

От т. Етова

СЕКРЕТАРЮ ЦК ВКП(б)

тов. С Т А Л И Н У

Направляю Вам копию протокола допроса МАЕВСКОГО И.Н.
(бывшего начальника Северо-Кавказской железной дороги) от
22 февраля 1937 года.

МАЕВСКИЙ показал о диверсионно-террористической работе,
проводившейся им по заданиям Якова ЛИВШИЦА.

В 1935 году МАЕВСКИМ совместно с участниками троцкистской
организации ТОМЛЕНОВЫМ - бывшим начальником паровозной службы
Северо-Кавказской дороги (последнее время начальник Централь-
ного паровозного управления НКПС - арестова) и ВОЛОВИЧЕМ
(арестован) бывшим начальником службы пути Азово-Черноморской
железной дороги подготавливалось совершение крушения поезда,
с которым должен был следовать тов.СТАЛИН.

ПРИЛОЖЕНИЕ: Протокол МАЕВСКОГО от 22.П-1937 года.-

НАРОДНЫЙ КОМИССАР ВНУТРЕННИХ ДЕЛ СССР
(Е Ж О В)

Зн-37
л 56054

ПРОТОКОЛ ДОПРОСА

обвиняемого МАЕВСКОГО, Ивана Николаевича

от 22 февраля 1937 года.

г. Пятигорск.

Вопрос: Вы до сих пор давали следствию неполные показания о практической работе подпольной к.-р. троцкистской организации на транспорте. Следствию известно, что деятельность организации не ограничивалась вредительством и мы требуем от вас исчерпывающих показаний?

Ответ: До настоящего времени я молчал о диверсионной работе троцкистской организации, которая являлась одним из основных участков подрывной работы организации на транспорте. Теперь мне ясно, что продолжать скрывать что либо из тяжелой преступной работы как своей, так и других участников организации - бессмысленно и я пришел к убеждению, что мне нужно договорить обо всем до конца. Я прошу следствие верить, что в ходе следствия я буду давать искренние и правдивые показания ничего не скрывая как о себе, так и о других.

Вопрос: О вашей искренности следствие будет судить по вашим показаниям. По чьим директивам вы вели диверсионную работу?

Ответ: Диверсионная работа на СК ж.д. мной велась по директивам ЛИВШИЦА. Установку на диверсию в деятельности, возглавлявшейся мной и БРАУДЭ троцкистской организации, я получил от ЛИВШИЦА в августе, или сентябре 1935 г. во время встречи с ним в Москве в бытность его начальником Курской дороги, при следующих обстоятельствах:

В конце августа 1935г. я приехал в Москву для доклада Наркому о проведенной работе по организации СК ж.д., после разделения об"единенной дороги. В один из первых дней моего пребывания в Москве, я встретился с ЛИВШИЦЕМ в Управлении Курской дороги, в его служебном кабинете, с целью поговорить с ним о дальнейшем направлении в деятельности троцкистской организации на СК ж.д. и получить от него соответствующие установки.

После разговора общего характера, неимевшего отношения к делу ЛИВШИЦ спросил меня как обстоит дело с авариями и крушениями на СК ж.д. Я ответил, что на дороге бывают случаи аварий и крушений, но не больше 5-7 в месяц.

ЛИВШИЦ показав на сводку аварий, лежавшую у него на столе сказал: "Ну, а у меня таких случаев 30-40 в день на дороге" и тут же перевел разговор на причины роста аварийности на Курской дороге сказав, что организация аварий и крушений является одним из острых методов борьбы троцкистской организации на транспорте, против существующего строя.

