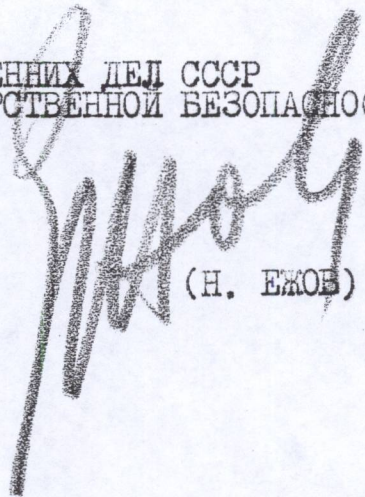


Секретарю Ц. К. В.К.П. (б) -

тов. С Т А Л И Н У.

Направляю Вам докладную записку Начальника 5 Отдела
ГУГБ тов. ЛЕПЛЕВСКОГО, командированного мною на станцию
Киан по делу крушения скорого поезда.

НАРОДНЫЙ КОМИССАР ВНУТРЕННИХ ДЕЛ СССР
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ КОМИССАР ГОСУДАРСТВЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ


(Н. ЕЖОВ)

" 15 " февраля 1937 года.

№ 55817

#2
14

НАРОДНОМУ КОМИССАРУ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ СОЮЗА С.С.Р.
ГЕНЕРАЛЬНОМУ КОМИССАРУ ГОСУДАРСТВЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

тов. Е Ж О В У Н.И.

По Вашему распоряжению я с оперативной группой выехал в С.К.К. по делу крушения скорого поезда № 31 на ст.Киан.

В результате проведенной работы установлено, что крушение произведено участниками антисоветской троцкистской организации, существовавшей на Северо-Кавказской железной дороге, в ответ на процесс антисоветского троцкистского параллельного центра в Москве.

Как крушение было подготовлено я уже подробно сообщил Вам в своих телеграммах.

Практически организовал это крушение начальник отделения службы движения ст.Минводы - БУРШТЕЙН - член организации.

На товарном поезде № 731 организация имела своего человека - старшего кондуктора ЕМЕЛЬЯНЕНКО, диспетчером в этот день дежурил участник организации ДОМБРОВСКИЙ, на станции Киан дежурил участник организации МУЧНИКОВ.

Для того, чтобы обеспечить этот злодейский акт БУРШТЕЙН и ДОМБРОВСКИЙ отменили три товарных поезда, которые должны были в промежуток между наливным и скорым уйти со ст.Минводы и таким образом скорый поезд следовал за наливным составом № 731.

Скорый поезд из Минвод вышел в 22 часа 35 мин, т.е. через 3 часа 43 минуты после отправки наливного поезда.

Наливной состав был дважды остановлен до ст. Киан и третий раз в 1900 метрах за ст. Киан с тем, чтобы задержаться в пути и на заранее намеченном месте ждать удара скорого поезда.

При въезде на ст. Киан и осмотре места крушения (407 клм. от Ростова) установил, что участники антисоветской троцкистской организации выбрали такое место, которое по профилю пути — уклон и кривая, обеспечивало наиболее тяжелые последствия крушения.

Характерно отметить, что зеленое разрешение было выдано 27 января в 0,38 мин, а датировано 26-м января. При допросе мною МУЧНИКОВА, он об'яснил это тем, что подготавливая крушение заранее заготовил в 23 часа 26 января зеленое разрешение, но от волнения перепутал число.

На месте крушения, врид Начальника станции Киан т. УСТИЧ мне сообщил, что несколько дней тому назад к нему на станцию приехала московская комиссия НКПС для расследования случая крушения (т. т. СТЕПАНОВ и МОЙСЕЕВ). Комиссия потребовала дрезину, чтобы поехать на место крушения (1900 м. от станции) и так как врид Начальника станции дрезины для проезда по пути не предоставил, комиссия идти пешком отказалась и уехала обратно в Минводы.

Показаниями арестованных участников антисоветской троцкистской организации МАЕВСКОГО, БУРШТЕЙНА и ДОМБРОВСКОГО установлено, что на Северо-Кавказской дороге в течение продолжительного времени орудовала банда троцкистов, возглавляемая завербованным непосредственно ЛИВШИЦЕМ — начальником СК ж. д. МАЕВСКИМ и проводившая активную разрушительную работу на железнодорожном транспорте и что имевшие место в течение 1936-37 г. многочисленные

крушения и аварии во многих случаях являются делом рук антисоветской троцкистской организации.

