

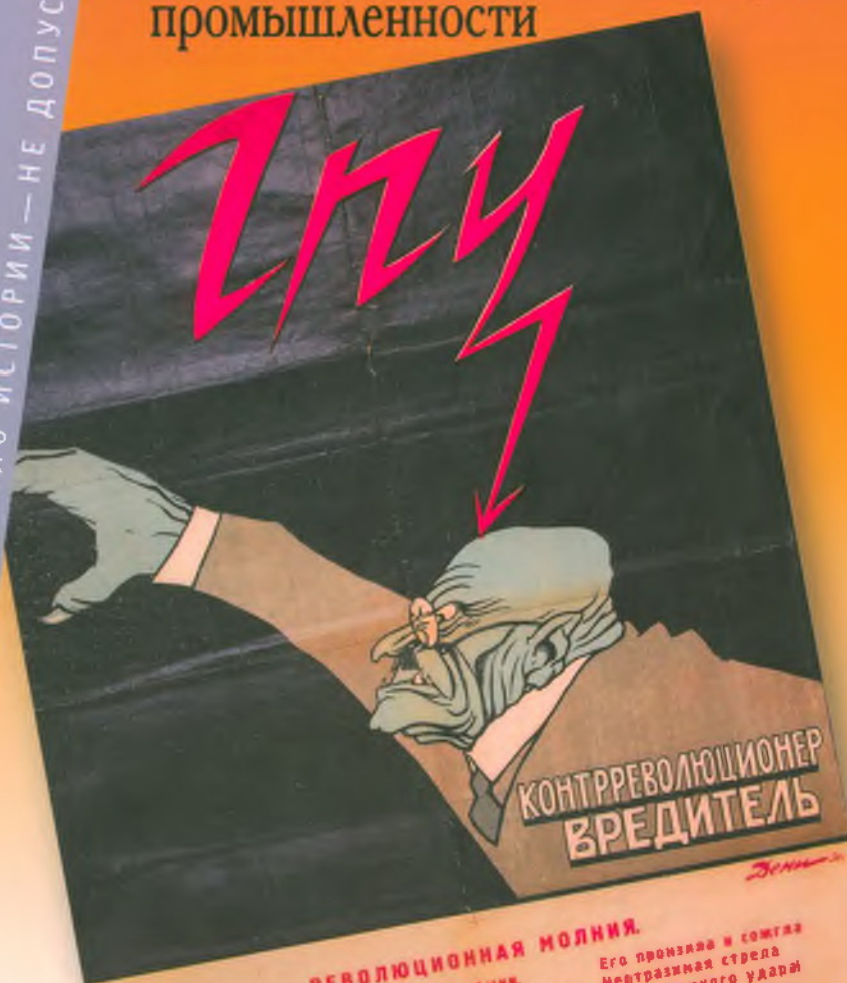
# ПОЛИТБЮРО и «ВРЕДИТЕЛИ»

Компания по борьбе  
с вредительством  
на объектах  
промышленности

Сборник  
документов

Книга  
вторая

ПЕРВОЕ ПРАВИЛО ИСТОРИИ — НЕ ДОПУСКАТЬ ЛЖИ



**РЕВОЛЮЦИОННАЯ МОЛНИЯ.**

Сверкает хищный глаз. Осналены кинки.  
Последний, острый взмах вредительской руки.  
И нет вредителей! Его застигла кара.  
Знай, брат, шатающийся и вредительской неме:  
НАШ ЧАСОВОЙ — НАСТОЯЩЕ!

Его пронзала и согнула  
Неотразимая стрела  
Молниеносного удара!

*Зеня*

# Составитель Олег Мозохин



*Мозохин Олег Борисович — (род. в 1956 г.), доктор исторических наук, профессор Академии военных наук, полковник ФСБ в отставке. Занимался реабилитацией жертв политических репрессий. Руководил работой по поиску мест массовых захоронений жертв политических репрессий, по подготовке и публикации т. н. «расстрельных списков», по рассекречиванию архивных фондов Центрального архива ФСБ РФ. В Академии ФСБ России руководил работой лаборатории историко-документальных исследований. Автор семи монографий, 14 томов сборников документов и более 50 статей по истории советских органов государственной безопасности.*

ПЕРВОЕ ПРАВИЛО ИСТОРИИ — НЕ ДОПУСКАТЬ ЛЖИ



# **ПОЛИТБЮРО И «ВРЕДИТЕЛИ»**

**Кампания по борьбе с вредительством  
на объектах промышленности**

**Сборник документов под общей редакцией  
О. Б. Мозохина**

**Книга 2**

Москва  
2014

УДК 323.28(47+57)(091)<182/193>

ББК 63.3(2)613-361

М74

*Редакционный совет:*

*доктор исторических наук О.Б. Мозохин (председатель);  
кандидат исторических наук Ю.А. Борисёнок;  
заслуженный деятель науки РФ, доктор исторических наук,  
профессор П.С. Кабытов;  
доктор исторических наук, профессор В. В. Кондрашин;  
доктор исторических наук А.Л. Шемякин*

**Составители: О.Б. Мозохин, Ю.А. Борисёнок, Е.Г. Галимзянова**

*Ответственный редактор*

*доктор исторических наук О.Б. Мозохин*

**О.Б. Мозохин (ред.).** Политбюро и «вредители». Кампания по борьбе с вредительством на объектах промышленности. Сборник документов под общей редакцией О.Б. Мозохина. Т. 2. — М.: Родина МЕДИА, 2014. — 542 с.

В сборнике документов освещается деятельность Политбюро ЦК ВКП(б) и органов государственной безопасности по борьбе с «вредительством» в народном хозяйстве СССР. Фабрикуемые судебные процессы, инициированные Политбюро ЦК ВКП(б), преследовали цель: репрессировав одних, через страх отомобилизовать усилия других и таким методом стимулировать развитие экономики СССР. Настоящая публикация документов ставит своей целью расширить представление научной общественности о борьбе с вредительством в СССР. Большая часть публикуемых документов вводится в научный оборот впервые.

*Издано при финансовой поддержке Федерального агентства по печати и массовым коммуникациям в рамках Федеральной целевой программы «Культура России (2012–2018 год)»*

*Редакционный совет выражает искреннюю благодарность студентам исторического факультета МГУ, деятельная помощь которых способствовала выходу в свет этого сборника документов – А.Д. Афанасьевой, М.Ю. Борисёнку, Д.С. Парфирьеву, Э.М. Смакотиной, А.А. Степановой, Ю.О. Фащенко, А.В. Шатновой и В.И. Яловега.*

УДК 323.28(47+57)(091)<182/193>

ББК 63.3(2)613-361

М74

ISBN 978-5-905350-26

© О. Б. Мозохин, 2014

© ООО «Родина МЕДИА», 2014



## СОДЕРЖАНИЕ

<b>VI. ВРЕДИТЕЛЬСТВО НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ .....</b>	<b>4</b>
<b>VII. ВРЕДИТЕЛЬСКИЕ ОРГАНИЗАЦИИ В ЗОЛОТО-ПЛАТИНОВОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ЦВЕТНОЙ МЕТАЛЛУРГИИ.....</b>	<b>242</b>
<b>VIII. ДЕЛО МЕТРОПОЛИТЕН-ВИККЕРС .....</b>	<b>398</b>

## VI.

### ВРЕДИТЕЛЬСТВО НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

#### № 6.1.

Докладная записка Г.Г. Ягоды и И.В. Благодирова  
И.В. Сталину и А.И. Рыкову

**«О раскрытии контрреволюционной организации в НКПС  
поставившей себе целью разрушить ж.д. транспорт»**

СОВ. СЕКРЕТНО  
ЛИЧНО

1 апреля 1928 г.

ОГПУ раскрыта к.-р. организация, свившая себе гнездо в сердце транспорта, в Отделе Тяги Центр. Управления железных дорог и поставившая себе цель разрушить ж.д. транспорт, путем технического вредительства и злого саботажа.

Методы разрушительной к.-р. работы той группы были чрезвычайно сложны и исключительно трудны для обнаружения не только со стороны, но и для самих руководителей транспорта.

Сущность вредительской работы этой организации сводилась в основном к тому, что она использовала введенную на дорогах около 8-ми месяцев тому назад в целях усиления провозной способности транспорта систему, так называемой, «обезличенной езды», для развала ж.д. хозяйства.

Эта система, так как она проводилась членами к.-р. организации, верно и быстро разрушала наш паровозный парк.

Ряд мероприятий, которые могли бы предотвратить это разрушение, как например, рационализация текущего ремонта паровозов, организация горячей их промывки и т.д., намеренно саботировались, но с введением последней, т.е. горячей промывки, значительно повысился бы рабочий пробег паровозного парка. Отказ от введения горячей промывки означал по существу сокращение парка действующих паровозов по крайней мере на несколько единиц.

Был издан ряд приказов и распоряжений, в которых дорогам рекомендовались совершенно абсурдные с технической стороны меры, влекущие за собою разрушение тягового хозяйства, сокращающие парк здоровых паровозов и загромождающего мастерские.

К числу таких мероприятий следует отнести: приказ о нормах износа паровозных бандажей, влекущих постановку в ремонт здоровых паровозов; приказ, вводящий недопустимый процент больных паровозов и нормы ожидания ремонта, с проведением в жизнь которого, совершенно искажалось истинное положение паровозного парка и честные техники инженеры дорог вынуждались к подлогам; распоряжение о смене здоровых дышлового пальца (стоимость пальца 75 р.), что помимо ненужного простоя паровозов в ремонте, несомненно, нанесло материальный ущерб транспорту; распоряжение о заказе новых паровозов без тендеров, при отсутствии параллельного приказа о восстановлении больных тендеров резервного парка и их крайне плохом состоянии, повлекло за собой обесценивание паровозного парка и т.д. и т.п.

Велась ожесточенная борьба против введения на паровозах раздвижных золотников, чрезвычайно полезного изобретения, дающего по свидетельству инженеров, экономию в топливе, смазке и ремонте, что дало бы крупную сумму сбережений по всему тяговому хозяйству сети.

Сознательно проводился развал водоснабжения, что в случае усиленных перевозок поставило бы транспорт в исключительно тяжелое положение.

Когда некоторые инженеры, видя творящийся хаос, обращались к руководителям к.-р. организации с указанием на необходимость дать те или иные технические директивы, без которых дороги не могут правильно работать, они получали в ответ: «не Ваше дело, работайте втемную».

Анализируя разрушительную работу к.-р. организации можно сказать, что вся ее деятельность сводилась к одному: разрушить тягу, разрушить паровозный парк и, таким образом, не только остановить транспорт, но и дезорганизовать всю хозяйственную жизнь страны. Проводилось это методами технического вредительства и злостного саботажа.

Между тем по официальным данным заметить вовремя результаты вредительской работы было трудно вследствие того, что члены к.-р. организации ввели в тяговом хозяйстве ж.д. сети систему отчетности, маскирующую действительное положение и прибегли к заведомо подложной статистике.

Иными словами, официальные статистические данные НКПС все время показывали и показывают на благополучие с паровозным пар-

ком на дорогах сети, между тем фактическое положение вещей в корне расходится с подложными официальными статистическими данными и говорит о резком ухудшении паровозного парка и его разрушении, причем это разрушение на некоторых дорогах достигло таких размеров, что в случае усиленных перевозок, а в особенности в случае мобилизации, дороги не справятся с поставленными перед ними задачами и план перевозок, а, следовательно, и мобилизация будут сорваны со всеми вытекающими из этого для страны последствиями.

О всем вышеизложенном было сообщено Наркому Путей Сообщения тов. РУДЗУТАК, который распорядился для проверки следственных данных назначить ревизионную Комиссию с участием компетентных инженеров под председательством Уполнаркомпусть по Моск.Бел.Балт. ж.д. тов. АРНОЛЬДОВА.

Результаты работы Ревизионной комиссии не только подтвердили данные следствия и показания обвиняемых инж. ВЛАСОВА и техника МОЗГОВА, но и установили, что на Курской ж.д. уже превзойден критический пункт развала тяги, так как число больных паровозов достигло 28,3% вместо подложно показываемых официальных 19,1%.

Обследование паровозного хозяйства на двух участках Моск. Курской ж.д. установило, что процент больных паровозов превышает данные Ревизионной Комиссии НКПС, доходя на одном участке до 40% больных паровозов, а на другом свыше 30%.

О согласованию с Наркомпусть тов. РУДЗУТАК в ночь на 1-ое апреля с.г. произведены аресты основных обвиняемых настоящего дела.

Следствие разворачивается усиленным темпом. Всего с 24/III по сегодняшний день арестовано инженеров 8, техников 2 и прочих 2.

Попутно производится ревизия Отдела Тяги ЦУЖЕЛ'а НКПС.

## II

Путем разработки было установлено, что руководство тягой и тяговой статистикой находится в руках группы бывших инженеров М. Казанской ж.д., так называемых «казанцев», во главе с бывшим акционером и членом Правления инж. П.И. КРАСОВСКИМ, отличающихся замкнутостью и сплоченностью.

Один из членов группировки инж. МАЦНЕВ, будучи арестован 24/III-1928 года по делу «о передаче иностранным фирмам за границу материалов о наших транспортных изобретениях», уличенный в этой связи документальными данными, был допрошен о деятельности вышеуказанной к.-р. группировки и показал:

«в НКПС в Отделе Тяги имеется группа лиц, поставившая себе явно целью разрушить советский транспорт методами техническими и честный инженер не может работать в этой среде, не рискуя или быть выброшенным за борт, как например, ВОРОНЦОВ-ВЕЛЬЯМИНОВ, или же попасть в опалу».



Означенная группа, связанная в то же время с рядом своих единомышленников на дороге осуществляет свою вредительскую политику успешно».

Далее МАЦНЕВ перечисляет фамилии инженеров, членов организации, сюда он относит руководителей Тяги инж. КРАСОВСКОГО, ДМОХОВСКОГО, ЛАВРОВА, МАСЛЕННИКОВА, ФЕДОРОВА, ТЕРЕМЕЦКОГО и друг.

Душой этого «темного дела» и «дела преступного» — является Начальник Отдела Тяги ЦУЖЕЛ'а П.И. КРАСОВСКИЙ, который руководил «работой» якобы Отдела Тяги, но на самом деле бросивший всякую заботу о процветании и благополучии транспорта. Его заместитель и руководитель паровозной (эксплуатационной) группы К.К. ДМОХОВСКИЙ играл главную роль по разрушению паровозного хозяйства, а именно он проводил, со всей имеющейся в его распоряжении поспешностью и возможностью, на всех дорогах обезличенную езду, которая проводится так, что на дорогах получается все большее и большее количество больных паровозов и, таким образом, паровозы разбиваются и паровозный парк наш разрушается.

Руководитель Теплотехнической Группы инженер Н.Ф. ЛАВРОВ играет в этой преступной организации, по-видимому, не последнюю роль, так как в деле распределения топлива по дорогам, в определении норм расхода топлива, в определении различных коэффициентов и т.д. он действует, очевидно, в полном согласии и в контакте со всей «группой», ибо быть все этой «группы» он не может, так как он живет в Пушкине рядом с П.И. КРАСОВСКИМ и Э.К. МИТКЕВИЧЕМ и является их постоянным гостем. Своим человеком является и инж. С.Н. МАСЛЕННИКОВ, который заведывает распределением станочного оборудования по ж.д. мастерским и который закупал в прошлом году в Германии станки, очевидно, и здесь не преминула сказаться злая воля преступной организации лиц, так как по ходящим слухам (а эти слухи не могут быть всегда неосновательны) станочное оборудование приобреталось и распределялось по дорогам очень части не в соответствии с требованиями данных мастерских. По-видимому был посвящен, быть может и поверхностно или намеками, в эту деятельность и руководитель Статистической Группы А.А. ТЕРЕМЕЦКИЙ, который ведет обработку статистического материала, получаемого с дорог и который дает статистические данные, на которые опираются ДМОХОВСКИЙ и КРАСОВСКИЙ в своих работах по сокрытию тех печальных результатов, которые имеют место в действительности на дорогах; путем комбинации статистического материала руководители работы Отдела Тяги скрывают истинное положение вещей и кричат, что «на Шипке все спокойно», вводя этим в заблуждение всех, кто доверяется их справедливости. Живущий вместе с КРАСОВСКИМ в Пушкине Старший инженер Отдела Связи и Электротехники Э.К. МИТКЕВИЧ, по-видимому, является связующим звеном между описываемой группой лиц и заграницей, так как МИТКЕВИЧ учился в Париже и неоднократно бывал в заграничных командировках в Германии и во Франции (особенно за по-

следнее время), где, конечно, у него есть масса знакомства и заграничные командировки.

К этой организации относится Начальник вагонной группы Отдела Тяги ЧЕВКИН Александр Михайлович, работавший в последнее время на МББ ж.д., в качестве Т; на дорогах к указанной организации относятся следующие лица, Т — Северных О'РУРК Владимир Ипполитович, Т — Казанской — ЗЕЛЕНСКИЙ. Если перейти к вопросу о вредительской деятельности организации на дорогах, то следует отметить, что чем ближе дорога к Москве, то на ней можно установить больше таких фактов, — центром в этом смысле является Московский узел.

Мацнев иллюстрирует свое показание и его достоверность фактическими примерами вредительства:

«В мастерских произошла загрузка массовой отковкой пальцев кривошипов для смены тех пальцев, которые по размерам выходят предельными по формулам, опубликованным приказом и которые еще могут служить. Благодаря тому, что формула не разъяснена и не преподаны цифровые величины износа, мастерские производят сизифову работу, делая вновь отковку, хотя никакой смены пальцев производить не нужно. В результате выбрасываются пальцы, сношенные только на половину, затрачивается металл, рабеила, задерживается ремонт колесных пар, а, следовательно, загружаются и все другие отдельные цеха — звенья».

«Загруженный работой, бросаясь от одной к другой, я не имел возможности даже сходить в мастерские того же Московского узла посмотреть положение с тендерными буксами, которые систематически греются, в виду перехода дорог на удлинённые тяговые участки, что, как известно, вызывает ряд тяжелых последствий, как-то: задир осей и перцепка тендеров. Видя все это, я неоднократно говорил обо всем этом КРАСОВСКОМУ и ДМОХОВСКОМУ, но последний отправлял меня к первому, а первый говорил, что «сейчас негде взять человека», говорил «возьмите Жукова», но ему распоряжения не давал. Не так давно я решил написать об этом КРАСОВСКОМУ и послал ему служебную записку, в которой писал ем о накопившихся у меня неисполненных бумагах и накопившихся чертежах, нерассмотренных и указывал на необходимость дать мне, наконец, в помощь инженера или хотя бы техника с соответствующей квалификацией и необходимость иметь мне годовой служебный билет для выезда по дорогам и заводам, отказываясь даже от командировочных суточных денег, ставя этот вопрос во вторую очередь. КРАСОВСКИЙ наложил резолюцию: «переговорите со мной». Добавляю, что вообще ни КРАСОВСКИЙ, ни ДМОХОВСКИЙ никогда не кладут письменных резолюций, явно делая оградить себя от ответственности. Когда я пришел к КРАСОВСКОМУ то изложил еще раз в чем дело, не последним сказал, что «никаких выездов делать не надо», а когда я ему сказал, что «ТОГДА ЖЕ ПРИХОДИТСЯ РАБОТАТЬ «ВТЕМНУЮ», последний ответил: «ДА, РАБОТАЙТЕ ВТЕМНУЮ», тут же он сказал мне, что в помощь мне он также никого дать не может».

Далее МАЦНЕВ показывает о том, как он ясно понял приведенные выше слова КРАСОВСКОГО:

«Такой ответ я не могу иначе понимать, как директиву — «не работай, пускай дело идет так, как оно идет, хотя и гибнет», т.е. «пускай разваливается так, как оно разваливается».

В том же показании МАЦНЕВ рассказывает, что получилось и должно было получиться от такой «директивы» КРАСОВСКОГО:

«В записке моей я указывал и на то, что в виду требования ЦУЖЕЛ'а о рассылке заводами на дороги альбомных чертежей и на необходимость проверить заводские кальки, с которых будут печататься альбомные чертежи и, получив ответ, о котором я выше сказал, естественно, понял, что этот вопрос должен погибнуть, что влекло за собой следующее: при ремонте паровозов возникнут массовые недоразумения, а вслед за этим массовая задержка ремонта».

МАЦНЕВ приводит еще пример вредительства, осуществляемого Отделом Тяги ЦУЖЕЛ'а. Он показывает:

«Я указывал, указывали и другие инженеры на том 33 Съезде, что проектирование паровозов нельзя вести на одном заводе и в единичных вариантах, так как не будет деловой критики, но КРАСОВСКИЙ лично мне говорил, что «так нужно оставить» — «только два завода Коломенский и Путиловский могут справиться с этой задачей». В результате этого получилось следующее: ДРУГИЕ ЗАВОДЫ ПОЛУЧАЛИ ГОТОВЫЕ ЧЕРТЕЖИ БЕЗ УЧЕТА ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ И ТАКИМ ПУТЕМ ИЛИ ПОЛУЧАЛСЯ ИЛИ ГРОМАДНЫЙ БРАК, УВЕЛИЧИВАЮЩИЙ СТОИМОСТЬ ПАРОВОЗОВ ИЛИ МЕНЯЛАСЬ КОНСТРУКЦИ, т.е. ПОРТИЛСЯ ПРОЕКТ. Не так давно Харьковский паровозостроительный завод прислал чертежи эскизного проекта в трех вариантах товарного паровоза серии Т, проектируемого сейчас Путиловским заводом. Из Харькова приехал специальный инженер, с которым проект был разобран и когда мы пошли к КРАСОВСКОМУ с этим проектом, то он сказал: «НИКТО НЕ ПРОСИЛ ХАРЬКОВСКИЙ ЗАВОД ПРОЕТИРОВАТЬ ПАРОВОЗ, МОЖЕТЕ ПРОДОЛЖАТЬ ЕГО ЗА СВОЙ СОБСТВЕННЫЙ РИСК». Проект побит, так как предложение КРАСОВСКОГО представить его в НТК не могла быть осуществлено, ибо этот проект был эскизом, а требовалось КРАСОВСКИМ представить его вместе с проектом Путиловского завода, т.е. проектом законченным, а следовательно, несравнимым. ПОГИБ ТРУД И ДЕНЬГИ ХАРЬКОВСКОГО ЗАВОДА».

Также 24-го марта с.г. МАЦНЕВ показывает, как боролся КРАСОВСКИЙ с введением на транспорте раздвижного золотника ТРОФИМОВА.

«Изобретенный золотник ТРОФИМОВА дает значительную экономию смазочных материалов и топлива. Красовский ведет борьбу против введения золотника. Он говорил мне, что этого золотника, а он единственный, вводит на транспорте нашем не нужно, прибавляя, «зачем нам заботиться об обогащении ТРОФИМОВА», а когда я указывал, что здесь вопрос не в ТРОФИМОВЕ, так как обогащение его момент побочный, а обогащается

советский транспорт, то он говорил: «пускай сами дороги, что хотят, то и ставят, а нам нечего мешаться в это дело».

26-го марта 1928 года МАЦНЕВ по тому же поводу показывает:

«Когда я писал книжку в два с половиной печатных листа о золотниках ТРОФИМОВА и пришел к КРАСОВСКОМУ с просьбой дать предисловие и отредактировать ее, то КРАСОВСКИЙ сделал кое-какие редакторские заметки, но от предисловия категорически отказался, сказав, что вообще «он не видит надобности в печатании этой книги». Книжка предназначалась для машинистов, старших мастеров и вообще для техников и инженеров, так как является вообще единственной и разошлась, как практическое руководство почти вся, т.е. в количестве 5.000 экз. Когда я хотел приложить к книжке отзывы всех дорог о золотнике ТРОФИМОВА, как положительные, так и отрицательные, то КРАСОВСКИЙ запретил мне это делать, добавив — «не нужно». Отказ КРАСОВСКОГО от дачи предисловия, равно, как запрещение печатать приложения с отзывами вполне понятно, так как его фамилия на издании, как бы санкционировала важность нововведения, а с другой стороны выявилось бы положительное отношение большинства дорог к золотнику».

В том же показании МАЦНЕВ говорит о том, как КРАСОВСКИЙ вообще запрещал печатать руководящие материалы для периферии:

«Вообще КРАСОВСКИЙ запрещал мне печатать и материал, относящийся к вопросам улучшения подвижного состава, обходя молчанием обычно все то, что исходило не от него непосредственно».

О вредительский приказе опрошенный 1-го апреля 1928 года инженер НАУМОВ так характеризует «руководство дорогами» КРАСОВСКОГО и ДМОХОВСКОГО.

«Некоторые приказы НКПС по линии Отдела Тяги ЦУЖЕЛ'а технически абсурдны и являются вредными. Привожу примеры: в июле 1926 года дорогам преподан и притом единственный раз ориентировочный процент больных паровозов, а именно 18 процентов. В марте мес. 1927 года преподана норма больных паровозов, ожидающих ремонта в размере 0,5 единицы на каждый участок по одному виду ремонта. Одно не вяжется с другим: заданный процент велик, а заданная норма в единицах — мала. К этому следует еще добавить, что вообще давать равный процент для всех дорог нельзя, так как с одной дороги можно потребовать меньшего процента больных паровозов, в виду ее технических возможностей и качества парка, а с другой — этого сделать нельзя, также нельзя давать равную норму ожидающих ремонта по тем же причинам и в зависимости от концентрации ремонта. Неувязка процента и нормы влечет за собой следующее: положение состояния паровозного парка можно изобразить и в хорошем состоянии и в плохом и неопытный человек не разберется сразу. Дело в том, что можно в одном случае осветить состояние парка, исходя из проценте больных и сказать, что раз он не превзойдет, то положение хорошее, а в другом, основываясь на количестве ожидающих ремонта, говорить о запущенности ремонта, и, следовательно, о слабой работе главных и



участковых мастерских. Пример второй: осенью 1926 года вышел приказ о порядке расчета норм предельного износа пальцев кривошипов паровозов. После подсчетов получилось, что пальцы паровозов серии Э приходится выбрасывать после износа четырех миллиметров по диаметру, тогда как они могут служить в четыре-пять раз больше. Эта выкидка по старым нормам Мин. П.С. производилась после износа около 12–15 процентов и современные условия не дают никаких предпосылок к столь резкому изменению, влекущее за собой крупные траты (каждый палец — около 75 рубл.) и затруднение в ремонте колесных пар, а, следовательно, и паровозов. Пример третий: даны предельные прокаты паровозных бандажей, а нормальные средние пронаты не даны. В результате дороги, имея, по их мнению, удовлетворительный средний прокат, все же получают от НКПС требование его снижения, что толкает дороги на преждевременную обточку бандажей. Следует добавить, что протесты оставляются без ответа.

### О горячей промывке

Почему вредители упорно саботировали организацию на дорогах горячей промывки, исчерпывающе разъясняют показания инж. НАУМОВА от ИГУ-28 года.

«Между холодной и горячей промывкой имеется большая разница. Насколько мне известно, за границей холодной промывки паровозов не существует. Преимущества горячей промывки заключаются в следующем: а) кратковременность, т.е. под холодной промывкой паровоз простаивает от сорока восьми до семидесяти двух часов, а под горячей от шестнадцати до восемнадцати часов, б) большая сохранность котлов, но при условии наличия изолированного стойла. Преимущество горячей промывки колоссальное. Устройство горячей промывки в условиях русских ж.д. не представляет собой особых трудностей. Оно заключается в двух баках, необходимых трубопроводах и насосе в 3–4 термометрах. В крайности можно обойтись и без бака, нагревая воду в текдре и пользуясь ей для промывки паровоза. Если сделать горячую промывку своими средствами, то это будет тысяч около трех там, где имеются стойла. Если все это проделать на М. Казанской ж.д., то это обойдется своими средствами в восьми участках, где имеется паровое отопление в сумме около 24.000–25.000 рубл., а в остальных четырех участках где не имеется парового отопления и соответствующих стойл, это может обойтись в 12.000 рублей по устройству промывочного оборудования и, примерно, столько же по отоплению и пр. Другими словами, 12 участков обойдется около 48.000–50.000 рублей, Всего мы имеем 14 участков, но на двух мы ввели горячую промывку своими средствами. По справке инженера Жданова, Нач. Техн. Части дороги заграничное оборудование, т.е. невыписанное из заграницы, а сделанное по заграничным образцам, ибо выписывать нет смысла раз все легко делается в ССР, стоит 10.000 рублей на участок, или на все 14 участков обойдется в 140.000 рублей плюс побочные расходы по отоплению и изоляции, о которых я говорил, т.е. еще примерно тыс. около 20-ти.

Можно, примерно, определить даже материальные выгоды от горячей промывки в цифрах. Соблюдая осторожность в сторону преуменьшения, можно считать, что горячая промывка снизит потребность паровозов до 8% или в переводе на абсолютное число около 40 паровозов непрерывно. Отдел Тяги ЦУЖЕЛ'а НКПС, несмотря на то, что Положение о горячей промывке вышло в 1923/24 году, денег на это не отпускает не только по своей инициативе, а наоборот вычеркивает эту статью из представляемой дорогой сметы. Два участка мы оборудовали своими средствами без разрешения Отдела Тяги НКПС. Насколько мне известно, расчет потребности стойлов и паровозов на мобперевозки в военное время рассчитан при одной холодной промывке для всякой дороги».

#### Об умышленных подлогах в статистике дорог

Как изощрялись в подлогах в Отделе Тяги Казанской ж.д., показывает инж. СУХОРУКОВ.

«Скрытие количества больных паровозов происходит по распоряжению ТЖ — НАУМОВА следующим путем: вышедшие паровозы из среднего и капитального ремонта в первых числах данного месяца, а показываются в отчетах, представленных в НКПС, как вышедшие за прошлый отчетный месяц, делается это систематически из месяца в месяц. Такое явление безусловно вредно для транспорта, а если увеличится внезапная какая-либо перевозка, то вполне возможно, что дорога не выполнит программы перевозок, т.к. эксплуатационные расчеты по перевозке берутся с количества здоровых паровозов. Кроме того, такое явление, т.е. система увеличения количества здоровых паровозов путем зачисления в этот разряд паровозов фактически еще невышедших из ремонта, создает скрытие фактов невыполнения месячных программ по выпуску паровозов из ремонта. Иначе говоря, сознательно скрывается факт невыполнения производственных программ».

Не менее откровенно о системе подлогов на Казанке показывает инж. КРАСАВИН:

«При составлении черновика отчетности по паровозам в НКПС (ф. № 36) сведения брались с отчетов участков, диспетчерских данных и сведениях о ремонте, за некоторые месяцы прошлого года мною и Шараповой, а 1/1-28 г. ведет все указанное последняя. При представлении составленного черновика отчета по паровозам для НКПС ТЖ — НАУМОВЫМ давались распоряжения об исправляемых в числе здоровых и больных паровозов в сторону увеличения здоровых, эти распоряжения давались и мне и Шараповой, о паровозах, которые нужно зачитать из среднего ремонта вышедшие делались Сухоруковым с указанием от Наумова зачислить их в число здоровых даже и в том случае, если они по месячным рапортам числятся больными».

Далее техник той же дороги гр. ШАРАПОВА показывает:

«Скрытие количества больных паровозов, находящихся в текущем ремонте производилось систематически по указанию ТЖ НАУМОВА следу-

ющим порядком, составленные мною черновики десятидневков по форме Э № 10 (таблица 6-ая) давались Наумову, который, если находил большое указание количества больных паровозов текущего ремонта, приказывая мне составлять выписку №№ этих паровозов и характеристику ремонта и по своему усмотрению часть из данных паровозов вычеркивая и предлагая показать их, как здоровых, что мною и делалось».

### КТО ЖЕ УЧИЛ ДЕЛАТЬ ПОДЛОГИ

Об этом показывает опрошенный 27-го марта 1928 г. Начальник Паровозной группы М. Курской ж.д. — М.И. ВЛАСОВ:

«Говоря об инженере ПУШКАРЕВЕ, должен сказать следующее: инженер ПУШКАРЕВ коренной...» «казанец», пришедший на Моск. Курск. ж.д. летом 1927 года. До его прихода я показывал цифры больных паровозов всегда верно, но ПУШКАРЕВ сказал мне, что можно снизить количество больных паровозов, указав — во первых как это сделать, а во вторых, указав, что это делается на всех дорогах и привел в пример ту же М. Каз. ж.д., сказав, что она постепенно снижает процент больных паровозов именно тем путем, каким он указывает. Путь, указанный ПУШКАРЕВЫМ был следующий: уменьшать число больных паровозов за счет случайного ремонта и за счет промывки, что одно и то же. Это предложение ПУШКАРЕВА, примерно, совпадало с тем моментом, когда обезличенная езда была полностью проведена по всей дороге.

Под влиянием старшего инженера ПУШКАРЕВА я это сделал. Должен указать, что появление на нашей дороге ПУШКАРЕВА было неожиданно, он мне казался подозрительным и как будто бы пришедшим на дорогу с какой-то целью, причем обратил внимание на указанное выше предложение ПУШКАРЕВА «снизить» процент больных паровозов. Затем моя подозрительность усилилась тем обстоятельством, что я знал, что ПУШКАРЕВ очень близок к КРАСОВСКОМУ и ДМОХОВСКОМУ, а последнего я считаю к.-р., а кроме того на разговоров с ПУШКАРЕВЫМ я понял, что он в курсе разных предположений по Тяге КРАСОВСКОГО и ДМОХОВСКОГО, так как например, он раз сказал, что «Отдел Тяги недоволен Курск. ж.д., именно» недодачей паровозов, простоями паровозов и бросанием поездов при обезличенной езде. Это он сказал полупшепотом, т.е. так, чтобы никто не слышал. Я понял, что это предупреждение говорит о том, что если показывать указанные выше дефекты « по совести», то надо предполагать, что «полетишь с места». Поскольку инженер ПУШКАРЕВ бывший ТП Моск. Каз. ж.д. и должность старшего инженера, которую он занимает на нашей дороге, слишком для него мала, мне ясно, что если бы я пошел против Отдела Тяги ЦУЖЕЛ «а, фактически состоящего в большинстве из бывших «казанцев», т.е. несмотря на опасность остаться без куска хлеба, так как меня эта группа, как руководящая могла всегда «съесть», не снизил бы нежелательные статистические данные, то я был бы под каким-нибудь предлогом снят, а на мое место вступил бы готовый кандидат, т.е. ПУШКАРЕВ. Почти одновременно ПУШКАРЕВУ на нашу

дорогу был прислан бывший «казанец» инженер ПОТАЮК, который на бывшей Казанской был Начальником Паровозного Отдела и Нач. уч. Тяги, а потом ушел с транспорта и работал в каком-то Тресте. ПОТАЮК был предназначен для осуществления предупредительных ремонтов, связанных с введением обезличенной езды. ПОТАЮК все время находится в командировках на линиях. ПОТАЮК провел предупредительные ремонты на Тульском участке, но состояние паровозного парка, страдающего от обезличенной езды, не улучшается. Если принять цифру состояния больного парка за 100 процентов, то на долю последствий от обезличенной езды падает, примерно, около 50%, но и свыше. Что касается раздвижных золотников, то как показывает практика, они дают экономию в топливе, смазке и ремонте, в первом случае — 5%, во втором — 15% и в третьем точного учета нет. Горячая промывка никогда НКПС «ом практически не проводилась, так как сметы, представляемые дорогой на оборудование горячей промывки, Отделом Тяги вычеркивались, а в циркулярах предлагалось ввести. Горячая промывка сократила бы простой при ней на 50%, а кроме того дала бы экономии в ремонте. Практического руководства Отдел Тяги ЦУЖЕЛ «а не дает и дорога работает сама по себе. О том, что дороги дают фиктивную отчетность Отдел Тяги не только знает, но и к этому склоняет, причем последнее является предположением, основанным на том, что я показывал выше о ПУШКАРЕВЕ. Мы, инженеры, чуждые по духу и старым связям группе «казанцев», засевших в Отделе Тяги ЦУЖЕЛ'я, боимся их, так как они по положению сильны и могут каждого инженера, который будет работать против них, выкинуть со службы, а кроме того, благодаря своей касте, особенно сильной у путейцев, запретить дорогу для другого места».

Тоже показывает инженер НАУМОВ с Моск. Казанской ж.д.

«Если сопоставить фразы ДМОХОВСКОГО в разговорах со мной о том, что у меня велик процент больных паровозов, упорное уклонение его от прямого ответа на неприемлемость преподанных норм, фраза о том, что я молодой инженер и горячусь, показывая в отчетности слишком все точно, без анализа, черную доску дважды, осторожное использование графы «промывка» и постоянный нажим с требованием понизить больной парк, безвыходное положение с нормой и т.д., то становится ясным, чтоя или должен идти на новые комбинации с отчетностью или же пострадать как «неспособный» работник»; таким образом факт морального воздействия на меня ДМОХОВСКОГО налицо».

Далее инж. НАУМОВ показывает, как ДМОХОВСКИЙ браковал неподтасованную отчетность по происшестввиям:

«Измеритель был очень велик, — сведения были составлены с тщательностью и вполне добросовестно. Вслед за тем я был вызван ДМОХОВСКИМ для объяснений по этому вопросу. Я указал, что высокий измеритель объясняется тем, что мы имеем наибольший вес и длину поездов по сравнению с другими дорогами, недостроенность Казанбургской линии, т.е. недосыпанный балласт и, следовательно, невыправленный профиль и,



наконец, низкую квалификацию бригад, в особенности, на Казанбургской линии и др. ДМОХОВСКИЙ на это мне указал, что, по его мнению, причины высокого измерителя другие, а именно то обстоятельство, что мы слишком добросовестно учитываем всякую мелочь. Другие дороги, сказал ДМОХОВСКИЙ, которые умеют разбираться и в окончательный отчет, представляемый в НКПС, не помешают маловажных и незначительных происшествий, имеют, как выразился ДМОХОВСКИЙ «приличный измеритель», т.е. который можно показать. Я указал ДМОХОВСКОМУ, что мы составляем отчетность на точном основании действующих приказов и Положений и поэтому просил у него конкретных указаний, — «что же именно нужно выбрасывать», на что ДМОХОВСКИЙ сказал: «пройдите в такую-то комнату, там отыщите инженера ГЕНРИЦИ и он Вам даст нужные указания». Я пошел к ГЕНРИЦИ, но его не застал и вернулся на дорогу. Когда я пораздумал, то решил воздержаться от получения указаний от ГЕНРИЦИ, так как понимал всю произвольность и незаконность этого приема.

#### Об обезличенной езде

Обезличенная езда, проводящаяся на транспорте «пожарным порядком» инж. ДМОХОВСКИМ и КРАСОВСКИМ без принятия необходимых организационно-технических мероприятий дала явно отрицательные результаты, маскируемые подложными статистическими данными.

О вредности обезличенной езды и массовом недовольстве ею ж.д. персонала — машинистов в распоряжении ОГПУ буквально десятки свидетельских показаний.