В последующей беседе мне ЛИВШИЦ заявил, что в настоящее время задачи троцкистской организации требуют перехода к таким острым мерам борьбы против Сталинского руководства, т.е. к прямой диверсионной работе, с целью вызвать озлобление в широких массах населения против Соввласти. При этом

ЛИВШИЦ указал на необходимость помимо непосредственной организации диверсионных актов на транспорте, использовать в этих целях отсутствие должной квалификации у работников транспорта и нарушения труддисциплины, путем потворства лодырям и разгильдяям. Эту директиву ЛИВШИЦА я принял и сказал ему, что его указания буду выполнять.

Вопрос: Вам ЛИВШИЦ сказал от кого исходят установки на переход к диверсии в работе организации?

Ответ: ЛИВШИЦ мне не говорил от кого исходят эти установки. Я тоже не считал необходимым спрашивать его об этом, так как являлся сам активным участником организации и для меня установка ЛИВШИЦА на диверсию в работе организации, не была новой.

Вопрос: Следовательно, диверсионная работа велась троцкистской организацией и до приведенного вами разговора с ЛИВШИЦЕМ?

Ответ: Совершенно верно. Диверсионная работа проводилась организацией на об"единенной СК ж.д. еще в период 1934-35 г.г. и я принимал в этой деятельности активное участие. В разговоре же со мной осенью 1935 г. ЛИВШИЦ дал директиву активизировать диверсионную работу на СК ж.д.

Вопрос: Переходите к показаниям о диверсионной работе организации и лично вашей проведенной на об"единенной СК ж.д.

Ответ: Прежде чем начать показания по заданному мне следствием вопросу, я должен изменить свои показания от 8/П-37г. в части времени, с которого я начал работать в организации. Я был завербован ЛИВШИЦЕМ в организацию не в мае 1935г., как говорил ранее, а в первых числах ноября 1934 г. после его возвращения из Киева, куда он ездил на Октябрьские торжества.

Вопрос: Расскажите об этом подробнее?

Ответ: Вернувшись из Киева, ЛИВШИЦ 10/11.XI в разговоре со мною наедине в своем служебном кабинете стал делиться впечатлениями о поездке и коснулся положения на Украине.

Как я точно помню, ЛИВШИЦ говорил о том, что благодаря неправильной политике СТАЛИНА в проведении коллективизации, Украина из житницы СССР, превращена в разоренную и голодную часть страны, что народ крайне озлоблен и что примерно такое же положение на Северном Кавказе, хотя-бы на Кубани: "Я думаю вам ясно, резюмировал ЛИВШИЦ, что сельское хозяйство в стране не развивается, а быстрыми темпами деградирует". Тут же ЛИВШИЦ рассказал, что встретил на Украине старых товарищей - МИХАЙЛИКА, ГОЛУБЕНКО, РАТАЙЧАКА и, как он выразился, "своего выдвигенца" ЗОРИНА - начальника Юго-Западной дороги, которые входят в Украинскую троцкистскую организацию: "Знаешь, продолжал ЛИВШИЦ, как я узнал, троцкистская организация на Украине крепнет и развивается. Уже развернута работа в сельском хозяйстве, в промышленности и на транспорте, где работает ЗОРИН. Нужно нам тоже приступить к работе здесь на транспорте". При этом ЛИВШИЦ спросил меня, как я смотрю на свое участие в этой работе. Я ответил, что согласен принять участие в троцкистской деятельности на транспорте. Далее, в ответ на мои вопросы, ЛИВШИЦ раз"яснил, что перед нами стоят задачи доказать неправильность генеральной линии партии, вызвать в широких массах населения озлобление против политики партии и добиться ее изменения в соответствии с троцкистской платформой. Для этого необходимо в практической работе, в частности на транспорте перейти к вредительству, с целью довести этот жизненный нерв страны до полного раз-

рушения. Я согласился с ЛИВШИЦЕМ и сказал ему "Ну, что-же, давай будем действовать".

Вопрос: В этой беседе с вами, ЛИВШИЦ, получив ваше согласие на участие в троцкистской организации, дал установку о проведении вредительской работы на транспорте. А, когда он дал вам директиву о переходе к диверсионной работе на дороге?

