

СОВЕРШЕННО СЕКРЕТНО.

СЕКРЕТАРЮ ЦК ВКП/б/ -

184

тов. С Т А Л И Н У.

Направляю Вам протоколы допросов арестованного ТУРОК
И.Д. от 14 и 15 января с/г.

ТУРОК показал о том, что на железной дороге им. т. Кагановича он /ТУРОК/ по заданиям троцкистской организации и японской разведки вел активную диверсионную, вредительскую работу. Работа дороги была в значительной степени дезорганизована, вследствие чего происходили частые крушения поездов и срывались перевозки важнейших грузов.

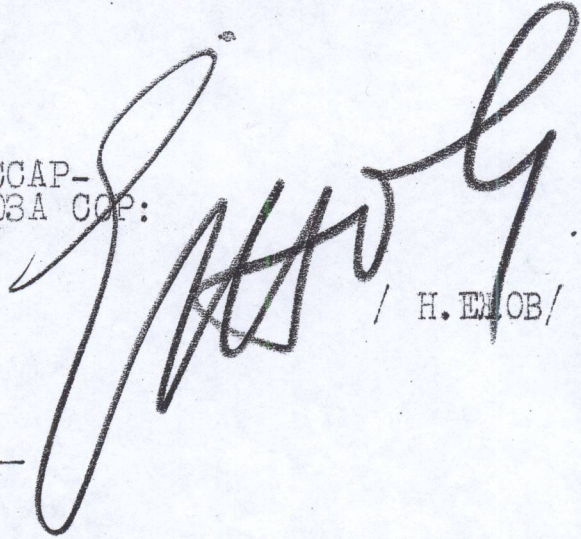
Ряд крушений был подготовлен непосредственно участниками организации.

ТУРОК передал следующие шпионские сведения агентам японской разведки: 1/ в сентябре 1934 г. - о количестве проследовавших военных поездов на Дальний Восток, 2/ в 1935г. о пропускной способности Пермской дороги, о военных эшелонах и технической вооруженности дороги, 3/ в том же 1935г. ведомости о размерах товарного движения, запроектированного на первые дни войны и 4/ данные о составе паровозного парка дороги.

За свою шпионскую работу ТУРОК получал денежное вознаграждение.

Все названные в показаниях ТУРОК участники диверсионной и вредительской работы арестованы; японского агента по имени "Георгий Иванович" устанавливаем.

НАРОДНЫЙ КОМИССАР-
ВНУТРЕННИХ ДЕЛ СОЮЗА ССР:



/ Н. ЕЛОВ /

" 19 " января 1937 года.

№ 55372

ПРОТОКОЛ ДОПРОСАТУРОК, Иосифа Дмитриевича

от 14 января 1937 года

ТУРОК И.Д., 1900 года рождения, член ВКП/б/ с января 1918 года. До ареста - занимал должность заместителя начальника дороги им. Л.М.Кагановича.

Вопрос - В протоколе от 3/1-1937 года вы показали, что по заданиям троцкистской организации вы вели вредительскую работу на транспорте.

Расскажите подробно от кого и какие именно вы получали задания по подрывной вредительской деятельности?

Ответ - Установки по подрывной разрушительной деятельности на транспорте я получал от МАРЬЯСИНА.

В 1934 г. и при встречах в 1935 г. МАРЬЯСИН давал мне указания о необходимости развернуть широкую подрывную работу на транспорте, в частности:

дезорганизовать работу дороги до такой степени, чтобы вызвать массовые крушения поездов, и

скрывать перевозку важнейших грузов промышленности.

Эти же установки в марте месяце 1935 года мне подтвердил ПЯТАКОВ, при встрече с ним в г.Свердловске в его вагоне.

В сентябре месяце 1935 года аналогичные установки я получил от члена организации ЛИВШИЦ. Подтвердив установки МАРЬЯСИНА ЛИВШИЦ дал задание мне сорвать выполнение приказов

Наркома Путей Сообщения Л.М.Кагановича о графике движения поездов.

Исходя из этих установок я развернул широкую разрушительную работу на дороге, которую проводил по следующим основным направлениям:

расстройство путевого хозяйства,
срыв капитального и среднего ремонта пути и приведение пути и аварийное состояние,
развал вагонного хозяйства дороги,
срыв безотцепочного и отцепочного ремонта вагонов, вывод из строя вагонного парка,
дезорганизация движения и организация массовых крушений поездов на дороге.

Вопрос - Каким образом практически вы осуществляли подрывную вредительскую деятельность на дороге?

Ответ - Вся дезорганизаторская и разрушительная работа на дороге проводилась через членов организации завербованных мною и другими участниками организации в важнейших службах дороги.

В службе пути вредительскую и диверсионную работу проводили завербованные мною в организацию: начальник службы пути впоследствии зам.нач. службы пути - АЛЕКСИН и б. нач. службы пути - ДОЛМАТОВ. По моему заданию АЛЕКИН и ДОЛМАТОВ вовлекли в организацию ряд начальником дистанций пути. АЛЕКСИНЫМ были вовлечены: начальник Кизеловской дистанции пути ВИНОГРАДОВ, начальник Верхотурской дистанции пути КРОПOTOB, начальник дистанции пути Свердловск-Сортировочная - ПЕРРО.

Участником организации ДОЛМАТОВЫМ были вовлечены в организацию: начальник Тюменской дистанции пути - ПИЩАЛЬНИКОВ, начальник Камышловской дистанции пути - БОГДАНОВ.

Мною лично был вовлечен в организацию начальник Тагильской дистанции пути БОНДАРЕНКО.

Со второй половины 1934 года после отъезда члена организации ДОЛМАТОВА на Южно-Уральскую железную дорогу, все участники организации действовавшие в службе пути были связаны с членом организации зам.нач.службы пути АЛЕКСИНЫМ.

В результате проведенной нами работы по сколачиванию кадров в путевом хозяйстве дороги ряд важнейших дистанций пути оказались в руках организации.

Вопрос - Какая разрушительная работа практически была проделана участниками вашей организации в службе пути?

Ответ - Нам удалось на ряде важнейших дистанций дороги привести путь в аварийное состояние и организовать ряд серьезных крушений.

