

РАСЕКРЕЧЕНО

46

155

От т. Ежова

СЕКРЕТАРЮ ЦК ВКП(б)

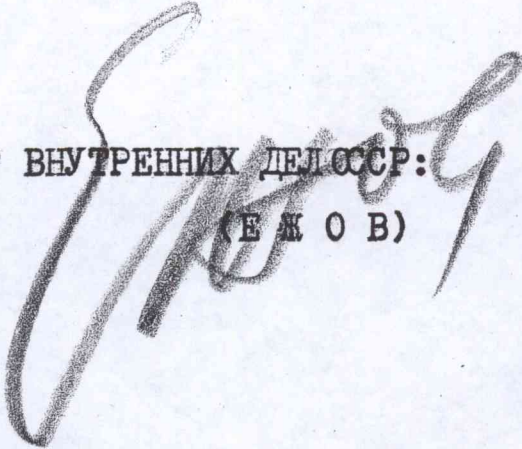
ТОВ. С Т А Л И Н У

Прилагаемое при этом показание арестованного СЫЧЕВА обрисовывает практическую подрывную работу к.-р. организации по разрушению вагонного хозяйства на дороге им. Л.М.Кагановича.

ПРИЛОЖЕНИЕ: Протокол допроса СЫЧЕВА.-

НАРОДНЫЙ КОМИССАР ВНУТРЕННИХ ДЕЛ ССР:

(Е Ж О В)



*21.11.36
N 58724*

ПРОТОКОЛ ДОПРОСА

СЫЧЕВА Николая Сергеевича

от 11-го ноября 1936 года.

СЫЧЕВ Николай Сергеевич, 1895 г. рождения, из Москвы, сын полицейского, судим в 1935 г. за нарушение финансовой дисциплины, осужден на 1 год условно. Б/член ВКП(б), исключен из Партии в 1935 году за сокрытие соцпроисхождения и связь с чуждым элементом.
До ареста работал мастером Вагонного участка ст. Пермь.

ВОПРОС: На очной ставке 10 ноября с.г. с обвиняемым БУРЛАКОВЫМ вы признали свое участие в к.-р. троцкистской организации. Предлагаем вам дать откровенные показания о вашей к.-р. работе.

ОТВЕТ: Я уже показал на очной ставке, что я являлся членом к.-р. троцкистско-зиновьевской организации и был вовлечен в нее БУРЛАКОВЫМ - бывшим Зам. Нач. Вагонной службы в начале 1934 года.

ВОПРОС: При каких обстоятельствах вы были вовлечены БУРЛАКОВЫМ в к.-р. организацию?

ОТВЕТ: По совместной работе на б/Пермской ж.д. я БУРЛАКОВА знал с 1932 года. Приблизительно с конца 1933 года у меня с БУРЛАКОВЫМ установились более близкие отношения и мы стали часто с ним встречаться в служебной обстановке. Я в то время был в должности Нач. участка и после Зам. Нач. вагонного участка ст. Свердловск-пассажирская, а БУРЛАКОВ занимал должность Зам.

Нач.Вагонной службы и начальника вагонного участка. При встречах мы вели неоднократные разговоры, сводившиеся к высказываниям враждебного отношения к политике Партии и Советскому строю.

С начала 1934 года БУРЛАКОВ стал бывать у меня на квартире, я также посещал квартиру БУРЛАКОВА. Во время наших встреч, БУРЛАКОВ в разговорах на политические темы подвергал резкой к.-р.критике руководство ВКП(б) с троцкистских позиций и восхвалял Троцкого. Наряду с этим БУРЛАКОВ делал злобные выпады по адресу СТАЛИНА, КАГАНОВИЧА и ОРДЖОНИКИДЗЕ и говорил, что сейчас против верхушки ЦК ВКП(б) и СТАЛИНА имеется большое недовольство в ВКП(б). Разговоры такого характера БУРЛАКОВ вел со мной часто. Я должен сказать правду, что взгляды, которые высказывались БУРЛАКОВЫМ, совпадали с моими взглядами и я его в этом поддерживал.