Зам. Нач. Контрольно-Планов. Отдела Правления Моск. Бел. Балт. Ж.д. инженер РЯБОВ показывает:

«Состояние паровозного хозяйства Отдела Тяги МББ ж.д., выявленное путем обследований участков Тяги и характеризуемое в частности, ежедневными сводками ДН I по ТЧ I, ТЧ 2 и ТЧ-5, чрезвычайно плохо, причем это ухудшение особенно резко проявляется за последнее время. Такое положение, какое создалось на МББ ж.д. требует самого внимательного и глубокого анализа причин, породивших это и в то же время принятия срочных и решительных мер к оздоровлению паровозного парка, что безоговорочно диктуется особо ответственным значением этой дороги.

То, что происходит в настоящее время, в этой отрасли транспортно-го хозяйства — особенно важной в обстановке обороны Союза вызывает тревогу и порождает ряд сомнений в правильности и целесообразности действий соответствующих руководящих Центров. Опасение могущего быть развала и запутанности положения с паровозным хозяйством вынуждает меня обратить внимание на наиболее характерные моменты.

Состояние паровозного парка на МББ ж.д. характеризуется прежде всего чрезвычайно большим % больных паровозов (28%), что складывается из паровозов, требующих капитального ремонта, затем среднего и, наконец, длительно-текущего».

ЕЩЕ БОЛЕЕ ТЯЖЕЛУЮ КАРТИНУ РИСУЮТ ПОКАЗАНИЯ НАЧ. ПАРОВОЗНОЙ ЧАСТИ ПРАВЛЕНИЯ М.КУР. ж.д. ВЛАСОВА:

Обезличенная езда, являющаяся идеей Отдела Тяги ЦУЖЕЛ'а НКПС и персонально идеей ДМОХОВСКОГО, введена на М.Курской ж.д. в виде опыта с ноября 1926 года на одном из участков, а по всей дороге была введена приказом НКПС уже в 1927 году. Уже при опытных поездках обезличенная езда оказалась вредной, что сказалось в следующем: а) увеличился процент больных паровозов, б) увеличился расход на содержание бригады, в) увеличился расход по ремонту, г) увеличился расход по топливу, д) бригады относились к обезличенной езде недоброжелательно, что объясняется тем, что они знали и по дореволюционному опыту о вредности этой езды, когда то начатой, но остановленной по вышеуказанным причинам. Добавляю, что предупредительный ремонт при введении обезличенной езды также не был осуществлен, так как не было указания на Отдела Тяги НКПС и теперь еще только по этому вопросу работает Комиссия, причем Комиссия местная по инициативе М.Курской ж.д., а не по инициативе Центра. Как и на опытном участке, так и теперь при введении обезличенной езды по всей дороге, все вышеуказанные вредные последствия остались на лицо и эта езда в настоящий момент приводит к ухудшению состояния паровозного парка, а что касается недоброжелательного отношения паровозных бригад к этому типу езды, то оно стало выливаться в открытое недовольство вплоть до случаев бросания пар. бригадами паровозов. Увеличение расхода денежного при обезличенной езде объясняется тем, что увеличился штат, так как потребовались машинисты-приемщики, инструментальщики при них и летучие бригады слесарей, а так же потому, что увеличился пережог, — за 1925/27 операционный год пережог топлива выразился, примерно, в сумме около 300.000 рублей, причем часть этого пережога следует отнести и за счет другого нововведения — тошего угля. В пятницу на прошлой неделе в помещении НТК состоялся доклад ДМОХОВСКОГО об обезличенной езде, который он рисовл в радужных красках, указывая на то, что во первых — на основании имеющихся в распоряжении Отдела Тяги ЦУЖЕЛ'а НКПС цифр суточный пробег паровозов увеличился, состояние паровозного парка не только не ухудшилось, а наоборот, на некоторых дорогах, как например, М.Казанск. ж.д. улучшилось, так как там процент больных паровозов упал с 19 до 15. Фактически же положение обстоит так, как я показал выше».

Таким образом совершенно очевидна контрреволюционная и вредительская деятельность этой организации, направленная на разрушение нашего транспорта, деятельность, прикрываемая от Сов. Власти и партии подложными благополучными статистическими данными и злостной системой статистики.

ЗАМ. ПРЕД. ОГПУ  
НАЧ. ТООГПУ

Ягода  
Благодаров

## № 6.2.

## Докладная записка ОГПУ № 2

## «О вредительской деятельности на железнодорожном транспорте и ее последствиях».

Сов Секретно  
28 мая 1928 г.

ЦК ВКП(б) Сталину

## Раздел 1

В развитие к ранее поданной предварительной докладной записке, на основе дополнительных следственных данных и заключения технической экспертизы, состоящей из крупных инженеров-специалистов, деятельность контрреволюционной организации, направленная на разрушение паровозного парка характеризуется чрезвычайно ярко и далеко превосходит наши первоначальные, построенные на предварительных данных следствия и агентурных материалов, предположения о размахе вредительства и его последствиях.

ОГПУ организовало на всех дорогах сети внезапную проверку фактического состояния постоянного (мобилизованного) запаса паровозов (так называемого твердого холодного запаса НКПС'а). Согласно существующих приказов и распоряжений, паровозы мобилизационного запаса должны находиться в самом образцовом состоянии и быть готовы в любую минуту к подаче под поезда. Проверка показала, что 25% постоянного (мобилизационного) запаса находилась в неисправном состоянии и часть из этих паровозов не могла бы быть даже подана под воинские эшелоны.

Одного этого факта было совершенно достаточно для того, чтобы расстроить мобилизацию. Чрезвычайно показателен также и тот факт, что Моск. Бел. Балтийская ж.д., являющаяся по плану Военведа самой важной по переброске войск, показала наихудшее состояние холодного запаса, а именно: из общего числа паровозов мобилизационного запаса 65, оказались исправными всего лишь 2 паровоза. Необходимо также отметить и то обстоятельство, что за неделю до нашей ревизии дорогу посетил Инспектор Тяги НКПС, который произвел обследование мобилизационного запаса и не обнаружил ничего катастрофического. Положение в отношении этой дороги ухудшается еще и тем, что благодаря приказам Отдела Тяги НКПС громадное большинство действующих на этой дороге паровозов совершенно не имеет запасных частей, в результате чего при поломке этих частей паровоз выходит из строя. После ревизии постоянного (мобилизационного) запаса ОГПУ произвело все-союзную проверку состояния паровозов с участием соответствующих агентов железных дорог. Данные этой фактической переписки показали, что больных паровозов больше на 1.300.шт. против числа показывае-

мого официальной статистикой Отела Тяги НКПС, а между тем по этим фиктивным данным Отдела Тяги производились расчеты мобилизационного плана. Очевидно также, что по этим ложным данным совершенно невозможно ни управлять транспортом, ни вести правильную ремонтную политику, ни наладить правильно движение поездов в экстренных случаях. При обоих переписях были составлены акты о действительном состоянии паровозного парка и за подписями соответствующих агентов НКПС. Бесспорность актов признана самим НКПС'ом.

Проверив состояние операционного (действующего) парка, ОГПУ приступило к проверке резервного парка и выяснило, что резервный парк почти полностью уничтожен. (Было в 1925 году паровозов — 6294, осталось на 1 мая 1928 года — 2.200, из них уже подлежало сдаче в лом — 1000). Обнаружена массовая передача годных для эксплуатации паровозов в лом. Разломка незначительной части уцелевших ОГПУ приостановлена.

Имея в руках все эти данные, ОГПУ, по соглашению с Наркомпутей тов. РУДЗУТАК, ввиду заперательства руководителей Тяги инж. КРАСОВСКОГО и ДМОХОВСКОГО, прибегло к технической экспертизе, для участия в которой были привлечены крупные специалисты НКПС. Надо было выяснить не простую подложность статистических данных хотя бы и с вредительскими целями, но все вредительские приемы по разрушению паровозного парка, оставшиеся незаметными для руководителей НКПС. Именно эти приемы и вызвали такое громадное падение числа здоровых паровозов и рост больных.

Чрезвычайно характерно для отношения к делу специалистов НКПС'а замечание Зам. Председателя Трансплана, одного из самых крупных инженеров НКПС ШУХОВА, оказавшего ОГПУ немало услуг при распутывании технической стороны дела в числе некоторых других специалистов. На вопрос тов.БЛАГОНРАВОВА «каков % больных паровозов по сети на данный момент» — инж. ШУХОВ ответил — «до 30%». На вопрос — «каким образом он может дать такой совпадающий с данными ОГПУ (фактической ревизией) ответ, причем ответ этот резко противоречит статистическим данным НКПС, показывающим в то время лишь 18%», — инженер ШУХОВ сказал: «каждому разбирающемуся инженеру цифру больных паровозов нетрудно установить».

Однако, ни один из этих грамотных инженеров не пришел в коллегия НКПС и не заявил, что положение с паровозным парком близко к катастрофе (критический пункт развала тяги специалисты определяют в 23% больных).

Методы вредительства по тяге выяснены с одной стороны при помощи вышеупомянутой экспертной комиссии, а с другой стороны, благодаря допросов неарестованных инженеров тяги почти со всех дорог сети. И наконец, после упорного заперательства — показаниями самих арестованных.

Список фамилий служащих НКПСа и дорог опрошенных по данному делу, показания которых помещены в настоящей докладной записке.



№№ пп.	Фамилия:		Должность:	Дорога:	№№ стран. Разд. доклада:
1.	КРАСОВСКИЙ	ар.	Начальник Отдела Тяги	НКПС	9, 20
2.	ДМОХОВСКИЙ	ар.	Нач. Пар. Части Отд. Тяги ( он же Зам. Нач. Отдела)	НКПС	2, 10, 51, 56
3.	ТЕРЕМЕЦКИЙ	ар.	Зав.Группой Статистик.Отд. Т.	НКПС	11, 52
4.	ВАСИЛЬЕВ		Член Правил. по Техн. Части	С. Кавк.	53
5.	ЛУНЕВ		Член Правления	С. Кавк.	39, 53
6.	МЕШАЛКИН		Нач. Отдела Тяги	С. Кавк.	53
7.	ВАРЛАМКИН		Инженер Отдела Тяги	С. Кавк.	41, 53
8.	ОНУФРИЕВ		Зав.Тех.Ч.Пл.Рост.маст.	С. Кавк.	54
9.	ГРИНЧАК		Нач.Паровозн.Части Отд.Т.	Западн.	54
10.	ЛАРСЕН-ОЛЬСЕН		- «« -	Донецк.	6, 13, 19, 55
11.	НАУМОВ		- «« -	М.Каз.	
12.	ШЕСТОВ	ар.	- «« -	С.Вяз.	43, 49
13.	МИРАКОВ	ар.	- «« -	Ю.Вост.	17, 29, 56
14.	ДЕВЯТКИН	ар.	Ст.Ревизор Отдела Тяги	Ташк.	17, 56, 58
15.	ОСИПОВ		Пом.Нач.6-го уч. Тяги	М.Кур.	22, 56
16.	ПЕТРОВ		Бывш. Статистик Отд. Тяги	НКПС	57
17.	ШЕХАНОВ		Начальник 6-го уч. Тяги	М.Кур.	57
18.	ГОРЯЧЕВ		Техник Отдела Тяги	М.Кур.	57
19.	МОЗГОВ		Техник Отдела Тяги	М.Кур.	58
20.	ЧАПЛЫГИН		Исп.обяз.Нач. Пар.Ч.Отд.Т.	С.Злат.	58
21.	ФЕДОРОВ		Дежурный по депо Узловая	С. Вяз.	12, 24, 28, 46, 59
22.	ГЛУЩЕНКО		Машинист депо Белгород	Южные	59
23.	ИВАНОВ		Пом.Нач.Пар.Части Отд.Тяги	М. Б. Б.	59
24.	ВЛАСОВ		Нач.Пар.Части Отд. Тяги	М. Кур.	60
25.	СОЛДАТЕНКО	ар.	Ст.Ревизор Отдела Тяги	Ташк.	45, 60

26.	СМИРНОВ		Отв. Исп. по Пар. Гр.Отд.Т.	Сев.	22
27.	КРЮГЕР		Пом.Нач. Отдела Тяги	Дон.	11, 17
28.	ПАВЛОВ		Пом.Нач. 3-го уч. Тяги	Сев.	4, 12, 15
29.	СТЕПАНОВ		Нач.депо Кострома	Сев.	12, 29
30.	ОЛИМПИЕВ		Нач. Отдела Тяги	Ю. Зап.	13, 18, 27
31.	БЫКОВ		Консультант Бюро НОТ	М. Каз.	13
32.	КОРОТЕНКО		Нач.Пар.Части Отд.Тяги	Ю.Зап.	9, 14, 24
33.	РЫБАКОВ		Консультант Правл.по вопр.тяги		14, 16
34.	О»РУРК		Нач. Отдела Тяги	Ю. Вост.	14
35.	ТИМЕШЕВ		Нач.Паровозн. Части Отд.Т.	Сев.	5, 15, 17, 19
36.	КАШТАНОВ		Нач. 3-го уч. Тяги.	Сев.	15, 18, 27
37.	СОКОЛОВ		Пом.Нач. 3-го уч.Тяги	Сев.	4, 16, 26
38.	ЗЕЛЕНСКИЙ		Нач. Отдела Тяги	Сев.	16, 26
39.	ТОКАРЬ		Ст.Ревизор Отдела Тяги	М. Каз.	18, 49
40.	ФЕДОРОВ	ар.	Консультант Гл.Экон.Отд.	М. Каз.	3
41.	ГЕРСТ		Ст. Инж.Пар.Части Отд.Тяги	М. Каз.	3
42.	КРАСАВИН		Инж.Отдела Тяги	Ю.Вост.	5
43.	ШИРИН		Машинист-наот. Борисогл.уч.	М. Каз.	5, 7
44.	ЕРЛЫКИН		Нач. Моб. Отдела	Ю. Вост.	7
45.	КАЛЯПИН		Инж. Отдела Тяги	М. Б. Б.	21
46.	ДАНИЛОВ		Нач. Отдела Тяги	Ташк.	22
47.	СЕРГЕЕВ		Маш. депо Александровск	С. Вяз.	24, 47
48.	ЗАХАРОВ		Нач. 2-го уч. Тяги	Сев.	25
49.	ЛУЧИНИН		Инж. Пар.Группы Отд. Тяги	Сев.	25
50.	ВОЛЧЕНКО		Маш. депо Льгов	М. Каз.	28
51.	БАРЫБИН		- «« -	М.К.Вор.	30
52.	МУХИН		Нач. Великолуцк. Гл.маст.	М.К.Вор.	30
53.	МАЦНЕВ		Техн.Дир.Подольского пар. ремонтного завода	М.Б.Б.	32
54.	ПОЛЕБЕЗЬЕВ		Слесарь-инстр.по пневмат.	Ю. Вост.	32

55.	АКСЕНОВ	Нач. Отд. Тяги	С.Злат.	33
56.	БОРОВСКИЙ	Пом.Нач.Вор.Гл.Маст.	Ю.Вост.	34
57.	ТРУШКОВ	Инж. Харьк.Гл.пар. маст.	Южн.	35
58.	КСУЭРЕБ	Зам. Чл.Пр.Техн. Части по мастерским	С.Кавк.	36
59.	МАТВЕЕВ	Бригадир Гл.Волог. Маст.	Сев.	36
60.	СОКОЛОВ	Бриг. Великолуцк. Гл.маст.	М. Б. Б.	37
61.	ЛЕБЕДЕВ	Инж.Правления	Екат.	37
62.	ПИРАДОВ	Нач. Техн.Части Отд. Тяги	Закавк.	38
63.	САМОЙЛОВ	Пом.Нач.2-го уч.Отд. Тяги	Сев.	40
64.	РАЗГУЛЯЕВ	Пом.Нач.10-го уч.Тяги	Сев.	40
65.	ЧАРДЫНСКИЙ	Маш.-наставн. 5 уч.Тяги	Заб.	40
66.	ГОЛУМБИЕВСКИЙ	Нач.6 уч. Тяги.	Екат.	41
67.	ПЕКЕРСКИЙ	Инж.Пар.Части Отд. Тяги	Донецк.	41
68.	ГОЛОВЧАНСКИЙ	Маш.приемщ.депо Кавказск.	С.Кавк.	41
69.	ОСЬКИН	Маш.приемщ.депо Москва I	М. Кур.	42
70.	ДОВГИЧ	Маш. 6-го уч.Тяги	М. Кур.	42, 45
71.	БУЛОЧНИКОВ	Маш. 6-го уч.Тяги	С. Зап.	43
72.	ПОПОВ	Ст. инж.Отд.Тяги Научн. Технич. Комитета	НКПС	43
73.	ЖДАНОВИЧ	Пом.Нач. 10-го уч.Тяги	М.Б.Б.	45
74.	ЛЯУК	Пом.Нач.Отд.Тяги	Р. Ур.	47, 50
75.	ТАЛЛАКО	Чл.Пр.по Техн. Части	М. Каз.	49
76.	ТОЛОЧКО	Нач. Отдела Тяги	М. Кур.	50

**ПРИМЕЧАНИЕ:** Кроме показаний, вошедших в настоящий список, в распоряжении ОГПУ имеются еще 728, характеризующих вредительскую деятельность к.-р. и ее тяжелый для транспорта последствия (в том числе 158 показаний-инженеров-тяговиков и 570 прочих категорий работников Тяги-мастера, дежурные по депо, машинисты и т.д.).

Инженеры вредители поставили своей целью, как об этом уже упоминалось в предыдущей докладной записке, разрушить паровозный парк.

Для успешного осуществления этой преступной цели они создали тонко продуманную систему вредительства и прикрыли результаты вредительства подложными статистическими данными, которые говорили о полном благополучии, в то время как на лицо имелся развал.

Основными моментами вредительства являлись:

1) Почти полное уничтожение резервного паровозного парка, путем сдачи годных паровозов в лом (Рудметаллторгу).

2) Систематическое и продуманное разрушение паровозов операционного парка путем:

а) постановки паровозов операционного парка с незначительным ремонтом в резервный парк, где паровозы окончательно разрушались (обирание и расхищение частей, порча от ржавчины) и восстановление их требовало крупных капитальных затрат (преступная выкачка средств);

б) дачи технически абсурдных и вредительских норм для допустимого числа больных паровозов на данной дороге (18%) и для допустимого числа находящихся в ожидании ремонта паровозов (0,5). В результате применения этих норм происходил запуск длительного текущего ремонта, а, следовательно, увеличилось число больных паровозов;

в) злонамеренного неснабжения запасными частями паровозов операционного парка и уничтожения вместо с паровозами, сдаваемыми в лом, частей годных для использования на действующих паровозах;

г) уменьшения числа тормозов на дорогах, профиль которых никоим образом не допускал этого уменьшения, что влекло за собой массовую порчу паровозных бандажей, преждевременный износ тормозных колодок, происшествия на транспорте, т.е. опять таки в ло к ослаблению операционного парка паровозов;

д) ослабления ж.д. ремонтных мастерских закупкой негодного оборудования за границей;

е) сознательного непроведения целого ряда элементарных, организационных мероприятий при введении обезличенной езды (как-то: правильной постановки предупредительного ремонта, оборудования депо горячей промывкой, дающей возможность произвести ту же работу числом паровозов, меньшим на 10% и сохраняющей котел и огневую коробку и т.д.);

ж) озлобления паровозных бригад введением одновременно с обезличенной ездой, давшей пережоги, уменьшенных топливных норм, что вместе взятое лишило бригады премии на одних дорогах частично, а на других — полностью, что отразилось.

На отношении паровозных бригад к паровозам, в смысле ухудшения ухода за ними;

з) издания целого ряда вредных распоряжений и приказов (о смене здоровых пальцев кривошипов, о допуске наличия трещин в секторе обода, о постановке связей в котлах без расклепки, что вызывало за собой увеличение числа больных паровозов и ослабление операционного парка).

Вся эта разрушительная деятельность маскировалась, как об этом сказано выше, подложными статистическими данными, втиснутыми в рамки специально созданных злостных форм отчетности.

Данные эти говорили о полном благополучии и росте из года в год паровозного хозяйства НКПС, о том же самом благополучии говорили и отдельные доклады (как письменные, так и устные), подаваемые инженерами вредителями в Коллегию НКПС и высшие Правительственные органы.

Здесь же со всей силой необходимо подчеркнуть, что подложная система отчетности была введена не только для прикрытия разрушительной деятельности технических руководителей Тяги и должны была обеспечить им полную безнаказанность, но и являлась, и это особенно важно отметить, сама по себе крупным фактором для организованного разрушения нашего паровозного хозяйства.

Так как

а) со стороны Коллегии НКПС не могли приниматься мероприятия для предотвращения развала;

б) руководство паровозным хозяйством дорог со стороны НКПС парализовалось;

в) весь аппарат Тяги дорог и НКПС'а был дезорганизован, приучен к полной безответственности и поставлен на путь систематических подлогов и обмана Коллегии НКПС; — разлагающее действие на личный состав Тяги злостной системы отчетности и подлогов, как показывает следствие, **ИСКЛЮЧИТЕЛЬНО ВЕЛИКО.**

Нельзя обойти молчанием такой факт, когда руководители Тяги НКПС **БЕНЕШЕВИЧ, КРАСОВСКИЙ** и **ДМОХОВСКИЙ** давали оценку дорог не за их работу, а за умение хорошо делать подлоги.

С особой ясностью все последствия к.-революционной системы обнаруживаются тогда, когда мы берем подложную статистику и сопоставим с действительностью.

По подложным данным налицо кривая подъема паровозного хозяйства, по фактическим данным — кривая резкого падения.

По официальным статистическим данным % больных паровозов в 28 году ниже уровня 25 года (в 25 году он равен 22,6%, см. данные генеральной переписи; в 28 году — 20,4 %), таким образом на лицо имеется как бы улучшение.

В действительности же % больных паровозов на 1/V-28 г. равен 28 %, т.е. выше уровня генпереписи 25 года на 5,4 и выше НКПС'овских данных на 1/V-28 года на 7,6 %, или в абсолютных числах в 28 году число больных паровозов больше 25 года на 1.300 единиц.

Крупные капитальные вложения в Тягу, произведенные за последние 3 года не дали никакого эффекта.

Официальная статистика НКПС, составленная заведомо и злостно неверно, говорит, что динамика процента больных из года в год благоприятна для Тяги и во всяком случае в 1928 году лучше, чем в ряде предшеству-

ющих лет. В действительности же никогда % больных паровозов не стоял так высоко, начиная с 1925 года, как в апреле-мае 1928 года.

Официальные данные говорят, что здоровых паровозов у нас 12.042, на самом деле их только 11.003, т.е. меньше на 1.039 паровозов.

Официальные расчеты по топливу показывают, что дело обстоит настолько хорошо, что расход топлива ниже уровня 13 года, на самом же деле расход все увеличивается и значительно превышает уровень 1913 года.

Аналогичные факты в области использования паровозного парка, капитальных вложений, которые преступно съедены в области среднего и текущего ремонта, закупки оборудования и т.п.

Особо ярко состояние паровозного парка, пережоги топлива, использование паровозов видны из прилагаемых к настоящему докладу диаграмм<sup>1</sup> и объяснительных записок к ним.

Диаграммы о состоянии паровозного хозяйства №№ 1, 2 и 3 составлены ОГПУ совместно с крупными специалистами НКПС, на основе фактического обследования, произведенного органами ОГПУ совместно с ж.д. администрацией.

Все акты и документы подписаны соответствующими агентами НКПС.

Диаграммы за №№ 4, 5, 6 и 7 об использовании паровозов составлены на основании данных Отдела Статистики НКПС (в Отделе Тяги указанных данных совершенно нет) безусловно оптимистичных, что говорит о том, что действительное положение хуже тех далеко неблагоприятных выводов, которые мы сделали, на основе этих статистических данных.

Диаграммы № 8, 9 и 10 о состоянии топлива составлены, на основе данных НКПС, но с применением действительных, а не ложных, выдуманных злонамеренно руководителями Тяги НКПС, эквивалентов.

Все эти материалы не только иллюстрируют наглядно следственный материал о разрушении паровозного парка и говорят о весьма низком уровне ж.д. паровозного хозяйства, но и со всей рельефностью показывают — какие крупные капитальные вложения съедены вредительской работой.

Каковы же последствия тех разрушений, который причинили нашему паровозному парку вредители.

Последствия эти не могут быть сейчас определены, хотя бы в приблизительном денежном выражении, во всяком случае они составляют несколько сотен миллионов рублей, но самое важное заключается даже не в этом, а в том, что паровозное хозяйство НКПС доведено до такого положения, при котором оно, на случай мобилизации и войны, не справилось бы с теми задачами, которые перед ним были поставлены.

Помимо этого даже в мирное время, ближайшие же годы уничтожение резервного парка скажется со всей силой, так как приток новых паровозов не сможет покрыть полностью потребности НКПС, в связи с постройкой новых ж.д. линий, подъездных путей и увеличивающимся из года в год

<sup>1</sup> Диаграммы не публикуются.

грузооборотом, тем более, что 40 с лишним % сети не пускают новых мощных паровозов и там с успехом могли бы работать те паровозы, которые уничтожены вредителями.

Всеми вышеприведенными данными наличие развала транспорта установлена. Между тем во всем предыдущем материале мы касались исключительно вопросов состояния паровозного парка, но ОГПУ в процессе следствия пришлось установить вредительство по целому ряду других отраслей железнодорожного хозяйства, как-то: по вагонному парку, по эксплуатации, по топливному делу и по ряду других линий, разработка которых только начинается. Ближайшей задачей следствия в настоящее время является установление вредительской головки, которая еще не арестована. Временно отложен арест инженера ФЕДОРОВА, Нач. Отдела Эксплуатации до получения от обвиняемых сознания не только во вредительской деятельности, но и признания в наличии контрреволюционной организации и тех хозяев, на которых они работали.

До сих пор без твердой установки всех технической стороны вредительства получить такого сознания от опытных инженеров на все имеющихся объяснения было нельзя, чем и объясняются задержки в арестах. В ходе следствия ОГПУ держало в курсе Народного Комиссара Путей Сообщения тов. РУДЗУТАК, который дел согласие на производство арестов, а с другой стороны произвел перемены, как в коммунистической, так и в некоммунистической части Отдела Тяги НКПС. Новый руководитель Отдела Тяги, ознакомившись с данными следствия, отменил некоторые вредительские приказы по соглашению с ОГПУ, ввиду того, что меры к прекращению дальнейшего развала транспорта необходимо принимать немедленно и без большого шума, не дожидаясь окончания следствия, которое может затянуться еще на несколько месяцев.

ЗАМ. ПРЕД. ОГПУ: (Ягода)

НАЧ. ТООГПУ: (Благоднаров)

## РАЗДЕЛ II

### 1. ВРЕДИТЕЛЬСТВО ПО РЕЗЕРВНОМУ ПАРКУ

Как видно из следственного материала, инженеры-вредители действуют по строго продуманному плану. Наравне с целым арсеналом других вредительских средств они используют и резервный парк в трех направлениях, а именно: а) путем перечисления больных паровозов из операционного в резервный парк, искусственно снижали % больных паровозов в операционном парке, б) ставили паровозы с малым ремонтом (длительным текущим) в резервный парк, там их совершенно разрушали, а потом оживляли!!!, затрачивая на это крупнейшие средства, в) совершенно уничтожали могущие служить еще много лет паровозы, исключая их из инвентаря и сдавая из резервного парка в лом («пускали в разделку») Рудметаллторгу.

(п.п. «б» и «в» подтверждаются не только следственными материалами, но и многочисленными актами ревизионного обследования).

Только с августа 1925 года (момент генеральной переписи) исключено и сдано в лом 3 700 паровозов в то время, как самим Отделом Тяги НКПС (см. Данные ген. Переписи) признано было экономически невыгодным восстанавливать (оживлять) только 2,800 паровозов т.е., другими словами, вредители сдали в лом 900 годных к службе паровозов. Общее количество разбитых годных паровозов значительно больше этой цифры. Выяснение этого количества производится специальными Комиссиями, созданными ОГПУ.

ОГПУ приняты также меры к прекращению дальнейшего уничтожения годных паровозов, причем на С. Зап. ж.д. уже остановлена разломка 20 паровозов, часть коих требует только среднего ремонта и на Сызр. Бяз. ж. д. 40 паровозов с совершенно годными котлами. Дальнейшие сведения поступают. (Число оставшихся от разломки паровозов резервного парка НЕВЕЛИКО: в 1925 году резервный парк составлял — 6924 шт., в 1928 году — он составляет только 2.200 шт., причем из этого числа в течение 2-х месяцев НКПС предполагал оставить 1.200 шт., другими словами были намечены к слому еще 1000 паровозов, которые не сломаны, благодаря принятых ОГПУ мер).

Для того, чтобы провести в жизнь преступную работу, вредители нарушили ими же преподанные нормы исключения из инвентаря, прикрывшись ссылкой на «устарелость конструкции» и объявив серии разбитых злоумышленно паровозов — «отживающими». Следствием установлено, что часть серий, по признаку которых уничтожались паровозы, могли обслуживать второстепенные ветви, вновь строящиеся линии и маневровую работу, а значительная часть не только эксплуатируется сейчас под поездами и будет эксплуатироваться еще многие годы, но и находится в парках прифронтных дорог в большом количестве (до 25%) и на этих сериях построены действующие планы мобперевозок.

Нижеприводимые показания ярко рисуют картину вредительства по резервному парку.

Арест. Нач. Паровоз. Части Отдела Тяги НКПС ДМОХОВС показывает:

«Массовое исключение паровозов серии ОД (ошое), которое допускалось со стороны Отдела Тяги НКПС является преступлением. Виноват в этом ПУЖЕЛ, а именно: ЦЖЭ ФЕДОРОВ, ЦЖТ КРАСОВСКИЙ и я. Последствия этого — потеря возможности пополнения парками нормальными паровозами. Пополнение это необходимо в виду того, что большую часть парка количественно составляют паровозы норм. серия которые потребуют своей замены. В особенности большую ценность представляют паровозы серии ОД (большое), так как ими можно было бы при правильном ведении дела заменить работающие теперь значительно худшие паровозы, например серии ОД (малое). Ч.Т. и др»

Старший ревизор Отдела Тяги М. Каз. ж.д. ТОКАРЬ показывает:

«Я работаю на М. Ка. ж.д. с 1900 года в должности слесаря и посменно до Начальника участка и до занимаемой должности, по вопросу исключе-



ния из инвентаря паровозов серии Од. Чн. Могу сказать, что эти паровозы постройки 1897 г. и позже исключены неправильно, т.е. они могли быть отремонтированы и использованы на построечных линиях, на маневрах и других второстепенных работах. Исключение этих паровозов происходило каждый раз с разрешения НКПС, а поэтому НКПС знал — какие он паровозы разрешает исключить, а, следовательно, исключение паровозов, могущих быть отремонтированными и использованными НКПС проводилось сознательно. Исключением этих паровозов кроме вреда ничего не принесено. Что касается перевода 120 паровозов из операционного парка в резервный и в последующем переведенные паровозы восстанавливать как паровозы резервного парка — могу сказать, что это имело место, как сознательное действие по уменьшению % больных паровозов операционного парка».

Консультант Планово-Экономического Отдела М. Каз. ж.д. ФЕДОРОВ, показывает:

«Преждевременность исключения паровозов серии Од (большое) признана самим НКПС'ом, что видно из приказа № 9101 от 6/ХІІ-26 г. Между тем, в 1927 году было дано разрешение на исключение, а приказ № 9101 предусматривал восстановление их в пятилетие 1926–1930 г.г. Была ли в этом вопросе умышленность со стороны НКПС, определенно сказать не могу, но что это делалось во всяком случае сознательно. По вопросу перечисления 120 паровозов из операционного парка в резервный, что имело место на М. Каз. ж.д. в апреле 26 г. и оформлено приказом НКПС №8721 13/У1-26 г. и, что эти же паровозы, спустя несколько времени, стали ремонтироваться капитально, то считаю, что это было лишь сознательным маневром снижения % больных паровозов операционного парка. Считаю, что это делалось дорогами с разрешения НКПС'а, а, следовательно, НКПС этот маневр проводил сознательно, дабы в общем по сети дорог уменьшить % больных паровозов операционного парка, что в результате и зафиксировано приказом НКПС за № 8721. Поскольку эти паровозы предназначались восстановить, то не было никакой надобности переводить их в резервный парк».

Нач. уч. Тяги Ярославль Сев. ж.д. КАШТАНОВ показывает:

«% больных паровозов путем исключения из инвентаря участка и передача их в резерв НКПС с последующей периодической передачей частями РМТ, естественно, снижал на дороге % больных паровозов. Причем добавляю, что часть паровозов, исключенных из инвентаря могли бы быть вполне использованы при условии соответствующего по характеристике восстановительного ремонта. Я считаю, что такой передачей происходило умышленное сокращение действующего паровозного парка, так как передаваемые серии паровозов с успехом могли быть использованы для маневровой работы в течение 10–15 лет. Помимо этого — доказывают факты: ТЧ 3 два паровоза, подлежащие по распоряжению Правления передаче РМТ, по договоренности с ф-кой «Красная Заря» отремонтировал и с расходом на ремонт всего до 4000 рублей на паровоз. Паровозы эти работают

удовлетворительно, перевоза нормальные по тяговой способности составы, а имеющиеся в настоящее время на дорогах паровозы при маневровой работе, сравнит. новой серии ОВ могли бы быть с успехом использованы в поездах, на участках с малой пропускной способностью».

Пом. Нач. Отд. Тяги Донецкой ж.д. КРЮГЕР показывает:

«Руководители же Отдела Тяги НКПС приобрели возможность, пользуясь уменьшением таким путем % больных паровозов, хвалиться достижениями в деле улучшения паровозного парка значительно большими, чем они получили, тем самым продолжать тот путь, на который они стали, о котором я говорил выше, что особенно ярко выпячивается приказом НКПС № БР 546/9331 от 8/Ш-27 г., в котором на 2 странице сравнивают % больных паровозов на 1/Х-25 г. (21,6) с % на 1/Х-26 г. (16%) совершенно не упоминая о том массовом перечислении в этот период больных паровозов из операционного парка в резервный. Умышленное искажение действительного положения вещей подтверждается еще тем, что в резервном парке могут оставаться только паровозы нерабочих серий и подлежащие разборке, а не рабочие серии как Е, Э, Щ и С, ремонт коих обошелся бы значительно дешевле, чем покупка новых паровозов тех же серий, а раз такие паровозы назначены к ремонту и являются паровозами новейших рабочих серий, технически правильным было бы числить их в операционном парке, увеличивая кредиты на ремонт их, хотя бы за счет покупки новых, чем можно было бы достигнуть более быстрого роста качества здоровых паровозов, не увеличивая субсидий гсоударства, но такой порядок, имея в виду высказанное, был не в интересах руководителей Отдела Тяги НКПС Предложение же ремонтирующиеся паровозы резервного парка перечислять в операционный после окончания ремонта, правильным признать нельзя и оно направлено также к сокрытию действительного % больных паровозов. Согласно этого приказа на Дон. Ж.д. мы также перечислили изрядное количество больных паровозов рабочих серий».

Пом. Нач. Отдела Тяги Северных ж.д. О'РУРК показывает:

«В дополнение к моим показаниям от 24/У-28 года сообщаю, что если дорога по своему техническому состоянию и средствам, кредитным возможностям не сможет справиться с заданными НКПС нормами (18% больных для каждой дороги и 0,5 паровозов в ожидании на каждый участок, см. Приказ № 9331 ТБР/564 ТНП 1,а, следовательно, выполнить это распоряжение, то принуждена будет с разрешения НКПС увеличить резервный парк перечислением из операционного парка в больные, как это имело место на ряде дорог в 1927 году. Такого перечисления из операционного парка в резервный без взятия такого же количества из резервного в операционный для ремонта в оживления на Сев. ж.д. в мою бытность с октября 1924 г. не было».

Ст. инж. Паровозной Части Отдела Тяги Ю. Вост. ж.д. ГЕРСТ показывает:

«Приказ НКПС'а № 8721 от 13/УП-26 г. мне известен. После получения этого приказа на Ю. В. ж.д. Отделом Тяги были перечислены из числа больных паровозов, ожидающих капитального ремонта в резерв-

ный парк. Это перечисление, уменьшившее фактическое число больных паровозов операционного парка являлось искусственным уменьшением этого числа».

Инженер Паровозной Группы Отдела Тяги М. Каз. ж.д. КРАСАВИН показывает:

«По вопросу перевода паровозов операционного парка в резервный, с целью уменьшения числа больных, могу сказать следующее: 27-го апреля 26 года дорога отношением № ТЖ/64117/2 просила ЦЖ перечислить в резервный парк из операционного 100 паровозов немедленно и по мере снятия с работы 20 паровозов, всего 120. Эта просьба была удовлетворена приказом № 8721 от 26 года. Спустя несколько месяцев, дорога из числа перечисленных в резервный парк 120 паровозов, стала восстанавливать капитальным и средним ремонтом паровозы серии Чн. 0 — ч/б, Б, а также были отремонтированы и ремонтируются для Ташкентской дороги паровозы серии 0 ч/п и 0 ч-к. Перечисление этих 120 паровозов я считаю сознательным маневром для снижения % больных паровозов на дороге, так как по сведениям фр. №10 после перечисления этих паровозов, процент больных сразу уменьшился».

«Одной из ненормальностей в вопросе исключения паровозов из инвентаря нужно отметить то обстоятельство, что котлы паровозов 0, построенные в 1899–1900 г., были тоже, по распоряжению НКПС от 9/II-28 г. за №ТП 26/701 переданы Рудметаллторгу, в то время, как эти котлы частично могли быть использованы».

Паровозы серии Од (большое) постройки 1897 года и позже исключены преждевременно, потому, что эти паровозы могли быть отремонтированы и использованы на построечных линиях, эти паровозы в этих случаях незаменимы. Нецелесообразность исключения серии Од подтверждается тем, что НКПС приказом № 9101 от 6/XII-26 г. предусматривал подразделение паровозов серии Од на две группы. К первой относились паровозы постройки до 1895 г. включительно, которые до 1930 года потребуют исключения из инвентаря; ко второй относились паровозы постройки 1897 года и позднее, каковые предназначались к оживлению. Несмотря на таковой приказ, НКПС все же дал разрешение на исключение паровозов из инвентаря постройки до 1900 года включительно».

Нач. Паровозной Части Отдела Тяги Донецкой ж.д. инж. ЛАРСЕН-ОЛЬСЕН показывает:

«На основании приказа НКПС № 8721 от 1926 г. на Дон. Ж.д. из операционного парка в резервный перечислено 27 паровозов, из них: сер. Ш — 14 серии ОД — 6 и ОД — 7. До исключения паровозов из операционного парка % больных паровозов колебался приблизительно в пределах 18%, после исключения же дал скачек в сторону улучшения до 15 %. Таким образом Дон. ж.д. не увеличив количества здоровых паровозов, получила возможность в процентном соотношении показать значительное улучшение паровозного парка».