Я учитывал, что в путевом хозяйстве в деле оздоровления и повседневного содержания железнодорожного полотна, решающую роль играет наличие твердого и квалифицированного контингента рабочих, знающих ремонтно-путевое дело и особенно состояние пути на дистанции.

Исходя из этого я поручил АЛЕКСИНУ, умышленно производить переброску людей, начиная с ремонтных рабочих и дорожных мастеров с дистанции на дистанцию. Выполняя это задание АЛЕКСИН добился ослабления кадрового штата на ряде дистанций. С важнейших дистанций срывали знающих путевое дело людей, вместо них наспех набирали новых - незнакомых с работой.

На тех дистанциях, куда посылали новых людей, создавались кадры, незнающие местных условий содержания пути.

Паряду с этим, мы использовали то, что оздоровление и реконструкция пути велись разбросанно, почти по всем дистанциям основных направлений дороги на большом протяжении.

Это приводило к тому, что затрачивались большие средства и ни одна дистанция не была приведена полностью в безаварийное состояние.

Вредительская работа по расстройску пути осуществлялась умышленно неудовлетворительным содержанием пути или прямой умышленной порчей.

Расставив на ряде важных дистанций пути своих людей - членов организации, мы имели полную возможность проводить большую разрушительную работу в хозяйстве пути и наносить тяжелые удары по транспорту организацией крушений и аварий поездов.

Вопрос - Назовите следствию конкретные случаи крушений совершенных участниками вашей организации в службе пути?

Ответ - Всего на дистанциях пути, где работали члены организации, за период с 1934 по 1936 г. имело место более 40 тяжелых крушений и аварий поездов с большим количеством разбитых вагонов, порчи пути и человеческими жертвами. Из них я помню следующие крушения: в июле мес. 1935 года членом организации БОНДАРЕНКО было организовано крупное крушение товарного поезда на перегоне Сарга-Исеть, на участке Свердловск-Гороблагодатская. Во время этого крушения свалилось под откос 3 хоппера, несколько вагонов сошло с рельс, движе-

ние поездов было прервано на 8 часов.

Вопрос - Кто являлся непосредственным организатором этого крушения?

Ответ - АЛЕКСИН, а позднее и сам БОНДАРЕНКО мне говорили, что это крушение было совершено членом организации бригадиром пути ПОРТНОВЫМ, по заданию БОНДАРЕНКО.

Вопрос - Каким образом БОНДАРЕНКО и ПОРТНОВ организовали это крушение?

Ответ - АЛЕКСИН и БОНДАРЕНКО говорили мне, что бригадир ПОРТНОВ, ремонтируя путь, производил исправление толчков, имея задание от БОНДАРЕНКО на организацию крушения. ПОРТНОВ умышленно растянул фронт работ по подбивке шпал на большое расстояние. Никаких сигналов о производстве работ на большом протяжении ПОРТНОВ не выставил. При пропуске поездов на участке работ ПОРТНОВ умышленно производил слабую подштопку поднятых концов шпал, что и повлекло за собой крушение.

Вопрос - Каким образом вам удалось скрыть следы этого преступления?

Ответ - Следы участия организации в этом крушении были замечены следующим образом: по договоренности с БОНДАРЕНКО АЛЕКСИН дал заключение, что крушение произошло вследствие неисправности хопперов, имевших, якобы, зазоры между скользунами сверх допускаемого. В отношении состояния пути и виновности ПОРТНОВА в этом крушении в акте все дело было сведено к недосмотру, проявленному со стороны

ПОРТНОВА и тут же было дано заключение, что ПОРТНОВ не заслуживает привлечения к ответственности.

Вопрос - Вам пред"является дело технического расследования крушения на перегоне Сарга-Исеть, происшедшее 11-го июля 1935г. на 477 километре от Перми. Является ли это крушение тем, с которым вы даете следствию показания?

Ответ - В пред"явленном мне деле технического расследования крушения на станции Сарга-Исеть, происшедшего 11 июля 1935 г. говорится именно о том крушении о котором я даю следствию показания. В феврале мес.1936г. членом организации БОНДАРЕНКО было совершено крушение на перегоне Шувакишь-Исеть. Во время этого крушения сошло с рельс и было разбито до 10 хопперов, движение было прервано в течение 10 час. Общий убыток от этого крушения составлял более 100 тыс.рублей.

Вопрос - Кем персонально было совершено это крушение?

Ответ - Это крушение по заданию БОНДАРЕНКО совершил дорожный мастер АЛЕКСЕЕВ, вовлеченный в организацию БОНДАРЕНКО. Об этом мне говорил лично БОНДАРЕНКО.

Вопрос - Как практически было организовано это крушение?

Ответ - БОНДАРЕНКО мне говорил, что АЛЕКСЕЕВ обнаружил в пути рельс с трещиной и по договоренности с БОНДАРЕНКО с целью организации крушения, умышленно оставил этот рельс на месте, не приняв никаких мер к замене. При рассле-

довании причин этого крушения пропуск треснувшего рельса был отнесен за счет простой халатности АЛЕКСЕЕВА..

Вопрос - Был ли АЛЕКСЕЕВ привлечен к уголовной ответственности?

Ответ - К уголовной ответственности АЛЕКСЕЕВ привлечен не был, так как его поддержал БОНДАРЕНКО и нач. службы пути КОРЧАГИН, который вынес свое особое мнение по вопросу о причинах крушения, где в качестве основной причины крушения выдвинул излом тележки хоппера.

Вопрос - КОРЧАГИН являлся членом организации?

Ответ - Нет, членом организации КОРЧАГИН не являлся, ^{но} он хотел снять вину за это крушение со службы пути и поэтому выдвинул такое совершенно не соответствующее действительному положению дела об"яснение.

Я должен сказать, что при проведении ведомственного расследования причин крушений, начальники служб не стремятся к вскрытию действительных причин крушений, а стараются главным образом не принять вину в крушении на свою службу. Для этой цели представители служб как правило замазывают настоящие причины крушений. Это обстоятельство во многих случаях использовывалось нашей организацией для сокрытия злонамеренных действий в крушениях, совершенных отдельными членами организации.

В мае мес. 1935 года произошло крупное крушение товарного поезда на перегоне Новая Заимка - раз"езд Уковский. При крушении было разбито и сошло с рельс больше 10 хопперов. Убит поездной смазчик, примерно на 20 часов было прер-

вано движение. Общий убыток от этого крушения достигал суммы около 150.000 руб.