Ответ: Это было тоже в ноябре месяце 1934 года, вскоре после первого, указанного выше, разговора. Я вернулся из командировки по ликвидации последствий одного из крушений между Тихорецкой и Сальском и явился к ЛИВШИЦУ с докладом о проведенной мной работе. Я не помню подробностей этого крушения, но оно было по своим размерам большим, так как на одной из станций в указанном районе был разбит товарный состав. Когда я рассказал ЛИВШИЦУ о том, что в ликвидации последствий крушения мне оказали большую помощь местные советские и партийные организации, он заметил: "Ты поменьше обращайся к этим организациям". Я спросил "почему"? Так нужно, пусть народ побольше смотрит" - ответил ЛИВШИЦ. На мой вопрос, как это понимать, выходит, что надо самим побольше бить и разрушать, ЛИВШИЦ ответил - "а хотя бы и так" и дал мне прямую установку о необходимости в интересах организации приступить к развертыванию диверсионной работы на дороге.

Вопрос: Следствию известно, что помимо диверсии, основной задачей в работе троцкистской организации, был террор против руководителей партии и правительства.

Какие и от кого вы получали установки по террору?

Ответ: Установку на террор, как на одно из наиболее верных средств прихода троцкистов к власти, мне дал ЛИВШИЦ в

ноябре 1934 г. в одном из разговоров со мной, который начался с положения на ветке Туапсе-Сочи, в связи с частыми обвалами на этой ветке. ЛИВШИЦ высказал свое отношение к угрожающему положению на этом участке дороги следующей фразой: "Это не плохо, что обваливается, авось ктонибудь и завалится".

Когда я возразил ему, сказав, что ведь по этой ветке ходят правительственные вагоны, которые могут попасть в обвал, ЛИВШИЦ ответил "Неплохо будет, если так и случится". Тогда я спросил - "Это что-же Яков Абрамович, мы значит идем на организацию убийств отдельных членов правительства?" ЛИВШИЦ сказал - "А ты, что чудак думал, что без уничтожения руководства можно к власти притти"? Я молча согласился с этим выводом ЛИВШИЦА.

Вопрос: Это не все. Когда был поставлен вопрос об организации теракта над тов.СТАЛИНЫМ?

Ответ: Насколько я помню, в одной из бесед со мной, в декабре 1934 г. после убийства тов.КИРОВА, ЛИВШИЦ мне сказал, что основной задачей троцкистов в данное время является отстранение СТАЛИНА от руководства партией любыми мерами, вплоть до его убийства, так как прежние меры борьбы не дали желанных результатов и сейчас ставится вопрос не о том, чтобы добиться изменения политики партии в троцкистском духе, а о насильственном устранении руководства путем террора. Помню, что при этом ЛИВШИЦ высказывался примерно так - "СТАЛИН готовил себе в преемники КИРОВА, но его убили, а могли и СТАЛИНА убить, что собственно являлось задачей организации убившей КИРОВА. Теперь вряд-ли удастся скоро убить СТАЛИНА в связи с шумихой, которую подняли вокруг убийства КИРОВА".

Вопрос: Вам было предложено ЛИВШИЦЕМ принять участие в террористической деятельности организации и вы согласились?

Ответ: Да, я согласился с ЛИВШИЦЕМ в необходимости приступить к террористическим методам борьбы против руководителей партии и правительства, но должен заявить следствию, что тогда я внутренне колебался в этом вопросе.

Вопрос: Вы не только согласились в этом вопросе с ЛИВШИЦЕМ, но и приняли прямое участие в подготовке террористических актов против тов.СТАЛИНА и других руководителей партии и правительства.

Показывайте об этом?