ВОПРОС: Следствие требует ответить, при каких обстоятельствах БУРЛАКОВ завербовал вас в к.-р.троцкистскую организацию?

ОТВЕТ: Вопрос об участии в организации передо мною БУРЛАКОВЫМ был поставлен во время одной из наших встреч с ним в моей квартире в январе или феврале м-це 1934 года. БУРЛАКОВ наедине мне рассказал, что он является членом троцкистско-зиновьевской организации и по ее заданиям ведет работу на транспорте. При этом он сообщил мне, что троцкистско-зиновьевская организация, членом которой он является стоит на террористических позициях и своей главной задачей ставит устранение руководстве ЦК ВКП(б), путем применения террора к руководителям Партии и Правительства. БУРЛАКОВ сообщил мне, что троцкистская органи-

зация ведет борьбу за возвращение к руководству Партией и страной троцкистов и зиновьевцев. При этом-же разговоре БУРЛАКОВ предложил мне вступить в организацию и совместно с ним вести активную работу.

ВОПРОС: Как вы реагировали на предложение БУРЛАКОВА?

ОТВЕТ: На предложение БУРЛАКОВА я ответил согласием.

ВОПРОС: Какие конкретные задачи были перед вами поставлены БУРЛАКОВЫМ?

ОТВЕТ: БУРЛАКОВ мне сказал, что в нашу задачу будет входить подготовка и совершение террористического акта над кем-либо из руководителей Партии и Правительства, в случае их проезда по Сибирской магистрали через ст.Свердловск. Кроме того, БУРЛАКОВ поставил передо мною задачу развернуть на вагонном участке подрывную вредительскую работу.

Первой основной задачей по вредительству БУРЛАКОВЫМ был выдвинут передо мною вопрос сорвать пуск в эксплуатацию вновь выстроенного вагонного депо на ст.Сортировочная, так как я в то время являлся начальником участка и все работы этого депо по монтажу и оборудованию находились в моих руках. В эти же дни он предложил мне в апреле м-це 1934 года подписать проект перепланировки цехов вагонного депо Сортировки, составленный вредительски участником к.-р.организации ПАССЕКОМ, завербованным им-же, БУРЛАКОВЫМ, как об этом он мне сказал сам во время дачи этого поручения, а впоследствии я об этом узнал от самого ПАССЕКА. Этим проектом предусматривалась поломка капитальной стены в котельном цехе, хотя это ничем не вызывалось. Кроме того, этот проект тогда был подписан членами организации БУРЛАКОВЫМ и ДОРОФЕЕВЫМ, который в то время занимал

должность начальника деповских устройств, а БУРЛАКОВ являлся зам.нач.вагонной службн. До утверждения этого проекта член организации ПАССЕК, по моему заданию, смонтировал в дверях котельного цеха фундамент для установки станка, так как мы считали, что если капитальную стену нам не удастся сломать, в крайнем случае мы задержим пуск вагонного депо в эксплуатацию путем неправильной расстановки механического оборудования. Проект поломки капитальной стены начальник вагонной службн ГАНИН нам не утвердил. Тогда мы заявили, что необходимо ломать фундамент, так как фундамент был поставлен не на месте и мешал проходу.

В то-же время, с целью сорвать монтаж оборудования, я поручил члену организации ПАССЕК вести технический надзор за ходом окончания строительства вагонного депо и монтажа оборудования. А для того, чтобы он мог проводить вредительские действия, я выдал ему на руки документ, дающий право единолично решать все вопросы по установке монтажа и оборудования.

Согласно моих указаний ПАССЕК смонтировал ряд фундаментов под компрессор, под пресс испытания вагонной упряжи и др.станки умышленно с отступлением от технических требований, что вызвало массу переделок.