Вопрос: Кто являлся непосредственным организатором этого крушения?

Ответ: Организатором этого крушения являлся ПИЩАЛЬНИКОВ. Непосредственным же исполнителем являлся член организации дорожный мастер ЩЕРБА.

Вопрос: Как практически было подготовлено и совершено это крушение?

Ответ: Это крушение было организовано следующим образом: мастером ЩЕРБА был обнаружен в пути лопнувший рельс, и мевший видимую трещину. По договоренности с ПИЩАЛЬНИКОВЫМ ЩЕРБА этот рельс оставил в пути с целью вызвать крушение поезда. Для того, чтобы обеспечить крушение, ЩЕРБА под треснувшим рельсом умышленно не устранял имевшуюся просадку и держал явно дефективные скрепления. В результате, при прохождении поезда под давлением паровоза и вагонов рельс лопнул и повлек за собой крушение.

Вопрос: Каким образом были скрыты действительные причины крушения?

Ответ: Действительные причины и злонамеренный характер этого крушения были скрыты благодаря тому, что комиссия, проводившая расследование, защищая "мундир службы" на месте не сумела придти к единому мнению. Начальник службы пути КОРЧАГИН, стремясь защищать службу пути, настаивал на том, что главной причиной крушения явился, якобы, обрыв поезда. Член организации ПИЩАЛЬНИКОВ настаивал на записи в акте вы-

вода о том, что крушение произошло вследствие имевшейся в рельсе скрытой трещины. Это мнение было поддержано всей комиссией и был сделан вывод, что "виновных агентов дороги не установлено".

Вопрос: Вам пред"является дело технического расследования причин крушения поезда № 825 от 26 мая 1935 г. на 116 километре перегона Новая Заимка-раз"езд Уковский.

Подтверждаете ли Вы, что пред"явленные Вам материалы расследования касаются именно того крушения, о котором Вы даете свои показания?

Ответ: Пред"явленным мне материалы технического расследования причин крушения, имевшего место на перегоне Новая Заимка-раз"езд Уковский 26/У-1935 г. относятся именно к тому крушению, о котором я даю показания.

В марте мес. 1936 г. членом организации БОГДАНОВЫМ было совершено крушение товарного поезда на перегоне Дубровный - Пышминская. Во время крушения было разбито 23 вагона, на 12 часов прервано движение поездов. Общий убыток от этого крушения составил свыше 150.000 руб.

Вопрос: Как практически это крушение было организовано?

Ответ: Практически это крушение было организовано следующим образом: дорожный мастер (фамилии его не помню), вовлеченный в организацию БОГДАНОВЫМ, обнаружил в пути рельс, имевший трещину. По указанию БОГДАНОВА этот рельс, с целью вызвать крушение, был оставлен дор. мастером в пути.

В результате при прохождении товарного состава рельс под давлением паровоза и вагонов лопнул и повлек за собой катастрофу поезда.

Вопрос: Были ли скрыты действительные причины и виновники этого крушения?

Ответ: Да, были скрыты. Расследование причин этого крушения проводил член организации АЛЕКСИН. Совместно с БОГДАНОВЫМ он провел заключение, что причиной крушения явился излом рельса, не имевшего никаких наружных трещин. В качестве общего вывода было записано "Виновных агентов дороги в крушении не установлено".

Вопрос: Вам пред"является дело ведомственного расследования причин крушения поезда № 719, происшедшего 16-го марта 1936 г. на перегоне раз"езда Дубровный - ст. Пышминская. Подтверждаете ли Вы, что это крушение является тем, о котором Вы даете свои показания?

Ответ: Пред"явленное мне дело технического расследования причин крушения поезда № 719 на перегоне Дубровный - Пышминская, происшедшее 16 марта 1936 г., касается того именно крушения, о котором я даю показания.

Вопрос: Какие еще Вам известны крушения, происшедшие в результате вредительской деятельности Вашей организации в службе пути?

Ответ: Мне известно еще одно крушение, совершенное членом организации КРОПОТОВЫМ в марте мес. 1936 г. на Анапавской линии на 147 километре. Крушение потерпел товарный поезд. Во время крушения было разбито 37 вагонов и паровоз.

Убит дорожный мастер, пом. машиниста и главный кондуктор ра-
нены Убыток от крушения выразился в сумме около 200.000 руб.

Вопрос: Как практически было совершено это крушение?

Ответ: Непосредственно это крушение было совершено бригадиром дистанции пути БАЯНКИНЫМ. БАЯНКИН имел от КРОПОТОВА задание на организацию крушения и в соответствии с этим действовал. Работая на 147 километре на смене рельса, он умышленно не сделал ограждение работ, не выставил сигналов и узнав о подходе поезда, оставил на линии разрыв. Ввиду того, что виновность БАЯНКИНА в крушении была слишком очевидна, то БАЯНКИН и ряд работавших с ним лиц были отданы под суд, однако, с обвинением в преступно-халатном отношении к работе. В том числе был отдан под суд и КРОПОТОВ.

Вопрос: Каким образом Вы узнали, что это крушение было организовано по заданию КРОПОТОВА?

Ответ: Об этом мне рассказал АЛЕКСИН, выезжавший для расследования причин крушения.

В марте мес. 1936 г. членом организации ПЕРРО на перегоне Свердловск-Сортировочная-Шувакишь было организовано крушение товарного поезда. Во время крушения было разбито и повреждено 22 вагона. Убит один смазчик и один получил ранение. На 19 часов было приостановлено движение.

Вопрос: Каким образом было организовано это крушение?

Ответ: Это крушение было организовано дорожным мастером ПЫЛАЕВЫМ, завербованным в организацию ПЕРРО. Практически это крушение было организовано следующим образом:

Незадолго до крушения дорожный мастер ПЫЛАЕВ обнару-

жил на месте крушения на кривой значительный отбой и резкие углы. Зная, что это неминуемо приведет к крушению поезда, ПЫЛАЕВ умышленно снял с этого участка ремонтную бригаду. Таким образом, кривая исправлена не была и повлекла за собой крушение.