Ответ: Да, я по указанию ЛИВШИЦА включился в террористическую работу организации. В приведенном выше разговоре с ЛИВШИЦЕМ, в декабре 34 года, он предложил мне заняться подготовительной работой по организации теракта над СТАЛИНЫМ во время его поездки в Сочи. ЛИВШИЦ рекомендовал в качестве наиболее подходящего варианта теракта - организовать крушение поезда с вагоном СТАЛИНА на Сочинской линии.

Я приступил к этой работе.

Вопрос: Дайте показания о конкретной работе, которую вы провели по подготовке теракта над тов.СТАЛИНЫМ?

Ответ: С согласия ЛИВШИЦА, я привлек к подготовке теракта, в декабре 1934 г. участников троцкистской организации начальника службы пути ВОЛОВИЧА Н.А. и начальника паровозной службы ТОМЛЕНОВА Василия Дмитриевича. С ними обоими порознь я имел беседы, в которых сказал, что главной задачей организации является убийство СТАЛИНА во время его поездки в Сочи, путем организации крушения поезда, в кото-

ром будет следовать СТАЛИН на Сочинской линии. ВОЛОВИЧУ и ТОМЛЕНОВУ я предложил изучить детально вопрос организации крушения и приступить к делу, связавшись между собой в этой работе. При этом я указал ВОЛОВИЧУ и ТОМЛЕНОВУ, что в том случае, если не удастся устроить крушение поезда с вагоном СТАЛИНА, нужно независимо от этого подготовить крушение хотя-бы с другим правительственным вагоном.

ВОЛОВИЧ и ТОМЛЕНОВ без особых колебаний согласились приступить к подготовке теракта и работали в этом направлении вместе.

Вопрос: Почему вы привлекли к организации теракта именно ВОЛОВИЧА и ТОМЛЕНОВА?

Ответ: Крушение поезда с вагоном СТАЛИНА требовало тщательной подготовки и нужно было его организовать так, чтобы ни у кого не возникло подозрение в том, что оно произведено организацией. Наиболее удобно было использовать для организации крушения с этой точки зрения службы пути и паровозную, следующим образом: на одном из уклонов и кривой на Сочинской линии - уширить путь, для чего поднять на несколько миллиметров уклонку. На таком месте на большой скорости устроить резкое "самоторможение" состава, что вызовет, вернее гарантирует неминуемое крушение и в то-же время не останется никаких следов в преднамеренности такого крушения. Для этого варианта теракта требовалось привлечение людей паровозной службы и службы пути, которых должны были найти и подготовить ВОЛОВИЧ и ТОМЛЕНОВ.

Вопрос: Что было сделано ВОЛОВИЧЕМ и ТОМЛЕНОВЫМ по этим вашим указаниям?

Ответ: В мае мес. 1935 года ВОЛОВИЧ информировал меня о том, что выезжал на Сочинскую линию для подыскания подходящего места для совершения крушения поезда с вагоном СТАЛИНА и подобрал людей, назвав три или четыре человека, которых он привлек в качестве непосредственных исполнителей крушения, но я не могу сейчас вспомнить их фамилии. Как только я восстанавливаю эти фамилии в своей памяти, назову их вкратце. Один из этих людей - является начальником участка пути, но где именно - не помню. Что конкретно сделал ТОМЛЕНОВ, я не знаю, но мне он и ВОЛОВИЧ говорили, что в этой работе они действуют вместе. О ходе подготовки к теракту я сообщал ЛИВШИЦУ. Дальнейшее мое участие в этом деле было прервано начавшимся разделением об"единенной дороги и я с 10.У1-35г. был отвлечен организацией СК ж.д. К этому времени уехал ЛИВШИЦ, а за ним и ТОМЛЕНОВ.

Вопрос: Возвращаемся к диверсионной работе троцкистской организации на об"единенной СК ж.д.

Давайте показания по этому вопросу?

Ответ: Мною лично были привлечены к диверсионной работе участники организации - ТОМЛЕНОВ, ВОЛОВИЧ и начальник Ростовского отделения движения ЖЕРОМСКИЙ.