Кроме того, ПАССЕКУ было мною поручено закупить электромоторы для станков несоответствующей мощности и напряжения. Вместо напряжения 220/380 ватт, ПАССЕК закупил в Реммаштресте г.Свердловск моторы напряжением 120/220 вольт. В результате установки негодных моторов кузнечный вентилятор, молот "Беше", сварочный агрегат и друг.механическое оборудование в действие пустить

было невозможно.

Какие еще в этот момент были проведены подрывные действия я не помню, потому, что практически они осуществлялись ПАССЕКОМ.

Проведенной подрывной вредительской работой на Сортировке мы добились срыва пуска вагонного депо в эксплуатацию более чем на полгода. Эту подрывную работу мы провели удачно. Моими действиями и особенно ПАССЕКА, БУРЛАКОВ, с которым я встречался на ст. Сортирочная и в его служебном кабинете, остался весьма доволен. На ст. Сортирочная БУРЛАКОВ приезжал под видом проверки хода работ.

ВОПРОС: Какая еще вами была проведена подрывная вредительская работа?

ОТВЕТ: При встречах с БУРЛАКОВЫМ в 1935 г. он предложил мне дезорганизовать работу вагонного депо Сортировка, т.е. создать такие условия, чтобы всячески затормозить продвижение грузов, идущих со ст. Свердловск-сортирочная, задерживать поезда путем срыва ремонта, а также производить недоброкачественный ремонт вагонов и пропускать больные вагоны в поездах с тем, чтобы вызвать крушения подвижного состава в пути следования. Эти мероприятия мы намечали провести как можно быстрее, чтобы дискредитировать линию Наркома Путей Сообщения КАГАНОВИЧА, который повел борьбу против предельщины на ж.д. транспорте. Помню еще, что в разговоре с БУРЛАКОВЫМ я сказал: "Я уничтожу ему предельщину; я устрою так, что у меня поезда будут идти без задержки прямо под откос". БУРЛАКОВ в это время был начальником Вагонного

участка Свердловск-пассажирская; я-же, по договоренности с ним, устроился к нему заместителем, а вскоре нач.вагонного участка Свердловск-сортировочная.

ВОПРОС: Расскажите подробно, что практически вами было проделано по установкам, полученным от БУРЛАКОВА?

ОТВЕТ: Когда я вступил на должность начальника вагонного участка ст.Свердловск-сортировочная, то все мероприятия, которые мне были поручены БУРЛАКОВЫМ, я провел в жизнь.Я ежемесячно срывал отправлением минимум 30 поездов; главным образом поездов, идущих на Тагил, имея ввиду сорвать работу заводов, расположенных в Тагильском направлении. Для этой цели я ослабил количественно ремонтные бригады в сменах у осмотрщиков вагонов и упразднил совершенно должности сменных вагонных мастеров, чем окончательно ослабил контроль за безотцепочным ремонтом и своевременным отправлением поездов. Во-вторых, я закрыл производство текущего ремонта в парке отправления на ст.Свердловск-сортировочная и этот вид ремонта умышленно перевел в вагонное депо, чем окончательно дезорганизовал работу вагонного депо по среднему и аварийному ремонту вагонов, который я должен был производить в этом депо.

В результате умышленной гонки вагонов из парка отправления в вагонное депо и накопления до 150-180 больных вагонов в сутки, я окончательно забил всю территорию депо, а также забил и пути формирования поездов. Этим вредительским мероприятием я затруднял маневровую работу ст.Свердловск-Сортировочная, сорвал

148

средний ремонт вагонов в депо, срывал своевременное продвижение поездов с ответственным грузом и задерживал идущий порожняк под погрузку.

ВОПРОС: Какая подрывная работа проводилась вами с целью организации крушения?

ОТВЕТ: Задавшись целью организовать крушения на жел.дор., я по указанию БУРЛАКОВА, разложил совершенно трудовую дисциплину среди ремонтных рабочих. С целью создания крушений мною проводилась следующая подрывная вредительская деятельность.