В связи с этим крушением ПЕРРО был об"явлен выговор с предупреждением, а на мастеров ПЫЛАЕВА и ХОДЫРЕВА наложено адм.взыскание.

Вопрос: Какая разрушительная работа проводилась Вами в вагонной службе дороги?

Ответ: Подрывная вредительская деятельность в вагонной службе шла по линии расстройства вагонного хозяйства дороги и вывода из строя вагонного парка.

Эта работа проводилась путем дезорганизации ремонта вагонов и развала буксосмазочного хозяйства.

Наряду с этим члены организации, действовавшие в вагонной службе дороги, производили массовые крушения поездов.

Подрывная вредительская работа в вагонной службе дороги проводилась членами организации б.зам.нач.вагонной службы БУРЛАКОВЫМ, вовлеченным в организацию лично мною в середине 1934 г. и нач.вагонной службы ИНЮТИНЫМ, вовлеченным в организацию БУРЛАКОВЫМ.

В вагонной службе дороги так же, как и в службе пути удалось сколотить крепкое ядро членов организации.

БУРЛАКОВЫМ были вовлечены в организацию: б.начальник вагонного участка Свердловск-Сортировочная-СЫЧЕВ; б.зам.нач.вагонной службы, впоследствии также назначенный на участок Свердловск-Сортировочная - ЧЕРНУШКИН; зам.нач.вагонной

участка в Тюмени , б. зам. нач. вагонной службы дороги - ДОРОФЕЕВ; ДОРОФЕЕВЫМ были вовлечены в организацию: зам. нач. вагонного участка ст. Кунгур - ПРОСКУРЯКОВ; зам. нач. вагонного участка ст. Чусовая - ПОЛЯКОВ и нач. вагонного участка ст. Кабановск - БОНДИН.

В результате подрывной вредительской деятельности членов организации , действовавших в вагонной службе, вагонное хозяйство дороги было доведено до состояния развала. Количество отцепок вагонов по неисправности за 1935 г. ежемесячно превышало 4.000.

За 1935 г. произошло более 600 крушений и аварий вследствие неисправности вагонов. В том числе более 150 случаев по причинам излома осей и лопанья шеек осей.

Вследствие умышленной дезорганизации ремонта вагонов и заведомо недоброкачественного ремонта, дорога на протяжении 1936 г. систематически недополучала под погрузку в среднем в сутки до 300 вагонов.

Вопрос: Назовите конкретные факты подрывной вредительской работы участников организации в вагонной службе?

Ответ: Мне известно, что в вагонном участке Егоршино группа членов организации, действовавшая под руководством нач. вагонной службы дороги ИНЮТИНА, систематически умышленно разбивала кувалдой вагонные оси и шейки осей с целью вывода их из строя и подкати в негодном виде под вагоны с тем, чтобы вызвать крушения. За февраль и март 1936 Г. участниками организации в Егоршино таким путем было выведено из строя более 20 колесных пар.

Членом организации СЫЧЕВЫМ, действовавшим в вагонном участке Свердловск - Сортировочная, за пять месяцев работы было

подкачено под вагоны более 30 негодных колесных пар с целью вызова крушений поездов в пути следования.

Членом организации БУРЛАКОВЫМ за 8 месяцев 1936 г. было пропущено в поездах с целью вызова крушений около 300 больных вагонов. В том числе более 60 вагонов с трещинами в осях и с негодными упряжными приборами.

Вопрос: Назовите следствию конкретные случаи крушений, произведенных участниками Вашей организации?

Ответ: Всех случаев крушений, совершенных участниками нашей организации, я привести не смогу, так как не помню. Мне хорошо известно лишь следующие факты крушений.

В июне мес. 1936 г. членом организации ЧЕРНУШКИНЫМ было совершено крушение поезда № 1025 на перегоне Верхнеивинск-Рудянка. При крушении было разбито 27 вагонов, убит один и ранено 3 человека. Убытки от крушения составляют около 200.000 руб.

Вопрос: Кто являлся непосредственным организатором этого крушения и как практически оно было осуществлено?

Ответ: Непосредственным организатором этого крушения являлся начальник вагонного участка ЧЕРНУШКИН, который действовал совместно с осмотровиком вагонов (фамилии его не помню), членом организации. Этот осмотровик по заданию ЧЕРНУШКИНА умышленно пропустил в середине состава ветхую платформу с деревянными швеллерными брусками и несколько вагонов с ослабшими тормозными подвесками и неукрепленными буферными стаканами. В результате на перегоне Верхнеивинск -Рудянка тормозное подвешивание обвалилось, попало под колеса и поезд потерпел крушение.

Вопрос: Каким образом Вами были скрыты действительные причины этого крушения?

Ответ: Комиссия, проводившая техническое расследование, не смогла установить причин этого крушения. Серьезное опасение для организации представляло заключение заместителя начальника службы пути КАЦМАН, который правильно указал причину, вызвавшую крушение поезда. Он указал на неисправность подвижного состава. В этом же духе был составлен первичный акт комиссией. Однако, под действием участника организации ИНЮТИНА, комиссия через несколько дней вынесла другое решение, в котором указала, что причины крушения не установлены.

Для того, чтобы не вызвать никаких подозрений, я предложил ИНЮТИНУ потребовать официально увольнения с работы осмотрщика, виновного в пропуске неисправных вагонов, что ИНЮТИНЫМ и было сделано. ЧЕРНУШКИН по требованию ИНЮТИНА и по договоренности с указанным осмотрщиком, уволил последнего, но вскоре вновь принял его на работу.

Вопрос: Вам пред"является дело технического расследования крушения поезда № 1025, происшедшего 12/У1-36г. на перегоне Верхнеивинск - Рудянка на 437 километре. Является ли это крушение именно тем, о котором Вы даете свои показания?

Ответ: В пред"явленном мне деле технического расследования крушения поезда № 1025 говорится о том крушении, о котором я даю эти показания.

В сентябре мес. 1936 г. участником организации ЛЕОНТЬЕВЫМ по заданию члена организации ПРОСКУРЯКОВА было совершено крушение поезда № 1005 на перегоне Коз"ял-Шамары. Крушение

произошло по причине умышленного перекрытия ЛЕОНТЬЕВЫМ тормозного крана между тендером паровоза и головным вагоном. Вследствие этого поезд № 1005, отправившийся со ст. Шаля в сторону Вогулки с бездействовавшими тормозами, в"ехал на занятый перегон и врезался в поезд, шедший ему навстречу. Во время крушения было разбито два паровоза, 34 вагона и испорчено 200 метров пути. Кроме того 5 человек из поездко"й бригады получили ранения. Крушением был причинен государству убыток в сумме около 300.000 руб.

