



ПРЕДСЕДАТЕЛЮ ТРАНСПОРТНОЙ КОЛЛЕГИИ
ВЕРХСУДА СОЮЗА ССР

тов. МЕЖИНУ.
=====

Д о к л а д н а я з а п и с к а.

Линейный Судом Калининской ж.д. за 1936-37г.г. проведено ряд процессов по которым обвинялись работники службы пути. На ряду с конкретными виновниками осужденными Линейный Судом, выясилось, как на предварительном, так и на судебном следствии, что руководство службы Пути Калининской ж.д. в лице "П" ШНЕЙДЕР не только не оздоравлило путевое хозяйство, а наоборот, своим преступно-халатным отношением граничащим с вредительством, расстраивало таковое.

ШНЕЙДЕР будучи еще заместителем Начальника службы пути МББ ж.д. хорошо знал аварийное состояние I-ой Московской дистанции пути Калининской ж.д., знал он так же, что на перегоне Истра-Новоиерусалимска в течении июля-сентября м-цев 1936г. было три крушения по неисправности пути и никаких реальных мер приведения путевого хозяйства этой дистанции в безаварийное состояние не принимал. Аварийное состояние I-ой дистанции пути и в особенности 59 километра привело к тому, что 20/X-36г. товарный поезд № 655 потерпел крушение, во время которого было разбито 26 вагонов, убита одна проводница и транспорту был причинен убыток 270.000 руб.

Будучи на месте крушения ШНЕЙДЕР всячески пытался доказать, что крушение произошло не по вине неисправности пути, а по вине излома оси в платформе. Начальник дороги ТОРОПЧЕНОВ поддержал тогда мнение ШНЕЙДЕР и действительная причина крушения была ШНЕЙДЕР завуалирована. Несмотря на это Линсудом Калининской ж.д. было признано, что крушение произошло по вине пути и были осуждены по данному крушению работники

службы пути-дор. мастер Алексеев и бригадир Корчагин. Данный приговор был утвержден Транспортной Коллегией.

Вызванный в судебное заседание в качестве свидетеля "П" ШНЕЙДЕР пытался доказать Суду, что дистанция была обеспечена материалами и путевое хозяйство не угрожало безопасности движению поездов, при этом ссылаясь на имеющиеся у него письменные материалы. В частности он доказывал, что накладками и рельсами I-ая дистанция была обеспечена и зачитывал количество имеющихся накладок на дистанции, предполагая, что состав Суда не разберется с типами накладок.

В итоге выяснилось, что на I-ую дистанцию пути были посланы наклад- ки к рельсам типа 24 I/3 ф., а на дистанцию уложены рельсы типа 3 "а" и накладки явно были непригодны.

13 ноября 1936г. на 430 километре перегона Власье-Новосокольники потерпел крушение поезд № 916. Во время крушения было разбито 46 ваго- нов, два человека получили тяжелые ранения, транспорту был причинен убыток около миллиона руб. Кроме этого перегон нечетного направления был закрыт в течении 36 часов и четного 41 час. Начальник службы пути ШНЕЙДЕР, будучи на месте крушения и лично сам убедившись в том, что 430 клм. был аварийный, в комиссии при разборе материала о крушении дока- зывал о том, что состояние пути на крушение поезда не влияло и винов- ных лиц службы пути нет.

Дальнейшим расследованием по этому делу выявлено, что еще в 1935г. при обследовании специальной Комиссией 424-430 и других километров линии Дно-Витебск было установлено наличие на этих километрах ополз- ней и просадок пути, что требовало немедленного производства капита- льного ремонта. Для капитального ремонта и исправности пути требовалось 125.000 руб. Начальником 6-ой дистанции пути КЛЕМЕНТЬЕВЫМ составлена была смета и план работ, которые были переданы ШНЕЙДЕР для представле- ния в НКПС. ШНЕЙДЕР эти материалы передал бывшему Зам. Наркома, ныне осужденному троцкисту ЛИВШИЦ, под председательством которого 4/I-36г. в Центральной Комиссии в присутствии ШНЕЙДЕР, рассматривался весь выше-

указанный материал. Комиссия в этот раз вынесла решение о необходимости производства в 1936г. капитального ремонта 430 километра.