По данным 6 Отдела УГБ СКК за 1936 г. на дороге имело место 69 крушений и аварий, в том числе 46 крушений, при которых разбито 113 вагонов и цистерн и повреждено 29 паровозов, 223 товарных вагонов и цистерн и 34 пассажирских вагона.

За январь 1937 г. на дороге было 15 крушений и аварий, в том числе и крушение поезда № 31.

По показаниям БУРШТЕЙНА им организовано также крушение товарного поезда на ст. Апполонской в ночь с 25 на 26 января.

По распоряжению БУРШТЕЙНА дежурный по станции Апполонская КОРЧАГИН выдал зеленое разрешение паровозу, который наскочил на товарный состав. В результате разбито 6 цистерн и поврежден паровоз.

КОРЧАГИН был арестован транспортной прокуратурой, дело его было закончено и он должен был уже судиться как виновник крушения.

Мною дело вместе с арестованным было затребовано в Пятигорск, где на следствии КОРЧАГИН сознался в том, что был завербован БУРШТЕЙНОМ и по его заданию совершил крушение товарного состава.

Следствием устанавливается, что ЛИВШИЦ и МАЕВСКИЙ еще на об'единенной Северо-Кавказской дороге сгруппировали большое количество активных троцкистов — членов организации.

При разделении дороги на Ворошиловскую и Северо-Кавказскую, ЛИВШИЦ совместно с МАЕВСКИМ оставили ряд членов организации на Ворошиловской дороге (АЛЕКСАНДРОВ — кадры, СУДАКОВ — служба тяги,

МАРЧЕНКО - начальник депо ст.Кавказская и др.), часть людей ЛИВ-ШИЦ перевел в Москву, а часть была переведена на Северо-Кавказскую дорогу (БРАУДЭ, ПУСТОВОЙТОВ, БУРШТЕЙН, БЕРЛЯНД и др.).

Вредительская, разрушительная работа антисоветской троцкистской организации на СК ж.д. ПРОВОДИЛАСЬ В БОЛЬШИХ РАЗМЕРАХ И ПРИВЕЛА ДОРОГУ В ОЧЕНЬ ТЯЖЕЛОЕ СОСТОЯНИЕ.

РАЗРУШЕНИЕ ПАРОВОЗНОГО ХОЗЯЙСТВА.

По данным 6 Отдела УГВ СКК, состояние паровозного парка дороги характеризуется следующим:

Процент больных паровозов составлял в 1936 г. - 24,3%, в то время когда НКПС допускал максимальный процент больных паровозов для дороги - 15%. В 1937 г. за один январь месяц число больных паровозов дошло до 29,3% по отношению к наличному составу в 402 паровоза.

Ознакомившись на месте с состоянием паровозного парка в решающем депо - Минеральные воды (144 паровоза), выяснил, что процент больных паровозов по этому депо в 1936 г. - 26,8%, а в январе 1937 г. - 34,8%, причем значительная часть больных паровозов вызвана разрушением котельного хозяйства.

Среднесуточный пробег паровоза по дороге вместо установленных по плану 313,3 клм. составлял в 1936 г. только 293,1 клм., а за январь 1937 г. при плане 330 клм. - 254.

По Минводскому депо среднесуточный пробег паровозов в 1936 году был по плану 368 клм., фактически 312, в январе 1937 г. по плану 355, фактически 259,5 клм.

Порча паровозов в пути следования за 1936 год была в 1071 случае, из них на Минводском отделении 414, причем надо отметить, что с требованием резерва было 234 случая, из которых на Минводское отделение падает 85.

Недодача паровозов только по одному Минводскому отделению имела место в 1936 г. в 295 случаях, а в январе 1937 г. — только за один месяц — 198 случаев.

При личном осмотре паровозного депо в Минводах обращает на себя внимание, что в депо находится 27 паровозов, подлежащих ремонту и промывке, а бригады работают только у 3 — 4 паровозов.

На мой вопрос к заместителю начальника депо, члену партии ТУРЧЕНКО, недавно присланному в депо для укрепления работы, чем он объясняет позорное состояние депо — он ответил: "Видите-ли все дело в плохих людях, все здесь разболтаны, дисциплины нет, много лентяев" и т.д. ТУРЧЕНКО по существу во всем обвиняет рабочих депо и не видит вредительской работы врага.