Мною поощрялось бракодельчество, борьбы с бракоделами я умышленно не вел и этим добился того, что осмотр поездов проводился преступно небрежно; фактически никакого осмотра не производилось. Осмотр вагонов подменялся так называемым "обстукиванием" бандажей. Наряду с этим, мною умышленно пропускались в поездах больные вагоны с неисправными буксами, рессорами, ударно-ходовыми частями и с неисправными колесными парами, что неминуемо влекло за собой крушения на дороге. Я помню, что за время моей деятельности на участке Сортировочная было поставлено под вагоны до 30 неисправных колесных пар, об этом я рассказал лично БУРЛАКОВУ.

ВОПРОС: Кто именно проводил эту вредительскую работу?

ОТВЕТ: Эта вредительская работа проводилась по моим заданиям ТРУБИЕВЫМ, мастерами БЕЛЬТИКОВЫМ и ПОПОВЫМ.

ВОПРОС: Какие крушения имели место на дороге, в результате вашей вредительской деятельности?

ОТВЕТ: Я помню несколько крушений, которые произошли в результате умышленной деятельности, возглавляемой мною группы на ст. Сортировочная. В ноябре м-це 1935 года потерпел крушение товарный поезд № 701 на перегоне Сарга-Пастушный; крушение произошло по причине поломки шейки оси. В результате этого крушения было разбито: один вагон, сильно повреждено два вагона, испорчено 900 метров пути и порезано около 1000 штук шпал.

ВОПРОС: Кто являлся непосредственным виновником этого крушения?

ОТВЕТ: Виновником этого крушения являлся мастер ПОПОВ, подкативший под вагон негодную колесную пару.

ВОПРОС: Откуда вам известно, что ПОПОВ подкатил негодную колесную пару?

ОТВЕТ: Об этом он мне говорил лично.

ВОПРОС: А в книге учета колесных пар эти действия ПОПОВА были отражены?

ОТВЕТ: Нет, учет колесных пар и регистрация подкати и выкати колесных пар нами умышленно не велся с целью скртия следов преступления.

ВОПРОС: Какие еще имели место крушения, в результате вредительской деятельности вашей группы?

ОТВЕТ: В январе м-це 1936 года, по причине излома оси на рзд. Емелино потерпел крушение товарный поезд № 830. В результате крушения был перерыв движения на 3 часа. Последствия от крушения я точно не помню, но знаю, что несколько вагонов было разбито и попорчено много пути.

В феврале м-це 1936 года произошло крушение товарного поезда на Московско-Казанской ж.д. по причине

излома шейки оси под вагоном, вынуженным нашим вагонным участком ст.Сортировочная.

В ноябре м-це 1935 года произошло крушение товарного поезда № 606 на перегоне Северка-Сортировочная по причине излома шейки оси под вагоном. В результате этого крушения выведен из строя один вагон, повреждено пути 700 метров, перерыв движения был 4 часа.

В декабре м-це 1935 года произошло крушение товарного поезда № 820 на ст.Коуровка, по причине излома оси под вагоном. В результате крушения поврежден один вагон.

ВОПРОС: Назовите непосредственных виновников этих крушений?

ОТВЕТ: Виновником крушения товарного поезда на Московско-Казанской ж.д. является участник группы ПОПОВ, который с моего ведома подкатил под вагон ось с трещиной шейки оси.

Непосредственным виновником крушения поездов № 830 являлся мастер вагоно-ремонтного пункта Дружинино АБЕРИН, который лично мне говорил, что им при осмотре была замечена, но умышленно пропущена треснувшая ось в одном из вагонов этого поезда. По вине этого же мастера произошли крушения поездов № 606 и 820. В этих поездах им, АБЕРИНЫМ, также были обнаружены, но пропущены вагоны, имеющие трещины в осях, о чем мне лично говорил АБЕРИН.

