

Рассекречено Серия "К"

ПРОКУРОРУ Юго-Зап. ж. д.

ПРОКУРОР
ПРОКУРОР
в участии
Юго-Зап. ж. д.

12 Января 1937

тов. СКОМОРОХОВУ.

12
ст. Искерника.

ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА.

В процессе детального ознакомления с отдельными станциями нашего пограничного участка, с технически - распорядительными актами, спецификацией путей этих станций и в разрезе анализа крушений и аварий и борьбы с ними, мы обнаружили, что на многих станциях Гречанского и Жмеринского отделений движения совершенно вредительство понижающее оборонное значение отдельных весьма важных в стратегическом отношении участков, например:-

1. на ст. ^xЧетырбоки с третьего воинского пути сняты хорошие, вполне пригодные для этого пути рельсы и заменены маломерными и разнотипными рельсами, что не дает возможности пропуска по этому пути тяжеловесных паровозов.

Это сделано по распоряжению Управления Юго-Западной железной дороги.

2. на ст. Войтовцы и ст. Наркевичи специальные воинские пути укорочены на 300 метров и аналогично ст. Четырбоки - хорошие рельсы заменены, разнотипными и маломерными.

3. на ст. Лисоводы с многих путей сняты хорошие рельсы и заменены маломерными и разнотипными.

4. на ст. Каменец-Подольск разобран специальный воинский пятый путь. Разборку производил Начальник Каменец-Подольской дистанции службы пути ЦЕБРЕНКО, по распоряжению Управления дороги.

18

22

5. Узловая ст. Гречаны не имеет надлежащей длины тупика на топливном складе, а на имеющемся тупике можно поставить лишь паровоз с одним вагоном.

На этой же узловой станции нет специального пути для очистки эшелонов, что при массовых перевозках неминуемо создаст пробку.

Нет улавливающего тупика топливного склада и вообще развитие путей станции не обеспечивает пропуска максимального количества поездов.

6. ст. Проскуров - Черный Остров.

Между этими станциями имеется полотно ж.д. оставшееся от разбора второго пути. Стратегическое его значение колоссальное, однако невзирая на это, это полотно приведено в непригодность бывшим начальником Проскуровской дистанции службы пути БУДУНОВЫМ, снявшим с него верхний слой балласта.

7. ст. Большие Пузырки и ст. Четырбожи не имеют водонаборных колонок, снабжение паровозов водой производится на перегоне между этими станциями.

В случае необходимости в интенсивном движении по этому перегону, водоснабжение паровозов безусловно вызовет длительную задержку перегона, между тем, как на ст. Большие Пузырки уже два года лежит оборудование для постройки водокачки, расхищается и портится.

8. на ст. Бар, Могилев-Подольской ветки, специальный воинский путь не имеет нужной длины.

Барский сахарный завод имеющий подездную ветку, заинтересован в удлинении этого воинского пути, как дающего в мирное время заводу возможность производить маневры без выхода на главные пути. По договоренности с военным комендантом Жмеринского участка, сахарный завод внес в 1935 году деньги, начальнику Жмеринской дистанции службы пути КЕЛЛЕРУ, на работы по удлинению этого пути, однако КЕЛЛЕР на протяжении 2-х лет

48

ничего не предпринял и воинский путь в таком виде и поныне.

9. Имеющая актуальное оборонное значение ветка Ярмолинцы - Закупное на протяжении ряда лет содержалась умышленно в небрежном состоянии, что привело к целому ряду крупных крушений поездов.

После крушения в январе месяце 1936 года товаро-пассажирского поезда на 38 километре этой ветки, когда стал вопрос о виновности за плохое содержание пути начальника дистанции службы пути ЦЕБРЕНЮ и начальника службы пути дороги РЫБАЛЬЧЕНЮ, последний лишь тогда дал необходимые суммы и материалы для приведения этой ветки в надлежащее состояние.

10. ст. Виктория

При постройке в 1936 году подъездной ветки Ячевинского сахарного завода, ЦЕБРЕНЮ предложил заводу вредительский вариант этой ветки, направленный на ущерб движению по линии ЯРМОЛИНЦЫ - ЗАКУПНОЕ, а именно: по варианту ЦЕБРЕНЮ, ветка завода вытягивалась на главный путь за семафором со стороны ст. Лисоводы / на перегон / и поскольку железнодорожная ветка завода, по варианту ЦЕБРЕНЮ, имела уклон до 0,008 метров - была бы постоянная угроза безопасности движения на участке Виктория - Лисоводы.

x

Указанные в пунктах 1, 2, 3, 4 и 6 факты, совершены на протяжении 1932-1936 г.г.

Мы считаем, что приведенные выше факты не являются случайным стечением обстоятельств, и тем более вероятны, что мы имеем причастных к этому участку работ следующих лиц: -

1. бывшего начальника Юго-Западной дороги троцкиста ЗОРИНА.

2. его заместителя по службе пути троцкиста РЫБАЛЬЧЕНЮ.

3. начальника Каменец-Подольской дистанции службы

пути ЦЕБРЕНКО, который помимо тесной связи с братьями прибывшими в СССР из Румынии, насаждает а/с.и к/р. элемент в своей дистанции, например: - старший дорожный мастер ЯВОРСКИЙ, дорожный мастер ст. Скибнево и т.д.

4. начальника Жмеринской дистанции службы пути, обрусевшего немца, КЕЛЛЕРА, бывшего в 1935 году под следствием за срыв сроков строительства целого ряда пунктов мобилизационного задания.

5. бывшего начальника Жмеринского отделения эксплуатации ДЖАДЖА /ныне начальник Казатинского отделения движения/ часто бывавшего в Польше по служебным делам и участвовавшего в прорухах с белополяками.

6. бывшего начальника Проскуровской дистанции службы пути БУДУНОВА, принявшего к себе на работу в качестве дорожно-ного мастера - троцкиста КОЛОМИЦА, разоблаченного нами и переданного суду /КОЛОМИЕЦ осужден в 1936 году на 5-ть лет лишения свободы/

Сообщая об вышеизложенном и прилагая при этом схематическую карту нашего участка, просим срочно разрешить вопрос о дальнейших мероприятиях по этому делу.

Транспортный Прокурор
3-го уч-ка ЮЗЖД

Г. Карачевцев
Г. КАРАЧЕВЦЕВ

Транспортный Следователь
3-го уч-ка ЮЗЖД

И. И. Шиманович
ШИМАНОВИЧ