МАЕВСКИЙ "для улучшения работы" Минводского депо послал туда в сентябре 1936 г. участника антисоветской троцкистской организации ПУСТОВОЙТОВА — начальника паровозной службы дороги, который в целях перестраховки издавал приказы, где взваливал вину на весь коллектив депо.

Привожу выдержку из его приказа от 23 сентября 1936 года.

"Позорная работа депо Минводы срывающая работу всей Северо-Кавказской железной дороги, кладущая пятно на весь коллектив работников депо не может быть далее терпима. Многочисленные порчи и опоздания паровозов в

пути, недоброкачественный уход за паровозами, а также недоброкачественный ремонт паровозов с длительными простоями во всех видах ремонта, свидетельствуют о полном разложении трудовой дисциплины в депо, о дезорганизации работы депо вследствие отсутствия у всех командиров депо чувства долга и ответственности за отданные им распоряжения, приказы и в первую очередь приказы Наркома № 78/Ц о введении технологических процессов в области ремонта и эксплуатации паровозов. В результате отсутствия борьбы за введение технологических процессов и консервативного настроения низовых командиров в депо царит кустарщина в области ремонта, как-то: снятие размеров цилиндров и золотников палочками, заливка подшипников без предварительной протравки кислотой, расточка подшипников с примитивными прокладками на конус, постановка клиньев и других ответственных деталей без шплинтов и т.д."

Узнав в депо, что в 6 час. вечера 9/II должно состояться общее партийное собрание коммунистов депо, с отчетным докладом секретаря и перевыборы парткома, пошел на это собрание.

До 7-ми часов собрание не открылось, секретарь Минводского Райкома ХАВРОНИН, присутствовавший здесь, ответил мне, что это вообще обычная история, что он не помнит ни разу, чтобы собрание состоялось при первом созыве, а всегда откладывается 2-3 раза и не было случая, чтобы была полная явка.

Проверил сколько явилось коммунистов к 7-ми часам - из 180 членов и кандидатов партии собралось только 80 и собрание было сорвано.

При том состоянии депо, о котором указано выше и после целого ряда арестов на Минводском железнодорожном участке это в известной мере определяет работу Политотдела дороги и партийных органов.

СИСТЕМАТИЧЕСКИЙ СРЫВ ПЛАНОВ НАЛИВА И ПОГРУЗКИ.

В ПОКАЗАНИЯХ МАЕВСКОГО, БУРШТЕЙНА и ДОМБРОВСКОГО УКАЗЫВАЕТСЯ НА СИСТЕМАТИЧЕСКИЙ СРЫВ ПЛАНОВ НАЛИВА И ПОГРУЗКИ.

Считаю необходимым привести некоторые циффы, подтверждающие их вредительскую работу.

План налива на 1936 г. был задан в количестве 788.137 цистерн, в том числе по светлым продуктам 385.875 и по темным - 402.262 цистерны.

Выполнено за 1936 г. - 731.565 цист., таким образом недолив выражается в 56.572 цистерны.

Обращает на себя внимание, что при общем большом количестве недолива 40.637 цистерн падает только на светлые нефтепродукты.

В 1937 году только за один январь месяц общее количество недолива составляет 25.000 цистерн.

Погрузка хлеба по дороге в 1936 г. была выполнена на 82%, а за январь месяц 1937 года - 70%, причем по Минводскому отделению план в 1936 г. выполнен на 78,9%, а в январе 1937 г. на 65,2%.

Если взять общий процент выполнения плана погрузок по дороге за 1936 г., то по официальным данным он выполнен на 97,1%, однако, выполнение шло за счет второстепенных грузов. Об этом также указывают в своих показаниях МАЕВСКИЙ и БУРШТЕЙН.

Следует отметить, что недовыполнение общего плана и большое недовыполнение плана по основным перевозкам - налив и хлеб, имело место в условиях перенасыщенности рабочего парка дороги.

Вместо положенных 4.098 вагонов крытых - имелось 5.272, т.е. на 1,174 больше, а цистерн вместо 3.819 - имелось 4.819, т.е. на 1.000 больше.

ДЕЗОРГАНИЗАЦИЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ.

Дезорганизация движения характеризуется также показателями среднесуточного оборота вагонов по Северо-Кавказской дороге.