После решения комиссии Начальник 6-ой дистанции КЛЕМЕНТЬЕВ составил календарный план работ и представил их на рассмотрение ШНЕЙДЕР. При дальнейших обращениях к последнему по вопросу отпуска средств на ремонт 430 клм. КЛЕМЕНТЬЕВ получал ответы, что НКПС не отпускает денег. После крушения поезда №16 ШНЕЙДЕР реальных мер к ремонту 430 клм. не принял, а опять ссылался на то, что НКПС не давал средств. Только благодаря вмешательства Прокуратуры 430 километр был частично отремонтирован.

Согласно показания быв. Начальника службы пути МББ ж.д. СЕРГЕЕВА видно, что при "урезке" отпущенных НКПС"ом средств на капитальный ремонт линии Витебск-Дно к ремонту намечались опасные места его заместителем ШНЕЙДЕР, который хорошо знал состояние пути работая в службе пути МББ жд. 12 лет и по его советам 430 клм. из плана ремонта в 1936г. был исключен. Кроме этого из показаний техника 6-ой дистанции пути ШИМАРОВА и Начальника 6-ой дистанции пути КЛЕМЕНТЬЕВА усматривается, что 430 клм. и сейчас имеет явно больные места, а земляное полотно 2-го пути в 1930г. было построено явно вредительски т.е. присыпка земляного полотна была произведена к первому пути из глинистого грунта без снятия дерна с откоса последнего, насыпь у подошвы произведена без уступов в откосах старой насыпи. Это приводило и приводит к образованию сползания насыпи, к трещинам и просадке пути. Строительство вторых путей производилось инженером ПОЦЕПНЫМ при участии ШНЕЙДЕР.

Помимо этого на 9-ой дистанции пути в качестве начальника дистанции работал разоблаченный нами пьяница и разложившийся элемент ФЕДОРОВ. ШНЕЙДЕР хорошо знал ФЕДОРОВА, как пьяницу, очковтирателя и разложившегося в бытовом отношении человека и несмотря на это, когда ставился вопрос о Федорове, защищал последнего, как хорошего работника. ФЕДОРОВ будучи Начальником дистанции пути на ст. Торжок при выездах на околотки пьянствовал с мастерами, за производством

среднего ремонта пути не наблюдал, отремонтированные километры не принимал, состояние пути на дистанции довел до аварийности. В декабре м-це на его дистанции на ст. Высокое произошло крушение, после которого оперативным совещанием было намечено сменить ряд дефектных рельс, ФЕДОРОВ и этого не сделал. Начальник станции сообщил об этом ШНЕЙДЕР, который так же ничего не предпринял, вследствие чего Начальник станции Высокое вынужден был телеграфно довести об этом до сведения НКПС.

9/II-37г. при рассмотрении в Линсуде дела ФЕДОРОВА было выяснено интересное обстоятельство, что на 9-ой дистанции пути имелось много накладок к рельсам типа З "а", а рельсы уложенные в пути были 24 I/3 ф. и эти накладки переделывались под рельсы 24 I/3 ф. Как упоминалось выше на I-ой дистанции имелось много накладок к рельсам 24 I/3 ф., а накладок типа З "а", для уложенных рельс не было, об этом великолепно знал "П" ШНЕЙДЕР. Помимо этого парторг 9-ой дистанции пути ГРОМОВ заявил, что он неоднократно ставил вопрос перед ШНЕЙДЕР о снятии ФЕДОРОВА, но вместо этого ШНЕЙДЕР снял комсомольца инженера заместителя ФЕДОРОВА-ГАЕВА, который вскрывал вредительские действия ФЕДОРОВА и перевел на другую дистанцию.

ГРОМОВ сообщил мне и Прокурору дороги о том, что ему известно, что ШНЕЙДЕР является свояком троцкисту АРНОЛЬДОВУ и был близким ему и через него ЛИВШИЦУ, человеком.

Работающая в настоящее время в Главной Транспортной Прокуратуре помощником Прокурора т. ГРЕНГАУЗ говорила мне, что ШНЕЙДЕР в 1929-30г был предан суду, работая в то время в путевом хозяйстве в Витебске и АРНОЛЬДОВ, будучи Начальником МВВ жд. в то время, якобы, сумел прекратить дело. Дело находится в Верховном Суде БССР т. ГРЕНГАУЗ в то время работала ^кню МВВ жд.

Считая все вышеуказанные действия и бездействия "П" ШНЕЙДЕР подозрительными, поэтому и ставлю Вас об этом в известность. Попутно сообщая, что о некоторых вышеизложенных фактах Прокурор дороги Сыщиков довел до сведения Главного Транспортного Прокурора т. СЕГАЛ.

9/III-37. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ЛИНСУДА *Ольховиков* / ОЛЬХОВИКОВ/