ВОПРОС: Каким образом вы могли знать о подрывной вредительской деятельности мастера вагоно-ремонтного пункта ст.Дружинино АБЕРИНА?

ОТВЕТ: Я являлся начальником вагонного участка Сортировочная и вагоно-ремонтный пункт Дружинино входил

в мое подчинение. В Дружинино я часто бывал и для меня не составляло никаких трудностей руководить подрывной деятельностью участника организации - АВЕРИНА, который также приезжал и ко мне на станцию Сортировочная.

ВОПРОС: Какая вредительская деятельность была вами проведена в вагонном участке?

ОТВЕТ: После снятия меня начальником дороги за развал работы вагонного участка в Свердловске, я был в мае 1936 года переведен в вагонный участок Пермь-П. Член к.-р. организации БУРЛАКОВ дал мне задание установить связь с участником организации ФИЛИППОВЫМ, который также действовал по его заданию. Однако, когда я прибыл в Пермь, то ФИЛИППОВ в это время на участке уже не работал, он уволился и перешел в паровозо-ремонтный завод имени ШПАГИНА.

ВОПРОС: Значит вы в Перми проводили вредительскую работу один?

ОТВЕТ: Да, один.

ВОПРОС: Что практически вы сделали, как участник к.-р. организации, за время работы в Перми?

ОТВЕТ: Работая в Перми, я также продолжал умышленно производить подкатку колесных пар с дефективными осями, ослабшими бандажами. Неоднократно выпускал в поезда с ремонтных путей вагоны с неустранимыми дефектами, угрожающими безопасности движения. На этой почве в Перми у меня имелся инцидент с мастером-приемщиком вагонов БУЛЮТИНЫМ, которому в июле 1936 года я умышленно сдавал, для постановки в поезда, явно больные вагоны, угрожающие крушениями. БУЛЮТИН от меня их категорически

принимать отказывался, хотя я и упорно настаивал на своем, доказывая, что вагоны в поездах могут следовать. Кроме того, я неоднократно, с целью вызвать крушение, ставил неисправные классные вагоны в пассажирские поезда № 79/80, с большим прокатом бандажей, неисправными рессорами и другими дефектами, угрожающими безопасности движения.

ВОПРОС: Какие крушения имелись в результате вашей подрывной работы, проводимой в Перми?

ОТВЕТ: Помню, был один случай крушения поезда № 828 из-за подкатки дефективной оси под цистерну. Подкаченная ось имела трещину бандажа. Цистерна мною умышленно была включена в товарный поезд и на Кунгурском участке этот бандаж развалился. Благодаря бдительности бригады поезд был остановлен своевременно и больших последствий от крушения не имелось. Другие случаи крушений мне неизвестны.

ВОПРОС: Кому из членов к.-р. организации, кроме БУРЛАКОВА вы рассказывали о своей подрывной вредительской деятельности?

ОТВЕТ: О своей вредительской деятельности я информировал члена организации ДОРОФЕЕВА, работавшего после БУРЛАКОВА в должности зам.нач.вагонной службы, а в 1936 году я поддерживал связь с членом организации - начальником вагонной службы ИНЮТИНЫМ.

ВОПРОС: Откуда вам известно, что ДОРОФЕЕВ и ИНЮТИН являются членами к.-р. организации?

ОТВЕТ: Об участии в организации ДОРОФЕЕВА я узнал в 1935 году; об ИНЮТИНЕ - в 1936 году я узнал от БУРЛА-

КОВА, а впоследствии я убедился в этом во время личных разговоров с ним.

Протокол допроса с моих слов записан верно, мною прочитан, в чем и расписуюсь (СЫЧЕВ)

ДОПРОСИЛ: Нач.3-го Отделения ТО УНКВД Свердловл.
Мл.Лейтенант Государ.Безопасности
(АЛЕКСЕЕВ)