Этим лицам я в ноябре-декабре 1934 года одновременно дал установки организовать на дороге аварии и крушения в точном соответствии с директивой ЛИВШИЦА.

Осуществляя мои указания - ЖЕРОМСКИЙ, ТОМЛЕНОВ и ВОЛОВИЧ вели диверсионную работу. В частности, вспоминаю, что ЖЕРОМСКИЙ организовал в конце декабря 34 года или начале января 35 года большое крушение двух пассажирских поездов на ст. Капал, которые были пущены друг другу в хвост. В результате

было разбито два вагона, убито 12, ранено - 8 или 10 человек. Не помню точно или когда я приехал на место крушения, или позже ЖЕРОМСКИЙ сообщил мне, что это крушение организовал он, но людей, которых привлек для совершения этого диверсионного акта - не назвал.

Остальные факты крушений, произведенных сейчас не могу точно воспроизвести, т.к. их было много, но постараюсь, если следствию будет нужно, вспомнить наиболее серьезные из них по своим последствиям и дам об этом дополнительные показания.

Вопрос: Кто еще из участников организации, помимо названных вами лиц, участвовал в диверсионной работе на объединенной СК ж.д.?

Ответ: Из разговоров с ТОМЛЕНОВЫМ, ВОЛОВИЧЕМ, ЛИВШИЦЕМ и АЛЕКСАНДРОВЫМ (начальником группы кадров дороги) в декабре 34 года - январе 1935 года о работе и задачах нашей организации на дороге я узнал, что активное участие в диверсионной работе принимают следующие участники организации: зам.начальника паровозной службы - СУДАКОВ, начальник Тихорецкого механизиров.-путейского завода - ОГАНЕСОВ, начальник Тихорецкого паровозного депо, фамилию его не помню, начальник участка пути ст.Кавказской - КАЗАКОВ, начальник паровозного депо в то время, а теперь отделения ст.Кавказская - МАРЧЕНКО и главный инженер вагоно-ремонтного завода в гор.Орджоникидзе - АНАНЬЕВ Борис Николаевич.

В конце 1935 года он выехал на один из заводов на Украине. Кем именно были привлечены эти лица к диверсионной работе - не могу сказать, но из разговоров с ТОМЛЕНОВЫМ я понял, что СУДАКОВ, начальник паровозного депо ст.Тихорецка

и МАРЧЕНКО ведут диверсионную деятельность, под его руководством. Должен добавить, что в курсе диверсионной деятельности организации находились начальник адмтдела дороги - ХЕЙФЕЦ и начальник Финотдела БРЕЙМАН, с которыми я лично неоднократно имел беседы о задачах организации по развертыванию диверсионной работы на дороге.

Вопрос: Вашими показаниями устанавливается, что после разделения об"единенной СК ж.д., вы в августе мес.1935 года получили директиву ЛИВШИЦА активизировать диверсионную работу на СК ж.д. в ее новых границах. Что вы сделали по этой директиве ЛИВШИЦА?

Ответ: По возвращении из Москвы в конце августа, или сентябре 1935 г. я дал установки, вытекающие из директивы ЛИВШИЦА, переведенному из Краснодара участнику организации БУРШТЕЙНУ, которого назначил в г.Грозный. Тогда же я имел несколько коротких бесед со своим заместителем - БРАУДЭ, в которых мы договорились о совместной диверсионной работе на СК ж.д. по директиве ЛИВШИЦА, с которой я его ознакомил. Впоследствии, уже в 36-м году мне БРАУДЭ сообщил, что привлек к диверсионной работе начальника вагонной службы Управления дороги - ДОКТОРОВА.