Консультант Бюро НОТ М. Каз. ж.д. БЫКОВ, показывает:

«Приказ НКПС №8721/Тпп о мероприятиях более резкого разграничения операционной и резервной частей паровозного парка, с освобождением операционной части парка от паровозов неходовых серий и длительно ожидающих ремонта, предписывается дорогам произвести перечисление паровозов, ожидающих капитального и среднего ремонта из операционного в резервный парк. Данный приказ в этой его части определенно направлен к маскированию действительного состояния паровозного парка, перечисление в резервный парк паровозов, длительно ожидающих ремонта, явно направлен на искусственное уменьшение % больных паровозов операционного парка».

Машинист-наставник Борисоглебского участка Отдела Тяги Ю. Вост. ж.д. ШИРИН, показывает:

«Считаю главным образом неправильное исключение и передачу для разбивки паровоза №567, так как состояние его топки подлежало только среднему ремонту, что и было помечено в генеральной переписи всех паровозов резервного парка приблизительно в 25/26 году».

Инженер Паровозной Группы Отдела Тяги М. Каз. ж.д. КРАСАВИН, показывает:

«Порядок оформления исключения паровоза из инвентаря был следующий: в НКПС представлялся список паровозов по годам постройки и по получении разрешения НКПС паровозы передавались для разборки Русметалторгу, никаких актов о необходимости исключения паровозов из инвентаря на участках не составлялось, что счит. бы необходимым, так как Отдел Тяги не имел возможности по карточкам судить о стоимости ремонта того или иного паровоза. Эти акты крайне необходимо было составить на паровозы, год постройки которых неизвестен, а также неизвестны данные о работе их и о последнем ремонте».

Целый ряд аналогичных показаний за недостатком места не приводится.

## **2. ВРЕДИТЕЛЬСТВО ПО ОПЕРАЦИОННОМУ ПАРКУ**

### **А) ВРЕДИТЕЛЬСКИЕ НОРМЫ**

Руководители Отдела Тяги НКПС преподали на линию нормы для больных паровозов ожидания ими ремонта, а именно 18% (допустимое число больных) и 0,5 (допустимое число находящихся в ожидании ремонта). Указанные нормы, как это установлено свидетельскими показаниями и сознанием БЕНЕШЕВИЧА, КРАСОВСКОГО и ДМОХОВСКОГО, сделанным под тяжестью улик, являются технически абсурдными и выработанными, в целях вредительства. Назначение этих норм в указанном виде и требование их выполнения от дорог преследовало следующие к.-р. задачи, а именно: 1) создать картину внешнего благополучия с операционным паровозным парком, 2) способствовать его разрушению.

Вредительская сущность преподаваемых норм сводится к следующему:

1) 18% , являющиеся средним по сети, использованы как обязательная

норма, в какую должна уложиться каждая дорога без учета ее особенностей, т.е. серийности и возврата паровозов, организационных методов ремонта и проч.; в силу этого дороги, имеющие возможность дать более низкий процент больных паровозов успокаивались на 18-ти, т.е. разлагались, дороги же, не могущие уложиться в указанный процент, под непрестанными требованиями Отдела Тяги НКПС снизить % до 18-ти и заносимые при невыполнении — приказами на «черную доску» или тремя путями: 1) делали подлоги, 2) выпускали из ремонта паровозы с наделками 3) пускали в работу паровозы без выполнения записи ремонта, т.е., в двух последних случаях разрушали парк.

2) 0,5 ожидания ремонта, т.е. полпаровоза на тяговой участок по каждому из двух видов ремонта, а именно: среднему и длительному текущему является технически невыполнимой (абсурдной) и достижение ее может быть осуществлено или подлогами или оставлением от ремонта больных паровозов с пуском их под поезда, т.е. дальнейшим разрушением.

3) Поскольку ожидающие ремонта паровозы (не поставленные еще на канаву) есть часть от общего числа больных, постольку между нормой для общего числа больных и нормой ожидающих ремонта имеется строгая функциональная зависимость, определяемая математическими расчетами и при том элементарными для каждого тяговика. Указанный расчет, произведенный в отношении величин «18%» и «0,5», говорит, что эти внешне благополучные, а по докладам б. руководителей ЦЖТ даже «идеальные» нормы, кроют за собой фактически допущение систематического переболевания парка дорог длительным текущим ремонтом до 46%.

Нижеприводимые выдержки из показаний и заключения Экспертной Комиссии с достаточной ясностью подтверждают техническую абсурдность и вредительское значение преподанных норм, служивших наравне со статистическими данными для оценки состояния паровозного парка.

Арестованный Нач. Тяги НКПС КРАСОВСКИЙ — инициатор норм 18 и 0,5 и один из руководителей к.-р. группы под давлением улик, показывает:

«Норма 0,5 является невыполнимой, а, следовательно, с этой точки зрения она может быть названа технически абсурдной. Норма 18% верна, как средняя по сети, но неверна, как оценка каждой дороге в отдельности. Комбинация этих норм, вследствие абсурдности нормы 0,5 и неточности нормы 18% являются неправильными. Мной или ДМОХОВСКИМ, точно не помню кем, был произведен анализ успешности среднего и тяжелого ремонта на технически абсурдный измеритель 0,5, причем к числу неуспевающих по ожиданию среднего ремонта были отнесены дороги: Рях. Ур., М. Каз., Ср. Аз., Закавказье, М. К. Вор. и Курская и по ожиданию длительного текущего ремонта дороги — МББ, Екат., Окт. и Сев. Кавк. Я сделал эту грубейшую техническую ошибку вторично».

Арестованный второй руководитель к.-р. группы ДМОХОВСКИЙ, проводивший в жизнь нормы «18%» и «0,5», показывает:

«Подтверждаю еще раз, что норма для ожидания ремонта паровозов является техническим абсурдом».

«Признаю, что нормы в 18% больных для каждой дороги в отдельности неверна».

«Существование технически абсурдных норм, о которых я показывал выше, могло повлечь дороги стать при их выполнении на следующем пути 1) путь подлогов. Т.е. дачу неверных статистических сведения в Центр о состоянии паровозного парка, 2) на путь выпуска из ремонта паровозов с недоделками, 3) на путь выпуска в работу паровозов без выполнения записанного ремонта. Не производство записанного ремонта и выпуск с недоделками ведет к ухудшению состояния паровозного парка. При наличии неправильных и технически абсурдных норм надзор за состоянием паровозного парка затруднен, так как нет ни правильной оценки. Ни своевременных мероприятий, вытекающих из оценки».

«Установление неправильных измерителей оценки состояния паровозов и установление отчетности по паровозному хозяйству неполной и туманной повлекло за собой ухудшение состояния паровозного парка и имеет своим следствием то, что называют технической контрреволюцией».

Выписка из заключения Экспертной Комиссии:

«Преподаваемая норма ожидания 0,5 паровоза на участок по длительному текущему ремонту не только технически невыполнима, но и не должна была быть преподаваемой НКПС'ом, а тем более, как максимально допустимая, так как она не имеет под собой никаких технических обоснований или иначе говоря — технически абсурдна.

Норма ожидания в 0,5 паровоза на участок преподаваемая по среднему ремонту также технически невыполнима.

Обе нормы, т.е. 18% и 0,5 паровоза преподаваны НКПС'ом без всякой увязки между собой и первая из них преувеличена, а вторая — преуменьшена».

Арестованный Зав. Подгруппой отчетности Отдела Тяги ЦУЖЕЛ'а НКПС ТЕРЕМЕЦКИЙ, показывает:

«Преподавать на линию, как это делалось ЦЖТ, единый процент для всех дорог, это есть техническая контрреволюция, так как это значит побуждать дороги, не могущие уложиться в 18% — идти по пути подлога. А когда будут подложные цифры, то будет затушевана настоящая картина дела с паровозным парком, т.е. все расчеты, которые строятся на проценте больных паровозов, будут ложные».

«Процент для больных паровозов в виде 18% не только указан в приказе, как средний по сети, но и преподавался со стороны ЦЖТ дорогам, как процент, в который нужно каждой дороге уложиться. Я знаю, что некоторые Т дорог заявляли КРАСОВСКОМУ, что они не могут уложиться в 18% по условиям дороги, т.е. благодаря старой запущенности парка, которую невозможно сразу ликвидировать, возраста паровозов, разносерийности и т.д., но КРАСОВСКИЙ говорил, что «нужно снизить процент до 18». Из таких Т я припоминаю — с Юго-Западных, Западных ж.д. Уложиться в 18%, имея за собой разносерийность, старую запущенность ремонта и проч., конечно, нельзя сразу и если бы дорога захотела это сразу сделать, то она могла бы это показать только на бумаге путем подлога или же путем

выпуска паровозов из ремонта с недоделками и пуска паровозов в работу без выполнения записи ремонта машинистами».

Ответств. Исполнитель по Паровозной Группе Отдела Тяги Правления Северных ж.д. СМИРНОВ, показывает:

«Приказ НКПС № 8721 от 13/УП-26 г. относительно установления нормы больных паровозов операционного парка в 19% для всех дорог, является невыполнимым, так как дороги по своему техническому оборудованию и разности парка — находятся все в разных условиях».

Пом. Нач. Отдела Тяги Донецких ж.д. инж. КРЮГЕР показывает:

«Установление по всем дорогам единой нормы больных паровозов (18%) считаю техническим абсурдом и ни в коем случае не может служить побудителем дорог к постоянной заботе об улучшении паровозного парка. Мы на Дон. ж. д., считая эту норму абсурдной, просто ею не руководствовались. Я считаю, что на Дон. дор. Нормальным % должны быть 13–14 и сигнализирующим напряженное состояние паровозного парка 15–16%, в каких пределах мы и удерживались».

Исп. Обяз. Нач. Паровозной Части Отдела Тяги Сам. Злат. ж. д. ЧАПЛЫГИН, показывает:

«Установление нормы в 18% для всех дорог и на всякое время считаю технически абсурдным, так как на каждой дороге паровозный парк по своему состоянию различен. Установленная НКПС норма в 0,5 паровоза на ожидание среднего и текущего ремонта на каждый участок, а в частности для Сам. Злат. ж. д. При семи участках Тяги, всего семь паровозов (по обоим видам ремонта), является также в корне неправильным и необоснованным, так как в действительности ни одна дорога и в частности наша в эту цифру не укладывалась и уложиться не может. В добавление к тому, что норма в 18% больных паровозов является техническим абсурдом служит еще и то, что ремонтные средства разных дорог различны, а равно и различен паровозный парк по возрасту, по годам постройки и по состоянию топков и котлов. В частности у нас на дороге нормальные паровозы серии О, работающие в поездах на Волго-Бугульминской линии на двух участках являются устарелыми и по возрасту и по годам постройки до 33-летнего возраста с трещинами и заплатами в топках».

Пом. Нач. 3-го участка Тяги Сев. ж. д. ПАВЛОВ показывает:

«Преопданную норму — средний 18% больных паровозов (приказ НКПС № 8721/т от 13/УП-27 года) считаю вполне абсурдной и голословной для всех участков всей сети дорог».

Нач. Обратного депо Кострома Сев. ж. д. СТЕПАНОВ показывает:

«Преопданная норма больных паровозов 18% для всей сети дорог, есть технический абсурд, не на чем не основанный и с одной стороны влекущий также линейную администрацию делать подлоги, дабы выдержать эту норму на участке, так как последний с этой нормой не справится в силу тех причин, что не на всех участках состояние паровозного парка одинаково и не везде позволяют условия по наличию ремонтных пунктов успешно выполнить заданный ремонт».

Нач. Тяги Юго-Зап. ж.д. инженер ОЛИМПИЕВ, показывает:

«Отделом Тяги ЦУЖЕЛ'а НКПС для всех дорог преподана норма в 18% для больных паровозов от общего числа паровозов операционного парка. Преподание одинакового процента в корне неправильно, в силу того, что на каждой дороге существуют различные условия для паровозного хозяйства, а именно: различие в оборудовании депо и мастерских, различие серий паровозов, их возраста, а также различие и в климатических условиях».

Нач. Паровозной Части Донецких ж.д. инж. ЛАРСЕН-ОЛЬСЕН показывает:

«Предопределением тем же приказом необходимости доведения % больных паровозов до 18% я считаю неправильным, так как такой % ни в коем случае не может служить показателем удовлетворительного состояния паровозного парка, а должен быть ниже, причем установление такого % для всех дорог также неправильно и таковой должен предопределяться для каждой дороги в отдельности в зависимости от состояния паровозного парка. Такая норма больных паровозов может привести к тому, что дороги, имеющие плохой паровозный парк со значительно большим % больных паровозов, должны будут потребовать сверх отпускаемого кредита в зависимости от пробега дополнительный, при неполучении коего будет поставлена в затруднительное положение и вынуждена будет идти по пути дальнейшего ухудшения паровозного парка, дороги же, имеющие лучший парк и меньший % больных паровозов, добившись 18% или немного ниже перестанут заботиться о дальнейшем снижении».

Консультант Бюро НОТ М. Каз — ж.д. БЫКОВ показывает:

«Этим же приказом (8721/Тпп) предписывается дорогам % больных паровозов держать равным 18, что является не только технически безграмотным и абсурдным, но явно умышленным действием, толкающим дороги на представление ложных данных о количестве больных паровозов, такое предписание совершенно не учитывает возраста паровозов на разных дорогах технического оборудования депо и мастерских, работу дорог в смысле обслуживания поездов по весу, профилей пути и климатических условий разных дорог. Все дороги имеют свои особенности, что, естественно, вызывает неодинаковый износ, а, следовательно % больных паровозов не может быть одинаковым на всех дорогах сети, для одних дорог этот % велик, но таковые лишались (вполне возможно, остановились на достигнутом уровне требования НКПС в 18%) пробуждающегося стимула к наибольшему снижению % больных паровозов, для других дорог этот % мал и таковые умышленно совершенно сознательно толкались авторами приказа на дачу ложных сведений о количестве больных, т.е. вынуждались делать подлоги. В целом приказ НКПС — 8721 достигает лишь цели представлять угодливую картину состояния паровозного хозяйства на дорогах. Умышленно (по-видимому? кому-то втереть очки), создавая благополучие паровозного хозяйства по отчетам, в действительности же это благополучие не соответствует практическому состоянию паровозного



хозяйства, в частности М. Каз. ж. д., что, конечно, не должно иметь места при искреннем намерении восстановления паровозного хозяйства СССР».

Начальник Паровозной Части Юго-Зап. ж.д. инженер КОРОТЕНКО, показывает:

«Норма ожидающих ремонта паровозов на участке 0,5 паровоза технически абсурдна в применении в жизнь;»

«если строго придерживаться буквы этого приказа ТЧ должен либо делать подлоги, либо гонять в эксплуатации неисправные паровозы».

Консультант Правления Юго-Вост. ж.д. инженер РЫБАКОВ показывает: «Измеритель в 0,5 паровоза в соответствии с % нормированием вообще больных паровозов надо считать абсурдным».

«Суммируя все изложенное в отношении преподанной НКПС'ом отчетности о состоянии паровозного хозяйства в части определения одного для всех дорог % (18) больных паровозов и несоответствующей ему нормы — измерителя в 0,5 паровоза на участок ожидающих ремонта, выявляется общая тенденция НКПС заставить дороги представлять свою отчетность о состоянии паровозного хозяйства по указанным моментам в виде несоответствующего действительности благополучия, не давая возможности дорогам принимать своевременно необходимые практические меры по улучшению состояния тягового хозяйства и способствуя тем самым его прогрессирующему ухудшению».

Пом. Нач. Отдела Тяги Северных ж.д. О'Рурк показывает:

«По вопросу о максимальной допустимой норме больных паровозов в ожидании ремонта, установленной НКПС в 0,5, т.е. полпаровоза на каждый участок дороги по среднему и длительному текущему ремонту вместе, считаю невыполнимым и грубо ошибочным».

Пом. Нач. Отдела Тяги Донецкой ж.д. инж. КРЮГЕР показывает:

«Установленная приказом НКПС № 9331 норма ожидающих ремонта паровозов по 0,5 единицы по каждому виду ремонта на каждый участок технически безграмотна, во первых потому, что практически невозможно для каждого участка осуществить таковую и во вторых получается бессмыслица, устанавливая норму больных в %, а норму ожидающих в единицах, беря тем самым все участки на одну меру, не считаясь с количеством паровозов. Ведь нельзя сравнивать участок, имеющий 38 паровозов (Льгов) с участком, имеющим 118 паровозов (Дебальцево). На Донецкой ж.д. мы с этой нормой не считались и не считаемся».

Нач. Паровозной Части Отд. Тяги Сев. ж. д. ТИМЕШЕВ показывает:

«По всем указанным выше распоряжениям НКПС по вопросам об оставлении нормы больных паровозов — одинаковой для всех дорог в 18% и о норме количества паровозов в ожидании среднего и текущего ремонта по ½ паровозу на каждый участок могу сказать, что они являются технически невыполнимыми, а для некоторых дорог и абсурдными. Если в точности соблюдать и выполнять указанное распоряжение, то этим самым дороги заставляют работать на больных паровозах еще более их разбивая, чтобы не превысить нормы 0,5 паровоза в ожидании ремонта и не

имея возможности поставить в ремонт. Чтобы не превышать предписанного процента. После того, как паровозы совершенно разобьются у дорог, естественно, является желание ставить их в резервную часть, что и было по приказу НКПС'а на ряде дорог и произведено».

Начальник 3-го уч. Тяги Ярославль Сев. ж.д., КАШТАНОВ показывает: «Данная норма 0.5 ожидания среднего и длительного ремонта(приказ ЦУЖЕЛ НКПС от 8/3-27 г.) преподана технически неверно, так как это никак не вяжется с установленной нормой 18% больных паровозов. Имея в виду, что 0.5 может быть принят к исполнению на участке с меньшим количеством паровозов, дабы подойти к цифре 0.5 вынуждены исказить цифры действительного состояния паровозного парка, делая подлоги. И если такое положение не было в ТЧ 3, то только благодаря мощности при участке мастерских среднего ремонта».

Пом. Нач. 3-го уч. Тяги Северных ж.д. СОКОЛОВ показывает:

«Норма ожидания больных паровозов приказом ЦУЖЕЛа от 8/2-27 г. 0.5 паровоза на участке, по среднему и длительному текущему ремонту участком не выполняется и данная норма не на чем основанная, представляет из себя как технический абсурд и в корне не вяжется с измерителем % больных паровозов, если же участкам придерживаться этой норма ожидания, то пришлось бы больные паровозы пускать в работу и в результате расшатывание паровозного хозяйства, плюс к этому увеличение происшествий на транспорте или в другом случае участковой администрации пришлось бы делать подлоги, т.е. скрывать количество ожидающих ремонта паровозов».

Нач. Паровозной Части Отд. Тяги Юго-Зап. ж.д. КОРОТЕНКО показывает:

«Предлагаемая НКПС»ом по ЦЖТ от 8/3-27 г. приказом № 9331 норма ожидающих ремонта паровозов на участке 0.5 паровоза, технически абсурдна и невозможна в применении в жизнь в наших условиях. Ведь участки то разные. Одно дело на Киевской и Бобринский — по 100с лишним паровозов, другое дело — Христиновский и Коростеньский по 30—40 паровозов. Если строго придерживаться буквы этого приказа ТЧ должен либо делать подлоги, либо если он на это неспособен, гонять в эксплуатацию неисправные паровозы».

Арестованный Нач. Паровозной части Юго-Восточных ж.д. МИРАКОВ показывает:

«Приказ НКПС, устанавливавший норму числа паровозов, ожидающих ремонта в 0,5 паровоза по каждому виду ремонта на участок я считаю абсурдным, так как следует устанавливать норму не на участок, а в зависимости от общего числа паровозов на участке, так как неправильно требовать 0,5 паровоза на участок в 20 паровозов и на участок в 100 паровозов. Следовало бы норму установить в процентах от общего числа паровозов, что было бы понятно и показательно».

Пом. Нач. Отдела Тяги Северных ж.д. О'РУРК показывает:

«В дополнение к моим показаниям от 24/IV-28 г. сообщаю, что если дорога по своему техническому состоянию и средствам, кредитным воз-

возможностям не сможет справиться с заданными НКПС нормами (18% больных для каждой дороги и 0,5 паровоза в ожидании на каждый участок, см. прик. № 9331 ТБР/54 ТНП 1, а, следовательно, выполнить это распоряжение, то, принуждена будет с разрешения НКПС увеличить резервный парк перечислением из операционного парка в больные, как ЭТО имело место на ряде дорог в 1927 году».

Отв. Исполнитель по паровозной группе Отд. Пути Правления Сев. ж.д. СМИРНОВ, показывает:

Таким образом, если придерживаться указанных выше норм, преподаваемых ЦЖТ НКПС»а, то кроме не достижения норм, состояние операционного парка не улучшится, а ухудшится».

Арестованный Нач. Паровозной Части Сызр. Вяз. ж.д. инж. технолог ШЕСТОВ, показывает:

Равным образом в корне неправильна и преподаваемая норма для числа ожидающих ремонта паровозов в 0,5 единицы на каждом участке и на каждый вид ремонта. Норма эта является технически абсурдной. Для нашей, т.е. Сызр. Вяземской она преуменьшена при самом жестоком подходе к вопросу, примерно, на 60–75%. Уложиться в 18% общего числа больных паровозов наша дорога также не в состоянии, особенно, принимая во внимание слабость металла бандажей и обезличенную езду, влияющую по роду причин на состояние паровозного парка. Выход из положения по указанным пунктам может быть только один, принимая во внимание систематический нажим Отдела Тяги ЦУЖЕЛа НКПС категорически требующего уложиться в указанные нормы — это давать положенные сведения отчетности. Так я и делал».

Арестованный Нач. Отд. Тяги М. Казанской ж.д. ЗЕЛЕНСКИЙ показывает:

«НКПС была преподаана норма ожидающих ремонта паровозов случайного и среднего ремонта 0,5 паровоза на участках и 18% больных, всего операционного парка. Считаю норму 0,5 паровоза абсурдной, так как в нее ни одна дорога уложиться не может».

Нач. Паровозной Части Отд. Тяги Сев. ж.д. ТИМЕШЕВ показывает:

Первые два распоряжения (о 18% и 0,5 ) на людей с неустойчивой нравственностью могли подействовать в том смысле, что они, желая выслужиться, стали скрывать больные паровозы, извращая истинное положение дела и давая бумажное благополучие».

Нач. Обратного депо Кострома Северных ж.д. СТЕПАНОВ показывает:

Паровозы ожиданием длительного текущего ремонта по норме 0,5 участком выполняться не могли и не могут, а потому приходится с таким ремонтом пускать паровозы в работу, что еще хуже разбивает паровозы и искусственно снижается % больных паровозов. Впоследствии такие паровозы требовали еще большего ремонта и этим самым увеличивали его изношенность и простой в ремонте. Такое распоряжение считаю со своей стороны абсурдным и даже злостным к разрушению транспорта».

Пом. Нач. Отдела Тяги Северных ж.д. О'РУРК показывает:

«Если придерживаться выполнения строго этих двух норм НКПС (18 и 0.5) для какой-либо данной дороги невыполнимых, то качество работающих паровозов ухудшится».

Нач. Паровой Частей Отдела Тяги инж. Донецкой ж.д. ЛАРСЕН-ОЛЬСЕН, показывает:

«При этом установленная приказом НКПС № 546/9331 от 8/3-27 г. норма ожидающих, ремонта паровозов 0,5 паровоза по каждому виду ремонта на каждый тяговой участок, имея в виду большие паровозы, исчисляется в % как по существу, так и по обоснованию, технически абсурдна и противоречит как по существу, так и по принципу приказа № 8721, что может привести к запутыванию правильного исчисления больных паровозов. На данный приказ, как характеризующий работу 25/26 г, я особого внимания не обратил и этой нормы не придерживался, не возбуждая особого запроса в НКПС».

Но нормам имеются многочисленные показания аналогичного порядка. Кроме того, как сказано выше, техническая экспертиза целиком и полностью подтверждает вредительское значение норм.

При наличии установленных следствием и экспертизой фактов, а именно: 1) вредительской отчетности, 2) вредительских норм, 3) подлогов — Коллегии НКПС нельзя было установить — какова истинная картина паровозного хозяйства. Единственным способом разоблачить вредителей являлась фактическая ревизия Тяги дорог, но и эта возможность исключалась, ввиду захват Инспекции «своими» для вредителей людьми (см. ниже) (КУШНАРЕВ, КЕЛЕР, ВИНОГРАДОВ). Что же касается главной инспекции, обязанной производить, так называемые, «объективные» ревизии, то она этих ревизий не производила по причинам, ясным из приводимого признания б. ЦЖТ КРАСОВСКОГО:

«Что касается докладов Главной Инспекции, я не помню, что бы за последний год их получал и объясняю это тем, что там мало тяговиков и некому было обследовать тяговое хозяйство; я ни перед кем не ставил вопроса о необходимости пополнения опытными тяговиками Главной Инспекции».

## **Б) О ЗЛОНАМЕРЕННОМ НЕСНАБЖЕНИИ ЗАПАСНЫМИ ЧАСТЯМИ ПАРОВОЗОВ ОПЕРАЦИОННОГО ПАРКА**

В общей системе вредительства создание затора в снабжении ряда серий паровозов запасными частями играло значительную роль и являлось продолжением политики разрушения операционного парка.

18 ноября 1926 года № ТП 22/711 циркуляром в адреса всех дорог за подписями КРАСОВСКОГО и ДМОХОВСКОГО было предписано 1) заняться самим изготовлением запасных частей к 9-ти сериям паровозов, 2) или получить из запасов других дорог по взаимному соглашению, 3) или брать таковые с паровозов резервного парка. Так как дороги, работающие на ряде серий паровозов не могли выполнить изготовления частей

по непригодности мастерских, не могли получить частей с других дорог, так как там их не было, не могли взять из резервного парка, так как все нужные части давным-давно были сняты или, сданы в лом, а нужда была велика, то они вновь стали бомбардировать ЦЖТ запросами, на что последовало разъяснение: заказывать непосредственно металлопромышленности, но последняя заказов не приняла, так как ЦЖТ сообщил ВСНХ, одновременно с рассылкой циркуляра № ТП 22/711 по Дорогам об исключении из плана госзаказов частей указанных серий паровозов.

На дорогах создалось тяжелое положение и в частности на прифронтовой МББ ж.д., имеющей 168 паровозов серии Р, на которых построено график перевозок войск на период мобилизации и войны. Преступное распоряжение о запасных частях было одной из причин почти полной приостановки движения зимой 1928 года на Ташкентской ж.д. (в разгар хлебоперевозок), что подтверждается приводимыми ниже показаниями.

Ниже приводимые выписки из официальных документов и показаний полностью подтверждают вредительское значение распоряжений ЦЖТ НКПС по запасным частям.

Начальник Мобилизационной Части МББ ж.д. ЕРЛЫКИН показывает: «Таким образом (на дороге) % паровозов, которые ЦЖТ считает вымирающими сериями поставляет 80% от имеющегося наличия поездных паровозов» годных для воинского движения. Получаемые с других в порядке регулировки паровозы состояли в большинстве из «Р» и «О». Зная о количестве на дороге паровозов серии «О» и «Р», зная о том, что запасные части для этих серий не заказываются и не заказывались и передавая паровозы этих серий на дорогу ЦЖТ определенно знал (не зная он не мог), что в случае поломки ответственных частей, на этих паровозах (особенно серии «Р») они ставились бы на кладбище, так как запасных частей к ним нет, а это значило бы, что МББ ж.д. была поставлена с объявлением мобилизации в затруднительное положение».

Старший ревизор Тяги Ташкентской ж.д. СОЛДАТЕНКО, перечисляя при допросе причины остановки движения зимой 1928 года первой причиной приводит отсутствие запасных частей для паровозов серии «Фита-Чб» и показывает:

«При обследовании дороги о инженером КУШНАРЕВЫМ мною таковому доказывалось, что с наличным парком паровозов по дороге мы работой не справимся; но он доказывал обратное, кроме того обращено его внимание на состояние паровозов, особенно по топкам и доказывалось, что работать с такими паровозами и особенно без нужных запасных частей невозможно, он доказывал другое и обещал потребовать полного снабжения».

**ПРИМЕЧАНИЕ:** КУШНАРЕВ — инженер из Тяги НКПС.

«Катастрофа о паровозами на дороге получилась во первых потому, что на складах не было необходимых, для ремонта запасных частей, требующихся для производства ремонта, отсутствовали чертежи и альбомы, почему при ремонте части снимались с одного паровоза на другой,

совершенно несоответствующие данному паровозу, на который нужно было поставить».

От. Ревизор Отдела Тяги Ташкентской дороги ДЕВЯТКИН показывает:

«Должен показать что порчи паровозов, остановки в пути, опоздания, главным образом вызывались паровозами серии ФЧБ, (т.е. с теми паровозами, у которых не было запасных частей)».

«После виденного КУШНАРЕВЫМ на дороге катастрофического положения с паровозным парком, дороги все же от НКПС никакой помощи не получили, благодаря чему и получился затор в движении».

Инженер Отдела Тяги Ташкентской ж.д. КАЛИНИН, показывает:

«КУШНАРЕВ видел, что мы были не в силах не имея запасных частей, он видел, что для ремонта части берутся с одного паровоза на другой, а часть за недостатком частей ремонт выполняется не полностью».

Аналогичные показания имеются по ряду других дорог.

В ответ на массовые заявления дорог о тяжелом положении с запчастями ЦЖТ в лице КРАСОВСКОГО 10-го февраля 1928 года выпускает новый приказ № 184, по которому дорогам предлагается пустить в лом годные для службы колесные пары паровозов и их части «отживающих» (тех же, о каких говорится в предыдущем разделе доклада и настоящем) серий, если они на дороге является излишними. Этим распоряжением убивалась последняя возможность поддержать дороги, на которых «отживающие» серии работают и имеется катастрофа с запасными частями. Каких либо комментарии к данному приказу приводить не приходится.

## В) УНИЧТОЖЕНИЕ ТОРМОЗИЛЬЩИКОВ

Сущность этого к.-р. действия выразилась в введении специального параграфа в «Правилах технического формирования поездов», в силу которого дороги должны были, не считаясь с весом поездов и профиля пути, сократить ЧИСЛО кондукторов — ТОРМОЗИЛЬЩИКОВ И, следовательно, число тормозных осей, произведя новые расчеты на число тормозных осей.

Это преступное распоряжение не было выполнено громадным большинством дорог, как явно вредительское и было опротестовано некоторыми дорогами. Однако руководители Отдела Тяги категорически потребовали, несмотря на протесты, его выполнения, ссылаясь на «режим экономии» и необходимость использовать «механизацию» (тормоза только одного паровоза). В результате на транспорте произошло массовое повреждение ходовых частей паровозов и происшествия.

Помимо заключения экспертизы о явной вредности сокращения числа тормозильщиков, следствие располагает рядом показаний по тому же вопросу, часть которых здесь приводится.

Нач. Паровозной Части Сам. Злат. ж.д. инженер ЧАПЛЫГИН показывает:

«Результатом этого распоряжения получилось чрезмерное учащение случаев ослабления паровозных бандажей: кроме того наблюдаются слу-

чаи проезда закрытых семафоров и станций, расположенных в конце тяжелых уклонов; это распоряжение кроме вредных последствий ничего не дает и эти правила следует рассматривать, как технически вредные и изданные лишь в целях ослабления транспорта».

Нач. Тяги Сызр. Вяз. ж.д. инж. ДАНИЛОВ показывает:

«По получении инструкции о порядке формирования поездов с уменьшенным числом тормозильщиков мною был заготовлен рапорт в Отдел Тяги НКПС от отмене параграфа 60-го, что вызвано было тем, что ввиду наличия значительных уклонов при тяжелых составах были проезды станций, но на это было получено подтверждение этого распоряжения».

Консультант Бюро НОТ М.Каз. ж.д. БЫКОВ показывает:

«Параграф 60-ый Правил технического формирования и снаряжения поездов, объявленных приказом НКПС № 8070/ЭДС относительно учета действующих тормозных осей в составе поезда для уклона в 0,005 в зависимости от наличия тормозов, действующих на паровозные колеса, страдает несоответствием с действительной потребностью в тормозах — нет связи: 1) с профилем пути, 2) с весом поезда, 3) со скоростью следования поезда, 4) с временем года и пр. Вопрос о расчете количества тормозов поездов очень серьезный».

«Имея же в виду последствия от применения указанного приказа без учета особенностей разных дорог и основных элементарных условий, изложенных выше, которые могут заключаться в том, что не только будет разрушен подвижной состав, но может повлечь за собой и гибель для человеческих жизней, ибо данный приказ (60) ведет явно к разрушению ПОДВИЖНОГО состава и к возможности крушения поезда, приходится сделать вывод, что составители такой нормы торможения, имели, по моему мнению, в виду добиться таковой своей вредительской дели, т.е. опять-таки направленной на разрушение транспортного хозяйства сети ж.д. СССР.

Имея в виду свои прежние показания по вопросам, затрагивающим действия ЦЖТ и особенно вопросы, изложенные выше, я прихожу к такому выводу, что руководители Отдела Тяги НКПС, вполне сознательно вели систематическое вредительство транспортного хозяйства.

По-видимому, вредители отлично знали, что разрушение паровозных парков ведет фактически к разрушению всего транспорта, причем следует отметить, что данное вредительство велось такими методами, которые являются на первый взгляд не так заметными, в то же время по существу своему дающие наибольший эффект в смысле досягаемой цели.

Данные действия руководителей Отдела Тяги НКПС, по моему мнению, безусловно, контрреволюционны».

Машинист депо ст. Александров Северных ж.д. СЕРГЕЕВ показывает:

«Даже полезные изобретения, как золотники ТРОФИМОВА, вследствие неисправности тормозов и недостаточного количества тормозильщиков, ведут к порче паровозов (из 27ми паровозов, оборудованных этими золотниками выбоины на бандажах имеются примерно у 20-ти)».

Нач. 2-го уч. Тяги Сек. ж.д. ЗАХАРОВ показывает:

«Незнание особенности машины вызывает часто контр-пары, а отсюда и выбоины на бандажах паровоза. Более серьезные выбоины имеются на 10% паровозного парка, выбоины, которые уже закатаны, доходили до 20%. Особенно много выбоин у паровозов с золотниками ТРОФИМОВА, так как эти паровозы быстроходные (под уклон), а главное по недостатку тормозильщиков кондукторов (у Двух паровозов выбоины (протаски) доходили до 3 мил. и выбыли из строя, пошли в обточку)».

Пом.Нач. 3-го уч. Тяге Северных ж.д. СОКОЛОВ — показывает:

«По вопросу §60 Правил технического формирования поездов в отношении зачитывания добавочных тормозов, а именно: паровозного тормоза, т.е. одного тормозного ската паровоза за одну тормозную у груженого вагона. Считаю ни чем иным, как злостное расстройство подвижного состава дороги, по той причине, что в связи с этим сокращены кондукторские бригады, а от этого происходит: при торможении состава следования под уклон, получается неплавное торможение, а именно: головная часть, т.е. паровозом, как имеющим 4 тормозных оси получается сильнее, что получается набегание задних вагонов на головную часть, а тем самым расстраивает сцепные и ударные приборы. Бывают частые случаи, особенно в зимнее время, отказа действия тормозных цилиндров, вследствие их замораживания и нестрога действия, что может вызвать проезд семафора и станций, что и наблюдалось, а отсюда и крушение».

Нач. 3-го участка Тяги Северных ж.д. КАШТАНОВ — показывает:

Относительно §60-го «Правил технического формирования и снаряжения поездов», могу сказать следующее, что лично ТЧ 3 этот параграф по своему противоречию §63 тех же правил не удовлетворяет, так как если технически применить §60, то не требуется §63, Кроме того, что в результате исполнения §60пришлось сократить число тормозильщиков (это было сделано, в СВЯЗИ с общим сокращением штата), т.е. вынужденное создание эффекта «режима экономии». При введении этого § не учитывалось последствий которые выражались в следующем: 1) вся задерживающаяся инерция при следовании поезда, по уклону, была передана тормозам паровозов, отчего происходит усиленный износ бандажей, расшатывание дышлового движения паровозов и вообще преждевременный износ упряжных приборов всего подвижного состава и 2) не предотвращены последствия крушения поездов от толчков и выжимания вагонов из колес пути. Данные правила по моему мнению, учитывая изложенное, проведены, но бесцельно для разрушения подвижного состава».

Нач. Обратного депо ст. Кострома Сев. ж.д. СТЕПАНОВ показывает:

«Сокращение тормозов по параграфу 60, опубликованному в 1926 году за № 869 оф. Отдел Вестника П.С. за счет паровозного, считаю технически недопустимым, так как при торможении паровозом вагоны напирают на паровоз и могут выжать вагоны из поезда, отчего может получиться крушение и кроме того влияет на износ бандажей. Я такое распоряжение технически считаю абсурдным».



Нач. Паровозной Части Отд. Тяги Сев. ж.д. ТИМЕШЕВ показывает:

При вступлении меня на должность ТЖ на Сев. дор. практиковался такой порядок, что паровоз, имеющий тормозные оси (тендер в расчет не принимается) считается за одного тормозильщика и из обрей потребности тормозильщиков на товарный поезд, обслуживаемый одним таким паровозом, один тормозильщик скидывался и на поезд назначалось на одного тормозильщика меньше. В то время на Сев. ж.д. работали паровозы сер. Щ и немного паровозов сер. Э. С получением заграничных паровозов Э порядок оставался прежним. Спустя некоторое время, не помню в каком году. Отдел эксплуатации стал настаивать на буквальном выполнении распоряжений НКПС считать каждую ось вахна, т.е. для поезда при паровозе сер. Э скидывать из расчетного числа тормозных осей 5 осей, что фактически должно было привести к уменьшению числа тормозильщика по сравнению с предыдущим на одного. Отдел Тяги всемерно протестовал против этого, так как уменьшение числа тормозильщиков делает более трудным ведение поезда для машиниста, сокращает имеющийся у него запас тормозной силы и заставляет принять более усиленное торможение для получения равного действия, что в свою очередь вызывает усиленный износ бандажей и преждевременное их ослабление Тяги подкрепляя ссылкой на изданную НТК брошюру инж. Егорченко «Расчет тормозов в товарных поездах». Однако, все доводы Отдела Тяги во внимание приняты не были и бывшим в то время Н или ЧПТ (время действия я не помню) утверждено было мнение Отд. I со ссылкой, что раз существует приказ, которым им и руководствоваться, следствием отмены одного тормозильщика является более возможным проезд станций и связанные с этим происшествия, а также, несомненно, усилился износ бандажей и их ослабление.