Вопрос: Каким образом могло произойти крушение по причине перекрытия тормозного крана? Ведь поездной машинист при отправлении поезда всегда производит опробование тормозов и при этом он неизбежно обнаружил бы, что тормозной кран перекрыт и тормоза не работают.

Ответ: ИНЮТИН мне говорил, что перекрытие крана было произведено перед самым отправлением поезда.

Вопрос: Был ли привлечен кто-либо из участников организации к уголовной ответственности за это крушение?

Ответ: Были привлечены ПРОСКУРЯКОВ и ЛЕОНТЬЕВ. Чем кончилось их дело я не знаю, но со слов ИНЮТИНА мне известно, что ПРОСКУРЯКОВ и ЛЕОНТЬЕВ договорились отрицать свою причастность к этому крушению и злой умысел.

Вопрос: Вам пред"является акт от 23/1X-36г. , составленный технической комиссией , выезжавшей на место крушения. Подтверждаете ли Вы, что в этом акте идет речь именно о том крушении, о котором Вы даете следствию показания?

Ответ: Да, подтверждаю, в пред"явленном мне акте технической комиссии от 23/IX-36г. о причинах крушения поезда № 1005 на перегоне Коз"ял-Шамары, говорится именно о том крушении, о котором я даю эти показания.

Вопрос: Какие еще крушения, произведенные членами Вашей организации, Вам известны?

Ответ: В ноябре 1935 г. членом организации БУРЛАКО-ВЫМ было подготовлено крушение поезда № 701 на перегоне Пастушый-Сарга, в результате которого было разбито и повреждено несколько вагонов и испорчено 900 метров пути и 900 шт. шпал. Совершено это крушение путем пропуска в поезде вагона со ст. Свердловск-Сортировочная с лопнувшим бандажем.

Им же было подготовлено крушение, происшедшее на перегоне Северка-Сарга в ноябре 1935 г., в результате которого был разбит вагон и испорчено 600 метров пути. Крушение произошло вследствие умышленного пропуска в поезде вагона с дефективной колесной парой.

Указанными случаями далеко не исчерпывается число крушений, которые имели место в результате вредительской деятельности членов организации в вагонной службе.

В сентябре месяце 1935 г., будучи в Москве, я имел встречу с членом организации ЛИВШИЦ.

Я уже показал, что при этой встрече ЛИВШИЦ дал мне подробные указания по подрывной вредительской деятельности на транспорте.

Вопрос: Какие именно задания дал Вам ЛИВШИЦ?

Ответ: ЛИВШИЦ дал мне следующие задания: дезорганизовать выполнение графика движения поездов. Необходимость

срыва графика движения поездов ЛИВШИЦ мотивировал тем, что КАГАНОВИЧ выдвигает график как железный закон в работе до-
рог. "Именно поэтому - говорил ЛИВШИЦ, - нами должен быть на-
несен самый решительный удар по графику". Кроме того, ЛИВ-
ШИЦ говорил, что "дезорганизация графика приведет к рас-
стройству движения, ухудшит использование паровозного парка
и ударит по зарплате машинистов и поездных бригад, т.е. уда-
рит непосредственно по рабочим, что для нас сейчас особенно
важно".

Устраивать массовые крушения товарных поездов, а так-
же организовать ряд крушений пассажирских поездов, которые
бы сопровождались большим количеством человеческих жертв.

"Все это, - говорил ЛИВШИЦ, - должно озлобить население
и дискредитировать руководство КАГАНОВИЧА на транспорте,
а следовательно и руководство СТАЛИНА".

Вопрос: Где происходил этот разговор между Вами и
ЛИВШИЦЕМ ?

Ответ: Этот разговор происходил в НКПС в кабинете
ЛИВШИЦ.

Вопрос: Что практически было сделано в осуществле-
ние заданий, полученных Вами от ЛИВШИЦ?

Ответ: По приезде из Москвы о полученных мною уста-
новках от ЛИВШИЦА я информировал МАРЬЯСИНА и членов органи-
зации: БУРЛАКОВА, ДЫКМАНА и АЛЕКСИНА. АЛЕКСИНУ я дал прямое
поручение организовать ряд крушений пассажирских поездов с
человеческими жертвами.

Вопрос: Что практически сделал АЛЕКСИН во исполне-
ние этого Вашего задания?

Ответ: АЛЕКСИН это мое задание выполнил. 26 апреля 1936 г. им совместно с членом организации ПЕРРО было совершено крушение пассажирского поезда № 76 на перегоне Свердловск-Сортировочная, Свердловск-Пассажирская. Во время этого крушения сошел с рельс электровоз и 8 классных вагонов, из которых 2 полетели под откос, а 2 встали поперек пути, получили сильный крен на бок. Во время крушения был убит один пассажир 5 пассажиров получили тяжелые увечья и 15 пассажиров получили ранения.

Вопрос: Как практически было подготовлено и осуществлено это крушение?

Ответ: Непосредственно это крушение было подготовлено и совершено ПОПОВЫМ, дорожным мастером, по указанию ПЕРРО. Получив установку ПЕРРО, ПОПОВ за несколько дней до крушения обошел путь с шаблоном и в ряде мест обнаружил просадку пути, уширение и перекосы. По заданию ПЕРРО ПОПОВ наиболее опасное уширение пути не устранил, а доложил об этом ПЕРРО и с его ведома оставил это уширение, с целью вызвать крушение. В результате, при прохождении поезда № 76 электровоз сошел с рельс и поезд потерпел крушение.

Вопрос: Вам пред"является дело технического расследования крушения пассажирского поезда № 76, происшедшего 26 апреля в 7 час. 20 мин. на перегоне Свердловск-Сортировочная-Свердловск-пассажирская на прямой 853. клм. Подтверждаете ли Вы, что это дело технического расследования касается именно того крушения, о котором Вы даете свои показания?

