

ТРАНСПОРТНОМУ ПРОКУРОРУ Юго-Зап. ж. д.

тов. СКОМОРОХОВУ.

20 « января 1937 г.
№ 12.

ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА.

В дополнение к нашей докладной записке от 12.1.37 года, мы считаем необходимым сообщить Вам о нижеследующем:-

В процессе произведенной нами лично дополнительной проверки на месте состояния участка, упомянутых нами в докладной записке от 12-го января с.г. мы установили еще целый ряд обстоятельств свидетельствующих о безусловном наличии вредительства на железнодорожном транспорте, в частности, в нашем пограничном участке, а именно:-

1) Участок Ярмолинцы-Закупное.

Вся эта ветка, несмотря на ее огромное стратегическое а так-же и экономическое значение, умышленно неразвивалась, а наоборот, даже ряд мероприятий необходимых для более-менее нормальной эксплуатации этой ветки, умышленно сокращались до минимума.

Деревянный железнодорожный мост через реку Смотрич на 24 км. этой ветки, между станциями Виктория - Лисоводы, в течении 3-х лет находится на предупреждении о снижении скорости. Лучшим доказательством состояния этого моста, мы считаем указания в

ведомости длительных предупреждений по состоянию на I-ое марта 1936 года по службы пути Юго-Зап. ж. д. которое приводим дословно - " мост на временной трассе с ветхими деревянными опорами: перекрыть двухтавровыми балками, при наличии крутых подходов и кривой. Необходима постройка нового моста на постоянной трассе."

Характерно, что три года тому назад Управлением Юго-Зап. ж. д. был положительно разрешен вопрос о постройке на этом месте нового железного моста и даже для сооружения его была привезена на место готовая железная ферма, но через непродолжительное время, она была взята обратно по распоряжению - РЫБАЛЬЧЕНКО.

На всей ветке Ярмолинцы-Закупное уложены рельсы легкого типа, при том еще, рельсы уложены в шахматном порядке. Тип уложенных рельс не дает возможности пропуска по этой ветке никаких видов других паровозов, кроме легковесного паровоза серии "Ов". Вес поезда обоих направлений установлен 380 тонн.

Решающей станцией этой ветки и даже всего Гречанского отделения, в смысле погрузки, является находящаяся на самой границе с Польшей станция Закупное. Эта станция погрузила в 1936 году 11.000 вагонов известкового камня, извести, хлеба, сахара, свеклы, овощей и проч. Станция Закупное может грузить до 18.000 вагонов в год, однако, развитие путей этой станции не дает возможности приема нужного количества

порожняка, а ограничение веса поездов (380 тонн) в свою очередь препятствует нужному продвижению грузо неговоря уже о готовности пути на нужный период.

Если к этому добавить, что помещение станции Закупное представляет из себя постренный временный барак, буквально сарай, который наполовину накренлся в сторону, подпертый кольями, угрожает пассажирам и ж.д. агентам - картина вредительского содержания ветки Ярмолинцы - Закупное будет совершенно ясная.

2) Узловая станция Гречаны.

Через эту станцию отправляются поезда в направлении пограничных пунктов: Шепетовки, Волочиска, Закупного, Каменец-Подольска и Проскурова.

В Депо этой узловой станции уже в течении пяти лет из за неисправности механизма работает с перебоями поворотный круг. Даже в настоящее время по этой причине депо не обеспечивает оборотов и подачи паровозов под поезда.

Аналогичное состояние с поворотным кругом на пограничной станции Каменец-Подольск.

3) Станция Каменец-Подольск.

По распоряжению РЫБАЛЬЧЕНКО разобран путь на протяжении около 20 клм. соединявший станции Каменец-Подольский с пограничным пунктом Мукшой.

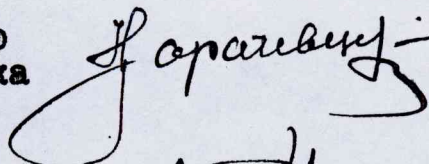
4) Станция Дунаевцы.

Эта станция расположена на участке Гречаны - Каменец-Подольский. Имеющийся на станции воинский путь не может быть использован в нужный

момент т.к. доступ к нему преграждают склады разных предприятий.

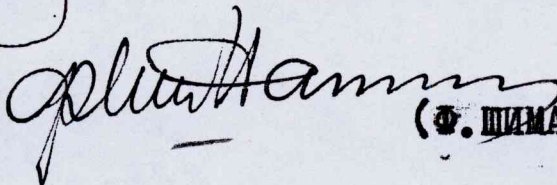
Кроме этого, мы располагаем непроверенными сведениями о том, что жена начальника мобчасти Управления Юго-Зап. в. д. УГАРЕНКА происходит из графской семьи, и что это обстоятельство УГАРЕНКО скрывает.

Транспортный Прокурор
3-го участка



(Г. КАРАЧЕВЦЕВ)

Транспортный Следователь
3-го участка



(Ф. ШИМАНОВИЧ)