Исп. об. Нач. Паровозной Части Отдела Тяги Сам. Злат. ЧАПЛЫГИН показывает:

«По вопросу Правил технического формирования поездов, изданных НВТ пар. 60 этих правил предусматривает снижение в товарных поездах числа вагонных тормозных осей на число тормозных осей паровоза из расчета ось на ось, что влекло за собой сокращение числа тормозных вагонных осей и сокращение числа кондукторов-тормозильщиков. По вопросу жизненности и целесообразности этого распоряжения и о том, как отразилось это распоряжение на нашей дороге указывает чрезмерное учащение случаев ослабления паровозных бандажей по причине постоянного пользования паровозным тормозом при сокращении скорости хода на перегонах и при подходе к станциям, кроме того, наблюдается случаи проезда закрытых семафоров и станций, расположенных в конце затяжных уклонов, что указывает на недостаточность числа тормозных вагонных осей при полном торможении паровозного тормоза при следовании ОДИННОЙ — тягой. В силу этого и для предотвращения случаев проезда станций на участке Сумская—Урал—Кропачево нечетные поезда следуют двойной тягой, используя как тормозную единицу подталкивающий паровоз, возвращающуюся из Кропачево в Сумскую. Принимая во внимание,

что это распоряжение кроме вредных последствий ничего не дает, а эти вредные последствия характеризуются тем, что увеличались случаи ослабления бандажей, а, следовательно, и ремонт их, а равно и могущие быть тяжелые последствия в отношении безопасности движения в виду проезда уклонных станций, эти правила, по моему мнению, нужно рассматривать, как технически вредные и изданные лишь в целях ослабления транспорта.

Инж. Паровозной Группы Отд. Тяги Моск. Казанской ж.д. ЛУЧШИЙ показывает:

Считая, что авторы указанного приказа по своему положению не могли не знать всех последствий, которые вытекают от применения его на практике и таким образом разрушали паровозный парк дорог, создавая такие технические условия, при которых паровозные парки советских дорог быстрее бы разрушались.

Арестованный Нач. Паровозной Части Сызр. Вяземской ж.д. ШЕСТОВ показывает:

«Снятие 2-х тормозильщиков в полногрузных поездах, ведомых мощными паровозами, губительно отражается на состоянии паровозных колес, на которых получают вытирки, возможно учащение ослабления бандажей и чрезмерно увеличивается смена тормозных колодок, кои меняют, например, в Пензе через 2 поездки, главное при проезде уклонных станций, а также постоянное применение контр-пара и это не при равномерном распределении тормозов, а при сгущенном к хвосту, как это сделано на нашей дороге».

Пом. Нач. 3-го уч. Тяги Северных ж.д. ПАВЛОВ показывает:

«По вопросу пар. 60 «Правил технического формирования и снаряжения поездов», могу сказать следующее: данное распоряжение влечет за собой явное расстройство подвижного состава и к этому увеличивает число происшествий на транспорте, так как в силу сокращения тормозных единиц в подвижном составе передача их на силу тормоза паровоза, происходит неравномерное торможение, что с одной стороны влечет за собой скорейший износ тяговых и ударных приборов, а также и поломку их преждевременно. А с другой стороны проезд семафоров, станций по нижеследующим причинам: в зимнее время, при следовании по ломанному, т.е. гористому участку, машинисту требуется тормозить паровозным тормозом, но у такового замерзают манжеты поршней цилиндров, в силу того» что цилиндры не изолированы и тормоз бездействует, последствием чего — проезжает семафор или станцию и получается крушение, что наблюдалось также, в связи с уменьшением тормозных единиц, также уменьшилось и число кондукторов, обслуживающих поезд, которые не могли своевременно замечать обрывы обслуживаемого поезда, а поэтому есть несвоевременная подача сигналов машинисту об обрыве обслуживаемого поезда».

Машинист депо Льгов М.К.Вор. ж.д. ВОЛЧЕНКО показывает:

«В прошлом году был издан приказ об отмене двух тормозильщиков и введение в действие паровозных тормозов. Это мероприятие вызвало

увеличение происшествий как-то увеличение проката, ослабление бандажей, и больше стали срабатывать тормозные колодки. Применение контр-пара участилось. Местные прокаты также вызываются этим распоряжением, В общем от этого приказа произошло только ухудшение».

Машинист депо Льгов МКВ ж.д. БАРЫБИН показывает:

«Летом 1927 года в поездах было отменено два тормозильщика, а введен в действие паровозный тормоз. Если бы тормоза были исправные, то может быть это распоряжение и принесло бы пользу, но при теперешнем состоянии тормозов это распоряжение принесло только вред. Прибегать к контр-пару приходится теперь чаще, чем раньше. Тормоза неисправные, можно затормозить только один раз, больше воздуха не хватает. Бывают такие случаи, что сперва открываешь тормоза и потом через непродолжительное время требуется немедленная остановка. Тогда прибегаешь к контрпару и хотя отпускаешь тормоз и приводишь в действие песочницу, колодки сразу не отстают, а поэтому на бандажах образуются ползуны (местные прокаты, выбоины). На 6-м участке имелись ползуны, почти на всех паровозах, для примера можно указать паровоз 5011, который недавно пришел из капитального ремонта и уже имеет ползун. На бандажа ползуны достигали 2–2,5 м/м. Такой прокат был у машинистов МАЛЮТИНА (прокат в Рогозине), Полянского (в Соковнинке и порезаны стрелки) ЛЕБЕДЕВА В., РУБИНА и др. Ползуны особенно разрушительно действуют на путь, мосты и механизм паровоза. Если проедешь две станции, то дышловые болты слабеют и могут выпасть клинья, а потому будут побиты цилиндрические крышки. Приходится в таких случаях крепить болты на каждой станции. Распоряжение о тормозах повлияло и на ослабление паровозных бандажей. Случаи ослабления участились».

Заключение о вредности §60-го\* Правил технического Формирования поездов» дала и Экспертная Комиссия.

#### г) О ЗАКУПКЕ НЕГОДНОГО ОБОРУДОВАНИЯ И ПОЛНОМ ОТСУТСТВИИ ПЛАНА ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ОБОРУДОВАНИЯ.

ОГПУ вскрыло преступные моменты в деле снабжение дорог пяти-миллионным импортным оборудованием. Моменты эти сводятся к следующему:

1. Мастерским были присланы совершенно ненужные станки и машины, неприменимые в этих мастерских ни при каких условиях, в то время, когда в станках других типов она нуждались.

2. Отсутствие нужного инструмента, массовое ОТСУТСТВИЕ запасных частей, приспособлений, чертежей и правил пользования оборудованием.

3. Закупка станков чрезмерной, ненужной мощности, закупка таких сложных станков, которые не могут быть пущены без германских специалистов.

4. Полное отсутствие плана снабжения дорог станками и их установки,

что повлекло за собой недостаток помещений для установки станков и возможность использования их дорогой.

5. Массовая закупка станков явно устаревших конструкций и станков, выброшенных с германских заводов после их реализации.

6. Закупка таких станков, которые легко изготавливаются на заводах СССР, превосходя по качеству заграничные.

Приводятся выдержки из некоторых показаний.

НАПРИМЕР:

Нач. Великолуцких мастерских инж. МУХИН показывает:

«Высланы 2 электросварочные машины, но применить их нельзя, так как агрегаты переменного тока, тогда как в мастерской постоянный, почему они и не устанавливаются, а стоят без действия в течении 7-ми месяцев и до настоящего времени нет указаний, куда надлежит переправить или же устанавливать в мастерских».

«Все без исключения станки не снабжены приспособлениями, кои требуются постановлениями НКТ, тоже нелишне отметить в отношении конструкции станков, Например: фрезерный станок токарный для нарезки метчиков, не представляет из себя последних достижений заграничной техники, а стереотипный, т.е., по-видимому, уже вышедший из употребления за границей. Многие станки не оборудованы полностью, как например: ковочная машина прибыла без штампов, формовочная без моделей и плит, из-за чего они стоят, так как у нас нет чертежей конструкций для изготовления их, а изготовить чертежи, а по ним и нужные детали, может получиться неточность и полезности от машин не будет».

Технический Директор Подольского Паровозо-Ремонтного завода инж. МАЦНЕВ показывает:

«План нового размещения станков был заводом составлен кроме трубной, так как ни по каталогам, ни по характеристике и описанию оборудования в извещении нельзя было составить представление о том, какое оборудование прибывает, в каком количестве и каких специальных работ. Должен сказать, что назначенное оборудование не совпадало с требованием завода, необходимости пополнения его станками в Правление М. Курской ж.д.13/VII-26».

«Производить расходы по переносу старого оборудования, а затем вновь его снимать и производить все это с условием не задерживать производство было бы только непроизводительной затратой средств. Завод отношением от 19/V-27 г. № 3341 сообщил ЧПТ этот взгляд и просил затребовать от НКПС чертежи и другие данные для возможности немедленно приступить к проекту оборудования трубной в новом помещении новым оборудованием. 29/VI-27 г. № 4309 завод вновь просил ЧПТ ускорить получение от НКПС чертежей оборудования новой трубной, так как не имея никаких данных об этом оборудовании не представляется возможным вести подготовительные работы. Ни чертежей, ни других данных заводом не получено. Как сообщил ЧПТР их в НКПС» не было».

«2/IX-27 г. прибыли две электросварочные машины и два станка для обрезки дымогарных, труб и, наконец, 21/X-27 г. было получено и остальное оборудование трубной в количестве 9 станков. Только после этого завод получил возможность приступить к составлению проекта трубного цеха, причем старый проект составленный, на основании имеющегося оборудование трубного производства заводу не требовалось. Всего до настоящего времени прибыло оборудования в количестве 48 шт., считая комплекты пневматического инструмента комплект за одно оборудование. Из этого количества прислано соответственно требования завода на пополнение оборудования восемь штук, в том числе три комплекта пневматического инструмента. Прибывающее из заграницы оборудование в большом количестве не имело необходимых контроприводов, инструмента, чертежей и т.п. Это задержало их установку, пуск и работу и непредвиденные расходы».

«Кроме — оборудования, указанного в перечне НКПС, завод получил еще десять предметов оборудования сверх перечня. Присланные аккумуляторные тележки по местным условиям не могли быть использованы на заводе».

«К двум универсальным фрезерным станкам не было моторов. Мотор у магнитно-шлифовального карусельного станка сильно греется. Требуется проверка в ГЭТ'е его мощности и соответствия станку не получен мотор к карусельному станку. Не доставлено моторов, подвесок и валов к станкам трубного цеха. Все это вызывает задержку».

«Кроме того гайкоделательный станок прибыл с одним комплектом инструмент и то по германским нормам размера гаек. Кроме того, к станку прислан мотор напряжением 210 в вольт место имеющегося на заводе напряжения 500 вольт».

Слесарь инструктор по пневматике Юго-Вост. ж.д. ПОЛЕБЕЗЬЕВ показывает:

«Пневматические молоты в количестве 7 штук мною получены 9/3-28 г., кроме того мною получено 11 штук пневматических сверлил разных мощностей, из которых в постоянной работе находятся 5 штук, остальные же не работают за ненадобностью, молота же совсем не работают, так как нет работ, в данное время молота и пневматические сверлила ни присланы из Германии Акц. Общества «Прмаг», со слов бывшего Начальника мастерских МИРОШНИКОВА, якобы, присланы по разверстке НКПС. Из количества 6 шт. — неработающие пневматические машины — 3 штуки за №№ 56066, 56083 и 59340 по нашим работам являются маломощными, ввиду того, что в каталоге поменяна мощность 23 млн, в действительности этой мощностью не обладают, почему каждый работающий на указанных машинах и бегаёт от таковых. Кроме выписанных из Германии пневматических машин, имеются 7 штук завода пневматических машин Ленинграда, которые выдерживают нагрузку до 32 миллиметров и по своей конструкции несравненно стоят лучше германских по работе, так как они имеют герметическую закупорку, почему постороннему предмету не

может быть доступна, тогда как в германских машинах этой закупки не, почему имеют место случаи доступа посторонних предметов, а отсюда может быть порча таковых, т.е. задиры поршневых цилиндров».

«По моему мнению, как специалиста по работам, вышеуказанные машины считаю необходимость. получать производства завода Ленинграда, а не Германии, т.к. мною уже указана основная причина выше, но плюс сокращение расходов».

Нач. Отдела тяги Сам. Злат. ж.д. АКСЕНОВ показывает:

«Заявок со стороны Отдела Тяги НКПС»у на присланное заграничное оборудование не давалось, а оно было прислано по самостоятельным соображениям ЦУЖЕЛА».

Как правило, при составлении ежегодно ведомости новых работ, Отдел Тяги Сам. Злат. ж.д. включал в эту ведомость перечень нужных для дороги предметов оборудования, в частности, при составлении ведомости новых работ на 26/27 г. также включалось снабжение дороги некоторым, нужным для нее оборудованием, но присланных предметов ЦУЖЕЛОМ дорогой не испрашивалось, а в большинстве выявлялась потребность этими заявками в токарных станках и оборудовании котельного цеха, каковых оборудований в присланном заграничном оборудовании дорога не снабжена».

«Кроме того, добавляю, что в бытность мою в командировке за границей я там познакомился с командированным туда же с Томской дороги Начальником Красноярских мастерских — инженером ТЫЖНОВЫМ, который по возвращении к себе в Красноярск обратился ко мне за границу с письмом, говорящим следующее: — В Красноярские мастерские получили от НКПС»а перечень заграничного оборудования, на основании которого ТМ составил план размещения оборудования, — в действительности же стало поступать другое оборудование, несоответствующее упомянутому перечню».

«В заключение вышесказанного заявляю следующее: Все высланное ЦУЖЕЛОМ НКПС заграничное оборудование дорогой не требовалось, в большей части оказалось ненужным и не могущим быть использованным по условиям мастерских».

«Зная гр-на ПУЗАНОВА, возглавляющего в ЦЖТ закупки заграничного оборудования, за специалиста своего дела, я не могу допустить, чтобы им могли быть допущены ошибки в приобретении ненужного дорогам заграничного оборудования и считаю, что здесь имеется преднамеренное действие, граничащее с преступлением, т.е. выкачка из СССР золотой валюты за закупку за границей оборудования, которое, будучи разослано по дорогам, оказалось для них ненужным».

Пом. Нач. Воронежских мастерских Ю. Вост. ж.д. БОРОВОЙ показал:

«В текущей году программа ремонта паровозов определяется в 158 единиц, на 28/29 год мастерские просят увеличить программу до 200 единиц, т.е. в ближайшие годы прибывшее оборудование в достаточно полной степени его мощности использовано не может быть. Из присланных 82-х единиц оборудования сейчас установлено 57, из которых в эксплуа-

тации 27 станков; остальные 30 единиц не эксплуатируются по причине только что оборудованных новых цехов — трубного и инструментального и остальные 8 станков из-за сложности трансмиссионного устройства и самих недостатков и дефектов в станках, указ в прилагаемом моем показании. К прибывшему оборудованию никаких запасных частей не прислано и даже рабочий инструмент есть не при всех станках. Особенную опасность для мастерских представляет порча в этом оборудовании стальных частей, изготовление которых вновь сопряжено со специальным, стальным литьем, с которым наши мастерские правиться не могут».

«Вообще надо сказать, что из опыта эксплуатации установленных и работающих 27 станков качество их изготовления желаем много лучшего, в их электрических частях нашим мастерским пришлось некоторые части менять или изготавливать новые».

Инж. Харьковских Паровозных Мастерских Южных ж.д. ТРУШКОВ показывает:

«Я лично письменно раз о ставил в известность Управление Южн. о том, что указанные два станка не смогут быть использованными по местным условиям, на что получал ответ «чтобы постарались, использовали их, ибо они приобретены за границей, деньги за них уплачены и надо постараться как-нибудь использовать». Ответа на мои запросы в сторону передачи станков мастерским, кои могли бы их использовать, Управление не дало».

«Мы получили станки, которых мы использовать не могли, по отсутствию потребности в них, так напр.: гайкоделательный станок. Вообще же необходимо сказать, что мастерские вполне могли обойтись бы без этого оборудования которое нами получено и неполучение его вовсе, совершенно не отразилось бы на успешности выполнения производственной программы. Что же касается станков, которых мы не могли использовать по различным, техническим причинам. или же не имели возможности дать им полной нагрузки, мы в отношении их неоднократно обращались в правление Южных ж.д. к инженеру ВОРОБЬЕВУ и децерненту № 23 СМИРНОВУ, обращались и письменно и устно, звоня им неоднократно по телефону. Насколько мне помнится, официальных письменных ответов мы на свои запросы до сего времени не получили, а словесные указания на наши запросы получали опять-таки по телефону от инженера ВОРОБЬЕВА, который нам говорил о том, чтобы мы постарались станки использовать как-нибудь, ибо за них уплачены деньги».

Зам. Чл. Правления Технической Части по мастерским Сев. Кавказской ж.д. КСУЭРЕБ показывает:

«План переоборудования, мастерских нами был намечен на 5 лет, с расчетом получения новых станков постепенно в течение этого периода, т.е. примерно по 20–25 станков в год и тогда мастерские могли бы их устанавливать без задержек и постепенно вводить в работу, избежав затруднений. Поступление же столь значительного количества сразу вызвало затруднение в своевременной их установке и использовании мастерские не были подготовлены приему такого количества оборудования одновременно».

«Я считаю, что темп закупки оборудовался НКПС безусловно неправильен, так как он не соответствовал возможности использования такового. Кроме того, без значительной части оборудования закупленного в Германии мастерские обойтись могли без ущерба, учитывая финансовое затруднение нашей страны и возможность использования германских кредитов в более необходимых местах.

Учитывая опытность лиц руководящих закупкой оборудования за границей, создавшееся положение с оборудованием, я могу расценивать или как просчет недопустимый по небрежности или как злой умысел, третьего вывода сделать нельзя».

Бригадир — фрезеровщик Гл. Вологодских мастерских Сев. ж.д. МАТВЕЕВ показывает:

«С установкой нового станка старый станок стоит без действия, все рабочие нашего цеха даже и других цехов недовольны, что прислали новые станки в наши мастерские совершенно ненужные и называют тех, кто их прислал, дураками. У нас токарных станков в цехе имеется много. Станки хорошие, мало изношенные и на них с работок оправлялись, кроме этого прислали к нам новый токарный станок, с работой справлялись на старых станках даже работы на старых станках полностью не хватало.

«Токарный новый станок служить может лишь до первого ремонта, дальше выйдет из строя, т.к. его ремонтировать трудно. Нет у него поджимных клиньев и станина старого образца».

Бригадир механического цеха В. Луцких мастерских М.Б.Б. ж.д. СОКОЛОВ показывает:

«При высылке заграничных станков в В.Луцкий завод МББ ж.д. не учитывалась потребность завода. Для характеристики следует привести следующее: вертикально-универсальный шлифовальный станок Зав. Шмальц прибыл к ТМ 1 6/1X-27 г. и установлен в механическом цехе 21/1X-27 г. Станок этот хороший и дорогой, но он пригоден для массового производства, чего нет в В. Луцком заводе, следовательно, он не будет использован в достаточной мере».

Инженер правления Екат. ж.д. ЛЕБЕДЕВ показывает:

«По присланным из НКПС ведомостям по существу нельзя было составить реального плана, ибо габаритных размеров станков, дающих возможность их правильного размещения (по нормам НКПС) не было».

«Результатом таких халатно-небрежных действий и было то, что по прибытии оборудования на места возникло целый ряд затруднений с его установкой, то по неимению места, то по неимению мотора, то по отсутствию соответствующих пристроек. Все эти вопросы разрешались самоотечески методически постольку они возникали на местах и, естественно, тормозили установку и пуск своевременно оборудования».

«Благоприятной обстановки с получением заграничного оборудования тоже не было, получались станки без чертежей или обратно — не доставало инструкций, некоторого инструмента, или получались инструкции и чертежи на немецком языке, которым владеют очень немногие —



это тоже создавало неблагоприятную обстановку, тормозящую установку оборудования».

«Получение оборудования сверх разверстки тоже внесло немало путаницы в его установку, ибо получение его без предупреждений, конечно, не могло быть уложено ни в какой план. Такого оборудования дорогой получено около десяти агрегатов, причем четыре из него за ненадобностью было по распоряжению центра переотправлено на другие дороги. Такая гонка оборудования с севера на юг и обратно кроме убытка Республике ничего не принесла и в этом всецело вина НКПС».

### г) О ПРЕСТУПНОМ ПРОВЕДЕНИИ ОБЕЗЛИЧЕННОЙ ЕЗДЫ

Борясь всемерно против мероприятий, могущих поднять транспортное хозяйство, инженеры вредители поставили себе целью во что бы то ни стало сорвать проведение в жизнь вводимой, в целях интенсификации паровозов, так называемой, обезличенной езды. Проводя технически в жизнь указанную систему, ДМОХОВСКИЙ лишил дороги нужного руководства, предоставив их самим себе и лишь форсировал введение «обезлички», не приняв никаких мер как к организации горячей промывки и так называемого, «предупредительного» ремонта, являющегося основе этой системы, так равно и других мероприятий, обуславливающих успех реформы. Благодаря этому, обезличенная езда не только не улучшила использования паровозов, но ускорила разрушение паровозного парка, увеличила пережоги топлива, озлобила паровозные бригады и т.д. В итоге начинание исключительной важности, обещавшее крупные выгоды, было вредителями дискредитировано, дав только отрицательный эффект. В то же время ДМОХОВСКИЙ делал ложные доклады в коллегию НКПС и в ЦК железнодорожников о крупных успехах обезличенной езды, тогда как этого в действительности не было.

В распоряжении ОГПУ имеется более двухсот показаний по этому поводу, из которых здесь приводятся лишь некоторые.

Член Правления Сев. Кавк. ж.д. ЛУНЕВ показывает:

«Я считаю, что руководители Отдела Тяги НКПС не могли не знать, что проведение обезличенной езды без достаточной предварительной подготовки ухудшит состояние паровозного парка, и неадаптированные указания можно расценивать или как преступную небрежность или как действие, направленное к ухудшению состояния паровозного парка».

Нач. Техн. Отдела Тяги Закавказских Ж.д. ПИРАДОВ показывает:

«На ЗКВ ж.д. обезличенная езда пока не дала положительных результатов ни в смысле улучшения утилизации паровозного парка... ни в состоянии паровозов. Наоборот, состояние паровозов явно ухудшается, увеличиваются случаи порчи паровозов в пути и доставления поездов в два приема, теряется паровозный инструмент».

Пом. Нач. 2-го уч. Сл. Тяги Северных ж.д. САМОЙЛОВ показывает:

«В заключение могу сказать, что при дальнейшем проведении обезличенной езды, в существующих в данное время условиях по-моему мне-

нию должно привести к полному упадку состояние паровозного парка, доказательством чему служит явление постепенного повышения процента больных паровозов».

Пом. Нач. Ю уч. Сл. Тяги Северных ж.д. РАЗГУЛЯЕВ — показывает:

«Вообще систему обезличенной езды считаю бесхозяйственной, так как такая хотя и увеличивает оборот паровозов, но ведет к разрушению паровозного хозяйства, каковое еще держится потому, что паровозы серии Э на Сев. дороге сравнительно новые, находясь в работе 5—6 лет и моложе».

«В заключение могу сказать, при дальнейшем проведении обезличенной езды, в существующих в данное время условиях, по-моему мнению, должно привести к полному упадку состояния паровозного парка. Являясь ответственными руководителями проведения обезличенной езды и дальнейшей интенсификации работы паровозов КРАСОВСКИЙ и ДММХОВСКИЙ при проведении столь ответственной реформы проявили злостное стремление, форсировать введение — обезлички без сколько-нибудь серьезной к ней подготовки в целях ускорения процесса разрушения паровозного парка».

Машинист-наставник 5 уч. Отд. Тяги Забайкальской ж.д. — ЧАРДЫНСКИЙ показывает:

«Если сменная езда будет продолжаться впредь в тех же условиях, как это имело место до настоящего времени, то нет уверенности в том, что мы сможем сохранить наши паровозы на продолжительное время и возможно в ближайший год могут выйти из строя до 50% наличия паровозов, как пассажирского, так и товарного парка особенно последнего».

Нач. 6-го уч. Тяги Екатеринбургских ж.д. ГОЛУМБИЕВ — показывает:

«По 6 участку Тяги обезличенная езда экономии в паровозах не дала, примерно, до обезличенной езды паровоз за месяц делал пробег максимум 5000 -при обезличенной езде сейчас паровоз максимум делает 3500 кил».

Инж. Для техн. зан. Паровозной Части Тяги Правления Донецких ж.д. ПЕКЕРСКИЙ показывает:

«Отсутствие, в силу этого, уверенности в возможности полного перехода (безболезненно) к обезличенной езде, затягивало выполнение приказа И № 8894 от 29/V-26 г. о переходе к обезличенной езде хотя бы на одной опытной участке. После жестких напоминаний, Отдел Тяги решился и в положении купальщика, боящегося воды, но тем не менее прыгающего в воду с закрытыми глазами, решился на полное введение обезличенной езды по всей дороге, издав приказ № 99».

Инженер Отдала Тяги Сев. Кавк. ж.д. ВАРЛАМКИН показывает:

«Все дефекты являлись результатом неподготовленности дороги и отказа на требование дороги всяких кредитов со стороны НКПС (на горячую промывку), которые НКПС»ом вычеркивались, не озаботившегося своевременной подготовкой дороги, одновременно требуя применения обезличенной езды, не преподав даже подробной инструкции для ее применения. Такое отношение со стороны руководителей Тяги НКПС является контрреволюционным замыслом специально для разрушения

паровозного парка, что констатируется фактом на Сев. Кавк. ж.д., в частности по депо Кавказская, м. Воды где паровозный парк выбывает из строя, что грозит срывом, как хозяйственных перевозок, так и в случае каких-либо международных осложнений, и смысле выполнения мобилизационного плана».

Машинист-приемщик депо Кавказская Сев. Кавк. ж.д. ГОЛОВЧАНСКИЙ показывает:

«В виду массовой порчи паровозов (течь труб, парение элементов и парорабочих труб и проч.) стал ощущаться недостаток в паровозах, в результате таковые подчас выпускались из депо под поездом без предварительного заполнения нужного ремонта по записям машинистов. Но все это делалось с ведома начальства. Такая обстановка вела к тому, что паровозный парк с каждым днем ухудшался. Были случаи, когда машинисты отказывались выезжать, требуя исполнения ремонта и паровоз задерживался на некоторое время. Среди машинистов были и есть недовольства на то, что их посылают ездить на больных паровозах и это недовольство в результате переливается на обезличенную езду. О таком катастрофическом положении с паровозами Правлению дороги было известно. К нам в депо Кавказская приезжали и Начальник Тяги и его помощник и старш. ревизор Тяги, но пользы от их приездов не было никакой, так как приедут, поговорят и все, никаких практических указаний, как улучшить положение не давалось. Дело дошло до того, что Правлением дороги дано распоряжение, что если машинист по неисправности паровоза потребует резерв, то увольнять его со службы».

Машинист-приемщик депо Москва 1-ая М.Курской ж.д. ОСЬКИН показывает:

«Благодаря несвоевременного ремонта в данном случае ремонта труб, неисправность увеличивается и к тому же сжигается больше топлива. Это объясняется исключительно той системой обезличенной езды, которая существует и до настоящего времени».

Машинист 6 уч. Тяги М.Курской ж.д. ДОВГИЧ показывает:

«Обезличенная езда существует на 6 уч. Тяги приблизительно около 1 года, причем за этот период времени, она хорошего ничего не дала за исключением того, что ухудшила качественное состояние паровозов и вызвала вместо экономии пережог топлива».

Машинист 6 уч. Тяги Сев. Зап. ж.д. БУЛОЧНИКОВ показывает:

«Обезличенная езда, как система, при условии, если таковую поставить на должную высоту и порядок, то таковая безусловно езда хорошая, ибо при данной езде паровозы используются на все 100% и не имеют простоя».

Но таковая не оправдала своего назначения, т.е. отрицательную сторону при введении обезличенной езды, считаю, которая и есть на факте: ввиду недоброкачественного, как среднего, так и текущего ремонтов, а зачастую невыполнение совсем текущего ремонта, каковой записывается повторно несколько раз, паровозный парк безусловно ухудшился».

Арестованный Нач. Отдела Тяги по Паровозной Части М.Каз. ж.д. инж. НАУМОВ показывает:

«Обезличенная езда по приказу НКПС, изданному в сентябре 1926 года должна была быть введена на дорогах в виде опыта; при этом был обещан в ближайшее время выход руководящей подробной инструкции по проведению обезличенной езды; Казанская сперва отказалась от введения на дороге этой езды, с подменой на большинстве участков, она значительной экономии в расходе паровозов не даст, а увеличит расходы на дополнительный штат, на текущий ремонт и увеличит расход топлива; но в дальнейшем с одной стороны, в связи с введением нового положения о работе и отдыхе паровозных бригад, а с другой — в виду нажима со стороны НКПС, ввела обезличенную езду на Рузаевском и Лукояновском участках. Между тем обещанное руководство вышло в виде книжки двух авторов ДМОХОВСКОГО и ФЕДОРОВА и заключило в себе перепечатку инструкции по обезличенной езде Вост. Китайской ж.д. и Р. Ур. и ряд общих мест и теоретических рассуждений; краткого и подробного изложения всех деталей с указанием обязанностей отдельных лиц и порядка их работы там не было; в дальнейшем вышел приказ, коим дорогам предлагалось ускорить проведение опытов по обезличенной езде, а в качестве руководства рекомендовалась инструкция Южн. ж.д.; запрошенные Южные ж.д. ответили, что издание разошлось и печатается вновь, после чего и будет выслано, полученная рекомендованная инструкция также оказалась слабой и при том местного значения. На бывшем в июле 1927 года совещании Т дорог при обсуждении вопроса об обезличенной езде выяснилось, что обезличенная езда требует дополнительного штата приемочных, промывочных и уборочных бригад и организации предупредительных осмотров ответственных частей паровоза, на что необходимы дополнительные кредиты; кроме того было решено поручить ЦЖТ разработать и издать подробную, ясную и точную инструкцию по проведению обезлички. Не дождавшись этой инструкции Казанская составила и издала 26/VIII-27 г. за № 1427 свои правила обезличенной езды, а затем ввиду удовлетворительных результатов опыта, ввела обезличку с 1/X-27 г. на 12 участках. В октябре 27 г. был, наконец, разослан проект «наставления», разработанный ЦЖТ, по которому требовалось дать отзыв и внести поправки для разработки окончательной редакции. Казанская ответила, что издавать теперь такое наставление уже поздно; что ответили другие дороги — не знаю, но Наставление в свет до сих пор не вышло и по слухам перерабатывается инж. КУШНАРЕВЫМ. Приказом № 63, вышедшим в ноябре 27 года дорогам было предложено представить данные о результатах применения обезличенной езды за I квартал и о суммах, потребных на дальнейшую интенсификацию использования паровозов, что Казанская исполнила и просила дать ей 1.355.000 рубл. на выполнение ряда работ; незадолго до моего ареста я был в НКПС и зайдя к ДМОХОВСКОМУ спросил его — дадут ли нам денег на выполнение вышеуказанных работ, на что он мне ответил, что доклад его по этому вопросу в Коллегии НКПС

успеха не имел и на получение денег рассчитывать трудно; при этом он передал мне вновь вышедшую книгу инж. ПОТАККА об организации предупредительного ремонта и приказ по Курской ж.д. об организации текущего ремонта и сказал, что по этой системе в депо Тула ведется весь ремонт, зная эту систему организации текущего ремонта по докладу того же ПОТАККА, бывшего в январе с.г., когда Т-ТОЛОЧКО и ТЖ ВЛАСОВ не могли ничем поддержать докладчика, а большинство присутствующих крайне неодобрительно отнеслось к столь сложному и запутанному порядку — я высказывал инж. ДМОХОВСКОМУ свое мнение, что работать под таким руководством невозможно, ибо дорогам, учитывая качество младшего и среднего административно-технического персонала линии нужны ясные и простые и вместе с тем четкие и детальные инструкции, во избежание их расхождения с практической работой; на это он мне сказал, что скоро будет издан приказ НКПС о том, что дороги обязаны в течение лета изжить все дефекты в организации обезличенной езды и добиться увязки теории с практикой».

Арестованный Нач. Паровозной Части Моск. Курской ж.д. ВЛАСОВ показывает:

«Опыт дал отрицательные результаты. Со стороны Отдела Тяги ЦУЖЕЛ»а никакого участия на дороге по выявлению положительных и отрицательных сторон на опытных участках по обезличке не было. Летом или осенью. В прошлом году ТОЛОЧКР вернувшись с какого-то съезда или совещания говорил мне, что все Начальники дорог жалуются на обезличенную езду. Никаких руководящих практических указаний и общего характера по вопросу обезличенной езды НКПС»ом кроме приказа № 63-Элуне издано. Имеется еще брошюра ДМОХОВСКОГО об обезличенной езде, но это только теоретический труд»/

«Предупредительный ремонт при введении обезличенной езды также был осуществлен, так как не было указания от Отдела Тяги НКПС и теперь еще только по этому вопросу работает Комиссия, причем Комиссия местная по инициативе Моск. Кур. ж.д., а не по инициативе Центра».

Старший инженер Отдела Тяги Научно-Технического Комитета НКПС-ПОПОВ показывает:

«Что же касается «обезличенной езды», то это трюк, направленный также к разрушению паровозного парка. Такое серьезное мероприятие прежде чем провести в нашем транспортном хозяйстве. Надо было бы обеспечить целым рядом весьма сложных мероприятий и лишь после планомерно проводить эту систему».

Машинист приемщик депо Москва 1-ая М.Курской ж.д. ОСЬКИН показывает:

«При такой системе обезличенной езды, которая существует сейчас. Хороших результатов достигнуть трудно, так как

Исп. Об. Нач. Паровозной Части Отдела Тяги Сам. Злат. ж.д. ЧАПЛЫГИН показывает:

«Обращаясь к периоду с 1-го января 1927 года, я замечаю непрерывное

увеличение % больных паровозов, которое объясняю влиянием обезличенной езды, введенной по распоряжению НКПС без достаточной предварительной организационной подготовки. В процессе работы организация обезличенной езды улучшена, но работа эта еще не закончена и требует дальнейшего улучшения в отношении организации текущего ремонта и жесткой приемки исполнения ремонта бригадами.

Отсутствие достаточной организационной подготовки, как со стороны центра, так и дороги к организационному проведению обезличенной езды и упорядочению паровозного парка характеризуется тем, что при введении обезличенной езды не была введена горячая промывка паровозов, и не был организован предупредительный ремонт. К тому же на дальнейшее ухудшение парка повлияло плохое качество текущего, среднего и капитального ремонта, что в общей сложности является глубокими причинами повышения числа больных паровозов».

Пом. Нач. 10 уч. Отд. Тяги Моск. Бел. Балт. ж.д. ЖДАНОВИЧ показывает:

«Состояние паровозов ухудшилось настолько, что систематически стало влечь сдачу поездов на перегонах по причине порчи таковых. Происшествия с поездами увеличились значительно».

Предложения по докладу НКПС и содокладу ЭКО Президиума ЦК ж.д.:

«1) До сих пор не организовано надлежащего контроля и всестороннего учета по результатам применения обезличенной езды, как в центре, так и на местах.

2) Состояние паровозного парка характеризуется повышением % больных паровозов, что является прямым отражением недостаточности мероприятия по организации надлежащего текущего и предупредительного ремонта.

3) Во многих случаях на местах не проводилась необходимая техническая и организационная подготовка и широкая разъяснительная работа, а равно живое инструктирование причастных к делу работников участка».

Следующие два показания ответственных руководителей тягового хозяйства на местах говорят о том, как срывалась организация горячей промывки паровозов, введение которой в значительной степени способствовало бы успеху обезличенной езды.

Нач. Отд. Тяги МКВ ж.д. ДАНИЛОВ — показывает:

«Горячая промывка является весьма необходимой, так как ведет к уменьшению простоев, увеличению пробега паровоза, а, значит, и уменьшению парка вообще, но для этого необходимо наличие технического оборудования, чего на дороге нет, и такая промывка производится кустарным способом от паровоза. На просьбы об отпуске кредитов на 1927 г. для организации горячей промывки, Отдел. Тяги ЦУЖЕЛ-а было отказано. Между тем, как прибывшие на дорогу паровозы «Су», согласно распоряжению того же Отд. Тяги ЦУЖЕЛ-а должны иметь горячую промывку. При своевременном отпуске средств и вообще при наличии таковых, каковые были бы затрачены на организацию горячей промывки, не только

бы окупилась в течение не более полугода, но имелась бы полная возможность уменьшения числа действующих паровозов. Отдел. Тяги ЦУЖЕЛ-а, делая распоряжение о применении горячей, заведомо зная, что от организации ее будет большая выгода, не оказал абсолютно никакой материальной помощи, таким образом, обрекая организацию горячей промывки заведомо на гибель».

Пом. Нач. Отд. Тяги Р.Ур. ж.д. ЛЯУК — показывает:

«Горячая промывка на Р.Ур. ж.д. не применяется, за исключением Баскунчакского депо, где кустарным способом установлены приборы. По двум пунктам вносилась в ведомости новых работ установка приборов для горячей промывки, но средств отпущено не было. В этом году вновь вносится в смету новых работ оборудование, кажется по 4 участкам и работы эти включены в план проведения удлиненных участков».

Выписка из заключения Экспертной Комиссии:

«Введение горячей промывки дает уменьшение простоя паровозов в коренном депо на промывке до 12 часов вместо 28-ми; горячая промывка дает возможность избежать перенапряжения стенок самого котла и огневой его коробки, ослабления дымогарных и жаровых труб, деформация связей и болтов; облегчает очистку котла от накипи, что положительно влияет на экономию топлива; помимо этого экономия топлива достигается на растопке паровозов после промывки.

Горячая промывка сокращает число действующих паровозов рабочего парка, при правильном оборудовании таковой и согласовании ее с простоем паровозов в ремонте по примерному подсчету, приблизительно на 10%.

Роль горячей промывки, принадлежащей организации ремонта при обезличенной езде особенно важна.

При этом Комиссия считает, что Наставление по организации ремонта, в условиях обезличенной езды должно было быть разработано и преподавано центром до введения обезличенной езды.

Самая совершенная (и, следовательно, дорогая) горячая промывка окупится в сроки менее года».

### е) О ПРОЧИХ ПРИКАЗАХ, ПРИНОСЯЩИХ УЩЕРБ ТЯГЕ

Таких приказов следствием обнаружено уже несколько. С каждым днем следствия количество их увеличивается.

1) В 1926 году ЦЖТ преподавал НОРМУ ИЗНОСА ПАЛЬЦА КРИВОШИПОВ ПАРОВОЗОВ. Согласно этой норме пришлось выкидывать пальцы, вполне могущие еще служить, т.е. в результате получились непроизводительные расходы (грубо, около 2000000 рублей).

О вредности указанного приказа имеется заключение Экспертной Комиссии.