Ответ: Да, подтверждаю. Пред"явленное мне дело круше-

ния поезда № 76, происшедшего на ст. Свердловск - Сортировочная - Свердловск - пассажирская 26 апреля 1936 г., касается именно того крушения, о котором я даю показания.

Вопрос: Ваше показание об обстоятельствах организации крушения недостаточно ясно. Из дела технического расследования причин крушения видно, что ПЕРРО дал мастеру ПОПОВУ указание произвести рехтовку и ремонт пути. Если ПЕРРО ставил своей задачей организовать крушение, то в таком случае почему же он дал распоряжение произвести рехтовку и ремонт пути?

Ответ: АЛЕКСИН мне говорил, что ПЕРРО такое указание давал по договоренности с ПОПОВЫМ, с целью замаскировать свою причастность к крушению и оградить себя от возможного разоблачения. ПОПОВ - же, с целью обеспечить себе условия для оправдания, писал в газету "Путевка" заметку о плохом состоянии пути. Кроме того, лично обошел весь околодок и даже развернул работу по рехтовке пути, но на том месте, где было обнаружено и умышленно оставлено опасное уширение пути, он никаких действий к исправлению положения сознательно не принимал. Позднее в 1936 г. мне об этом рассказал и сам ПЕРРО.

Вопрос: Какие были сделаны выводы по этому крушению?

Ответ: Участник организации ПОПОВ в связи с этим крушением был отдан под суд и осужден, кажется, на 2 или 3 года. Я помню АЛЕКСИН мне говорил, что при расследовании этого случая ПЕРРО и ПОПОВ всячески старались свалить всю вину на превышение скорости машинистов электровоза и тем не менее

отстоять ПОПОВА не было никакой возможности.

Вредительскую работу в части обслуживания пассажиров я проводил по заданиям МАРЬЯСИНА через б.начальника пассажирской части МИРСКОГО, завербованного в организацию лично мною в 1935 г. и через других участников организации.

Член организации БУРЛАКОВ, получив от меня задание дезорганизовать обслуживание пассажирских поездов, систематически отпраивлял поезда с неисправным освещением и отоплением, вагоны умышленно загрязнял, развалил дисциплину среди проводников. Управление дороги стало получать массу жалоб от пассажиров, но принимаемые дорогой меры цели не достигали, так как они организовано саботировались БУРЛАКОВЫМ. Эту деятельность особенно одобрял МАРЬЯСИН, заявляя: "Здесь у вас здорово получается".

Член организации МИРСКИЙ всячески задерживал рас-сасывание пассажирских пробок в Свердловске и Перми, путем оттяжки согласования с НКПС назначения поездов или умышленно назначал поезда из Свердловска только до Янаула и там вновь высаживали пассажиров, заставляя снова ожидать поезда. В Перми был зарегистрирован ряд случаев заболеваний пассажи-ров на вокзалах. Одновременно с этим нами на станциях умыш-ленно не было налажено элементарного обслуживания пассажи-ров.

Через члена организации начальника вокзала КАНАНЧУК, белогвардейца, высланного с прифронтовой полосы, МИРСКИЙ су-мел организовать самое возмутительное отношение к пассажи-рам, вызывавшее массовые жалобы вплоть до подачи телеграмм на имя КАГАНОВИЧА. КАНАНЧУК это дело развернул весьма широко. Создавались большие очереди у касс, пассажиров с вещами

гоняли от одной кассы к другой, при посадках в вагоны получались буквально драки. В результате деятельность его стала настолько ясной, что во избежание провала его пришлось со станции убрать. При чем, все эти безобразия, как обычно прикрывались рб"ективными причинами и недостатком поездов.

Вопрос: Какая вредительская работа и кем именно проводилась в службе движения?

Ответ: Подрывная вредительская работа в службе движения проводилась вовлеченными мною в организацию: начальником службы движения, б. начальником Тагильского отделения эксплуатации - ЛАВРЕНТЬЕВЫМ.

Начальником Свердловского отделения движения - МАКАРОВЫМ.

Начальником технической части службы движения - ДЫК-МАНОМ.

Перед ЛАВРЕНТЬЕВЫМ и МАКАРОВЫМ я поставил задачу сорвать график движения поездов по Тагильскому и Свердловскому отделениям. Это задание ими было выполнено полностью.

По Свердловскому отделению процент проследования поездов по расписанию составлял в зимние месяцы, примерно, 37%, а уже в мае мес. 1936 г. - 17%, в июне - 20%. По Тагильскому отделению тоже в мае 1936 г. процент проследования поездов по расписанию упал до 28%. Одновременно с этим опоздания пассажирских поездов составляли на 100 поездок-километров по Тагильскому отделению в январе 16 м., а уже в апреле 1936 г. - 37 минут и в мае - 32 мин. По Свердловскому отделению в июне мес. 1936 г. - 23 минуты, в то время, как в феврале 1936 г. - только 16 минут.оборот паровозов по Свердловскому отделению составлял всегда очень завышенные размеры и доходил: в июле 1936 г.

22 час. при норме 13 часов (Свердловск-Сортировочная), что при коротких плечах резко понижало заработок паровозных бригад, вызывало сверхурочные работы и резкое недовольство паровозников. Такое же положение было и в Тагильском отделении.

Вопрос: Вы даете общую картину срыва графика движения поездов. Следствие предлагаем указать какие конкретно задания Вы давали членам организации в этом направлении и что ими практически было сделано?

Ответ: Члену организации МАКАРОВУ я дал указание завербовать в организацию дежурных по отделению и диспетчеров, через которых практически проводить ^{вредительские} действия по срыву графика движения. МАКАРОВУ я дал также указания - давать станциям узла неправильные подходы поездов по времени и специализации; составлять планы работ на сутки без увязки с реальным подходом поездов и паровозов. Как результат этого мы имели массовые жалобы из Перми и Тюмени о том, что Свердловск-Сортировочная и пассажирская формируют поезда неправильно. Телеграммы по этому поводу МАКАРОВ клал под сукно и никаких мер не принимал. Ему же я дал задание - требовать от паровозной службы паровозов больше чем в действительности необходимо, а для этого планировать количество отправляемых поездов произвольно, "с потолка", а потом эти поезда отменять. В результате вредительской деятельности МАКАРОВА за первый квартал 1936 г. мы не использовали затребуемых 75 паровозов, за второй квартал 304, за третий - 462, почти 5 паровозов в сутки, т.е. 20% нормы. По депо Свердловск-пассажирская за 2-й квартал не использовали 124 паровоза, за тре-

тий квартал - 296, тоже около 20% нормы. Много поездов по не-
подходу грузов и неготовности формированием, отменялось вооб-
ще и переносилось и отправлялись пачками. Как результат
этого поезда по участку шли по расписанию не более чем на
15-20%. Этим мероприятием мы достигли также снижения коммер-
ческой скорости, так как при таком хаотическом движении поез-
дов по участку они задерживались в пути и как результат ком-
мерческая скорость упала до 12 километров, вместо заданной
19,5 в час.