Если взять на выборку отдельные месяцы 1936-37 года мы увидим:

	План оборота	Выпол- нение.
<u>Январь 1936 г.</u> по вагонам -	2,83 сут.	3,21 сут.
по цистернам -	2,30 "	3,64 "
<u>Июль 1936 г.</u> по вагонам -	2,41 "	3,14 "
по цистернам -	2,5 "	3,2 "
<u>Январь 1937 г.</u> по вагонам -	2,39 "	4,8 "
по цистернам -	2,5 "	5,4 "

МАЕВСКИЙ ПОКАЗЫВАЕТ, ЧТО ЛИВШИЦ, ДАВАЯ ЕМУ ДИРЕКТИВЫ О ПРОВЕДЕНИИ РЯДА ВРЕДИТЕЛЬСКИХ ДЕЙСТВИЙ, КАК В ЧАСТИ ПАРОВОЗНОГО ПАРКА, ТАК И В ЧАСТИ ДВИЖЕНИЯ, ДЕЛАЛ УПОР НА ПРОДВИЖЕНИЕ ПОРОЖНЯКА В ЦЕЛЯХ ДОСТИЖЕНИЯ НАИБОЛЕЕ СИЛЬНОГО ЭФФЕКТА В ДЕЗОРГАНИЗАЦИИ Ж.Д. ДВИЖЕНИЯ:

"Так как продвижение порожняка по СК ж.д. составляет около 60% общего движения поездов, ЛИВШИЦ предложил продвигать порожняк (как вагоны, так и цистерны) в ущерб движению остальных поездов. Осуществление этой установки с формальной стороны признавалось как нормальный порядок движения, по существу же из-за этого порядка задерживалось движение других поездов".

(Показания МАЕВСКОГО от 8 февраля 1937 года).

По делу нами арестованы:

1. ✓ МАЕВСКИЙ - начальник Северо-Кавказской дороги (сознался).
2. ✓ БРАУДЕ - заместитель начальника СК ж.д.
3. ✓ БУРШТЕЙН - начальник отделения движения ст. Минводы (сознался).
4. ✓ ДОМБРОВСКИЙ - диспетчер отделения движения ст. Минводы (сознался).
5. ✓ МУЧНИКОВ - дежурный по ст. Клан (сознался).
6. ✓ КОРЧАГИН - дежурный по ст. Апполонской (сознался).
7. ✓ ЕМЕЛЬЯНЕНКО - ст. кондуктор поезда № 731 (сознался).
8. ✓ ДЕЙНИЧЕНКО - машинист поезда № 31.
9. ✓ ДАВЫДОВ - главный кондуктор поезда № 731.
10. ✓ РАКИТИН - начальник станции Махач-Кала.
11. ✓ ХОЛОДОВ - начальник вагонного участка Махач-Кала.

По материалам следствия устанавливается принадлежность к антисоветской троцкистской организации еще следующих лиц:

1. ✓ ПУСТОВОЙТОВА - начальника паровозной службы.
2. ✓ БЕРЛЯНДА - начальника пассажирской службы.
3. ✓ ОЧЕРЕДЬКО - б. начальника паровозной службы СК ж.д.
4. ✓ БРЕЙМАНА - б. начальника Финотдела об'единенной дороги.
5. ✓ ХЕЙФЕЦА - б. начальника Админотдела СК ж.д.
6. ✓ ФЕДОТОВА - б. заместителя начальника паровозной службы СК ж.д.
7. ✓ КАНЕВСКОГО - б. начальника Мат.-хоз. Отдела об'единенной дороги.
8. ✓ СИЗЬКО - б. начальника депо ст. Прохладная.
9. ✓ МИПАГИНА - б. начальника Минводского отделения.

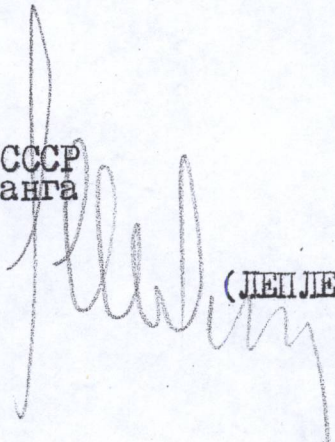
10. ОЗЕМБЛОВСКОГО - начальника участка пути Дербент.

11. АХАПКИНА - начальника паровозного депо ст. Минводы.

Вопрос об аресте согласовывается с НКПС.

Для дальнейшего следствия по делу создана специальная группа из оперативного состава УГБ УНКВД СКК под руководством начальника Управления т. ДАГИНА.

НАЧАЛЬНИК 5 ОТДЕЛА ГУГБ НКВД СССР
Комиссар Гос. Безопасности 2 ранга


(ЛЕПЛЕВСКИЙ)

15 " февраля 1937 года.