Арестованный Нач. Тяги М. Каз. ж.д. инж. ЗЕЛЕНСКИЙ показывает:

«Некоторые проказы НКПС были технически абсурдны, и проведение их в жизнь могло бы принести вред советскому транспорту. Привожу примером: 1) по приказу НКПО, номер которого не помню, но кажется от-

носится к 1926 году, преподаны такие нормы износа пальцев, при соблюдении которых пришлось бы раньше срока фактического износа пустить эти пальцы в лом. Обычно палец мог бы служить до шести обточек, а по приказу пришлось бы пустить в лом после 5 обточек».

Арестованный Нач. Паровозной Части М. Казанской ж.д. инж. НАУМОВ показывает:

«Осенью 1926 года вышел отдельный брошюрой приказ НКПС о порядке определения норм предельных размеров пальцев кривошипов паровозных, колесных пар; согласно этого приказа пальцы ведущих колесных пар паровозов серии «Э» должны меняться после износа 4 мм, так как новый палец имеет диаметр 180 мм, а старый изношенный должен иметь не менее 175 мм — тогда как по старым правилам Мин. Пут. Сообщения нормы износа были 12–15% и никаких данных к столь резкому снижению нормы, а, следовательно, и срока службы пальцев, конечно, никаких не было и если бы дороги стали выполнять эти нормы, и менять пальцы, то это вызвало бы крупные расходы и отразилось бы на увеличении простоя паровозов в среднем ремонте, в ожидании смены пальцев колесных пар, а, следовательно, и на производительности по среднему ремонту. Казанская от применения этих норм воздержалась и опротестовала их перед ЦЖТ, но несмотря на неоднократные напоминания, до сих пор никакого ответа не получено».

Член Правления по Технической Части Моск. Казанской ж.д. ТАЛЛАКО показывает:

«Это обстоятельство повлечет за собой то, что у упомянутых паровозов придется чаще сменять ведущие кривошипы из-за износа их до предельного размера, что, конечно, нежелательно, тем более, что в числе упомянутых паровозов находятся такие серии как Э-г, Ш, Оч-б, Ус и Чп».

Факт вредности приказа подтверждается уже тем, что после сообщения ОГПУ в начале следствия по этому поводу в НКПС, последний приказ отменил.

## **2) ПРИКАЗ О ДОПУСКЕ НАЛИЧИЯ ТРЕЩИН В СЕКТОРЕ ОБОДА КОЛЕСА**

Пом. Нач. Отдела Тяги Ряз. Ур. ж.д. инж. Ляук показывает:

«В правилах содержания и ремонта подвижного состава (паровозов), изданных ЦУЖЕЛ-ом в 1926 содержится пункт, допускающий наличие двух трещин в секторе обода между двумя смежными спицами, каковой в среде работников Отд. Тяги вызвал недоумение. Последующая переписка по этому поводу ясности в этот вопрос не внесла, так как последовал ответ, что запрос наш непонятен и было повторено содержание пункта текста. На дороге, с ведома Отд. Т. распоряжение полностью не применялось и на запрос ТМ — Козлов по этому поводу, был дан ответ применять в этих случаях заваривание трещин электросваркой, каковая к этому времени была организована на дороге, а в отдельных сомнительных случаях ставить в известность».



### 3) РАСПОРЯЖЕНИЕ «О ПОСТАНОВКЕ СВЯЗИ В ТОПКАХ КОТЛОВ»

Нач. Отдела Тяги Моск. Курской ж.д. ТОЛОЧКО показывает:

«Из распоряжений НКПС, изданных по Отделу Тяги, мне известны некоторые распоряжения, которые при проведении в жизнь могли бы создать осложнения в паровозном хозяйстве и этим самым ухудшить его состояние, а именно: Отделом тяги НКПС издано циркулярное распоряжение приблизительно месяца 2 назад — о постановке связи в топках паровоза и испытании гидравлического давления котлов, без предварительной расклепки головой, это мероприятие было бы вполне рациональным, если бы наши мастерские имели точные инструменты для нарезки отверстий и соответствующее механическое оборудование для изготовления самих связей. Причем НКПСу известно, что таковых приспособлений на наших дорогах не имеется. Несмотря на это распоряжение все-таки было издано, но мы его в жизнь не проводим, ибо если мы будем проводить его в жизнь, что вследствие указанных выше причин осложнится ремонт паровозов в сторону удлинения срока ремонта и этим самым увеличится процент больных паровозов. Попытка постановки такой связи в моей практике была в 1906 г., когда я работал Начальником Кизил-Арватских мастерских, причем, тогда изданным министерством распоряжением по этому вопросу допускалось гидравлическое испытание котла без расклепки связевых головок при двух атмосферах. На практике это распоряжение применить не удалось по тем же причинам, как и теперь и дорога от этого применения отказалась и оно было впоследствии министерством отменено. Теперешнее распоряжение Отдела Тяги НКПС об испытании гораздо сложнее, чем распоряжение бывшего министерства, так как производиться должно при полном давлении, в то время, как раньше было предложено только при 2 атмосферах. Из беседы с некоторыми Начальниками Тяги дорог мне известно, что указанное выше распоряжение НКПС еще на дорогах не применяется, в силу указанных выше соображений».

### Ж) ВРЕДИТЕЛЬСКАЯ ОТЧЕТНОСТЬ

Для того, чтобы скрыть результаты вредительской деятельности по разрушению операционного парка, Отделом Тяги НКПС была введена злостная система отчетности, которой совершенно скрывался развал тягового хозяйства НКПС и его состояние представлялось в благоприятном виде.

Арестованный Начальник Паровозной Части НКПС — он же Зам. Нач. Отдела Тяги НКПС — ДМОХОВСКИЙ, лично прорабатывающий вредительские формы отчетности, в своем показании говорит:

«Я признаю, что ныне действующая и введенная с 1-го октября 1927 года отчетность о состоянии паровозного парка не только не отражает фактического положения вещей, но и в ряде случаев затушевывает важные моменты, по которым можно судить о состоянии паровозного парка».

«Сокращение отчетности в том виде, как оно последовало на первое октября 1927 года дошло до абсурда; в этом виновны: Я, КРАСОВСКИЙ, БЕНЕШЕВИЧ и ШТАНГЕ».

Арестованный Заведующий подгруппой Статистики Отдела Тяги НКПСа ТЕРЕМЕЦКИЙ — показывает:

«...я не смел не подчиняться составлять заведомо туманные и злостные формы, скрывающие настоящее положение с паровозным парком в сторону видимости его благополучия, что влекло за собой обман Правительства, — я сознавал, что система, введенная ДМОХОВСКИМ, может привести к печальным результатам и в особенности на случай войны».

И на очной ставке говорит:

«Заявляю с полной ответственностью за мои слова, что отчетность дана такая, по которой не только ничего не видно, а, наоборот, прячутся такие данности, по которым НКПС и Правительство могли бы видеть, что дело с паровозным парком идет на разрушение и по этим причинам всякие расчеты, сделанные, на основании отчетности ЦЖТ неверны и в том числе будет неверен и расчет, сделанный по подготовке страны к обороне».

Особо характерными являются показания головки технического аппарата дороги имени т. МАРКОВА в лице Члена Правления и крупнейшего тяговика Союза ВАСИЛЬЕВА, ЧЛЕНА Правления ЛУНЕВА (бывшего Начальника Северных ж.д.) и Начальника Тяги-старого инженера МЕШАЛКИНА, причем последний представил копию своего протеста против новой отчетности, посланного на имя б.ЦЖТ КРАСОВСКОГО и оставшегося без результата.

«...не получая сведений (по новой отчетности) о числе больных паровозов и происшедших серьезных авариях. Начальник Тяги не может во время учесть затруднительность положения участка и своевременно послать паровозы, а это при загруженной пропускной способности дороги может вызвать серьезные затруднения».

(ВАСИЛЬЕВ)

«...новая отчетность НКПС по паровозному хозяйству особенно затрудняла руководство линией при системе обезличенной езды».

(ВАСИЛЬЕВ)

«...новая паровозная отчетность совершенно не давала возможности оперативно руководить делом, затемняла истинную картину положения».

(МЕШАЛКИН)

«...если учесть возражения на Съезде со стороны представителей дорог, а также протесты большинства Начальников Тяги против введения новой отчетности, то действия руководителей Тяги НКПС в данном случае внушали и внушают опасения в том, что затруднения создаются умышленно».

(МЕШАЛКИН)

«Вообще при наличии такой отчетности оперативное руководство Управления дорог утеряно совершенно, а отсюда всякие осложнения и перебои в работе дороги не могли быть своевременно предотвращены».

(ЛУНЕВ)

Резко обличающее показание дает инженер ВАРЛАМКИН с той же дороги, перечисляя основные недостатки новой отчетности:

«Все дефекты по новой отчетности не могли быть не учтены высшими техническими работниками НКПС, которые сознательно шли по пути контрреволюции».

И добавляет:

«Проработка этой отчетности была не на общем Советании съехавшихся со всех дорог работников, а были заранее подготовлены формы отчетности и чтобы скрыть следы преступления были приглашены технические работники всех дорог».

Заведующий Технической Частью Гл.Ростовских мастерских Сев. Кавк. ж.д. ОНУФРИЕВ — показывает:

«Когда я был комендирован на Съезд по вопросу о введении новой отчетности в числе представителей от С.К. ж.д. по прибытии на съезд в НКПС мне и представителям С.К. и других дорог стало ясно, что нам незачем было приезжать, так как вопрос по введению новой отчетности без ее рассмотрения нами был предрешен НКПСом».

«Представители были созваны для оформления уже созданной НКПСом отчетности, вся работа протекала в обстановке, недопускающей возможности получить ясное представление о всех формах отчетности, причем, ввиду спешности рассмотрения, по вине НКПС не было возможности определенно высказать или обсудить то или другое предложение НКПС. Такое положение привело к тому, что на съезде Начальники Тяги некоторых дорог возбудили вопрос о снятии с них ответственности за состояние паровозного хозяйства, о котором они с мест не могли получать необходимых сведений по отчетности, введенной НКПСом».

Нач. Паровозной Части Отд. Тяги Западных ж.д. ГРИНЧАК показывает:

«Принимая во внимание наличие многих других дефектов новой отчетности, введенной с 1/XI-27 г., надо считать установление формы отчетности, вызывающей такие затруднения и неувязки в учете, преступным и с технической стороны нелепыми».

Нач. Паровозной Части Отд. Тяги Донецких ж.д. инж. ЛАРСЕН-ОЛЬСЕН — показывает:

«О неприемлемости указанной выше участковой отчетности, как загушевающего истинное положение вещей — ТП КРЮГЕР и частично я ставили вопрос перед Комиссией инж. отд. Тяги ШТАНГЕ и настаивали на оставлении прежних видов отчетности, доказывали при этом последствия, к которым могут привести предлагаемые ШТАНГЕ отчетности. Но несмотря на все это инженером ШТАНГЕ наши предложения в основном были отвергнуты, за исключением того, что разрешено оставить условно ведомость проката и диспетчерские сведения».

По вопросу о злостных и вредительских формах отчетности имеется кроме приведенных громадное количество показаний, а равно заключение экспертизы.

## 3) ПОДЛОГИ

Помимо злостного введения ложной системы отчетности и ее форм руководители Тяги в НКПСе и на дорогах для того, чтобы окончательно скрыть развал паровозного парка, давали дополнительные личные указания своим подчиненным о подлогах по состоянию паровозного парка, равно как и совершали эти подлоги и сами. Указанные моменты подтверждены, как документально путем производства в начале следствия внезапной ревизии по ряду дорог, так и свидетельскими показаниями и сознанием.

Арест. Начальник Паровозной Части М. Каз ж.д. инженер НАУМОВ на очной ставке с ДМОХОВСКИМ показывает:

«Вы лично говорили мне, что я слишком добросовестно показываю число больных паровозов и показали мне на графу промывочных, в которую я могу сносить часть паровозов, больных другими видами ремонта».

Арестованный начальник Паровозной Части Сызр. Вяземской ж.д. инж. ШЕСТОВ на очной ставке с ДМОХОВСКИМ показывает:

«Заявляю, что целый ряд распоряжений инж. ДМОХОВСКОГО носили явно вредительский характер для советского транспорта. ДМОХОВСКИЙ заведомо зная, что наша дорога никак не может уложиться в преподанный НКПС 18% больных паровозов систематически требовал выполнения этой нормы, т.е. толкал меня или на подлоги или же на выпуск паровозов из ремонта с недоделками против правил, что я и делал для того, чтобы выполнить эту вредную директиву».

«Я сказал ДМОХОВСКОМУ, что уложиться в 18%, а в особенности в связи с обезличенной ездой, которая наносит разрушения паровозам никак невозможно и что хорошее состояние паровозного парка может быть только на бумаге, на что ДМОХОВСКИЙ сказал мне — пусть это будет на бумаге, т.е. дал директиву на подлоги».

Арестованный Начальник Паровозной Части Юго-Восточных ж.д. МИРАКОВ на очной ставке показывает:

«Я признаю, что делал подлоги в паровозной отчетности, преуменьшая количество больных паровозов, но эти подлоги были все же против моей совести и были вынужденными благодаря исключительно действиям Отдела Тяги ЦУЖЕЛ а НКПС в лице КРАСОВСКОГО и ДМОХОВСКОГО».

Старший ревизор Тяги Ташк. ж.д. ДЕВЯТКИН — показывает:

«...факты, обнаруженные при расследовании говорят за себя и подлогов отрицать, конечно, нельзя».

«...полагаю, что начальник Тяги и Член Правления инж. ЛЫСАК знали, что даются неверные сведения, но молчали».

Пом. Нач. 6 уч. Тяги Моск. Курской ж.д. ОСИПОВ показывает:

«...Из указанных 8 паровозов явно непригодны к эксплуатации и требуют специального ремонта и в настоящее не могут быть использованными. В суточных рапортах они показываются, как находящиеся в переменном запасе. Делается это для того, чтобы показать снижение количества больных паровозов на участке».

Б. статистик Отдела Тяги НКПС — ПЕТРОВ показывает:

«Работая в Части Статистики Отдела Тяги НКПС, я непосредственно обрабатывал сведения, поступающие с дорог по части работы мастерских, неоднократно усматривал в отчетности данных дорог неверные сведения, сводящиеся к уменьшению рабсилы на ремонт паровозов значительному снижению простоя паровозов в ремонте и уменьшению вообще себестоимости работ, в таких случаях я обращался к руководителю части статистики ТЕРМЕЦКОМУ, обращая его внимание на неправильность сведений на что он, ТЕРМЕЦКИЙ, всегда отвечал: оставьте в отчете так, как показывают дороги».

Нач. 6 участка Тяги М.Курской ж.д. Шеханов показывает:

«На участке практиковались случаи сообщения в Отдел Тяги Правления дороги сведений о выпущенных паровозах из среднего ремонта, в то время как эти паровозы не выходили из ремонта и находились еще в ремонте, в какие месяцы это делалось не помню. Паровозы простаивали в ремонте после сообщения об их выпуске 6–7 дней. Этими сообщениями также уменьшалось количество больных паровозов. Для того, чтобы не показывать выпущенные паровозы, о которых мы сообщали в Правление дороги дальше в суточных рапортах больными и стоящими в ремонте, мы переводили эти паровозы, как стоящие на промывке, а этим уменьшали количество больных паровозов».

«Приблизительно с ноября мес. прошлого года, когда паровозное хозяйство моего участка стало ухудшаться, я прибег к способу сообщения в Правление дороги сведений по суточным рапортам, в которых указывал больные паровозы, находящимися в переменном запасе. Делал я это по своей инициативе, для того, чтобы увеличилось число здоровых паровозов и уменьшилось число больных и представить положение в хорошем виде».

Техник Отд. Тяги Паровозной Части Правления Горячев показывает:

«Примерно с 1927 года по указанию ТЖ Власова при составлении отчетности по состоянию паровозного парка мы стали указывать фиктивные сведения о наличии больных и здоровых паровозов в Отд. Тяги НКПС.

Увеличилось число здоровых и уменьшилось число больных, путем выкидывания из числа больных паровозов (среднего и длительного текущего ремонта), которые выходили из среднего ремонта с опозданием даже до 1 месяца и длительного на 10–12 дней, это время скрывали 10–15 больных паровозов, сейчас это количество доходит до 25 шт. Ухудшение паровозного хозяйства увеличило число скрытых больных паровозов».

Техник Отд. Тяги Правления М.Курской ж.д. МОЗГОВ показывает:

«Не помню с какого месяца 1926 года мне дал распоряжение Нач. Пар. Части Тяги М.Кур. ж.д. ВЛАСОВ, чтобы я сведения по ф. 36 о наличии и распределении паровозов на 1 число писал с увеличением числа здоровых паровозов и уменьшением соответственно больных паровозов. В первое время это делалось только в месяцы понижения числа здоровых паровозов, а последнее время 2–3 месяца это делается систематически. Техника составления фиктивных сведений происходит следующим образом: из

материалов, представленных участками — ежедневных рапортов, составляется сводка, причем, если число здоровых паровозов против предыдущего месяца уменьшилось, что последнее увеличивается путем перевода больных в здоровые».

Арестованный Начальник Паровозной Части Юго-восточной ж.д. МИРАКОВ показывает:

«Подложные сведения о количестве больных паровозов мною начали даваться 1–1,5 года тому назад, т.е. с того времени, когда НКПС чуть ли не еженедельно, то почтой, то телеграфом — начал требовать уменьшения числа больных паровозов с запросом о принятых мерах. На эти запросы все время давались одни и те же ответы, что число больных паровозов может быть уменьшено лишь при условии бесперебойного снабжения бандажами, однако, снабжение бандажами было настолько недостаточно, что были периоды, когда по 2–3 мес. ни одного ската колес на участки не было возможности дать. Так дело со снабжением продолжалось до 23 января с.г., когда я имел разговор по прямому проводу с КУШНАРЕВЫМ опять же по вопросу о числе больных паровозов. Вышеупомянутые запросы, то и дело получавшиеся из НКПС страшно меня нервировали и выводили из равновесия, почему я, чтобы отделаться от них и начал часть паровозов вместо больных показывать здоровыми».

Исп. об. Нач. Паровозной Части Отдела Тяги Сам. Злат ж.д. Чаплыгин — показывает:

«В месячных отчетах о состоянии паровозного парка, представляемых Отделом Тяги в ЦУЖЕЛ, допускалось преуменьшение числа больных паровозов на разное количество единиц. Считаю это неправильным и не отражающим действительного состояния паровозного парка и добавляю, что это делалось с ведома и согласия Начальника Отдела Тяги».

Дежурный по депо ст. Узловая С.В. ж.д. Федоров показывает:

«Исполняя обязанности по должности дежурного по депо я во-первых отмечаю такую ненормальность. ТЧ2 Шихаев вменил в обязанность дежурным по депо в его отсутствие подписывать суточные рапорты. Все дежурные по депо в частности и я подписывали рапорта до тех пор, пока сведения в них были правильные, так как в таком состоянии паровоз находился на 18 час., так он и значился в рапорте, но когда рапорта стали Шихаевым исправляться, т.е. так: паровоз по данным монтеров депо числится в ремонте, но Шихаев собственноручно перечисляет его в графу готовых паровозов после чего дежурные по депо и я от подписи таких рапортов стали воздерживаться».

Поездной машинист ст. Белгород Южных ж.д. Глющенко показывает:

«В последних числах апреля месяца 1928 года, вечером когда я вступил дежурить с ДЦД ВАСИЛЬЕВЫМ, в помещение дежурного по депо зашел исполняющий обязанности ТЧП СИДОРЕНКО, который подошел к столу дежурного ДЦД ВАСИЛЬЕВА и заискивающе ему сказал, что если децаргент ШИШКИНСКИЙ Василий Николаевич спросит у вас о состоянии паровозного парка, то Вы ответьте, что у нас больных паровозов нет, а стоят в запасе».

Пом. Нач. Паровозной Части Отд. Тяги МББ ж.д. ИВАНОВ показывает: «При каждом издании новой отчетности НКПС» им давались жесткие распоряжения об обязательном исполнении. Почему не одна из отчетностей не оказалась годной для дела.

Почему по видом сокращения отчетности, приводилось ее разбухание. Почему сильнее всего страдала паровозная часть. Почему на протест МББ ж.д. в январе 1925 г о крайней запутанности отчетности и о необходимости устранить первоисточник затруднений паровозной отчетности (месячный отчет форма №3). НКПС не дал никакого ответа и путем неудовлетворительных отметок, заставил указывать под видом действительных данных (месячный отчет форма №3), НКПС не дал никакого ответа и путем неудовлетворительных отметок, заставил указывать под видом действительных данных (о простое в оборотном депо) фиктивные данные».

Следствием установлено, что Отдел Тяги ЦУЖЕЛ», а НКПС учил подлогам руководителей Тяги дорог через других инженеров и в частности инспекторов, посылаемых для обследования.

Арестованный Начальник Паровозной Части М.Курской ж.д. инж. ВЛАСОВ показывает:

«Инженер ПУШКАРЕВ коренной «казанец», прислан на М.Курскую ж.д. летом 1927 года. До его прихода я показывал цифры больных паровозов всегда верно, но ПУШКАРЕВ сказал мне, что можно снизить количество больных паровозов, указав во-первых, как это сделать, а во вторых указав, что это делается на всех дорогах и привел в пример Д.Казанскую».

Старший ревизор Отдела Тяги Ташкентской дороги СОЛДАТЕНКО, обративший внимание инспектора Тяги НКПС КУШНАРЕВА на подлоги при обследовании дороги, получил следующий ответ, как он показывает:

«Это не так важно. Вы пристрастно относитесь к инженерам — специалистам».

При осмотре в порядке следствия документов по обследованию, произведенному в декабре 1927 года инспектором ЦУЖЕЛ» а НКПС КЕЛЕРОМ прифронтной Юго-Зап. ж.д. установлено, что в протоколе цифры наличия паровозов здоровых и больных, бывших на момент обследования, поставлены фиктивные, (уменьшено на 17 паровозов больных). Указанный подлог был произведен КЕЛЕРОМ совместно с секретарем Комиссии Начальником Службы Тяги инженером ОЛИМПИЕВЫМ.

По вопросу о подлогах кроме вышеприведенных в распоряжении ОГПУ имеется большое количество документов и показаний.

Над выяснением всех остальных вредных распоряжений и методов вредительства продолжает работать как экспертиза, так и следствие.

ЗАМ. ПРЕД. ОГПУ: (Ягода)

НАЧ. ТООГПУ: (Благонравов)

## № 6.3.

**Письмо И.В. Сталина членам и кандидатам Политбюро ЦК ВКП(б), членам Президиума ЦКК, секретарям ЦК ВКП (б) о вредительстве на железнодорожном транспорте**

6 июня 1928 г.

*Месяца два назад была разослана первая записка ОГПУ о вредительстве на жел.дор.транспорте. Ныне рассылается вторая по счету записка ОГПУ по вопросу о вредительстве на жел.дор.транспорте, снабженная новыми материалами, показаниями специалистов и данными экспертизы. Ввиду особой важности вопроса как с точки зрения развития нашего хозяйства, так и, особенно, с точки зрения обороны страны, просьба прочесть записку лично и держать ее, как сугубо секретный документ.*

*И.Сталин*

*АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 372. Л. 26. Рукопись.*

## № 6.4.

**Сопроводительная записка помощника секретаря ЦК ВКП(б), направленная участникам совещания о вредительстве на железнодорожном транспорте с приложениями<sup>2</sup>**

СТРОГО СЕКРЕТНО

№ 3670/с

12 июня 1928 г.

По поручению тов. Сталина посылается Вам для ознакомления к созываемому т. Рудзутаком совещанию докладная записка ОГПУ о вредительстве на транспорте. Ввиду особой секретности документа, просьба ознакомиться с ним только лично и хранить его сугубо-секретно.

Приложение<sup>3</sup>: экз. № \_\_\_ на 63 листах.

Пом. Секретаря ЦК

<sup>2</sup> На бланке ЦК ВКП(б).



№ 420

Приложение

3 июля 1928 г.

**ГЕНЕРАЛЬНОМУ СЕКРЕТАРЮ ЦК ВКП(б)  
тов. СТАЛИНУ**

При сем препровождаются копии показаний арестованных инженеров НКПС КРАСОВСКОГО и ДМОХОВСКОГО, которыми с несомненностью устанавливается наличие контрреволюционной организации на транспорте.

ПРИЛОЖЕНИЕ<sup>3</sup>: копии показаний.

Зам. Пред. ОГПУ  
3 июля 1928 года

(Ягода)

**МОЕ ПОКАЗАНИЕ**

В период времени около двух-двух с половиной последних лет действительно фактическое управление техникой железнодорожного транспорта находилось в руках следующих лиц: БЕНЕШЕВИЧА, ФЕДОРОВА ЦЖЭ, моих, ОЛЕЙНИКОВА и ВАНИФАТЬЕВА и ШУХОВА. Коммунистического руководства, которое должно было осуществляться по линии оперативной РУДЫМ не было и мы были предоставлены в руководстве транспортом самим себе. Политически деловое настроение указанной группы инженеров-специалистов было безразличное, то есть эту группу не интересовал вопрос будет ли советское хозяйство, а вместе с тем и транспорт делать успехи или же падать. Я признаю, что такое наплевательское отношение к делу было преступным в результате чего тяговое хозяйство стало резко ухудшаться и, если бы была объявлена неожиданно война, положение страны было весьма тяжелым. Оценивая экономическое положение Союза, я пришел к заключению, что Советская Власть должна эволюционировать, то есть править. Поправление это должно произойти под влиянием крестьянства. Я видел за последние два года, что хозяйство Советской России переживает ряд кризисов и у меня было убеждение, что чем эти кризисы будут сильнее и чаще, тем скорее советская власть эволюционирует. Транспорт является одной из важнейших отраслей народного хозяйства и кризис на транспорте, естественно, как я мыслил, является одним из толчков к быстрейшему эволюционированию Советской Власти. Признаю, что я своим отношением к работе за последние два с половиной года, в целях создать кризис на транспорте, способствовал ухудшению тягового хозяйства. Эта моя деловая практика вытекала из той идеологической установки, о которой я писал выше: несомненно,

<sup>3</sup> Приложение публикуется не полностью.

этому способствовало отсутствие коммунистического контроля в ЦУЖЕ. Такой путь борьбы я считаю бескровным. На этой идейной платформе стояли следующие лица: БЕНЕШЕВИЧ, ШУХОВ, ВАНИФАТЬЕВ, ЯНУШЕВСКИЙ, ДМОХОВСКИЙ. Относительно МЕККА пусть рассказывает ДМОХОВСКИЙ.

П. КРАСОВСКИЙ 2 июля 1928 года.

### МОЕ ПОКАЗАНИЕ

Разносерийность паровозов для дороги это есть зло, а именно: в результате разносерийности затрудняется сквозное обслуживание поездов одинаковыми составами при однородном профиле дороги и затрудняется ремонт и снабжение запчастями. Разносерийностью обыкновенно страдали частные дороги, главным образом — б. Владикавказская и Казанская. Это объясняется с одной стороны наличием на дорогах участков различной трудности, а с другой — инициативностью частных дорог в деле выработки новых, совершенных типов. В 1912 году появился мощный паровоз «Э» типа Владикавказских ж.д., который спроектирован инж. ЛОПУШИНСКИМ, который сейчас, кажется, в Польше — при участии ПРАВОСУДОВИЧА, который считается отцом этого типа. Перед революцией Казанская дорога была озабочена увеличением своего парка мощных паровозов. Такими паровозами могли быть для Казанской ЭХО или Декаподы, появившиеся около того же времени. Декаподы в настоящее время в количестве около 600 шт. работают на Пермской ж.д. и на дорогах Сибири имеют возраст около 14 лет. Примерно с 1925 года по распоряжению а ЦЖЭ ФЕДОРОВА началась плановая переброска паровозов на Ташкентскую и присылка на Казанскую паровозов (новых) серии ЭХО (с заводов). Таким образом, М. Казанская дорога освобождалась от одной из сложных серий и улучшала свой парк. Вопрос об этом обсуждался между ФЕДОРОВЫМ, КРАСОВСКИМ и мной. ФЕДОРОВ настаивал на передаче на Ташкентскую сразу на целый участок (Ташкентский около 30 шт.). Это было в период усиленных перевозок — зимой. Я указывал на следующие обстоятельства:

1. Передача паровозов прямо с работы поставит Ташкентскую в тяжелое положение в смысле ремонта, тем более в зимнее время.

2. Передача паровозов в большом количестве сразу еще более поставит в тяжелое положение дорогу, — и предлагал передачу осуществить постепенно весной, передавая паровозы из капитального и среднего ремонта.

ФЕДОРОВ настаивал на своем: и ссылался на эксплуатационные соображения, отставив в сторону вопрос о тяжелых последствиях. Примерно около того же времени была освобождена б. Владикавказская от паровозов серии Ш, с передачей их на Закавказье. В обсуждении этого вопроса я также принимал участие и в этом случае протестовал категорически, так как ФЕДОРОВ не мог подвести никаких эксплуат. соображений. Паровозы серии Ш все же на Закавказские дороги были посланы, а С.Кавказская от них была освобождена. В результате для Закавказский

дорог получились тяжелые последствия, т.к. паровозы Ш более болели, чем работали, подняло шум и сам ФЕДОРОВ в 1926 г. заявил КРАСОВСКОМУ в моем присутствии, что паровозы серии Ш надо исключить из инвентаря. Результатом всего этого вместе взятого получилось — улучшение парка бывших частных дорог и тяжелое положение для Закавказских и Ташкентской ж.д. Если по вопросу тяжелого положения, создавшегося на Ташкентской дороге, в результате передачи туда может возникнуть какой-либо разговор об эксплуатационных соображениях, то в отношении пересылки серии Ш на Закавказские нужно сказать: это есть чистое вредительство, сознательное и четкое.

30 июня 1928 года ДМОХОВСКИЙ.

### МОЕ ПОКАЗАНИЕ

На железнодорожном транспорте, в центре, за последние годы образовалась организация, поставившая себе целью создать в различных отраслях ж.д. хозяйства кризисы для того, чтобы как полагали участники этой организации заставить Советскую власть стать на путь эволюции. Эта организация составила постепенно из БЕНЕШЕВИЧА, ШУХОВА, ВАНИФАТЬЕВА, ФЕДОРОВА ЦЖЭ, КРАСОВСКОГО и ОЛЕЙНИКОВА. Организация эта, как мне известно, не была с «писаной конституцией», но ее участники настолько близко стояли друг к другу и так тесно переплетали свои деловые отношения, что все действия отдельных участников были таким образом координированы и направлялись в одну сторону. Такая идеология этой группы была мне известна и хотя я не стоял наряду с перечисленными выше лицами, но идейно я разделял ее настроение и подчинился деловой установке, которую проводили члены этой организации. Настроение этой группы в определенной форме для меня становилось ясным не сразу, а постепенно, когда я видел себя увлеченным в мероприятия, сами по себе целесообразные, но принимавшиеся стихийно огромные размеры, при которых руководить ими из центра не представлялось возможным и они принимали уродливые формы, что и нужно было упомянутой организации. Я говорю про обезличенную езду, про удлинение участков и проч. Оказавшись в таком положении, я не поднял тревогу, как это должен был бы сделать. После этого я фактически стал на тот преступный путь, на котором находились упомянутые лица, подчинился им и, по справедливости, должен разделить их участь, хотя и был на подчиненной ступени по отношению к ним и был увлечен на это дело и на этот преступный путь, а не стал на него самостоятельно по идеологическим соображениям. Такому моему поведению много способствовали мои личные отношения к КРАСОВСКОМУ, которому я верил и легко ему подчинялся, его деловому авторитету, смешивая его с личным обаянием. Такое же доверие я имел к БЕНЕШЕВИЧУ. Вот это то доверие, это обаяние указанных лиц и объясняет мое подчинение им, фактически мое служение тем целям, которые они себе ставили и которые сначала не были моими.

Перехожу к детализовке: начало организации, по моему, относится к концу 1925 г. Наша организация конкретно ставила себе задачи: 1) прекратить руководство дорогами, добиваясь постепенного ухудшения состояния транспорта в областях Тяги, Хоз.-Материальной, Эксплуатации, прикрывая это подложной статистикой, дутыми докладами о достижениях и пр. 2) Тормозить всякие полезные предприятия, исходящие от высших руководителей транспорта, доказывая их нецелесообразность или предоставляя им принимать уродливые формы 3) Раздувать сметы и затоваривать склады ненужными предметами, заказывая их в частности за границей. 4) Приобретать товары плохого качества. 5) Составлять соответствующие перспективные планы, нереальные и несоответствующие действительным потребностям транспорта. 6) Составлять неправильные нормы измерителей. 7) Не снабжение прифронтовых дорог запасными частями и т.п. Дальнейшее подробное показание дам дополнительно.

К. ДМОХОВСКИЙ. 2 июля 1928 года.

### ПОКАЗАНИЕ

Зам. Начальника Центрального управления жел. Дор. Транспорта  
БЕНЕШЕВИЧА И.И.

Мое настоящее показание будет чистосердечным. Свою судьбу целиком вверяю Советскому правосудию, которое учтет, как мое откровенное признание, так и те годы, которые я честно посвятил на восстановление Советского транспорта. Я признаю себя виновным в том, что состоял в руководящем ядре контрреволюционной организации, поставившей себе целью вредить Советскому транспорту. О моей личной роли в подробностях я напишу в последующем показании для того, чтобы собрать все факты и изложить их четко и правильно, а пока скажу об основном. В руководящем ядре состояли — я, ШУХОВ, КРАСОВСКИЙ, ФЕДОРОВ, ЯНУШЕВСКИЙ, ПРАВОСУДОВИЧ, ВАНИФАНТЬЕВ, ОЛЕЙНИКОВ, ЧЕХОВСКИЙ, МЕКК, БОРИСОВ, ЛЕПЕШИНСКИЙ. Членами организации внутри НКПС и на дорогах были те лица, о которых показывает ШУХОВ. Организация создавалась постепенно примерно с 1926 года, причем вредительство началось с 1926 года середины его, приняв в 1927 году острую форму. Остальные подробности покажу также в дополнительном показании.

17 июля 1928 г. И. БЕНЕШЕВИЧ

### Показание

Зам. Нач. Цетрального Планового Управления НКПС  
Шухова В.В.

Роль и деятельность отдельных лиц.

Все указанные мною выше лица — Бенешевич, Красовский, Я, Федоров, Олейников, Чеховский, Янушевский, Ванифантьев, Гиммельфарб, Правосудович и Мекк, кроме Лазаревского, стоявшего дальше, были более или менее одинаковыми по активности членами центрального ядра,

но степень их влияния на ход дела и на размеры вредительской работы в значительной мере зависели от тех областей, коими они ведали по службе, а также от их персональных связей и влияний.

Менее активным в смысле вредительских идей и действий, но весьма популярным, не только в ядре, но и во всей организации, широко распространявшим ее влияние на дороги и высоко поднимавшим ее авторитет был И.И. Бенешевич, ведавший также личным составом, всеми представлениями и назначениями и, как старый популярный железнодорожник, имевший много связей с ЧПТ, Начальниками Служб дорог и т.п. Наиболее сильным идейно и наиболее ярким и обаятельным был П.И. Красовский, выдвигавший основные идеи вредительства, обладавший сильным влиянием на своих сотрудников в Центре и на местах, с большими связями и влиянием в ВСНХ по линии паровозов и вагоностроения, через инженеров Малаховского, Хренникова, Ядова и Нейманда. Наиболее зловредным с советской точки зрения был П.С. Янушевский, который благодаря своему высокому техническому авторитету и внешней лояльности не только легко проводил через НТК и Госплан все вредительские меры, но и провоцировал Президиум Госплана на еще более резкое вредительство — немедленный переход на автосцепку, немедленное развитие тепловозов и электровозостроительных заводов и т.п., как это имело место в его выступлениях в апреле с.г. при обсуждении в Президиуме Госплана доклада о состоянии транспорта.

Ванифатьев был, несомненно, по идеологии злостным вредителем, но его вредительство и вредительство Гиммельфарба нужно скорее отнести к злостному попустительству, так как по роду своей основной служебной работы они больше штамповали и продвигали представления и проекты Красовского, Федорова, Олейникова и других, не внося в них особой инициативы.

Мекк в основном ядре скорее являлся экономическим прорицателем, развивавшим экономические теории и ставившим экономические прогнозы. Этим самым он давал богатую пищу для вредительской мысли, но от активного вредительства он стоял более далеко.

Правосудович, конечно, также являлся активным вредителем, одобряя и поддерживая деятельность и решения Янушевского и принимая все выдвигавшиеся Федоровым и Красовским тезисы тяжелой реконструкции, однако, особенно активной роли в ядре он не играл, по-видимому, благодаря персонально плохим отношениям с Красовским.

Чеховский был злостным, но весьма оригинальным вредителем; стоя персонально несколько дальше от ядра и будучи резко контрреволюционным по своим идеям, он тем не менее не разрушал связь, а наоборот укреплял ее, затрачивая при этом на нее громадные, совершенно излишние средства.

Федоров и Олейников являлись рядовыми, но в полной мере активными членами ядра.

Шухов. О себе говорить и судить трудно, но считаю, что я был весьма активным членом ядра, имевшим сильное влияние на Федорова и Чеховского; я влиял своим авторитетом на дороги может быть немного менее Бенешевича и имел высокий технический авторитет, поднимавший в свою очередь авторитет центрального ядра.

Всех перечисленных мною лиц я считаю виновными в создании сначала антисоветски настроенной группы, которая постепенно превратилась в контрреволюционную организацию на транспорте с мощным ядром, перешедшую постепенно от пассивного вредительства к вредительству активному, а в дальнейшем к злостному, направленному на подрыв Сов. Власти.

18/VII-28 года. В. Шухов.

#### Показание

Начальника Отдела Тяги Центрального Управления ж.д. транспорта Красовского П.И.

В период времени около двух, двух с половиной последних лет действительно фактически управление техники железнодорожного транспорта находилось в руках следующих лиц: Бенешевича, Федорова, ЦЖЭ, меня, Олейникова, Ванифатьева и Шухова. Коммунистического руководства, которое должно было осуществляться по линии оперативной Рудым, не было, мы были предоставлены в руководстве транспорта самим себе. Политически деловое настроение указанной группы инженеров-специалистов было безразличное, то есть эту группу не интересовал вопрос будет ли Советское хозяйство, а вместе с тем и транспорт делать успехи или же падать. Я признаю, что такое наплевательское к делу отношение было преступным, в результате чего тяговое хозяйство стало резко ухудшаться и если бы была объявлена неожиданная война, положение страны было весьма тяжелым. Оценивая экономическое положение Союза, я пришел к заключению, что Советская Власть должна эволюционировать, т.е. праветь. Поправление это должно произойти под влиянием крестьянства. Я видел за последние два года, что хозяйство Советской России переживает ряд кризисов и у меня было убеждение, что чем эти кризисы будут сильнее и чаще, тем скорее Советская Власть эволюционирует. Транспорт является одной из важнейших отраслей народного хозяйства и кризис на транспорте, естественно, как я мыслил является одним из толчков к быстрейшему эволюционированию Советской Власти. Признаю, что я своим отношением к работе в последние два с половиной года, в целях создать кризис на транспорте способствовал ухудшению тягового хозяйства. Это моя деловая практика вытекала из той идеологической установки, о которой я писал выше, несомненно этому способствовало отсутствие коммунистического контроля в ЦУЖЕЛе, такой путь борьбы я считаю бескровным. На этой идейной платформе стояли следующие лица: Бенешевич, Шухов, Ванифатьев, Янушевский, Дмоховский. Относительно Мекка пусть рассказывает Дмоховский.