Как - то МАКАРОВ мне однажды высказал опасение по
поводу нашей деятельности, заявив, что "она принимает такие
размеры, что может сделаться очевидной". На это я ему отве-
тил: "Не бойся, можешь закрыться паровозниками, вагонниками и
вообще разных причин найдешь уйму".

МАКАРОВ мне говорил, что машинисты и кондуктора в свя-
зи с падением их зарплаты вследствие снижения коммерческих
скоростей выражают недовольство и добавил: "Теперь машинисты
и кондуктора КАГАНОВИЧУ с его графиками будут весьма благо-
дарны".

Вопрос: Какие указания в области срыва графика дви-
жения, Вы давали ЛАВРЕНТЬЕВУ и что им практически проделано
в этом направлении?

Ответ: Мои указания ЛАВРЕНТЬЕВУ были аналогичны тем,
которые я давал и МАКАРОВУ, но ЛАВРЕНТЬЕВ в этом проявил
большую инициативу. Для организации более успешной работы по
срыву графика ЛАВРЕНТЬЕВ завербовал начальника ст.Смычка
СИБИРЯКОВА. СИБИРЯКОВ по заданию ЛАВРЕНТЬЕВА справлялся
у дежурных по отделению о подходе паровозов и если парово-
зы в депо имелись, то СИБИРЯКОВЫМ принимались меры к срыву

Формирования поездов, в результате чего прибывшие паровозы непроизводительно простаивали в ожидании готовности состава, наоборот, когда СИБИРЯКОВ узнавал в отделении, что паровозов нет, он нажимал на формирование поездов и поднимал шум, что составы, готовые стоят в ожидании паровозов и это создает простои вагонов.

Это привело к тому, что в Тагильском отделении количество поездов, следовавших по графику, не превышало 30%. За 2-й квартал отменено по депо Тагил (не взято из назначенных под поезда) 296 паровозов. Коммерческая скорость тоже была не выше 15 километров при задании 18 километров в час.

Нерациональное использование паровозов привело к тому, что паровозные бригады в августе мес. 1936 г. подали жалобу Прокурору (ЛАВРЕНТЬЕВ в это время был уже в Свердловске). Когда я ему показал эту переписку, он сказал: "Видишь, как мы с СИБИРЯКОВЫМ завернули, я оттуда уже ушел, а дело идет. КАГАНОВИЧ добьется, что ему устроят хорошую бузу с его графиком, о котором столько кричат".

Ст. Смычка благодаря таким действиям ни разу не выполняла норму простоя вагонов, а превышала ее почти в два раза.

В результате этой деятельности и явно предельческих позиций и не веря в график, нач. службы движения ЛЕВЕНГОВ, мы имеет только отмененных (недобранных от суточных требований) паровозов по дороге в первом квартале 1936-г. - 1200; во втором квартале уже 2500, а в третьем квартале 1936 г. около 3500 паровозов. Кроме того, дорога не выдержала простоя вагонов по распределительным станциям, простой вагонов на распределительных станциях намного превышал задание: Мне известно,

что в результате этих недоборов паровозов и содержания излишних паровозов на дороге, имел место очень крупный пережог топлива, который достигал в суммовом выражении свыше миллиона рублей, не говоря уже о переплате в зарплате и т.д. и большом недовольстве кондукторских и паровозных бригад: поезда у нас следовали по расписанию не более 35-40% отправления около 60%. При чем, все эти срывы, являвшиеся результатом нашей вредительской работы, обыкновенно покрывались объективными причинами.

За полугодие 1934 г. на дороге имело место около 2000 крушений и аварий, во время которых повреждено более 150 паровозов и разбито и повреждено около 1500 вагонов. Убито и ранено во время этих крушений более 100 человек. В 1935 г. на дороге имело место до 3000 крушений и аварий, во время которых было разбито и повреждено более 100 паровозов и около 2000 вагонов. Убито и ранено при крушениях более 100 человек.

В 1936 г. за 10 месяцев зарегистрировано около трехсот крушений, повреждено 10 паровозов, разбито и повреждено около 1000 вагонов. Убито и ранено при крушениях более 50 человек. Большая часть этих крушений и аварий являлась следствием подрывной вредительской деятельности нашей организации.

Вопрос: Какие основания у Вас имеются к тому, чтобы относить большую часть этих крушений и последствия от них за счет злонамеренной деятельности участников Вашей организации?

Ответ: Организация крушений и аварий являлась основной задачей нашей организации. Этой задаче мы подчиняли

всю подрывную, вредительскую деятельность на дороге.

В целях организации крушений и аварий нами расстраивалось путевое и вагонное хозяйство дороги, проводилась дезорганизаторская работа в службе движения и электрохозяйства. Наносились тяжелые удары по решающим звеньям железнодорожного транспорта.

Вот почему я и отношу большую часть крушений и аварий за счет подрывной вредительской работы нашей организации.

Вопрос: Какая вредительская работа и кем именно проводилась в службе электрификации дороги?

Ответ: В службе электрификации подрывную работу вели вовлеченные мною в организацию: б.нач. отдела электрификации АЛЬБАЦ и его заместитель МЕЕРСОН.