В мае мес.1936-го года я завербовал для вредительской и диверсионной работы начальника паровозной службы ПХСТОВОЙТОВА. В сентябре или начале октября 1936 года ПУСТОВОЙТОВ в одном из разговоров со мной, после доклада сообщил, что привлек к работе своего заместителя - ФЕДОТОВА, - бывшего в то время начальником группы теплотехники ПЦЖОВА и мастера Минводского депо - СОКОЛОВСКОГО, который, как мне сказал тогда ПУСТОВОЙТОВ, не плохо проводит работу по

срыву под"емочного ремонта. Летом 1936 года, кажется в августе, точно не помню я связался с участником организации начальником службы пути ЛЯПИНЫМ, вместе с которым в конце 35 года и в начале 36 года - провел в диверсионных целях замену годных врезовин и сердечников на стрелках по ряду участков дороги - негодными. Я говорю, что связался с ЛЯПИНЫМ летом 36 года потому, что до этого времени не имел с ним прямых разговоров о диверсионной работе, хотя он и выполнял мои указания в этом направлении. Летом 36г. ЛЯПИН в моем служебном кабинете вызвал сам меня на откровенный разговор, сказав мне, что по его заданию на дороге ведется работа по организации аварий и крушений. В этом разговоре я установил прямой контакт с ЛЯПИНЫМ по диверсионной работе. В дальнейших своих показаниях я расскажу следствию о конкретной диверсионной деятельности названных мною участников организации.

Вопрос: Дайте показания об установках по диверсионной работе, которые вы давали участнику организации - БУРШТЕЙНУ

Ответ: Предварительно я должен сказать о причинах назначения БУРШТЕЙНА в июне мес. 36 года в Минеральные Воды.

Работа организации по Минводскому узлу была поставлена слабо и я решил обеспечить Мин.Воды путем перевода туда участников организации - БУРШТЕЙНА - начальником отделения движения и АХАПКИНА - начальником паровозного депо, в целях об"активления вредительской и диверсионной деятельности по Минераловодскому отделению. В связи с этим я имел разговор с БУРШТЕЙНОМ в июне мес. 1936 года насколько я помню в своем кабинете в Управлении дороги. Я сказал БУРШТЕЙНУ, что перевожу его в М-Воды, учитывая важность этого узла и дал ему

установку развернуть активную диверсионную работу по Минводскому отделению. На что БУРШТЕЙН дал мне согласие. 10 января 1937 года я, находясь в Минеральных Водах, встретился с БУРШТЕЙНОМ в его служебном кабинете и дал ему указания более широко заняться организацией крушений на Минводском отделении.

Вопрос: В связи с чем вы дали БУРШТЕЙНУ 10 января 1937 года указания расширить работу по организации диверсионных актов?

Ответ: 10 января я приехал в Пятигорск на Пленум Крайкома партии, но он был перенесен и я остановился в Мин-Водах в своем вагоне. В это время я предложил БУРШТЕЙНУ приступить к широкой организации диверсионных актов в связи с раскрытием антисоветского, троцкистского центра и в ответ на произведенные аресты. БУРШТЕЙН ответил мне, что немедленно приступит к выполнению моих указаний.

Вопрос: Следовательно, крушение скорого пассажирского поезда № 31 и № 731 наливного в ночь с 26 на 27 января 1937 г. на ст.Киан - было организовано БУРШТЕЙНОМ по вашему заданию?

Ответ: Да, это крушение, сопровождавшееся большими человеческими жертвами, было организовано Бурштейном в результате моего задания. Я не говорил ему, что нужно устроить крушение поезда именно № 31, но, когда я узнал об этом крушении, мне стало ясно, что оно организовано БУРШТЕЙНОМ на основе данных мной ему указаний 10 января 1937 года. Поговорить об этом с БУРШТЕЙНОМ я не успел в связи с его арестом.

Показания мною прочитаны и записаны с моих слов правильно.
И. МАЕВСКИЙ.

ДОПРОСИЛ: Нач.1У Отд.4 отдела УГБ СКК - лейтенант
Государственной безопасности - ВЛОДЗИМИРСКИЙ