2-го июля 1928 года. Красовский.

## Показание

Начальника Отдела Тяги Центрального Управления  
ж.д. транспорта — Красовского П.И.

Ознакомившись с показанием Дмоховского от 4-го июля с.г. показываю следующее:

Слова Дмоховского о том, что я влиял на его политическую идеологию и, что она сложилась у него только под моим влиянием, совершенно не соответствуют действительности. Дмоховский был человек с определенной контрреволюционной идеологией, создавшейся вне моих влияний, равно как с такой же идеологией, опять таки вне всяких моих влияний, были те лица, о которых я говорил в моих показаниях от 2 июля, а именно: Бенешевич, я, Шухов, Ванифатьев, Янушевский, Олейников и Федоров М.С., а также Лавров Н.Ф., и Масленников, о Пузанове, как о покойнике мне не хотелось бы говорить. Идеологию Дмоховского я знал из личных с ним разговоров; равным образом я категорически возражаю против того, что Дмоховский приписывает мне роль организатора контрреволюционной группы. Я признал и не отрекаюсь от того, что эта контрреволюционная группа была; я перечислил сейчас ее состав, но она организовалась постепенно без специальной вербовки с моей стороны, а на основании личных общих наших разговоров друг с другом, но я брать на себя ответственности за то, что другие члены группы занимались вербовкой новых членов не могу. Признаю, что наша контрреволюционная группа является по существу контрреволюционной организацией, но без определенного руководителя равноправности всех ее членов. Наша контрреволюционная организация начала действовать примерно с начала 1927 года. Работа организации стала невозможной потому, что коммунистический контроль по существу отсутствовал. Членами организации являются: я, Дмоховский, Лавров Н.Ф., Масленникова, Бенешевич, Шухов, Ванифатьев, Янушевский, Олейников, Федоров М.С. Идеологическую и деловую позицию Янушевского я могу определить как позицию саботажа; фактически он руководил техническими вопросами, проходящими через Транспортную секцию Госплана. Транспортная секция Госплана никогда не давала новых указаний и по существу просто штепелевала те вопросы, которые нами вносились на ее разрешение. Это можно видеть по материалам, проходившим через Транспортную секцию Госплана. Таким образом роль Янушевского в работе организации сводилась к тому, что он пропускал без задержки все вопросы, которые вносились членами организации, возглавлявшими оперативные управления в Госплане.

4/VII-1928 г. П. Красовский.

## Показание

Председателя Экономической Секции Центрального Планового  
Управления — Мекк Н.К.

Я признаю, что являлся членом контрреволюционной организации, поставившей себе целью задерживать развитие Советского транспорта и

его разрушать. Моя роль в этой организации сводилась к следующему: к консультации по экономическим вопросам и по размерам народного хозяйства и транспорта и направлению их развития. Эти материалы служили для вредительской работы членам организации, находящимся на оперативно-плановой работе. Сам я непосредственно вредительством не занимался, что вытекает из моего служебного положения. Членами организации, с которыми я был наиболее тесно связан следующие: Шухов, Красовский, Дмоховский, Федоров, Величко, Бенешевич.

18/VII-28 г. Мекк.

#### Мое показание:

Моя роль, как члена контрреволюционной организации, сводилась к даче консультаций и заключений по целому ряду вопросов, которые другие члены организации, а именно: Шухов, Красовский, Величко, Федоров, Бенешевич, Дмоховский вносили на мое заключение, вернее, требовали моего заключения. Я давал отрицательную характеристику экономической политике Советской Власти и указывал, что благодаря этой политике страна начинает переживать ряд тяжелых экономических кризисов. Исходя из наличия и развертывания этих кризисов в различных отраслях народного хозяйства, я считал вместе с другими членами организации, что кризис на транспорте неизбежен и задачей организации является его ускорение. В соответствии с этим организация для создания этого кризиса решила проводить целый ряд соответствующих предательских мероприятий. Конкретный план вредительства был разработан членами организации без моего участия.

21/VII-28 г. Н. К. Мекк.

#### Показание

Зам. Нач. Отдела Тяги НКИС, он же Нач. Паровозной Части того же Отдела Дмоховского К.К.

На ж.д. транспорте в центре, за последние годы образовалась организация, поставившая себе целью создать в различных отраслях ж.д. хозяйства кризис для того, чтобы как полагали участники, заставить Советскую Власть стать на путь эволюции. Эта организация составила постепенно из Бенешевича, Шухова, Ванифатьева, Федорова, Цжэ, Красовского и Олейникова. Организация эта, как мне известно, не была с «писаной конституцией», но ее участники настолько близко стояли друг к другу и так тесно переплетали свои деловые отношения, что все действия отдельных участников были таким образом координированы и направлялись в одну сторону. Такая идеология этой группы была мне известна и хотя я не стоял на ряду с перечисленными выше лицами, но идейно я разделял ее настроение и подчинялся деловой установке, которую проводили члены этой организации. Настроение этой группы в определенной форме для меня становилось ясным не сразу, а постепенно, когда я видел себя увлеченным в мероприятия, сами по себе целесообразные, но принимавшие стихийно



огромные размеры, при которых руководить ими из центра не представлялось возможным и они принимали уродливые формы, что и нужно было упомянутой организации. Я говорю про обезличенную езду, про удлинение участков и проч., оказавшись в таком положении я не поднял тревогу, как это должен был сделать. После этого я фактически стал на тот преступный путь, на котором находились упомянутые лица, подчинился им по справедливости должен разделить их участь, хотя и был на подчиненной ступени по отношению к ним и был увлечен на это дело и на этот преступный путь, а не стал на него самостоятельно по идеологическим соображениям. Такому моему поведению много способствовали мои личные отношения к Красовскому, которому я верил и легко ему подчинялся, его деловому авторитету, смешивая его с личным обаянием. Такое же доверие я имел к Бенешевичу. Вот это-то доверие, это обаяние указанных лиц и объясняет мое подчинение им, фактическое мое служение тем целям, которые они себе ставили и которые сначала не были моими. Перехожу к детализовке: начало организации по моему относится к концу 1926 года. Наша организация конкретно ставила себе задачи: 1. — прекратить руководство дорогами, добиваясь постепенного ухудшения состояния транспорта в областях Тяги, Хоз. Мат. и Эксплуатации, прикрывая это подложной статистикой, дутыми докладами о достижениях и пр. 2. — тормозить всякие полезные мероприятия, исходящие от высших руководителей транспорта, доказывая их нецелесообразность или предоставляя им принимать уродливые формы. 3 — Раздувать сметы и затоваривать склады ненужными предметами, заказывая их в частности за границей. 4. — Приобретать материалы плохого качества. 5. — Составлять соответствующие переспетивны планы не реальные и не соответствующие действительным потребностям транспорта. 6. — составлять неправильные нормы и измерители. 7. — Неснабжение прифронтовых дорог запасными частями и т.п.

Дальнейшее подробное показание дам дополнительно.

2-го июля 1928 года К. Дмоховский.

### ПОКАЗАНИЕ

Начальника Теплотехнической Части Отдела Тяги НКПС

ЛАВРОВА Н.Ф.

В кабинете П.О.КРАСОВСКОГО время от времени собирались, сходясь по разным делам, в разных сочетаниях П.О. КРАСОВСКИЙ, ДМОХОВИЧ, Я, МИТКЕВИЧ, ФЕДОРОВ М.С., БЕСЯДОВСКИЙ, ОЛЕЙНИКОВ, МАСЛЕННИКОВ, ВАСИЛЬЕВ Н.Н., покойный ПУЗАНОВ, ШТАНГЕ, ВОРОНЦОВ-ЕМЕЛЬЯНОВ, ЧЕВКИН. Было несколько случаев когда присутствовал и ГУЩИН, а также ШУХОВ и БЕНЕШЕВИЧ. Заходили разговоры на политические темы, при чем были антисоветского характера. Разговоры шли о кризисах, переживаемых Советской Властью, о политических и экономических затруднениях, являющихся последствием этих кризисов, о том, что в создавшейся обстановке слабеет Советская власть и правее и прочее. Говорилось ли о том, что возможна война и

что советская власть эту войну проиграет, я не помню, но возможно и говорилось. П.О. КРАСОВСКИЙ говорил о том, что следует на транспорте создавать кризисы, какие наблюдаются в остальных отраслях хозяйства страны, что это еще больше ослабит Советскую власть и толкает на поправление. ДМОХОВСКИЙ, с показаниями которого я ознакомился, правильно определяет КРАСОВСКОГО не как хорошего оратора, а как человека, обладающего четкостью и ясностью мысли. КРАСОВСКИЙ, как я определяю, умеет отдавать свои мысли в такую форму, что они становятся особо убедительными. Я признаю, что идею создания кризисов на транспорте в целях ослабления Советской власти я разделял, но не высказывал при указанных разговорах. В личных разговорах с КРАСОВСКИМ я ему это говорил. Возможно, что ДМОХОВСКИЙ о моей точке зрения знает от КРАСОВСКОГО. С момента этих разговоров образовалась контрреволюционная группа, а именно в составе: КРАСОВСКОГО, ДМОХОВСКОГО, меня, МИТКЕВИЧА, МАСЛЕННИКОВА, покойного ПУЗАНОВА, БЕСЯДОВСКОГО, ШУХОВА, БЕНЕШЕВИЧА, ЧЕВКИНА, ФЕДОРОВА М.С., ШТАНГЕ, ОЛЕЙНИКОВА, ВАСИЛЬЕВА Н.Н., ВОРОНЦОВА-ВЕЛЬЯМИНОВА, объединенная единой контрреволюционной идеологией. Участники этой контрреволюционной группы связаны между собой — часть долготетней совместной службой, часть личной дружбой или знакомством, часть долгой совместной службой в советских условиях и так далее. У всех участников группы в силу всего сказанного была твердая уверенность, что один другого не выдаст. Наша группа по существу является контрреволюционной организацией, при чем ДМОХОВСКИЙ прав в своих показаниях, мне объявленных, когда говорит о том, что «писаной конституции» не было. Организующим звеном был П.О. КРАСОВСКИЙ, давший основную установку по вредительству, а именно создавать кризисы в железнодорожном хозяйстве. Я буду говорить о вредительстве по Теплотехнике, поскольку я ее возглавлял и о вредительстве в остальных частях, поскольку я с этим соприкасался. Я получил от КРАСОВСКОГО следующие директивы по Теплотехнике для вредительства:

1) Составить явно невыполнимый по расходам 5-ти летний план по тепловой (водоподогреватели) модернизации паровозов, — я это выполнил, при чем Наркомфин и Госплан, конечно, таких средств (12.000.000 рублей) не отпустил, кредиты вычеркнул и модернизация не была проведена, — это было в 1-ом квартале текущего 1927/28 опер. года.

2) Не принимать никаких предупредительных мер против повышения расхода топлива при введении обезличенной езды, т.е. не организовывать инструктажа, хотя на это и будут отпущены деньги. В феврале м-це текущего года были отпущены Правительством 400.000 р. для этой цели, но по личному указанию И.И. БЕНЕШЕВИЧА, также члена нашей организации, к которому меня направил КРАСОВСКИЙ, эти деньги были разверстаны на менее существенные мероприятия, как например, на производство испытаний и оборудование сводами, что могло быть сделано дорогами за счет эксплуатационных сумм. Транспорт потребляет примерно

на 180–200.000.000 руб. топлива и даже один процент экономии, что могло быть легко осуществлено путем инструктажа, составило бы от 1 до 2-х миллионов рублей в год. Эту вредительскую директиву я также исполнил.

3) Не поднимать никоим образом вопроса об увеличении штата Теплотехники на 2–3 человека, целесообразность чего модно легко доказать — так как отсутствие этого штата было связано с непроработкой важнейших вопросов, имеющих под собою не только экономическое, но и политическое значение, как-то: учет результатов премий, опытные поездки для контроля эквивалентов, отчетность по стационарным установкам, анализ смазки, проработки отчетности за прошлые годы, в целях сравнения с новыми эквивалентами. На-сколько важен вопрос по стационарным установкам можно судить по одному тому, что расход в этой области равен около 25.000.000 руб. в год. вообще теплотехника затрачивает ежегодно около 13–14% от всего бюджета транспорта. Я должен добавить, что когда происходило сокращение штатов, КРАСОВСКИЙ и БЕНЕШЕВИЧ умышленно не защищали сохранения тех вакансий, о которых я говорю, идя под лозунгом нашей организации «чем хуже, тем лучше». Указанную в пункте 3-м вредительскую директиву я также выполнил. Я перечислил здесь вредительские важнейшие действия, а об остальных по мере того, как вспомню, покажу дополнительно. Теперь расскажу о том, как давались директивы вышеперечисленные: вот 1-ая. К осени 1927 года КРАСОВСКИЙ вызвал меня к себе в кабинет и сказал, что он поручает мне составить пятилетний план по модернизации паровозов, — я сказал КРАСОВСКОМУ, что материалы по кредитам находятся в сметной группе у техника ЯКУТОВИЧА и что я должен дать свои цифры, а он проработает план. КРАСОВСКИЙ мне ответил, примерно следующее: «Возьмите у всех цифры, нежные для этого и проработайте сами». Должен добавить, что на службе чаще всего меня называет «на Вы». Я уже раз сказал КРАСОВСКОМУ, что это должна делать Сметно-Техническая группа, но КРАСОВСКИЙ сказал мне: «Обойдите всех и сделайте сами». Я согласился, и тогда КРАСОВСКИЙ дал мне указания составить невыполнимую смету следующим путем, а именно: взять количество всех паровозов и разделить его на 5 и помножить на стоимость оборудования, что в результате составило цифру в 12.000.000 рублей, явно обреченную на отказ в получении кредитов. С этой нелепой цифрой в Госплане выступал в защиту, кажется, ХРУНОВ из Трансплана. Этот самый ХРУНОВ, который выступал весной г. т. в ЦПУ в кабинете у тов. ГРУНИНА в течение 2-х дней с докладом о топливе и его использовании, причем в этом докладе предлагал перевести дороги с Западной области на торф, построив там центральные станции по выработке и добыче торфа. Я, не зная результатов этого доклада, но во всяком случае его претворение в жизнь было бы чревато последствиями для войны, когда благодаря близости границ противник мог при удачном воздушном налете разрушить станции и вывести дороги из строя. По 2-й и 3-й директиве мне было просто сказано КРАСОВСКИМ и БЕНЕШЕВИЧЕМ, во 2-м случае, и КРАСОВСКИМ в 3-м, когда я пришел с этими вопросами: «Делать этого не нужно». Вредителем и членом органи-

зации я стал не сразу и под влиянием громадных душевных переживаний. Я глубоко от этого страдаю. Виноватым себя признаю и готов понести наказание, и если мне позволят, то искупить свою вину и тем, наконец, обрести моральное спокойствие.

9/VII-28 г. Писал лично: Н. ЛАВРОВ

*АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 372. Л. 135, 140–143, 146–161. Подлинник.*

#### № 6.5.

### Выписка из заседания Политбюро ЦК ВКП(б) о вредительстве на железнодорожном транспорте

СТРОГО СЕКРЕТНО

№ П29/3-опр./с

14 июня 1928 г.

Т.т. Рудзутак, Менжинскому.

Выписка из протокола № 29 заседания Политбюро ЦК от 14. VI. 1928 г.

Опросом членов Политбюро от 11.6.28 г.

О записке ОГПУ насчет вредительства на транспорте

а) Поручить т. Рудзутак созвать в 10-дневный срок совещание основных руководителей жел. дор. транспорта и профсоюза железнодорожников для рассмотрения вопроса.

б) Разослать документ участникам вышеупомянутого совещания, предложив т. Рудзутак представить немедленно список участников

СЕКРЕТАРЬ ЦК

*АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 372. Л. 134. Машинописная копия.*

#### № 6.6.

### Стенограмма совещания от 19 и 20 июня 1928 г. по вопросу о вредительстве на ж.д. транспорте

СОВ. СЕКРЕТНО.  
ПОДЛЕЖИТ ВОЗВРАТУ

Экз № 4

Исх. № 4524/с

### СПИСОК ПРИСУТСТВОВАВШИХ

1. РУДЗУТАК
2. СТАЛИН

3. КАЛИНИН
4. КОСИОРС.
5. МЕНЖИНСКИЙ
6. ЯГОДА
7. ТРИЛИССЕР
8. СУЛИМОВ
9. РУДНЫЙ — чл. Кол. НКПС
10. ПОЛЮДОВ — —»»—
11. МИРОНОВ — —»»—
12. ПРАВДИН — Пред. правл. Сев. ж.д.
13. АВЕРИН — Зам. пр. правл. Сев. ж.д.
14. АРНОЛЬДОВ — Пр. правл. М. Б. Б. ж.д.
15. ИВАНОВ — Пр. правл. М. Курск. ж.д.
16. ЖУКОВ — Пр. правл. М. Каз. ж.д.
17. БЕЗРУКИХ — Пр. правл. Октябр. ж.д.
18. КУЗОВЛЕВ — Зам. пред. правл. Окт. ж.д.
19. МЕЖИН — Пр. правл. Пермск. ж.д.
20. ЧЕРНЫЙ — Пр. правл. Южн. ж.д.
21. ЗАБАРА — Пр. правл. Ряз.-Ур. ж.д.
22. ПОЗДЕЕВ — Пр. правл. Закавк. ж.д.
23. КАЗАРИНОВ — Пр. правл. М. Киево-Воронеж. ж.д.
24. НИКОЛЬСКИЙ — Пр. правл. Юго-Вост. ж.д.
25. АЛЕКСАНДРОВ — Пр. правл. Самаро-Златоуст. ж.д.
26. ПОДШИВАЛИН — Пр. правл. Юго-Западн. ж.д.
27. ЛИЗАРЕВ — Пр. правл. Донецк. ж.д.
28. МАЛЬГИНОВ — Пр. правл. Екатерин. ж.д.
29. АМОСОВ — Пред. Ц. К. ж.д.
30. ПОПОВ — Чл. Ц. К. ж.д. и чл. колл. НКПС
31. АЛЕКСЕЕВ — секретарь Ц. К. ж.д.
32. КАЛАШНИКОВ — Чл. Ц. К. ж.д. и Зам. Нач. инспекции транспорта и связи НК РКИ СССР
33. РОКАС — Чл. Ц. К. ж. д.
34. ДАНИЛОВ — Пред. Дорпрофсожа Курск. ж. д.
35. КАЛАБИН — —»»— Пермск. ж. д.
36. ВЫРОСТКОВ — —»»— Донецк. ж. д.
37. ЧЕРЕМУХИН — —»»— Сев. Кав. ж. д.
38. АНДРЕЕВ — —»»— Октябр. ж. д.
39. КУНЦЕВИЧ — —»»— М. Б. Б. ж. д.
40. ЖЕНИН — —»»— Ряз.-Ур. ж. д.
41. ШУШКОВ — Чл. Кол. НК РКИ
42. БЛАГОНРАВОВ — Нач. ТОГПУ
43. КИШКИН — Пом. нач. ТОГПУ
44. ПРОХОРОВ — Нач. ДТОГПУ Сев. Кав. ж. д.
45. БОГОМОЛОВ — Уполн. ТОГПУ
46. БАЛАШОВ — Нач. секр. части ТОГПУ

ОГЛАВЛЕНИЕ  
1-й ДЕНЬ

	Стр. стр.
1. Благодравов	1-46
2. Черемухин	47-49
3. Калашников	50-57
4. Шушков	58-66
5. Никольский	67-71
6. Калабин	72-76
7. Черный	77-84
8. Андреев	85-90
9. Рудный	91-97
10. Кунцевич	98-102
11. Забара	103-111
12. Женин	112-114
13. Иванов	115-120
14. Выростков	121-124
15. Подшивалин	125-128
16. Межин	129-134

## 2-й ДЕНЬ

	Стр. стр.
1. Рудзутак	135
2. Попов	136-141
3. Данилов	142-147
4. Миронов	148-154
5. Рокас	154-159
6. Александров	160-166
7. Амосов	167-173
8. Кузовлев	174-180
9. Аверин	181-186
10. Сулимов	187-191
11. Жуков	192-197
12. Правдин	198-204
13. Ягода	205-211
14. Безруких	212-218
15. Поздеев	219-222
16. Арнольдов	223-228
17. Алексеев	229-232
18. Лизарев	233-236
19. Полюдов	237-241
20. Мальгинов	241-245
21. Благодравов	246-258
22. Амосов	259
23. Рудзутак	259-271

СТЕНОГРАММА СОВЕЩАНИЯ ОТ 19-20 ИЮНЯ 1928 г.  
ПО ВОПРОСУ О ВРЕДИТЕЛЬСТВЕ НА ТРАНСПОРТЕ.  
Заседание от 19.VI.1928 г.

БЛАГОНРАВОВ. Настоящий доклад я делаю по поручению ОГПУ. Он является дополнением к основному докладу о вредительстве на транспорте, поданному Зам. Пред. ОГПУ тов. Ягода в Политбюро ЦК ВКП(б). Я исхожу при этом, конечно, из того предположения, что все здесь собранное товарищи ознакомились с содержанием этого основного документа. В настоящем своем сообщении я еще раз остановлюсь на самых ярких и основных моментах дела, о которых уже говорилось в упомянутой докладной записке ОГПУ и подтверждаю эти основные моменты документальными данными, не вошедшими, вследствие их громоздкости, в основную докладную записку. Я оглашу также те показания, которые не вошли в докладную записку № 2, а были приведены ОГПУ в первой докладной записке, непрочитанной большинством из Вас. Кроме того я иллюстрирую результаты вредительства на диаграммах, которые, как я узнал, не были приложены по техническим причинам к докладной записке и, таким образом, большинству товарищей остались неизвестны. И, наконец, я затрону здесь некоторые новые моменты, добытые следствием в последние дни, как-то о вагонном парке, о происшествиях и остановлюсь на некоторых новых показаниях арестованных.

ОГПУ было установлено, что руководство Тягой и тяговой статистикой находится в руках группы бывших инженеров Моск. Казанской ж.д., так называемых «казанцев» во главе с б. акционером и членом Правления Казанской ж.д. инженером КРАСОВСКИМ. Группа эта была самым тесным образом связана как деловыми, так и личными отношениями на протяжении целого ряда лет с бывшим крупнейшим акционером и предс. той же М. Казанской ж. д. фон-МЕКК, еще и ныне работающим в НКПСе.

МЕКК неоднократно арестовывался ОПТУ и проходит по ряду работ, как лицо, тесно связанное с англичанами и белогвардейскими эмигрантскими железнодорожными кругами (в частности с Союзом торгово-промышленных и Финансовых деятелей в Париже, куда, по агентурным сведениям, он передает материалы о состоянии железнодорожного транспорта)\*. Секретное наблюдение показало, что группа «казанцев» отличается исключительной замкнутостью и сплоченностью. По имеющимся данным, группа эта проводила организованный, злостный саботаж на транспорте и занималась явным вредительством, что подтверждается фактами развала транспорта на различных дорогах сети, на которых сидели единомышленники и соучастники этой организации. Один из членов этой группировки инженер МАЦНЕВ, работающий также в Тяге НКПС, будучи арестован 24.III.28 г. по делу о передаче иностранным фирмам за границей материалов о наших транспортных изобретениях, уличенный в

\* Заключенное в скобки ВЕСЬМА СЕКРЕТНО.

этой связи документальными данными был допрошен о деятельности вышеуказанной контрреволюционной группировки и показал:

«В НКПС, в Отделе Тяги, имеется группа лиц, поставившей себе явно целью разрушить советский транспорт методами техническими...

Означенная группа, связанная в то же время с рядом своих единомышленников на дорогах, осуществляет свою вредительскую политику успешно».

Далее МАЦНЕВ перечисляет фамилии инженеров-членов организации. Сюда он относит руководителей Тяги инженеров КРАСОВСКОГО, ДМОХОВСКОГО, ЛАВРОВА, МАСЛЕННИКОВА, ФЕДОРОВА, ТЕРЕМЕНСКОГО и других и показывает.

«Душой этого «темного дела» и «дела преступного» является Начальник Отдела Тяги ДУЖЕЛ, а П.И. КРАСОВСКИЙ, который руководил «работой», якобы, Отдела Тяги, но на самом деле бросил всякую заботу о процветании и благополучии транспорта. Его заместитель и руководитель паровозной (эксплуатационной) группы. К.К. ДМОХОВСКИЙ играл главную роль по разрушению паровозного хозяйства, а именно он проводил, со всей имеющейся в его распоряжении поспешностью и возможностью, на всех дорогах обезличенную езду, которая проводится так, что на дорогах получается все большее и большее количество больных паровозов, и таким образом, паровозы разбиваются и паровозный парк наш разрушается.

Руководитель Теплотехнической Группы инженер Н.Ф. ЛАВРОВ играет в этой преступной организации, по-видимому, не последнюю, роль, так как в деле распределения топлива по дорогам, в определении нормы расходов топлива, в определении различных коэффициентов т. д. он действует, очевидно, в полном согласии в контакте со всей «группой» ибо быть вне этой «группы» он не может, так как он живет в Пушкине рядом с П.П. КРАСОВСКИМ и Э.К. МИТКЕВИЧЕМ и является их постоянным гостем. Своим человеком является и инженер С.Н. МАСЛЕННИКОВ, который заведует распределением станочного оборудования по железнодорожным мастерским и который закупал в прошлом году в Германии станки. Очевидно, и здесь не преминула сказаться злая воля этой преступной группы лиц, так как по ходящим слухам (а эти слухи не могут быть всегда неосновательны) станочное оборудование к приобреталось и распределялось по дорогам очень часто не в соответствии с требованиями данных мастерских. По-видимому был посвящен, быть может и поверхностно или намеками в эту деятельность и руководитель Статистической группы А.А. ТЕРЕМЕЦКИЙ, который вел обработку статистического материала, получаемого с дорог и который давал статистические данные, на которые опирались ДМОХОВСКИЙ и КРАСОВСКИЙ в своих работах по сокрытии тех печальных результатов, которые имеют место в действительности на дорогах; путем комбинации статистического материала руководители работы Отдела Тяги скрывают истинное положение вещей и кричат, что «на Шипке все спокойно», вводя этим в заблуждение всех, кто доверится их правдивости. Живущий вместе с КРАСОВСКИМ в Пушки-



не старший инженер Отдела Связи и Электротехники Э.К. МИТКЕВИЧ, по-видимому, является связующим звеном между описываемой группой лиц и границей, так как МИТКЕВИЧ учился в Париже и неоднократно бывал в заграничных командировках в Германии и во Франции (особенно за последнее время), где, конечно, у него есть масса знакомств»...

МАЦНЕВ иллюстрирует свои показания и их достоверность целым рядом фактов вредительства. Например, он говорит:

«В мастерских произошла загрузка массовой отковкой пальцев кривошипов для смены тех пальцев, которые по размерам выходят продельными по формулам, опубликованным приказом и которые еще могут служить. Благодаря тому, что формула не разъяснена и не преподаны цифровые величины износа, мастерские производят сизифову работу, делая вновь отковку, хотя никакой смены пальцев производить не нужно. В результате выбрасываются пальцы, сношенные только на половину, затрачивается металл, рабсила, задерживается ремонт колесных пар, а, следовательно, загружаются и все другие отдельные цеха и звенья».

«Загруженный работой, бросаясь от одной к другой, я не имел возможности даже сходить в мастерские того же Московского узла посмотреть положение с тендерными буксами, которые систематически греются, в виду перехода дорог на удлиненные тяговые участки, что, как известно, вызывает ряд тяжелых последствий, как-то: задир осей и перецепка тендеров. Видя все это, я неоднократно говорил обо всем этом Красовскому и Дмоховскому, но последний отправлял меня к первому, а первый говорил, что «сейчас негде взять человека», говорил — «возьмите Жукова», но ему распоряжения не давал. Не так давно я решил написать об этом Красовскому и послал ему служебную записку, в которой писал ему о накопившихся у меня неисполненных бумагах и накопившихся чертежах, нерассмотренных и указывал на необходимость дать мне, наконец, в помощь инженера или хотя бы техника с соответствующей квалификацией и необходимостью иметь мне годовой служебный билет для выезда по дорогам и заводам, отказываясь даже от командировочных и суточных денег, ставя этот вопрос во вторую очередь. КРАСОВСКИЙ наложил резолюцию: «переговорите со мной». Добавляю, что вообще ни Красовский, ни Дмоховский никогда не кладут письменных резолюций, явно желая оградить себя от ответственности...

В записке моей я указывал и на то, что в виду требования ЦУЖЕЛа о рассылке заводами на дороги альбомных чертежей и на необходимость проверить заводские кальки, с которых будут печататься альбомные чертежи и получив ответ, о котором я выше сказал, естественно, понял, что этот вопрос должен погибнуть, что влекло за собой следующее: при ремонте паровозов возникнут массовые недоразумения, а вслед за этим массовая задержка ремонта».

Далее МАЦНЕВ указывает, что он не раз пытался наладить работу на дорогах и побывать для ревизии на дорогах, хотя бы Московского узла. Об этом он неоднократно просил Красовского, указывая на существую-

щие на дорогах беспорядки и на необходимость отправиться на дороги и помочь им наладить работу. Он показывает, что Красовский ему ответил: «никаких выездов делать не надо». А когда он, Мацнев, сказал, что тогда приходится работать «втемную», то Красовский ответил: «да, работайте втемную».

МАЦНЕВ показывает о том, как он понял приведенные выше слова Красовского:

«Такой ответ я не мог иначе понимать, как директиву — «не работай, пускай дело идет так, как оно идет, хотя и гибнет», т.е. пускай разваливается так, как оно разваливается».

Затем Мацнев показывает о том, что Красовский запрещал ему печатать руководящие для периферии материалы:

«Вообще Красовский запрещал мне печатать и материалы, относящиеся к вопросам улучшения подвижного состава».

Очень интересные показания дает Начальник Паровозной Части М.Каз. ж.д. инженер НАУМОВ на очной ставке с Заместителем Красовского и Начальником Паровозной Части Отдела Тяги НКПС инженером Дмоховским от 26.IV-28 г.

«Я заявляю вам открыто, инж. Дмоховский, что Ваша работа, как Начальника Паровозной Части Отдела Тяги НКПС не может быть названа иначе, как контрреволюционная. Вы проводили Вашу вредительскую деятельность по отношению к паровозному хозяйству явно сознательно, так как Вы прежде всего старый опытный тяговик, а кроме того Вы лично давали мне преступные директивы, направленные к разрушению Советского транспорта. Я приведу Вам сейчас все доказательства Вашей сознательной преступной деятельности, порочащей все честное и лояльное инженерство, к которому Вы не можете принадлежать. Вы, зная, что каждая дорога, а в том числе Казанская, на которой я работал при всех напряжениях не может снизить процент больных паровозов далее известного предела, все же требовали от меня такого снижения, т.е. толкали, мена или на путь подлогов или на путь других преступных комбинаций. Вы лично говорили мне, что я «слишком добросовестно показываю число больных паровозов и показали мне на графу «промывочных» паровозов, в которую я могу сносить часть паровозов больных другими видами ремонта. Когда я показывал в своей отчетности настоящее количество происшествий по причинам тягового характера, Вы говорили мне, что «это количество слишком велико» что «я, молодой инженер, должен уметь доказать измеритель и направляли меня к ГЕНРИЦИ, который должен был по Вашим словам «научить» как «разносить» по графам происшествия так, чтобы не было видно, что их много. Я, обдумав Вашу директиву, не пошел к Генрици, так как не хотел идти на преступное дело. Но этого мало. Вы требовали от меня таких действий, которые носили явно контрреволюционный характер и влекли за собой разрушения транспорта. Вы требовали от меня снижения проката бандажей в то время как этот прокат был вполне нормальным до условиям нашей дороги и, если бы я выполнил

Вашу преступную директиву, мне пришлось бы поставить в обточку здоровые бандажи, т.е., сократить срок их службы, принести материальный ущерб государству и т.д. Когда я сказал Вам, что прокат у меня совершенно нормальный по условиям дороги, Вы вынули Вашу записную книжку и показали мне, что есть дороги, на которых прокат составляет 1,8, на что я ответил Вам, что это невероятно. Прикрывая Вашу преступную контрреволюционную деятельность, Вы провели такие виды паровозной отчетности, которая не только не отражает настоящей картины положения паровозного парка, но явно умышленно затушевывает моменты, которые говорят или могут говорить о том, что паровозный парк идет на ухудшение. Не может быть речи о несознательности Ваших действий, так как ряд Ваших распоряжений шел вразрез с азбучными истинами тягового хозяйства, а если проследить еще целый ряд даже письменных директив, которые давались по линии Тяги, то там можно найти, о чем я уже сказал, — при других допросах, такие моменты, которые, будучи соединены со сказанным, явно подтверждают, что Вы поставили под угрозу обороноспособность Советской России, что является самым преступным в Вашей сознательной вредительской деятельности. То, что я показал, я повторю это всегда и при всяких условиях».

Начальник Паровозной Части Сызр.Вяземской ж. д. инженер ШЕСТОВ тоже на очной ставке с Нач. Паровозной Части инж. ДМОХОВСКИМ 26.IV-28 г. показывает:

«Подтверждаю данные мною показания ДТООГПУ Калуга и в ТООГПУ — Москва. Заявляю, что целый ряд распоряжений инженера Дмоховского носил явно вредительской характер для советского транспорта». Дмоховский, заведомо зная, что наша дорога по ее условиям никак не могла уложиться в преподанные НКПС-ом 18% больных паровозов, систематически рядом телеграфных распоряжений требовал выполнения этой нормы, т.е. толкал меня или на подлоги или на выпуск паровозов из ремонта с недоделками против правил или же на отставление паровозов от выполнения записи ремонта, что я и делал для того, чтобы выполнить эту вредную директиву. Равным образом, Дмоховский требовал снижения числа паровозов, ожидающих среднего и длительного текущего ремонта, согласно преподанной НКПС-ом норме в 0,5 паровоза на тяговой участок по каждому из приведенных видов ремонта, что технически ни коим образом не могло быть выполнено, т.е. опять таки Дмоховский заведомо зная, что норма невыполнима, толкал меня на подлоги. Что это «толкание» на подлоги было вполне сознательным у Дмоховского, подтверждается моим личным разговором с Дмоховским в марте месяце 1927 года, когда я был в Паровозной Части НКПС. Я сказал Дмоховскому, что уложиться в 18% больных паровозов на нашей дороге, а в особенности в связи с обезличенной ездой, которая наносит разрушение паровозам, никак невозможно и что хорошее состояние паровозного парка может быть только «на бумаге». В ответ на это Дмоховский сказал мне: «пусть это будет на бумаге», т.е. дал директиву на подлоги. Заявляю, что честному

инженеру в условиях, созданных Отделом Тяги НКПСа, работать нельзя, что остается только два пути, а именно: или идти на подлоги и показывать, что провозный парк находится в хорошем состоянии или же, не исполнив преступных директив, попасть на «черную доску» НКПСа, т.е. попасть в приказ, как неисправный работник, что одно время и было со мной.

Заведующий группой статистики Тяги ТЕРЕМЕЦКИЙ на очной ставке с Нач. Паровозной Части инж. Дмоховским от 26.IV-28 г. показывает:

«Заявляю следующее с полной ответственностью за мои слова, как честный человек. Вся система действий группы лиц в составе Красовского, Дмоховского, Штанге и других инженеров бывших «казанцев», засевших в Отделе Тяги ЦУЖЕЛ-а НКПС, действующих организованным порядком, направлена на разрушение транспорта и на обман Правительства и руководителей НКПС. Отчетность дана такая, по которой не только ничего не видно, а наоборот, прячутся такие данности, по которым руководители НКПС и Правительство могло бы видеть, что дело с паровозным парком идет на разрушение. А по этим причинам всякие расчеты, сделанные на основании отчетности Ц. Т., неверны и в том числе будет неверен и расчет, сделанный по подготовке страны к обороне. Я говорил Дмоховскому и Красовскому, что паровозный парк из месяца в месяц ухудшается, но ни тот, ни другой не принимали никаких мер для остановки этого разрушения и только писали, да и то после моих настояний, на дороги требования снизить процент больных паровозов, а это попросту обозначало толкать дороги на подлоги. Красовский, Дмоховский действовали вполне сознательно, т.к. это прежде всего старые опытные инженеры, а кроме того они, как я показал, принимали все меры к тому, чтобы обмануть Правительство. Я боролся против этого сколько мог, но что я мог сделать с этой сильной преступной организацией инженеров. Подтверждаю все мои показания, ранее данные по этому поводу, и добавляю, что, если я и виноват, то меня втянули в это преступное грязное дело.

Тот же ТЕРЕМЕЦКИЙ от 14.IV.28 года показывает:

«Дмоховский, Красовский и Федоров из ЦЖЭ все трое видели, что паровозный парк разрушается. Дмоховский, Красовский и Федоров из ЦЖЭ являются бывшими казанцами, тесно связанными между собой старой службой и личными отношениями. Если они все трое действовали в данном случае сообща, а иначе быть не могло, так как интересы эксплуатации тесно переплетены с интересами Тяги и эксплуатация также учитывает больные паровозы, то со-вершенно ясно вытекает: 1) эти лица действовали во вред транспорту организованно; 2) действовали по плану, так как иначе они не допускали бы систематического разрушения парка, замалчивая это и отписываясь для оправдания бумажками».

Сам инженер Дмоховский от 23.IV.28 г. — показывает:

«Установление неправильных измерителей оценки состояния паровозов и отчетности по паровозному хозяйству, неполной и туманной, повлекло за собой ухудшение состояния паровозного парка и имеет, таким образом, своим следствием то, что называют технической контрреволюцией».

Все эти показания на ряду с теми, которые содержатся в документе, розданном Вам на руки, показывают, что основной целью к.-р организации являлось разрушение паровозного парка, как в его резервной, так и в его операционной части и прикрытие результатов этой вредительской деятельности подложными статистическими данными. Работа этой группы, несомненно, подрывала обороноспособность нашего союза.

Прежде чем продолжать свое дальнейшее изложение. Я должен сделать небольшое и элементарное, с точки зрения железнодорожника, замечание о том, что представляет собой резервный и сепарационный парк.

Резервный парк состоит из паровозов, ожидающих оживления, неэксплуатируемых и не могущих быть по своему состоянию пушенными в работу. Эти паровозы в большинстве своем требуют капитального ремонта.

Сепарационный парк состоит из паровозов эксплуатируемых и в свою очередь распадается на три части: 1) холодный постоянный и холодный переменный запас; 2) непроизводительно простаивающие паровозы (горячие, — в ожидании работы, больные — в ожидании ремонта и в ремонте и пр.) и, наконец, 3) паровозы, находящиеся собственно в полезной работе.

