будут задерживать по станциям.

Отъехав всего 7 километров от Мариинска, на разезде Сулуй, я был остановлен у закрытого семафора на подъеме, где простоял пять минут.

Прибыв на ст. Ижморская я пошел к селектору выяснить, как будем ехать дальше. Диспетчер Артюхов говорит мне, что на ст. Яя меня будет обгонять пассажирский поезд № 77.

Напрасно я пытался доказать, что тяжеловес нельзя ставить под обгон на ст. Яя, так как со станции Яя сразу идет крутой подъем, а после стоянки состав еще и замерзнет. Я предлагал лучше задержать мой поезд на ст. Ижморская, а после прохода п. № 77 пустить меня.

Диспетчер Артюхов приказал мне следовать до ст. Яя и не стал больше со мной разговаривать.

В итоге я простоял на ст. Яя полтора часа, состав замерз и вывести его я не смог — имел растяжку на 272 километре, откуда по частям выводил в Судженку.

На ст. Судженка меня продержали 6 час. 55 минут. Но на этом дело не кончилось, доехав до б/п ста 235 километра, я у закрытого семафора простоял еще 20 мин. А что значит остановить тяжеловес на б/посту 235 километра? Я с большим трудом довел после этой стоянки поезд до станции Тайга. 7 километров я ехал 25 минут.

Такая регулировка движения и особенно с тяжёлыми поездами недопустима. Она направлена прямо на срыв ведения тяжёловесов.

Машинист паровоза № 739 71 Денисов Николай.

ОТ РЕДАКЦИИ:

Исключительно безобразная регулировка диспетчера Артюхова заслуживает внимания руководства отделения и всего диспетчерского коллентива.

Семафоры на проход машинистам кривоносовцам

18 декабря смена дежурного по отделению Извенова в составе диспетчеров Попова, Гельвин, Куранова, проработав письюмо лучшего диспетчера Союза тов. М. Н. Занорно, взяла на себя следующие обязательства:

Отправлять поезда по расписанию на 100 проц. Довести проследование пассажирских поездов на 100 проц и товарных не ниже 75 проц.

До 1 января 1936 года провести каждому диспетчеру по одному товарному поезду по своему участку и выехать на подшефную станцию.

Обеспечивать погрузку и выгрузку на 100 проц. Смена тов. Извенова по

этим же объектам работы вызвала на соревнование смену тов. Андреева.

Смена т. Извенова осудила поступок командира первой смены ст. Тайга маневрового диспетчера Болинова, не пожелавшего принять участие в обсуждении работы единой смены.

Диспетчеры смены Извенова поставили перед командирами смен других служб такие требования:

Давать точный план составителям и стрелочникам на работу.

Организовать точный выпуск поездов и проследование их по расписанию.

Не допускать ни еди-

ной секунды задержек как товарных так и пассажирских поездов на подступах к станциям (Тайга, Болотная, Черная, Боготол, Ачинск).

В своем обращении ко всем командирам отделения работники смены Извенова пишут:

«Товарищи эксплуатационники, довольно тащить сы в хвосте стахановско-кривоносовского движения. Откроем семафоры на проход машинистам-кривоносовцам. Шире развернем стахановское движение. Выведем весь уголь с отвалов. Сделаем Тайгинское отделение передовым на Томской дороге!»

И. П.

Образцово провести отчетно-перевыборную кампанию комсомольских организаций

ПЕРЕВЫБОРАМ — БОЛЬШЕВИСТСКОЕ РУКОВОДСТВО

Комитетом ВЛКСМ ст. Тайга составлен план проведения отчетно-перевыборной кампании. Письмо ЦК ВЛКСМ прорабатывается на комсомольских группах.

Парторганизация станции прикрепляла четырех коммунистов в помощь комсомольской организации для проведения отчетно-перевыборной кампании. 23 декабря комитет комсомола созывает семинар группировок по вопросу: как подготовить собрание группы и отчет группорга. Отчетно-перевыборные собрания групп начнутся с 26 декабря. Отчет комитета ВЛКСМ будет отпечатан и вручен на руки комсомольцам за 5 дней до перевыборного собрания.

Тонмаков

Тщательно подбирать кандидатуры

20 декабря общее собрание комсомольской организации Тайгинской дистанции пути проработало письмо ЦК ВЛКСМ об отчетно — перевыборной кампании. Собрание исключило из комсомола Баранцеву лишнюю в правах.

Баранцева обманным путем пролезла в организацию — скрыв свое социальное происхождение. Являясь членом комитета, она умышленно срывала все мероприятия комсомольской организации. Комсомольцы заострили свое внимание на необходимости во время отчетно-перевыборной кампании особенно тщательно подбирать на руководящую работу комсомольцев.

Собрание поручило группоргам организовать сбор предложений по улучшению культурно-воспитательной работы. Единогласно принят вызов комсомольцев кондукторского резерва о соревновании политшкол на лучшее посещение занятий и успеваемость. Д.

ИМЕНИ X СЪЕЗДА ВЛКСМ

Ознакомившись с письмом ЦК ВЛКСМ комсомольцы депо Тайга решили организовать паровозную колонну и установить общедеповскую доску почета имени X съезда ВЛКСМ. Комсомолец Анищенко принял шефство над машинистом Ивановым, с тем чтобы научить его работать без аварий. Тов. Анищенко дал обязательство подготовить своего кочегара на помощника машиниста.

Комсомолец нормировщик Кадетов обязался оказывать систематическую помощь в работе молодых стахановцев. 25 декабря во всех цехах депо будут проходить собрания молодежи по профессиям, на которых будут заслушаны доклады стахановцев об их работе.

Богданов

Врид. редактора А. КРАВЧЕНКО.