На б.Пермской дороге велись крупные работы по электрификации участка Свердловск-Гороблагодатская, которые по постановлению правительства должны были быть закончены к 1 января 1934 г.; МАРЬЯСИН мне предложил эти сроки сорвать во чтобы то ни стало. Тогда же МАРЬЯСИН мне сказал, что ему известно, что оборудование, которое изготавливается на отечественных заводах для этого участка будет задержано заводами поставщиками; а мне необходимо также принять меры и со своей стороны. Я об этом информировал АЛЬБАЦ и МЕЕРСОНА и поручил им задержать составление проектов. По моему заданию они умышленно ослабили проектное бюро в отделе электрификации и этим самым задержали выполнение ряда нужных на участках проектов. Кроме того, АЛЬБАЦЕМ и МЕЕРСОНОМ были затеяны споры с проектным бюро службы эксплуатации и стройконторой,

все это имело целью затянуть производство работ, которые были окончены лишь в конце 1935 г., после уже удаления из отдела АЛЬБАЦ и МЕРСОНА.

Вопрос: Кого из участников организации Вы информировали о проведенной Вами диверсионно-вредительской деятельности на дороге?

Ответ: О своей подрывной и диверсионной работе я неоднократно информировал члена организации МАРЬЯСИНА, с которым я был непосредственно связан и от которого я получал установки, исходившие от троцкистского центра.

Вопрос: Вы назвали следствию не всех известных Вам членов организации. Предлагаем Вам дать исчерпывающие показания о составе организации?

Ответ: Я не назвал известных мне участников организации: б. начальника Пермской дороги МИРОНОВА и б. заместителя начальника дороги им. Кагановича НАУМОВА.

МИРОНОВ был завербован в организацию СЕРЕБРЯКОВЫМ, кажется, в начале 1934 или в конце 1933 г. Об этом в начале 1934 г. мне сообщил МАРЬЯСИН, а позднее во второй половине 1934 г. МИРОНОВ сам рассказал мне о своем участии в организации и о связи с СЕРЕБРЯКОВЫМ и мы договорились о совместных действиях.

МИРОНОВЫМ в середине 1934 г. был вовлечен в организацию зам.нач. дороги НАУМОВ.

НАУМОВ по заданию МИРОНОВА систематически замазывал преступную диверсионную деятельность организации, давая неверные заключения по крушениям на дороге и сам руководил подрывной вредительской работой.

С НАУМОВЫМ я поддерживал связь до момента моего ареста.

С МИРОНОВЫМ я поддерживал связь до января 1935 г., т.е. до момента его отъезда на Томскую дорогу.

Со слов МИРОНОВА я знаю, что им был обработан и вовлечен в организацию нач. части пропускной способности ДЫКМАН

Вопрос: В ранее данных Вами показаниях Вы указывали на то, что ДЫКМАН вовлечен в организацию непосредственно Вами. Чем об"яснить это противоречие?

Ответ: Я действительно обрабатывал и завербовал ДЫКМАНА в организацию для вредительской деятельности в службе движения. Однако, ДЫКМАН, дав мне согласие на участие в организации, сообщил, что он уже связан с МИРОНОВЫМ и по его заданиям ведет подрывную работу. Позднее я узнал об участии ДЫКМАНА в организации от самого МИРОНОВА.

Вопрос: В протоколе от 3/1-37г. Вы показали, что КНЯЗЕВА Вы не вербовали в организацию, а установили с ним связь в 1934 г., после того, как он открылся Вам в том, что он уже является участником троцкистской организации, поддерживает связь с ЛИВШИЦ и ведет по ее заданиям к.-р. работу.

КНЯЗЕВ категорически отрицает, что он до встречи с Вами в начале 1934 г. являлся участником организации. Настаивает ли Вы на своих показаниях о КНЯЗЕВЕ?

Ответ: Я должен сказать, что я об обстоятельствах установления связи с КНЯЗЕВЫМ при допросе 3/1-37г. показал неточно. Я с КНЯЗЕВЫМ знаком с 1931 г. по совместной работе на б.Казанской железной дороге. В неоднократных разговорах со мной КНЯЗЕВ высказывал контр-революционные троцкистские

взгляды по основным вопросам политики партии и проявлял резко враждебное отношение к руководству ВКП/б/.

Я тоже открылся КНЯЗЕВУ, что я с 1926-27 г.г. разделяю троцкистские взгляды и до сих пор остаюсь на прежних позициях. Контр-революционные разговоры, критика линии партии с троцкистских позиций нами велись на протяжении всего 1931 г. и в середине 1932 г. во время приезда КНЯЗЕВА на б. Пермскую дорогу с заданием НКПС по подготовке дороги к зиме.

В 1934 г. когда я был вовлечен в организацию МАРЬЯСИНЫМ, я рекомендовал ему для вовлечения в организацию как надежного человека, враждебно настроенного к ВКП/б/-КНЯЗЕВА и получил от МАРЬЯСИНА задание втянуть КНЯЗЕВА в организацию.

В начале 1934 г. при встречах с КНЯЗЕВЫМ во время его неоднократных приездов в управление б. Пермской дороги по вопросам раздела дорог, я сделал КНЯЗЕВУ практическое предложение вступить в организацию, на что КНЯЗЕВ после некоторых колебаний ответил согласием.

Вопрос: Обвиняемый КНЯЗЕВ показывает, что при вербовке его в организацию, Вы напомнили ему об имевших место его переговорах с японским инженером ХИРОСИМО по вопросу о работе КНЯЗЕВА в пользу японской разведки. Подтверждаете ли Вы это?

Ответ: Да, подтверждаю.

Вопрос: Откуда Вам было известно, что японский инженер ХИРОСИМО вел переговоры с КНЯЗЕВЫМ о его работе в пользу японской разведки?

Ответ: Об этом мне сообщил сам ХИРОСИМО перед отъездом из Советского Союза.

Вопрос: В связи с чем ХИРОСИМО Вам мог сообщить о своем разговоре с КНЯЗЕВЫМ?

Ответ: Он просил иметь в виду КНЯЗЕВА, с которым у него были особенно хорошие отношения.

Протокол записан с моих слов верно и мною прочитан.
ТУРОК.

ДОПРОСИЛ: ПОМ НАЧ УНКВД СССР ПО СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ-
КАПИТАН ГОСУД. БЕЗОПАСНОСТИ -ЧИСТОВ.

В е р н о :

СТАРШИЙ ИНСПЕКТОР 8-го ОТДЕЛА ГУТБ-
ЛЕЙТЕНАНТ ГОСУД. БЕЗОПАСНОСТИ:

(Handwritten signature)
(Голанский)