Операционный парк за вычетом первой своей части т. е. холодного запаса обоих видов, составляет так называемый тяговой парк. Замечание это необходимо для того, чтобы дальнейшее мое сообщение стало более ясным.

Итак, вредители поставили целью уничтожение резервного парка и разрушение операционного.

Какими же методами они осуществляли эту задачу и каких результатов они достигли в этой области.

Начнем с резервного парка.

За исходный пункт определения состояния паровозов мы берем генеральную перепись 25 года, во время которой была выявлена более или менее полно общая картина состояния наших паровозов. Во время этой переписи (к слову сказать, произведенной по инициативе РКК) на каждый паровоз была составлена личная карточка. Плохо ли, хорошо ли было это сделано, но во всяком случае, мы не имеем за всю историю советского транспорта второй такой генеральной фактической переписи паровозов (если не считать последней переписи, произведенной ГПУ в 28 году). Данные генеральной переписи до сих пор не оспаривались НКПС'ом и клались в основу всех его расчетов. Я должен здесь оговориться, что данные эти во многом неверны, как это видно из заявления самих участников переписи (показания НАУМОВА), но во всяком случае они одни являются единственным фотографическим снимком, хотя бы и не совсем ясным, с действительности. Сама же Тяга НКПС следующим образом оценивает значение генеральной переписи 25 года.

«В данном случае впервые была осуществлена полностью основная цель переписи — получить точный материал о количественном и качественном состоянии всякого рода паровозов и тендеров, как широкой, так и узкой колеи и не суммарно, как устанавливается обычной отчетностью и предыдущими переписями, а каждой отдельной единицы по объективным

ее признакам и на основании документов на каждую основную единицу» (см. материал генпереписи).

По данным этой переписи общее число паровозов, имевшихся в 25 году в резервном парке, выражалось в цифре 6 924. Запас этих паровозов резервного парка образовался до 25 года. В приказе № 1453 от 24.III.23 года дается следующее принципиальное указание в отношении резервного парка:

«Резервная часть парка составляет часть общего резерва сети дорог, оставляемого на данной дороге, с возложением на последнюю ответственности за сохранность ее и в отношении количества и в отношении состояния входящих в него паровозов».

Дальнейшие распоряжения по НКПС'у указывают, что резервный парк должен быть обязательно сохранен и использован по своему прямому назначению, т. е. для исполнения операционного парка. Вместо того мы имеем на 1.V.28 г., т. е. на день переписи произведенной ОГПУ совместно с агентами НКПС, в резервном парке 2.200 паровозов, остальные пошли в лом, причем и из этого небольшого остатка 1.000 предполагалось тоже к сдаче в лом. Таким образом, если бы не была поднята тревога, мы в ближайшее время растеряли бы и остаток резервного парка, который был бы почти полностью уничтожен вредителями, путем сдачи в лом Рудметаллторгу.

По данным Отдела Тяг НКПС исключение паровозов из инвентаря в минувшие годы шло следующим темпом:

В 1923/24 г. исключено	350 пар.
В 1924/25 г. исключено	344 пар.
В 1925/26 г. исключено	1522 пар.
В 1926/27 г. исключено	980 пар.
С 1.X.27г. до 1.3.28г. (за 5 месяцев)	1091 пар.
<b>ВСЕГО</b>	<b>4287 пар.</b>
Из них:	
Операционного парка	260 пар
Резервного парка	4027 пар

Как видно, начиная с 1925/26 г. темп исключения паровозов из инвентаря по сравнению с предыдущими годами возрос в 3–5 раз.

Помимо темпа, из этой справки видно, что основная идея приказов на практике была совершенно искажена.

При разделении паровозного парка на резервный и операционный, большое количество паровозов с длительным текущим и средним ремонтом попали в резервный парк. В момент раздела эта мера диктовалась действительной необходимостью, ввиду полной разбитости операционного парка и невозможности отремонтировать его имеющимися ремонтными средствами, но предполагаю, повторяю, сохранить эти паровозы в резервном парке, а затем как только настанут более легкие времена, отремонтировать соответствующим ремонтом и перевести в операционный парк.

Но процесс же сокращения резервного пошел иным путем, путем сдачи поставленных в резерв паровозов в лом.

Но самое важное, и это я прошу особо отметить, что здесь идет речь не об исключении паровозов, негодных и не могущих быть восстановленными для эксплуатации. Уничтожение таких паровозов являлось бы наоборот, плюсом, т.к. снабжало бы металлом РУДМЕТАЛЛТОРГ и ВСНХ, а речь идет о том, что передавались в лом паровозы, вполне годные для использования на сети, такие паровозы, которые совсем нельзя было разламывать, а нужно было восстанавливать и наконец, сотни штук таких паровозов, которые по возрасту, по серийности и по состоянию много лучше паровозов, работающих еще и сейчас на сети.

В операционном парке сети по состоянию на 1.1.28 г. остаются и при том продолжают добросовестно нести службу паровозы:

Постройки до 1875 г.	88 паровозов
Постройки до 1885 г.	99 паровозов
Постройки до 1897 г.	88 паровозов
ВСЕГО	1014 паровозов

В то же время производившимся массовым исключением паровозов из инвентаря уничтожены более молодые и несравненно более ценные паровозы, например серии ОД (большое) около 700 единиц.

По этому поводу ныне арестованный Нач. Паровозной Части Отдела Тяги НКПС Дмоховский, как это отмечалось уже в основном докладе показывает:

«Массовое исключение паровозов серии Од (большое), которое допускалось со стороны Отдела Тяги НКПС, является преступлением».

Не следует также забывать и того, что многие наши дороги работают на нормальных легких сериях, и перевод этих дорог на мощные серии вызвал бы преждевременные и непосильные капитальные затраты на переоборудование пути и на усиление мостов.

**ПРИМЕЧАНИЕ:** Как понимаются ОГПУ приводимые здесь выражения «мощные» и «слабые» серии — указывается в прилагаемой справке — приложение № 1.

Вопрос почему мы не можем сейчас перейти на мощные серии паровозов между прочим, нашел подробное освещение в одной из статей инженера Федорова, занимающего ныне ответственной должностью Начальника Отдела Эксплуатации НКПС. Он пишет:

«Станционные обгонные пути в массе своей имеют недостаточную длину, что дает возможность использовать мощные паровозы для нормальной работы лишь в случаях наличия в поезде полногрузных вагонов; в других случаях или недоиспользуется паровоз, либо использование путями приходится производить с расценкой и расстановкой поезда на два пути, что замедляет работу и понижает безопасность движения.

Стяжка для существующих мощных паровозов должна выдерживать как минимум 20 тонн, а в действительности почти 35–40% вагонов нашего товарного парка имеют, так называемую нормальную стяжку, которая

рассчитана лишь на 12 тонн. Ряд других обустройств, как стойла для паровозов, поворотные круги, краны и прочее также далеко не в полной мере приспособлены к мощным паровозам.

Какое либо быстрое изменение указанного положения в силу финансовых причин невозможно. Это указывает на то, что в отношении мощности паровоза на более или менее значительный период времени мы подошли почти к пределу и наши паровозы с 5-ю спаренными осями (со сцепным весом в 80 т) на ближайшее время должны явиться предельными по силе тяги паровозами.

А с другой стороны надлежит признать, что для создания нормальных условий эксплуатации существующих мощных паровозов техническое обустройство нашей сети требует значительного и возможного скорого усиления».

(журн. «Желдоржное Дело» за 26 г. № 8–9 «Эксплуатация»)

Помимо этого, строится много подъездных путей, веток, как промышленностью, так и Военным Ведомством, строятся также новые дороги, на которых применение паровозов мощных серий в первые годы невозможно и на которых с успехом могли быть использованы паровозы так называемых нормальных серий.

Не могу не отметить, что необходимость сохранения паровозов легкого типа для нужд промышленности ВСНХ Союза ССР предписывается ст. 2-ой Постановления СТО от 30.7.26 г., во исполнение которой НКПС издан особый приказ № Тпт 9212 от 25.1.27 г., которым определяются условия передачи промышленности паровозов, главным образом, серии ОД (большое) в пределах возраста 1897 года.

(Приказ подписан за Наркомпуть Постниковым, Председ. ВСНХ СССР Рухимовичем, Начальником Центр Адм. Упр. НКПС Муст и Нач. Адм.Фин.Упр. Русановым)

Этим приказом еще раз подтверждается отмеченная уже выше преступность сдачи в лом паровозов именно серии ОД (большое).

Но нужда в паровозах нормальных серий (ОВ, ОД) и на дорогах сети начинает давать себя чувствовать. Например, Донецк.ж. представляя перечень паровозов к исключению из инвентаря при № 21283 от 15.12.26 г. пишут:

«При исключении 12 паровозов операционного парка ОД (малое) прошу их заменить другими, без чего они никуда отправлены быть не могут». Подпись ЧПТ Фабер.

Упомянутый перечень дорогой был направлен в НКПС, на основании циркулярного распоряжения Отдела Тяги НКПС и ТП 28/597 от 29.10.26 г., подписанного за ЦТ Баронским и ЦТА Дмоховским. Через год Донецкие дороги вновь сообщили о своей нужде в нормальных паровозах и в качестве условия сдачи в лом 28 паровозов серии ОД (большое) просили о снабжении тем же количеством паровозов серии ОВ (см.отн.Днецк. ж.д. ТЖ ТНТ 5 от 28.11.27 г.)

Юго-Запад. ж.д., представляя по цирк. распоряж. Отд. Тяги НКПС от 11.4.28 г. № ТП 26/609 перечень паровозов к исключению из инвентаря (в



числе их 25 пар. сер. Од и ОД), указывают что в резервном парке остается лишь 5 паровозов, которыми можно заменить исключаемые.

Находящиеся в удовлетворительном состоянии паровые котлы от исключаемых из инвентаря паровозов в некоторых случаях могли бы быть использованы как самими железными дорогами, так и промышленными заводскими предприятиями. Отделами Коммунального Хозяйства в качестве стационарных паровых котлов силовых электрических станций, а в особенности центрального парового отопления крупных жилых домов, депо и мастерских. Во всяком случае Юг-Западные ж.д., например своей практикой показывает, что также использование котлов можно производить. На этой дороге в дет различных мастерских, водокачках для отопления использов. котла. Все отх. котлы произведены из того сырья, которое

Начали исключать, начиная с 1921 года. У меня имеется список целого ряда станций, из которых котлы использованы для стационарных установок (см. приложение № 2).

Во всяком случае, если даже по экономическим причинам котлы эти не могут быть применены широко для указанных целей, то во всяком случае, нужно было поставить вопрос об использовании их перед промышленностью и Коммунальным Хозяйством и его продумать. Вредители же, конечно, этого не сделали.

Очень интересно посмотреть, как проводилось исключение паровозов из инвентаря в дореволюционное время. Нужно признать, что тут было гораздо больше хозяйского подхода, чем у нас. Об этом свидетельствует следующая выписка из Сборника Правительственных Распоряжений, утвержденного Министром Путей Сообщения 4 октября 1903 года (см. приложение 3). И на казенных дорогах паровозы использовались действительно полностью. Паровозы по 40—50 лет и то работали. У нас же в этом отношении дело обстоит так: актов на исключение паровозов из инвентаря не составляется, но зато составляются очень большие обстоятельные акты с привлечением целого ряда ответственных агентов, например, по вопросу об исключении из инвентаря пишущих машинок «Ундервуд», потерявших вообще всякую ценность. Вот в моих руках имеется такой акт о машинках, подлежащих исключению из инвентаря. Мы не производим ни анализа металла котлов, не составляем актов об исключении из инвентаря и вообще не имеем данных о том — пригоден ли паровоз для дальнейшей работы или нет. Мы руководствуемся только тем, что паровоз достиг предельного возраста. Но ведь, если паровоз и достиг такого возраста, то нельзя его чисто формально только на этом основании сдавать в лом. Нужно это делать, исходя из действительного состояния паровозов и качества металла его котла, что можно установить только лабораторным испытанием. Имеются массовые факты, когда паровозы исключались даже и том случае, когда они не доработали много лет до так называемого предельного возраста.

О том, как преступно исключались паровозы вредителями из инвентаря показывают следующие документальные данные, акты, подписанные

представителями НКПС, ответственными техническими работниками дорог и, наконец, переписка самих дорог. Привожу выдержки из этих актов (см. приложение № 4).

О том, с каким преступным отступлением от нормальных Положений проходил на дорогах вопрос об исключении паровозов из инвентаря и сдаче их в лом, свидетельствуют также многочисленные документы, имеющиеся в распоряжении ОГПУ и взятые из материалов дорог. Последним распоряжением Отдела Тяги НКПС за подписями инженеров Дмоховского и Красовского исключались, между прочим, и такие паровозы, которые несут еще службу. Так, инженер Паровозной Части Отд. Тяги Правления М. К. Вор. ж.д. Овсянников показывает:

«По требованию ЦЖТ отношением от 29.X.26 г. За К Тп 26/597 и последовавшей затем телеграммы от 10.XII.26 г. За Тп 26/648 Отделом Тяги при сопроводительном отношении от 13 декабря 1926 г. За № 523/503/94 были представлены ЦЖТ две ведомости формы №1 2 на 26 паровозов, подлежащих исключению. В число паровозов, показанных в акте формы № 1 были включены, согласно требования ЦЖТ указанным распоряжением и паровозы операционного парка, которые фактически еще находились в работе.

Несмотря на то, что в акте формы №1, как и требовалось распоряжением ЦЖТ, мною была сделана в графе 8 отметка о том, что паровозы серии Чн 4166 4096 серии Од 302, серии Т 297, серии Тм 1093 находились в работе, все же распоряжением ЦЖТ от 14.II. 1927 г. За № Тп 26/119 эти паровозы было предложено исключить...

После исключения из инвентаря названные 26 паровозов на дороге еще оставались в работе несколько времени 2-3 паровоза серии Тм, работали и до сего времени работают паровозы серии Чн».

То же самое происходит и на западной дороге, как это видно из заключения, подписанного Нач. Жел. Дор. Части Гринчуком и старшим инженером той же части Труппом от 19.1.28 г.

Напр., на Кур. Ж.д. распоряжением Отдела Тяги НКПС от 10.1.26 г. — Тп 26/96 был исключен из инвентаря паровоз серии Од № 540, который, однако, дорога сохранила и паровоз работает до настоящего времени. К сожалению, я ограничен временем и не в состоянии привести всех фактов преступного исключения из инвентаря паровозов, которые в моем распоряжении имеются.

Сколько же исключено неправильно паровозов? Какой убыток потерпел НКПС и государство от деятельности этой контрреволюционной организации? На эти вопросы точно ответить не представляется возможным, потому что иногда нельзя установить в каком состоянии были паровозы, когда они сдавались для разлома на базу Рудметаллторга. Единственным документом, по которому мы можем судить о состоянии сдаваемых в лом паровозов является, так называемая, паровозная карточка. Повторяю, на специальных актов о сдаче характеристикой состояния паровоза, ни лабораторных испытаний, ни анализа котлов (утомляемость металла), что было безусловно обязательно в этих случаях и всегда существовало в свое

время в Министерстве Путей Сообщения — нет. Паровозы исключались, это можно сказать с полной ответственностью, сознательно, преступно, по прямой директиве Отдела Тяги НКПС. Вот документ, по которому производилась сдача в лом паровозов — паровозная карточка. Большинство присутствующих здесь товарищей с ней знакомы. При просмотре этой карточки вы убедитесь, что она составлена в высшей степени небрежно, зачастую мало ответственными лицами, в ней имеются поправки, массовые подчистки и прямые подлоги причем все это сделано с целью показать паровоз в худшем состоянии, чем он есть, для того, чтобы иметь основания его уничтожить. Это, конечно, не документ, а «филькина грамота» и исключать паровозы по такой карточке — это совершать преступление. Что это не голословное утверждение, видно хотя бы, например, из следующих показаний техника Паровозной Части Правления Бел. Балт. Ж.д. Куруся Владимира Наумовича:

«Карточки, которые в Паровозную Часть высылали участки, подвергались большой переделке в сторону ухудшения состояния паровозов, так например, нам, в частности мне, со стороны ТЖ Михалевского Ивана Ивановича были даны указания, что в тех случаях, когда, примерно, у паровоза о топочной решетке по данным участка нет указаний о ее состоянии, то писать, что она негодна или изношена и т.д. В общем к этому вопросу подходили как то просто. Поскольку, мол, у паровоза последний капитальный ремонт производился 7–8 лет тому назад, то несмотря на то, что по данным участка и не указано, что она изношена, нужно писать, что изношена. Такая была установка в част. Вообще давать паровозам резервного парка худшую характеристику, чем это есть в действительности по карточке участка».

«В карточках, где участок графы совершенно не заполняет, их заполняла Паровозная часть, как я уже указал выше путем вписывания паровозу того, чего ему вполне возможно. В тех же случаях, когда по данным участка указано, примерно, паровоз ОД № 2198 — топочная решетка « по наружному виду исправна», то это зачеркивалось и писалось «изношено». Случаи зачеркивания были единичны, в большинстве же делались подчистки».

То же самое подтвердил и арестованный Начальник Паровозной Части Михалевский. Для проверки показаний указанных лиц ОГПУ создало экспертную комиссию, в составе инженеров Моск.Бел.Балт. Нач. 5 уч. Тяги Кононова, инженера Моботдела Сенчилло, инженера Отдела Тяги Кольцова и Пом. Нач. Паровозной Части Иванова, каковая установила, что ряд карточек содержит исправления, подчистки, а некоторые записи технически не обоснованы и документально не доказаны. Акт комиссии находится в моем распоряжении и может быть предъявлен. Также подлоги в карточках существовали и на других дорогах.

В целом ряде случаев мы не могли найти на дорогах даже этих несовершенных паровозных карточек. Громадное количество паровозов сдано в лом совершенно без всяких документов о том, в каком состоя-

нии эти паровозы находились. В доказательство этого можно привести следующие данные, имеющиеся в распоряжении ОГПУ по некоторым дорогам. Не оказалось никаких документов на следующее число разломанных паровозов:

1. По МББ ж.д. на 26 пар. из 215 (13%)
2. По М. Каз. ж.д. на 41 пар. из 258 (16%)
3. По Ю. Зап. ж.д. на 82 пар. из 229 (36%)
4. По С.Вяз. ж.д. на 22 пар. из 169 (18%).

Из всего сказанного выше следует, что вредители из Отдела Тяги НКПС практиковали такое исключение паровозов из инвентаря, при котором изменения основного капитала железных дорог производились в целом ряде случаев без всяких документов и, что самое важное, основной капитал злостно уничтожался.

Точно установить цифры паровозов, разбитых и годных для эксплуатации, ввиду отсутствия надлежащих документов и вследствие того, что паровозы эти уже разбиты, не представляется, конечно, возможным. По числу их, и это можно сказать со всей ответственностью, во всяком случае, очень велико и превышает 1000 штук.

Должен здесь отметить еще такой факт, что нам удалось поймать вредителей и с поличным. По последним директивам Отдела Тяги НКПС сдавались срочным порядком паровозы в лом. Нам удалось захватить недобитые паровозы прямо на базах Рудметаллторга. И вот что говорят акты, подписанные ответственными агентами НКПС (см. приложение № 5).

За недостатком времени я должен сокращать документальную часть доклада и не в состоянии огласить всех тех многочисленных актов, которые имеются в моем распоряжении. Отмечу только, что в некоторых случаях дороги, например, Октябрьская, желая, очевидно, проверить достоверность актов, составленных первой комиссией, созданной по требованию ОГПУ назначали свои вторичные Комиссии. Однако, заключения и этих комиссий полностью подтвердили тот факт, что годные паровозы пускаются в лом. Акты этих Комиссий тоже имеются у меня на руках и могут быть по первому требованию предъявлены.

Остановлюсь еще на следующей преступной махинации, практикуемой Отделами Тяги некоторых дорог для того, чтобы скрыть следы преступления по исключению годных паровозов и получить формальные основания для их исключения.

Фиктивно повышается стоимость ремонта. При чем цифры стоимости попросту удваиваются. Делается эта затея, что бы паровоз можно было уничтожить, сославшись, что восстанавливать его не выгодно: «дорого стоит».

Вот, например, как обстоит дело на Ряз. Уральск. ж.д.

Перед исключением паровозов из инвентаря в Правление дороги с участков высылаются акты, в которых участки проставляют свою оценку ремонта, необходимого для оживления каждого паровоза. Если эта оцен-

ка выражается в небольшой сумме, то акты попросту возвращаются на участки с предписанием сумму увеличить согласно карандашным пометкам, сделанным в Правлении.

Документы, изъятые ОГПУ, лишь по одному Покровскому участку говорят, например, о таких исправлениях:

Первоначальная оценка ремонта участком	Фиктивно исправленная по указаниям Правления дороги	
Чр 22	6000 р.	12000 р.
Чф 11	5000 р.	10000 р.
Чр 23	5000 р.	10000 р.
Т 212	5000 р.	10000 р.
Т 245	5500 р.	11000 р.
Б 267	5000 р.	10000 р.
Б 297	5000 р.	10000 р.
Ч 407	8000 р.	16000 р.
Од 462	6000 р.	12000 р.
Од 464	6000 р.	12000 р.
Од 465	7000 р.	14000 р.
Од 269	6500 р.	13000 р.
Од 471	7000 р.	14000 р.
Од 472	5500 р.	11000 р.
Од 490	6500 р.	13000 р.
Од 491	7000 р.	14000 р.
Од 496	6500 р.	11000 р.
Од 514	6000 р.	12000 р.
Од 515	7000 р.	14000 р.
Од 518	6000 р.	12000 р.
Од 521	6500 р.	13000 р.
Од 524	6500 р.	13000 р.
Од 531	6500 р.	13000 р.
Од 536	7000 р.	14000 р.
Од 546	6500 р.	13000 р.
Од 555	6000 р.	12000 р.
Од 571	6500 р.	13000 р.
Од 605	6500 р.	13000 р.
Од 632	7000 р.	14000 р.
Од 636	6000 р.	12000 р.
Од 774	5500 р.	11000 р.

Т.е. во всех случаях вместо одних цифр проставляются, как и сказано выше, вдвое большие цифры. «Хороший» способ оправдать уничтожение паровозов. (В распоряжении ОГПУ имеются документы, вскрывающие, что всего по дороге таким способом было «оформлено» уничтожение более 50 паровозов).

Вот другой характерный пример.

11.1.28 г. за № ТЖ/ТПТ/5/1 Отдел Тяги дороги (подпись за т. ЛЯУК) направляет отношение Начальнику участка ст. Баскунчак следующего содержания:

«На паровоз серии ОД № 2866 Вами прислан акт об исключении из инвентаря между тем в описании ремонта не указано крупного ремонта или капитального ремонта, при наличии которого можно было исключить из инвентаря этот паровоз. Прошу вновь осмотреть этот паровоз особенно топку и сообщить дополнительно описание крупного котельного ремонта, наименование крупных частей, которые требуются поставить и т.д.»

В ответ на это отношение участок при отношении № 5/3250 от 6.11.1928 года препровождает опись с перечислением всех неисправностей паровоза № 2866, чем вновь подтвердил, что никаких крупных работ паровоз не требует.

На это от Правления дороги последовала телеграмма № 289 следующего содержания:

«передачей Рудметаллторгу паровоз серии О № 2866 воздержитесь до приезда агента Правления, которому даны соответствующие указания»  
Подпись. Т. Сибаров

После такой специальной командировки агента Правления дороги последовала на имя Начальника участка телеграмма № 2527.

«Опись для оживления паровоза серии ОД № 2866 от ТР (Ревизора Тяги) Денисова получена. Означенный паровоз передать Рудметаллторгу можно. Вышлите на этот акт формы № 11 на сумму 2012 р.73 коп.

Подпись. За т. ЛЯУК»

Что Начальником участка и было исполнено.

В своих показаниях по этому поводу Пом.Нач. указанного участка РАГОЗИН Петр Петрович указывает:

«Вскоре после перевода моего на ст. В. Васкунчак я увидел в конторе участка Тяги переписку в которой ТЧ 13 указывал Т на желательность исключения из инвентаря паровоза № 788 и сохранения паровоза за № 2866, находящихся в резервном парке участка. Вслед за этим последовал ответ Т, которым предлагалось просмотреть еще раз объем работ, предстоящих на паровозе № 2866.

Посмотрев эти работы я увидел, что объем их превышает незначительно средний ремонт, о чем и было донесено Т. Спустя некоторое время после уведомления на участок прибыл ТР (ревизор) Денисов, который поехал на место нахождения паровоза № 2866 ст. Ахтуба и лично осмотрел указанный паровоз. По возвращении оттуда Денисов высказал, что по его мнению паровоз № 2866 должен быть исключен из инвентаря дороги, как построенный в 1899 году, с большим объемом работ. Вслед за этим было получено от Правления дороги распоряжение от Т., которым сообщалось: паровоз № 788 исключению не подлежит, а паровоз № 2866 из инвентаря исключен, вследствие чего последний был передан Рудметаллторгу на слом, паровоз же № 788 и до настоящего времени находится в депо Ахтуба, числящимся в резервном парке участка».

Из последнего показания ясно видно, какими способами лица, не являющиеся агентами вредителей, принуждались к сдаче в лом хороших паровозов и к оставлению плохих.

Инженер ДМОХОВСКИЙ прямо сознался в своем преступлении и показал так:

«Я признаю, что система циркулярных распоряжений, выпущенных ЦЖТ в период с 29-го октября 1926 года по 14 ноября 1927 года за ТП 26/597, ТП 26/201, ТП 26/448, касающихся пуска в разделку (лом) и исключаемых из инвентаря паровозов — идет в разрез с существовавшими на этот предмет приказами, подписанными ответственными руководителями НКПС. Я признаю, что в результате этого последовал явно вредительский акт, направленный к подрыву паровозного хозяйства транспорта, а именно: в разломке погибло большое количество паровозов, которые могли быть вполне использованы для работы. Я признаю, что участниками этого вредительского акта являюсь я, Красовский и Федоров, но в данном случае лишь выполнял указания, данные Красовским и Федоровым».

Вы видите, что все мое изложение основывается не на предположениях и даже не на документах, а на собственных признаниях лиц, издававших распоряжения об исключении паровозов из инвентаря и сдаче годных паровозов в лом<sup>4</sup>. Из всех оглашенных мною Вам документов Вы видите совершенно ясно и четко, что вся преступная и явно вредительская деятельность по исключению годных паровозов из инвентаря и сдаче их в лом санкционировалась Отделом Тяги НКПС и, больше того, происходила по инициативе лиц, возглавлявших Тягу, т.е. инженеров КРАСОВСКОГО и ДМОХОВСКОГО, в чем и сознается один из главных участников преступления — инженер ДМОХОВСКИЙ. Но вредительство по резервному парку заключается не только в этом. Оно заключается еще в том, что резервный парк был в свое время использован для искусственного снижения числа больных паровозов по дорогам. Из операционного парка были переведены после генеральной переписи 25 года по данным Отдела Тяги, самой тщательной проверки. Перечисление из операционного в резервный парк было произведено для того, чтобы подойти к норме больных, установленной РКИ в размере 18%. Вредители достигли этой нормы весьма легким путем. Вместо того, чтобы работать, улучшать ремонт паровозов, заботиться о их сохранности, принимать целый ряд хозяйственных и технических мероприятий в области поднятия паровозного хозяйства и снижения процента больных они взяли и перевели больные паровозы из операционного парка в резервный и таким образом снизили процент больных по операционному парку. Вместо работы — простое автоматическое перечисление из действующего парка в резерв. Положение от этого снижения стало, конечно, еще более тяжелым, потому что ранее эти паровозы

<sup>4</sup> ПРИМЕЧАНИЕ: Приведенные в тексте доклада факты, имели место на Ряз. Уральской дороге, за недостатком времени подробно не оглашались, а лишь были изложены докладчиком кратко без зачитывания выдержек из документов. — Прим. Документа.

были на виду, мозолили глаза, заставляли принимать самые деятельные меры к их исправлению за счет эксплуатационных кредитов. Наконец, и это, пожалуй, самое важное, они были уж не так тяжело больны. Во всяком случае многие из них были больны не капитальным ремонтом, а средним и даже текущим. Так, например, по Моск. Казанской ж.д., я беру первый попавшийся пример, длительным текущим ремонтом были больны 10 паровозов, средним — 8 паровозов и, между тем, все эти паровозы были сданы из операционного парка в резервный. А ведь всем вам хорошо известно, что, попадая в резервный парк, паровозы совершенно обираются, подвергаются систематическому разрушению и доводятся до такого состояния, при котором должны ремонтироваться тяжелым капитальным ремонтом. А разница в стоимости капитального и среднего ремонта весьма значительна. Справка по 8-му участку Тяги М.Казанской ж.д., например, говорит, что стоимость капитального ремонта от 13000 до 23000 рубл., а среднего от 1500 до 3000 рублей.

Таким образом, можно считать совершенно установленным, что паровозы с малой стоимостью ремонта ставились в резервный парк, там они окончательно разрушались и обирались, а потом капитально ремонтировались. У государства, следовательно, преступно выкачивались дополнительные денежные средства.

Подводя итог деятельности вредителей по резервному парку, мы должны сказать, что она сводилась к следующему:

1. Массовое уничтожение годных для эксплуатации паровозов, путем сдачи таковых в лом Рудметаллторгу.

2. Разрушение паровозов операционного парка с малым ремонтом в резервном парке.

3. Искусственное снижение процента больных паровозов, что создавало ложно-благоприятное представление о состоянии паровозного хозяйства, позволяло вновь накапливать больные паровозы и затушевывало те болезненные процессы, которые вредители — «культивировали» в паровозном хозяйстве.

4. Преступная выкачка средств на дополнительный ремонт, тогда как можно было своевременно ремонтировать за счет эксплуатационных кредитов значительно дешевле.

5. Содержание паровозов резервного парка, при котором они разрушались максимально.

Так обстоит дело с важнейшей частью паровозного парка — с резервом НКПС.

Перехожу теперь к вопросу о состоянии операционного парка и тем вредительским приемам, при помощи которых контрреволюционеры его разрушили.

Как указывалось выше, операционный парк разбивается на три части: так называемый, холодный запас (постоянный, переменный), паровозы, непроизводительно простаивающие в ожидании работы (в горячем состоянии, в ремонте и проч.) и паровозы, находящиеся собственно в полезной работе.



Первая часть эксплуатационного парка, т.е., так называемый холодный запас, имеет особо важное значение, так как этот запас используется при всякого рода экстренных перевозках и будет особенно нужен в период мобилизации.

По действующим НКПСовским правилам этот холодный запас не представляет из себя какой-либо однородной массы, в смысле качества состояния паровозов, а в свою очередь разделяется на две части: постоянный холодный запас НКПСа и переменный запас дорог. Постоянный холодный запас НКПС должен находиться, безусловно в образцовом состоянии и быть готовым в любую минуту к переброске на другие дороги и к подаче под воинские эшелоны. ОГПУ совместно с Военным Ведомством придало исключительное значение состоянию паровозов постоянного холодного запаса. Несмотря на то, что проверки производились довольно часто и несмотря даже на ряд взысканий, которые по требованию ОГПУ, были наложены на администрацию дорог за плохое состояние мобилизационного запаса мало улучшилось и что около 25% мобзапаса состоит из неисправных паровозов. Соответствующие акты имеются в распоряжении ОГПУ, но за недостатком времени я лишен возможности их огласить.

**ПРИМЕЧАНИЕ:** Выдержки из имеющихся в ОГПУ документов по этому вопросу при сем прилагаются — приложение № 6.

Что же касается, так называемого, переменного запаса, который составляет основную часть холодного запаса вообще, то его состояние таково, что он (почти полностью) для переброски на другие дороги ни в коем случае не годится. К сожалению огласить соответствующие документы, опять-таки по причине ограничения времени, я лишен возможности.

**ПРИМЕЧАНИЕ:** Прилагаются выдержки из материалов, имеющихся в распоряжении ОГПУ — приложение № 7.

Знали ли вредители о плохом состоянии переменного и постоянного холодного запаса? Конечно, нельзя. Предприняли ли они что-либо для устранения этого? Нет. Наоборот, посылаемый ими инспектор (результаты расследования на М.Б.Б. ж.д.) не находит ничего особенного в то время, как МББ. ж.д. кричит о катастрофе с постоянным холодным запасом, когда в этот запас на дорогу по нарядам НКПС поступают явно неисправные паровозы из запаса других дорог.

После проверки мобилизационного запаса и переменного запаса на выдержку, ОГПУ приступило к проверке всего операционного парка и обнаружило резкое расхождение этого состояния по отчетности и в действительности. Однако, этого вопроса я коснусь в последующем изложении, а сейчас остановимся на другом.

Совершенно очевидно что за состоянием операционного парка можно было следить тремя путями (об этом говорят и сами арестованные инженеры), а именно: 1) путем получения отчетности и отчетных материалов и принятия по этим материалам соответствующих мер; 2) путем правильно поставленных ревизионных обследований дорог; 3) путем дачи правильных норм и измерителей оценки состояния паровозного парка в части больших и ожидающих ремонта паровозов.

Посмотрим, как обстояло дело по всем трем пунктам. Что представляла из себя та отчетность, которую получал НКПС о состоянии паровозного парка? Прежде всего, я должен указать, что с внешней стороны как будто бы все обстояло весьма благополучно. Отчетность неоднократно пересматривалась и по видимому сокращалась в своем объеме, о чем имеются протокольные постановления. Последняя отчетность, введенная в сентябре 1927 года, как будто бы дает еще большее сокращение по сравнению с июньской отчетностью того же года, но, однако, это лишь внешняя сторона дела. Это лишь одна видимость. По существу же произошло не сокращение отчетности, а под видом ее сокращения и упрощения полное искажение и резкое ухудшение. Причем слитыми и сокращенными оказались те графы, которые позволяли следить за состоянием паровозного парка и за самыми ответственными его факторами количеством больных и прокатом бандажей. Оставлены же графы, совершенно никчемные и ненужные. Ничего нового, ценного, исправляющего отчетность ни в одно сокращение внесено не было. Наоборот, все сокращения проходили под лозунгом всемерного ухудшения отчетности. Что это не голословное заявление, красноречиво показывает сам автор отчетности инженер Дмоховский и Завед. Статистикой НКПС Теременинский, который говорит (см. докладную записку), что такая система отчетности была выдумана злостно для обмана правительства.

Вот какое показание дает Дмоховский:

«Я признаю, что ныне действующая и введенная с 1 октября 1927 года отчетность о состоянии паровозного парка не только не отражает фактического положения вещей, но и в ряде случаев затушевывает важные моменты, по которым можно судить о состоянии паровозного парка. Та, например: 1. Отчетность получается Отделом Тяги ЦУЖЕЛа НКПС с дорог на 1ое число каждого месяца т.е. показывает наибольшее число здоровых паровозов и наименьшее больных, ибо как установлено практикой, выпуск наибольший из ремонта приурочивается к 18 часам последнего дня месяца.

2. В ведомости ТЖ ВЗ слиты в одну графу, как паровозы в работе и ожидании работы, так и ремонтom т.е. показываются в общем числе паровозы здоровые и больные.

3. Паровозы, поступившие с завода, но еще не принятые дорогой, не включены в общую графу наличия, а в результате этого получатся преувеличенный пробег в отношении паровозов, числящихся в графе наличия; 4. Ведомость ТЖ 23 говорит о среднем прокате и толщине бандажей лишь здоровых паровозов без учета паровозов с длительным текущим ремонтом, т.е. настоящее положение с прокатом и толщиной в ведомости не отражается; 5. Ожидание всех видов ремонта в ведомости ТЖ33 показано общим числом и для того, чтобы установить превышение ожидания против преподаваемой нормы, нужно произвести ряд вычислений, т.е. взять для каждой дороги число тяговых участков, произвести перемножение на измеритель, а затем на число видов ремонта и полученное произведение вычитать из общей цифры ожидания. Последствием преподавания и су-

ществования такой отчетности является: 1. Если Моботдел строит свои расчеты по рапорту отдела Тяги в 8 адресов (Ц, ЦЧ и т.д.) на 1 число, то их расчеты будут верны на 1 число, а на остальные числа месяца — неверны; 2. Руководители НКПС не имеют истинной картины перед собой с положением паровозного парка. Сокращение отчетности в том виде, как оно последовало на 1 октября 1927 года дошло до абсурда. В этом виновны Бенешевич, Красовский, Я, Штанге».

А арестованный инженер Мацнев по поводу отчетности говорит так:

«В дополнение к показаниям моим от 24 сего марта имею добавить нижеследующее Отдел Тяги ЦУЖЕЛа преподал на линию образцы статистической отчетности, назначение которой между прочим в известной части сводится к освещению состояния здорового и больного парка паровозов, их оборота, простоев и пр. Как я указывал раньше, этот вопрос обстоит неблагоприятно, а именно: во-первых, она преподана на дороги в таких формах, которые не только не отражают истиной картины дела, а наоборот, затуманивают, скрывая самые больные места, что легко подтвердить осмотром форм статистической отчетности дорог, а во-вторых, если даже дорога и даст правильные сведения, раскрывающие все истинное состояние паровозного парка, то в этом случае от дороги запрашиваются разного рода дополнительные сведения и, вероятно, представителю дороги (или Отдела Тяги дороги) дается соответствующая инструкция о том, как надо разносить по отдельным графам линейную отчетность дороги для того, чтобы в Отделе Тяги ЦУЖЕЛа имелись бы желаемые статистические данные. И первое и второе обстоятельство объясняется тем, что издание затуманенных статистических форм является продолжением всей вредительской деятельности той группы лиц, о которых я говорил в своих предыдущих показаниях. А дороги дают неверные сведения, зная, что со стороны центра не будет на это нареканий, так как они действовали согласно указаний руководителя Отдела Тяги ЦУЖЕЛа. Это последнее обстоятельство может быть подтверждено показаниями соответствующих работников с дорог. А кроме того, в Отделе Тяги ЦУЖЕЛа по этому поводу (т.е. по поводу расхождений в состоянии паровозного парка по отчетности дороги и Центра), были частые разногласия между Паровозной Группой и представителями дороги и можно было часто слышать — «торговлю», т.е. то, что Паровозная Группа объясняла представителю дороги, что состояние паровозного парка на данной дороге не так уже плохо, как она объясняет. Проведение заведомо неверных статистических сведений с дорог удалось делать потому что на дорогах были рассажены «свои» люди — участники указанной группы, действующие по заданию».

Арестованный Заведывающий подгруппой статистики Отдела Тяги НКПСа Теремецкий показывает:

«... я не смел не подчиняться составлять заведомо туманные и злостные формы, скрывающие настоящее положение с паровозным парком в сторону видимости его благополучия, что влекло за собой обман прави-

тельства, — я сознавал, что система, введенная Дмоховским может привести к печальным результатам и в особенности на случай войны».

Не буду приводить других показаний. Вы можете их прочесть в основной докладной записке.

Речь идет о формах ТЖ 3 и ТЖ 23. Они являются единственными, по которым можно следить за состоянием паровозного парка. (Других нет).

Итак, в области отчетности дело обстояло так. Как уже характеризуют основные обвиняемые, т.е. введена злостная система отчетности, по которой ничего понять было нельзя, акая система, в которой отсутствовали все основные моменты.

Но, конечно, никто не предполагал, что в наших условиях управлять паровозным хозяйством можно только по отчетности, хотя бы даже и не злостной, а по самой идеальной. Это, конечно. Лишь один из факторов, правда, очень важных для управления. Посмотрим, как обстояло дело с другими факторами.

Прежде всего, — с фактическими обследованиями паровозного хозяйства дорог Отделом Тяги ЦУЖЕЛА.

Всего с 25 по 28 год было выездов на линию для ревизии паровозного хозяйства, значит, в среднем в год на 28 дорог приходилось 2–3 выезда, т.е. из 28 дорог в год обследовалась 2–3 дороги. Выезды эти совершали инспектора Кушнарев и Келер.

У меня имеется справка о результатах их деятельности.

#### ИНСПЕКТОР КУШНАРЕВ

В своем докладе об обследовании Ташк. ж.д. скрыл, что паровозный парк совершенно разбит и, что дорога не подготовлена и не может справиться с перевозками без помощи с стороны НКПС, в результате чего зимой 1928 г. дорога почти встала.

Не указал, что мастерские и депо дороги не приспособлены к ремонту паровозов серий Фита-чб и загружены до отказа, вследствие чего не выполняли текущего ремонта и паровозы выходили под поезда с неоконченным ремонтом.

Искусственно в докладе снизил количество больных паровозов, скрыв 32 больных паровозов, заставив дорогу работать на заведомо неисправных и ненадежных паровозах и не принял никаких мер к высылке на дороге запасных частей, альбомов и чертежей для ремонта паровозов Фита-чб.

Ложно заверял администрацию дороги, что дает в ЦУЖЕЛ телеграммы о высылке запасных частей.

Скрыл в докладе о виденных им на участках дороги подлогах в паровозной отчетности, говоря заявляющим об этом: «это не так важно».

#### ИНСПЕКТОР КЕЛЕР

При обследовании паровозного парка Юго-Зап. ж.д. искусственно подтасовав цифры и, уменьшив наличие парка на 73 паровоза, провел протоколом заседания Правления дороги, что дорога справится с перевозками наличным парком (без указанных 73) и что увеличение такового не требуется, тем самым добивался уменьшения парка на упомянутые 73 паровоза, каковые в сути этого должны были потом уйти в перекомандировку.

При обследовании Омской ж.д. в марте, июле и октябре месс. 1927 года ложно указывал в докладах, что состояние паровозного парка удовлетворительно и даже улучшается, в действительности же % больных все время повышался:

в декабре 1926 г.	19%
в феврале 1927 г.	22,4%
в июне 1927 г.	21,5%
в сентябре 1927 г.	28,1%
в октябре 1927 г.	24,4%

Ложно указал, что прокат бандажей уменьшается, тогда как он был далек от благополучия:

Средний прокат за год пасс. парка	3,21 м\м
товарн.	2,9 м\м

Ложно указал, что случаи порчи паровозов в пути идут на снижение, тогда как в 1926 году было 149 случаев, а в 1927 г. — 238 случаев.

Во всех докладах ложно отмечал большие достижения по введению обезличенной езды, в действительности же были следующие отрицательные явления:

1. Паровозный парк, пропускаемый через текущий ремонт, не ремонтировался на 60%;

2. Число больных паровозов с 19% от общего количества возросло до 24,8%, т.е. на 5,8%;

3. Средний прокат бандажей увеличился до 3,7 м\м в целом по дороге и до 2,8 м\м по оперативному парку. По отдельным же участкам средний прокат бандажей доходил до 5,5 м\м и отдельным паровозам от 5 до 9 м\м;;

4. Увеличился пережег топлива на 500 000 рубл.;

5. Опоздание пассажирских поездов от 80 до 97% и товарных от 60 до 90% против 1926 года;

6. Увеличились происшествия на дороге, связанные с порчей паровоза	
1 квартал 1926 г.	209 случаев
2 «— 1927 г.	449

Увеличился и материальный убыток:

1 квартал 1926 г.	64920 руб.
2 «— 1927 г.	142808 руб.

При обследовании Моск. Киево-Воронежской ж.д., несмотря на наличие имевшихся дефектов в ремонте паровозного парка, не дал никаких указаний и разъяснений по вопросу обезличенной езды. На просьбу же администрации дать те или иные указания говорил, что подсобные материалы по обезличке в ЦУЖЕЛе разрабатываются и будут высланы. Однако, дорога никаких материалов и указаний со стороны ЦУЖЕЛа не получила.

Указанные данные о деятельности инспекторов приведены, на основе следствия, проведенного на местах. Но может быть кто-нибудь другой из технического персонала, из аппарата ЦУЖЕЛа поинтересовался состоянием паровозного хозяйства и в первую очередь руководители Тяги

НКПС Дмоховский или Красовский? Оказывается, что эти лица на линию не выезжали. Главная инспекция вопросами Тяги также не занималась и не занималась она этими вопросами потому, что не имела в своем составе тягovieков; об этом так показывает инженер Красовский:

«Что касается докладов Главной инспекции, я не помню, чтобы за последний год их получал и объясняю это тем, что там мало тягovieков и некому было обследовать тяговое хозяйство. Начиная с 1 января 1927 г и по день моего ареста силами Инспекции ЦУЖЕЛа и инженерами Отдела Тяги было произведено 2 обследования, инспектором Келером Омской ж.д. в начале 27 г. и другое — инспектором Кушнаревым Ташк.ж.д. в конце 27 года. Представлялись ли письменные доклады об этих поездках я не помню. Я ни перед кем не ставил вопроса о необходимости пополнения опытными тягovieками Главной Инспекции».

Обратимся к анализу третьего фактора и последнего, при помощи которого Отдел Тяги НКПС мог руководить паровозным хозяйством.

Это технические нормы по оценке дорог в смысле состояния паровозного парка (общая норма больных — 18% для данной дороги и норма 0,5 ожидающих длительного текущего и среднего ремонта).

По этому вопросу имеется громадное количество показаний инженеров и техников НКПС. В частности, в основной записке вопрос о нормах занимает место с 8-ой по 20-ую страницу. Я думаю, что вы все внимательно познакомились с этими показаниями и потому повторять их не буду. Я только отмечу здесь, что и Бенешевич и Красовский и Дмоховский признают полную абсурдность этих норм и их вредительские последствия.

Не могу так же не указать здесь, что в приказе № 9331 от 8.III.27 г. оценка дорог произведена по этим нормам, вредным и технически абсурдным. Дороги были поставлены на черную доску и пострадали за то, что они не могли выполнить технического абсурда. Последующей своей деятельностью неоднократно Дмоховский и Красовский требовали выполнения этих норм, несмотря на протесты дорожных инженеров (Наумов — Казанская).

О том, как Дмоховский открыто учил инженеров делать подлоги, я уже вам читал в начале доклада.

По этому поводу имеется признание инженеров Наумова, Шестова, Миракова и Минут.

Далее, ОГПУ совместно с агентами НКПС была произведена генеральная фактическая проверка состояния паровозов тягового рабочего парка; на основе актов было установлено точное число больных и здоровых паровозов. По каждому участку и дороге составлен акт, подписанный Начальником Тяги и соответствующим агентом НКПС. Акты эти имеются в руках у присутствующего здесь тов. Кишкина, который может дать их для осмотра желающим краткую выжимку из материалов актов я мог бы сейчас вам здесь огласить, но времени нет и я это опускаю.

ПРИМЕЧАНИЕ: Краткие выдержки, сделанные по материалам ОГПУ, при сем отдельно прилагаются — приложение № 8.

Проверка ОГПУ обнаружила резкое расхождение между офици-

альными данными и действительностью. По 19 дорогам (из 26-ти) на 1 мая с.г. это расхождение составляет 870 паровозов. Другими словами, 870 паровозов являются больными в то время, как они показывались здоровыми.

В числе этих 870 паровозов есть известное количество больных длительным текущим ремонтом.

Некоторые, слабо разбирающиеся в тяговом хозяйстве, люди говорят, что это пустяк. Очевидно, они путают мелкий текущий ремонт с длительным текущим. О значении длительного текущего ремонта очень хорошо говорит арестованный ОГПУ инженер Наумов:

«Объем работ выполняемых при длительном текущем ремонте, чрезвычайно обширен и неопределен; можно сказать лишь, что всякий ремонт, выполняемый по записи поездного машиниста, машиниста-приемщика, мастера депо называется длительным текущим ремонтом; поэтому и продолжительность такового бывает крайне разнообразной и достигает нескольких недель и даже месяцев. Тогда как, например, средний простой паровоза в среднем ремонте колеблется от 25 до 30 дней.

Между тем, из трех основных видов ремонта капитального, среднего и текущего, текущий ремонт паровозов (мелкий и длительный) имеет доминирующее значение в жизни паровоза, ибо от тщательного и своевременного выполнения такового зависит: а) работоспособность паровоза, б) экономия топлива и смазки, в) пробеги паровозов между капитальными и средними ремонтами и объем и стоимость этих ремонтов и, наконец, г) безопасность движения.

Поэтому, принимая во внимание переход железных дорог на систему обезличенной езды, существенно необходимо качество текущего ремонта поставить на должную высоту, изменив организацию выполнения такового (система предупредительного ремонта), порядок оплаты (откупная система) и систему учета, как самого текущего ремонта так и паровозов больных таковым».

То же говорит инженер Зауер в № 3-4 журнала «Железное дело» за 1927 год.

А вот, что показывает — также хороший тягловик — инженер Бенешевич:

«Длительный текущий ремонт по своему существу есть вещь крайне серьезная. Уже одно название «длительный» говорит о том, что состояние паровоза таково, что с одной стороны требует долгого нахождения в ремонте, а с другой — объем его может быть большой. Если же обратиться к вопросу о сроке для длительного текущего ремонта и определить его более точно, то следует сказать, что этот срок в наших условиях может доходить до месяца и сверх месяца. Характеристика длительного текущего ремонта, данная в инструкции, выпущенной ЦЕУЖЕЛом 21-го сентября 1927 года является технически нелепой, расплывчатой и с одной стороны, дающей возможность толковать длительный текущий ремонт, как вещь несерьезную, а с другой — как серьезную. Характеристика, данная в указанной инструкции, является лазейкой, дающей при попытке дорог оправ-

даться в большом количестве больных паровозов, сослаться им на то, что длительный текущий ремонт уже не такая серьезная вещь. Тот, кто говорит о несерьезности длительного текущего ремонта, или не понимает ничего в деле железнодорожной техники или же хочет вывернуться и обмануть непонимающего совершенно или мало разбирающегося в этом вопросе человека... Большое накопление паровозов в наше время в длительном текущем ремонте, как я уже показывал, создает угрозу, на случай срочных перевозов, вроде хлебных и тем более неожиданной мобилизации».

Ряд вредных распоряжений был издан и в других областях, а именно:

1. О пальцах кривошипов;
2. О 14-ти метровых вагонах,
3. О неснабжении прифронтовых дорог запасными частями,
4. О тормозильщиках.

По вопросу о пальцах кривошипов (упоминалось мной в начале доклада при оглашении показаний Мацнева) ОГПУ имеет следующее заключение экспертной комиссии от 19-го апреля 1928 года (читаю выдержки):

«Предписанные приказом ЦУЖЕЛа от 7-го января 1926 г. за № 8068-Ткп-4 расчеты допустимых размеров износа пальцев крошипов паровозов вызывают необходимость замены большого количества существующих пальцев с диаметром ниже расчетных, в то время, как размеры диаметров пальцев ниже расчетных (по приказу) вполне оправдывались на практике. Такая замена не целесообразна, не говоря уже об излишней загрузке кузнечного и токарного цехов мастерских и о задержке выпуска паровозов из ремонта (при недостатке паровозных скатов). Стоимость изготовления и замены одного пальца кривошипа выражается в среднем в сумме около ста пятидесяти рублей, каковой расход, в случае указанной замены пальцев кривошипов, являлся бы непроизводительным. Настоящее заключение в отношении возможности оставления размеров диаметров пальцев ведущих осей меньше расчетных, по выше указанному приказу, находит себе подтверждение в разрешении ЦЖТ Правлению одной из дорог Московского узла сохранить для паровозов серии Ов прежний размер диаметра пальцев кривошипов».

Состав Комиссии:

1. Член Правления по Техн. части МББ ж.д. — ПОЛОЗОВ М.А.
2. Нач. Отдела Тяги Правления МББ ж.д. — ГОРОШКОВ Н.Н.
3. Нач. Отд. Научн. Орг. Тр. и Изобр. НКПС — ДРЕЙР Л.Е.
4. Ст. Инспектор при Наркоме Пут. Сообщ. — САВЕЛЬЕВ
5. Ст. Инспектор Центр. Хоз. Мат. Отд. НКПС — НЕСТЕРОВ Б.Я.
6. Инженер — БОРИСОВ Г.В.

Председательств. — Н.Н. ГОРОШКОВ, Секретарь — ЗИЛЬБЕРМАН.

Не останавливаясь более, за недостатком времени. На этом вопросе, — так же кратко упомяну о вопросе, связанном с постройкой 14-ти метровых пассажирских вагонов.

Вот выдержка из показаний КРАСОВСКОГО от 18.V.28 года:

«В. Признаете ли Вы, что постройка 14-ти метровых вагонов была



произведена «в темную», без опытов при современных условиях, на скорость?

О. Да, признаю.

В. Какая сумма затрачена на постройку таких вагонов (14 метр.)?

О. Всего заказано около 2.000 вагонов. Их средняя стоимость 16–17 тысяч. т.е. вся стоимость от 32.000.000 до 34.000.000 рублей.

В. Значит накладной расход на «подвешивание» Нольтейна составляет сумму от 2-х до 4-х миллионов?

О. Если поставить на все вагоны, то накладной расход выразится в этой сумме.

В. Как назвать Ваше и Вандергюхта действие, выразившееся в «не учете» современных скоростей при конструировании новых вагонов?

О. Не знаю, как назвать».

**ПРИМЕЧАНИЕ:** в целях большей ясности о вагонах, при сем прилагается отдельный меморандум — приложение № 9, содержание которого за недостатком времени не могло быть доложено на совещании.

На тормазильщиках, за недостатком времени останавливаться не буду, отсылаю к соответствующему разделу доклада, но не могу не коснуться вопроса о происшествиях, которые, до известной степени связаны с отменой тормазильщиков.

Привожу следующие данные, занесенные на диаграммах<sup>5</sup>:

**ДИАГРАММА № 1.** Эта диаграмма дает нам сравнение числа происшествий на измеритель 100.000 поездо-километров по всем дорогам сети за 4 полных последних года в отдельности по каждой дороге сети, которые расположены, примерно, в убывающем по количеству происшествий порядке, диаграмма эта составлена исключительно по официальным отчетным данным НКПС, и тем не менее необходимо отметить, что по 9-ти дорогам из 26-ти дорог сети по последний 26 и 27 года, наблюдается рост числа происшествий.

**ДИАГРАММА № 2.** Составлена путем сравнения официальных отчетных данных НКПС с фактическими данными, полученными от дорог, о количестве происшествий на измеритель даже не принимая во внимание количества непринятых к официальному учету происшествий (за их «маловажностью») все же по всем без исключения дорогам наблюдается значительное преуменьшение в официальной отчетности количества происшествий, достигающее по отдельным дорогам (С.Вяз. и Зап.) невероятных размеров.

**ДИАГРАММА № 2-А.** Дает те же данности, что и диаграмма № 2, но уже за первое полугодие 1927\1928 года; здесь необходимо обратить внимание на значительно возросшее количество происшествий не учитываемых официальной отчетностью НКПС; расхождение отчетных данных НКПС с фактическими данными дорог по-прежнему остается крайне большим.

<sup>5</sup> Диаграммы не публикуются.

ДИАГРАММА № 3. Эта диаграмма показывает со всей резкостью разницу между измерителями НКПС по отдельным видам происшествий за 26\27 год и фактическим их количеством, разница эта по так называемым, «прочим происшествиям» достигает двойного размера; громадное количество неучтенных НКПС маловажных сходов и столкновений также естественно вызывает недоумение.

ДИАГРАММА № 3-а. Дает те же данности, что и диаграмма №3, но только за первое полугодие 27\28 года.

ДИАГРАММА № 4. Эта диаграмма с наибольшей четкостью и ясностью показывает расхождение официальных итоговых данных НКПС о происшествиях по сети в целом с фактической цифрой, сообщенной дорогами и имевшей место на самом деле.

ДИАГРАММА № 5. Эта диаграмма хорошо иллюстрирует цифру разрывов, разделяет таковую на разрывы на перегонах и на станциях; как видно, процент разрывов на станциях достигает, примерно, 40%, что свидетельствует о том, что при остановлении, трогании с места и подтаскивании состава машинисты не выполняют всех правил и мер предосторожности.

ДИАГРАММА № 6. Дает интересную картину количества столкновений на отдельных дорогах сети опять же по данным НКПС, а также по фактическим, сообщенным дорогами; наихудшей в этом отношении является Донецкая ж.д. Фактическое число столкновений по всем решительно дорогам далеко превышает цифры НКПСа.

ДИАГРАММА № 7. Эта диаграмма наглядно показывает, насколько серьезное значение в общем количестве происшествий по дорогам имеют, так называемые, «прочие происшествия», к числу которых в частности отнесены и разрывы поездов; расхождение официальных данных с фактическими здесь также хорошо видно.

По данным ТООГПУ, который вел спец. учет оказалось выведенными из строя с серьезными повреждениями 124 паровоза, разбито тяжело 94 пасс. вагона и 2609 вагонов товарных. За один январь 1928 г. тяжело разбито 7 пасс. вагонов и 269 товарных, а за половину февраля 28 г. 4 пасс. и 110 товарных. Итог за полтора месяца 1928 года — 379 тов. и 11 пасс. ваг. По одной Курской дороге в 1927 году по происшествиям стало в текущий ремонт 137 паровозов и 1135 вагонов и в средний 7 паровозов и 118 вагонов.

1925\26 г. убито 138, ранено 715 итого 853 чел.

27 г. 143 916 1059 чел.

Всего убито за 25\26 г. и 26\27 г. — 281 ч. И ранено 1631 или всего 2864 человек (сюда не входят лица попавшие для амбулаторной помощи в гор. больницы).

С 1.1.28 г. по 15.11.28 г. убито 36 чел., ранено 15 чел.

Вопрос о происшествиях мною скомкан. Опускаю и иллюстрацию диаграмм, приложенных к основному докладу.

ПРИМЕЧАНИЕ: Как диаграммы, так и отдельная пояснительная записка к ним, по вопросу о происшествиях, при сем прилагаются — приложение № 10.

За недостатком времени совершенно опускаю исключительно серьезный вопрос о топливе (о ложных эквивалентах, измерителях и отчетности).

**ПРИМЕЧАНИЕ:** Отдельно Прилагается копия показаний БЕСЕДОВСКОГО, которым непосредственно велась работа по топливу в НКПС. Кроме того, могут быть представлены по требованию представлены по требованию после отпечатывания обширные материалы, имеющиеся в распоряжении ОГПУ и характеризующие исключительные последствия вредительства в вопросах топливо-снабжения. (Приложение № 11).

В заключении оглашу два последних протокола допроса ДМОХОВСКОГО от 14.VI.28г. и БЕНЕШЕВИЧА от 16.VI.28г.

### ПРОТОКОЛ ДОПРОСА ДМОХОВСКОГО.

Выдвижение инженеров-специалистов на командные должности на дорогах по линии, а именно на должности Начальников Тяги и Начальников мастерских делалась всегда лично Красовским. Равным образом, выдвижение на должности по Отделу Тяги НКПС делалась им же. В дальнейшем полагалось утверждение начальника ЦУЖЕЛ\*а, но я не помню случаев, когда бы приказ о назначении был подписан партийным руководителем ЦУЖЕЛ\*а, а обычно такие приказы, относящиеся к назначению, подписывались Заместителем ЦЖ по технической линии Бенешевичем. Назначение на дорогах инженеров на должности, подчиненные Начальнику Тяги непосредственно, делалось ЧПТ дорог по представлению Начальников Тяги. Что касается должностей Начальников мастерских (ТМ), то на дорогах таковые подчинены по разному, а именно, на некоторых ТМ подчинены Начальникам Тяги (большинство), а на некоторых Члену Правления по технической части или же одному из ЧП, как лицу для этого Правлением выделенному. Таким образом, технические руководители в лице Т, ТМ, ТЖ и прочих тяговиков назначались и выдвигались техническими руководителями. Случаев выдвижения и назначения тяговиков на командные должности помимо Красовского и Бенешевича я не помню. Было несколько случаев, когда год назад при существовании должностей ТП (помощник Начальников Тяги) дороги выдвигали кандидатуры, с которыми Красовский не соглашался. Я не знаю ни одного случая, где бы на дорогах был назначен ответственный тяговик помимо желания и согласия Красовского. Оформление назначения ответственных тяговиков, т.е. опубликование в приказе при НКПС делалось в Управлении Делами, но чья подпись была на таких приказах, т.е. Ц или 'З ЦЧ — я не помню. Взаимоотношения Учраспреда, т.е. фактически Вольского с Красовским были такие: например, Вольский звонит по телефону и говорит, что на такую-то дорогу нужен, скажем, начальник Тяги. Красовский спрашивал его — какие кандидатуры Учраспред выдвигает, Вольский называл фамилии и Красовский говорил «можно» или «нельзя», т.е. согласен он или не согласен.

### ПРОТОКОЛ ДОПРОСА ВЕНЕШЕВИЧА

Я, инженер-тяговик Бенешевич, начиная мое показание, прежде всего заявляю следующее: 1) я не могу по своей натуре и характеру говорить не-

правду и буду излагать одну истину; 2) я прошу не смешивать меня с Красовским, Дмоховским и прочими участниками контрреволюционной вредительской организации, от них я отмежевываюсь, с ними ничего общего не имею, да никогда и моей вины, но она невольная, что будет ясно из дальнейших моих показаний. Это все то, что я хотел сообщить прежде чем перейти к существу дела. Мне предъявлены материалы следствия, а именно: показания и неоспоримые документы. Да, я как старый специалист инженер и один из ответственных технических руководителей НКПС, не могу не признать наличия целого ряда систематических вредительских действий инженеров из Отдела Тяги НКПС, явно направленных в сторону сознательного разрушения паровозного парка советского транспорта, ловко прикрываемого отчетностью, дутыми докладами и т.д. Я основываюсь не только на материалах, предъявленных мне во время следствия, которые мне, как специалисту нетрудно проанализировать с технической стороны, а я базируюсь попутно на всем том, что, перебрав в своей памяти, вспомнил по работе Отдела Тяги за последний период времени около двух лет. Еще раз повторяю, что все то, что случилось на настоящий момент с нашим тяговым хозяйством, это не ряд ошибок, да система их была бы непонятна, поскольку в Отделе Тяги сидели старые опытные инженеры; это не случайность, это не халатность, это не сложившиеся объективные обстоятельства; а это результаты хорошо продуманного плана, выполняемого вредительской организацией, явно тесно спаянной и хорошо умеющей конспирировать свои действия. Перед следственными органами, конечно, должен стать вопрос — чем же объяснить то обстоятельство, что я, выполнивший роль технического руководителя, пропустил мимо себя это вредительство и не являюсь ли я сам одним из участников этой организации. На это я отвечу следующими фактами. В 1925 году на должность Начальника ЦУЖЕЛ\*а вступил тов. Рудый. С момента его вступления я был одним из его помощников (другой инж. Шухов), наблюдающий за отделами: финансовым, Пути, Материально-Хозяйственным, т.е. таким образом, за этот период я никакого отношения к Тяге не имел, если не считать возможных случайных подписей. С половины, примерно, 1927 года инж. Шухов ушел из ЦУЖЕЛ'а и я остался один, как заместитель тов. Рудого. Прежде всего, должен отметить два следующих обстоятельства, а именно: 1) руководство Тягой тов. Рудый взял лично на себя; 2) вскоре после вступления тов. Рудый издал письменное распоряжение, говорившее о том, что его помощники лишаются права визировать всякого рода материалы, исходящие от отделов, и идущие на его подпись, а вслед за тем, последовало его новое распоряжение, в силу которого Начальники Отделов должны были приносить ему при очередных докладах исходящие по отделам циркуляры и распоряжения. Это не мое голословное заявление, т.е. оба распоряжения можно найти в делах НКПС.

Таким образом, Начальники Отделов, а вместе с тем и целый ряд их мероприятий миновали меня, а в том числе и Начальника Отдела Тяги. Совершенно естественное и понятное желание Начальника ЦУЖЕЛ'а

тов. Рудого входить в непосредственное оперативное руководство Начальниками Отделов на деле приняло другие формы. Тов. Рудый, перегруженный работой, хотя и установил дни и часы докладов, но выдержать их не мог и Начальники Отделов или попадали к нему, просидев несколько часов в приемной, или же, несмотря на долгое ожидание, — совсем к нему не попадали. Дела накапливались горами, нужно было их разрешить и вот создалось такое положение: или Начальники шли невольно ко мне, или же явочным порядком стали решать вопросы самостоятельно.

Начиная с января м-ца сего года тов. Рудый, занявшись вопросами зарплаты, вообще прекратил всякие приемы на доклады. Конечно, такая обстановка развязывала руки проявлению злой воли, тем более, что тов. Рудый специалистов в дружной работе не спаял. Красовский ко мне заходил «между прочим» и действовал самостоятельно. Лучшим доказательством этой самостоятельности в действиях служат те документы, которые я заметил среди мне предъявленных, а именно циркулярные распоряжения Отдела Тяги за подписями Красовского, Дмоховского и Федорова, касающиеся вредительской разделки паровозов в лом. Дело в том, что основные положения, которыми нужно руководствоваться при исключении из инвентаря, находятся в приказах за подписями членов Коллегии НКПС и, таким образом, в смысле изменения принципиального характера должны исходить в том же порядке. Между тем, Красовский и Дмоховский собственной властью, как это видно из циркуляров, включили в число паровозов, подлежащих исключению постепенно сначала паровозы серий, не упомянутых в приказах, затем паровозы операционного парка, а затем, добрались до снижения возраста и до серии ОД большое, т.е. серии, объявленной, как жизненной. Мог ли я знать об этом? Конечно, не мог, тем более, что соучастники группы Красовского меня обманывали. Я уже показывал о том, что это не мой вопрос, предложенный несколько месяцев тому назад одному из работников Тяги о том, как идет исключение из инвентаря, получил ответ, что подготовлено около 400 единиц, тогда как оказывается их сдавалось уже около тысячи. Я не мог не указать и на следующий факт, рисующий вредительские методы работы Красовского и организации, Красовский все отчетные доклады о состоянии тягового хозяйства писал лично сам, беря цифровые справки у Теремичкого, а равным образом, сам прорабатывал и планы. С первого взгляда это могло бы лишь указывать лишь на положительную сторону, но дело в том, что получить хотя бы в виде справки те материалы, на основании которых строились доклады ЦЖТ и планы, было нельзя. Красовский держал их у себя, а его сотрудники и единомышленники отвечали: «Нужно спросить у Петра Осиповича, нам ничего не известно и т.д.». Я заявил, что не могу говорить неправду и скажу, что у меня, хотя отчетные материалы попадали ко мне довольно редко, но по тем, что я видел, закрадывалось сомнение в некоторых цифрах по тяговому хозяйству. Привожу на память хотя бы цифру среднего простоя в капитальном ремонте в Гомельских мастерских паровозов в 36 дней, как то указывалось в одном из отчетов ЦЖТ. Эта

цифра в наших условиях невыполнима и должна выражаться, примерно, в 60 дней. С другой стороны, на опытный взгляд цифры простоев в ремонте в некоторых мастерских говорили о неблагополучии с запасными частями и организацией ремонта. Из материалов я вижу, что средний % больных паровозов по сети достиг крупнейших размеров в 28%. Такое положение нужно считать для транспорта тяжелым, нужно принимать меры к тому, чтобы ликвидировать такое состояние всемерно. Если при таком положении страну неожиданно захватит война, то транспорт со своей задачей по перевозке войск не справится или же, справившись путем героических мер, может встать в первые месяцы войны. По отчетности, выпускаемой ЦЖТ, поскольку она мне попадалась, положение рисовалось в совершенно ином виде. Мне предъявлен приказ, выработанный в Отделе Тяги, говорящий о максимально допустимой норме ожидания паровозами среднего и длительного текущего ремонта в 0,5 на тяговые участки. Эта норма технически абсурдная, а в соединении с требовавшимся от дорог процентом «18» она кроет за собой запуск длительного текущего ремонта, т.е. является вредительской. Длительный текущий ремонт вещь серьезная и его запуск является угрозой в смысле нехватки паровозов операционного парка, а в особенности, в случае экстренной необходимости (срочные кампании, мобилизация и пр.) Из предъявленных мне диаграмм, я сам убеждаюсь в запуске длительного текущего ремонта, а помимо того, мы имеем доказательство этого запуска по примеру последних хлебных перевозок. Когда я, по сообщению ЦЖЭ о недодаче паровозов во время хлебных перевозок, запросил ЦЖТ, то получил уклончивый ответ: «Нужно узнать в чем дело».

Возвращаясь к вопросу о возрастании % больных паровозов до 28, я должен заявить, что этот факт никоим образом не может быть связан с ростом перевозок и веса поездов, тот, кто стал бы утверждать это, обнаружил бы техническое невежество или же, попросту говоря, старался бы обмануть себя и других. Рост процента больных идет за счет плохого за ними ухода или же за счет случайных повреждений (происшествий). Атмосферные явления, как например, мороз влияют, конечно, на заболеваемость паровоза, но сваливать чрезмерный рост больных паровозов на влияние мороза — это означало бы также пускаться в обман или самообман. Резюмируя сказанное, должен сказать следующее: 1) сокращение настоящего % больных; 2) преподание технически абсурдных норм в виде 0,5 по ожиданию ремонта; 3) запуск длительного текущего ремонта; 4) исключение из инвентаря и пуск в лом паровозов и запчастей, годных для работы; 5) оперирование фиктивными эквивалентами по топливу и т.д., словом все те факты, в наличии которых я убедился в процессе следствия, это есть правильно организованная система действий, направлены в сторону разрушения паровозного парка и сокрытия его состояния.

Я еще раз заявляю, что с организацией, осуществлявшей это вредительство, т.е. Красовским, Дмоховским, Беседовским, Масленниковым, Пузановым и пр. «казанцами» я ничего общего не имею. Виновен в недосмотре, но прошу учесть все те обстоятельства, о которых я говорил. До меня не мог-

ли дойти слухи о творившемся преступлении не только потому, что в ЦЖТ сидели руководители и члены организации, но и потому, что личный состав руководителей тяговиков на линии выдвигался и проводился тем же Красовским и Дмоховским, при чем последний являлся фактическим заместителем Красовского и техническим распорядителем по линии тягового хозяйства.

**ЧЕРЕМУХИН:** Почему я перед открытием прений поставил вопрос о необходимости освещения со стороны работников НКПС материалов, которые разосланы нам и здесь сегодня дополнены докладчиком тов. Благонравовым. Потому что мы на прошлом совещании по тяговому хозяйству договорились не хаять материалы ОГПУ, а, наоборот, считали вредным брать их под сомнения и тов. Рудзутак в своем вступительном слове заявил об осечке, которая получилась у нас в особенности в тяговом хозяйстве и в заключительном слове Вы красочно, со всей резкостью осудили выступления УПД за то, что они в своих выступлениях занимались переключкой и подводили под все недостатки объективные условия. И вот нас созвали на второе совещание опять по тем же вопросам и для меня не понятно, что меняется ли установка, которая была принята на прошлом совещании, или что-то другое. Поэтому я просил после доклада тов. Благонравова более ясно поставить перед нами, в какой плоскости ставится этот вопрос на данном совещании. Теперь, по существу поставленных перед нами вопросов в разосланных нам материалах и докладе тов. Благонравова, имеют место эти недостатки у нас на транспорте, безусловно есть и отрицать их нет никаких оснований и когда поставишь перед собой, что эти все недостатки и упущения есть ли только результат нашей халатности и головотяпства. И когда подходишь к вопросу исключения из инвентаря паровозов облегченного типа, серии ОД (большое), ОВ с кулисами Гейзингера и даже Джоевскими кулисами, то твердо приходишь к убеждению, что здесь не только халатность и неумение работать, а здесь на лицо хорошо организованная систематическая вредительская работа, сознательное разрушение транспорта и в особенности ослабление обороноспособности страны. Никак не могу себе представить, как машинист практик, паровозы на которых мы вывезли всю гражданскую войну, капиталисты максимально их использовали на передовых позициях в империалистическую войну, на паровозах, на которых мы как на козе, на клетках из шпал, заменяющие взорванные мосты, перевозили войска и снабжение, и вот эти паровозы за последнее время усиленным темпом исключаются из паровозного парка, передаются на слом и переплавку и этот решающий факт в конечном счете убеждает о наличии вредительства у нас на транспорте, плюс к этому подготовка и руководство обезличенной ездой со стороны этих крупных техников НКПС, преимущественно беспартийных поляков. Возьмем другой факт — это развитие и переоборудование узлов, мы загоняем колоссальнейшее количество средств, кладем ли мы в основу этих работ пропускную способность узлов, обороноспособность страны, в какой степени согласовываем с грузооборотом и его развитие с военными организациями со стратегической точки зрения. Ничего по-

добного. Все это происходит самотеком, без руля и ветрил и расходование больших нужных государству средств само по себе берется под сомнение. Не лучше ли их пустить на механизацию подвижного состава, установку воздушных тормозов, автоматических сцепок, усиление упругих приборов и этим самым увеличить пропускную способность узлов.

Третий факт, — система финансирования. Дороги не имеют твердых годовых смет. Сообщаемые дорогам с большим опозданием сметные раз- ассигнования почти на протяжении всего операционного года изменяются в особенности на новых работах, что мешает плановости работы на дорогах, а отсюда бесхозяйственность, срыв начатых работ, перерасходы, невыполнение необходимых работ. Где основная причина того зла, которая дала возможность вредителям вести свою работу, направленную на подрыв транспорта, и ослаблению обороноспособности страны. Основное зло в системе управления транспортом, чрезмерный централизм, громоздкость, бюрократичность и рутинность, которая давит все живое и убивает инициативу отдельных дорог и хозяйственных единиц. И вот при такой окружающей обстановке Ваше, тов. Рудзутак, выступление на съезде железнодорожников по вопросу критики и самокритики обеспокоило нас. Вы дали неправильную установку, после которой выступали рабочие с заявлением — кого же слушать. Как Вас истолковывают те, которые против критики. Стараются просто сводить критику на нет. Я с тов. Сулимовым на съезде говорил, к чему приведет Ваша, как руководителя, установка и собирался резко выступать против Вашей установки.

Заканчиваю тем, что надо мобилизовать все общественное мнение работников транспорта над нашими недостатками и упущениями и наметить ряд практических мероприятий к быстрой ликвидации и изжитию наших прорех, а также помочь ОГПУ разоблачить вредителей и построже их наказать, а самим в дальнейшем быть побдительней.

**КАЛАШНИКОВ.** Я в течение трех дней ознакомился с материалами ГПУ, характеризующими вредительство группы арестованных инженеров НКПС'а.

Эти материалы с достаточной ясностью указывают на такого рода управление в тяговом хозяйстве, которое нельзя назвать иначе, как сознательными действиями, направленными во вред транспортному хозяйству.

Если, например, взять вопрос об исключении из инвентаря паровозов старых серий, то можно привести ряд примеров, которые с достаточной ясностью характеризуют вредные действия в области исключения этих паровозов. Основной приказ № 3360, устанавливающий порядок исключения из инвентаря паровозов старых серий, выпущен еще 19.V.1921г. и дает, несомненно, неправильную установку в области исключения паровозов из инвентаря. Приказ предусматривает исключение по трем самостоятельным определениям:

1. Выслуга лет свыше 25, если паровоз требует капитального ремонта;
2. устарелость или неудачность конструкции, причем указывается, что надлежит считать устарелыми серии «Д», «Т», «Ч» и неудачно сконструированными серии «Т», «В» и «Х» (непеределанные);



3. изношенность или крупная авария, если требуется для этого ремонт свыше 60 % затраты человеко-часов, затраченных на постройку этого же серии нового паровоза.

Рассматривая эти определения, нужно сказать, что исключение паровозов по этим определениям, несомненно, создавало неправильное направление, ибо нельзя считать выслугу лет свыше 35 уже, как критерий для исключения, если паровоз после механического испытания котла может еще служить некоторый период. А такие случаи имелись в большом количестве.

Устарелость или неудачность конструкции такие без достаточно внимательного изучения возможности применения этих паровозов на маневровых боковых линиях и прочих подсобных работах не могла проводиться, но это вело бы к уменьшению паровозного парка в то время, как пополнение такими паровозами этих нужд новым строительством предусматриваться не могло.

И, наконец, третий критерий определения затраты свыше 60% человеко-часов на восстановление явился таким, который не мог служить практическим измерителем для определения износа паровозов, ибо в довоенное время не было учета затраты человеко-часов на заводах и дороги не могли сделать такого определения.

В подкрепление того, что нельзя автоматически подходить по этим трем измерителям к исключению паровозов, и, что паровозы иногда могут служить значительно больший срок, служит то что в довоенное время в 1913 году среди наличного парка имело паровозов до 25 лет — 14,753, от 25 лет до 50 — 3.571 и свыше 50 лет — 146 паровозов. Это показывает, что даже в довоенный период к паровозам относились более внимательно, исключая из инвентаря такие паровозы, которые действительно не могли уже продолжать в дальнейшем работу.

Дальнейшими приказами об исключении паровозов из инвентаря, уже начиная с 1922 г., таковое форсируется. Так, например, приказ № 3926 указывает на медленность исключения из инвентаря и говорит, что преподанные серии дорогам к исключению являются устарелых конструкций и по своей силе не отвечают современным требованиям дорог. При том паровозы, требующие капитального ремонта, являются крайне обременительными как для правильного ведения хозяйства, так и для учета паровозов.

Телеграммой № ТП — 20 от 2.X.26 г., за подписью тов. Рудого вторично подтверждается необходимость форсировки исключения паровозов из резервного парка, причем мотив этой форсировки тот, что на дорогах близко исчерпание исключенных из инвентаря паровозов и поэтому дороги должны ускорить исключение, оставляя необходимое количество паровозов старых серий, потребных для дороги по усмотрению самих дорог и в зависимости от предстоящих потребностей на ближайшие 5 лет по предположению также самих дорог.

29 ноября 1926 г. издается распоряжение за № ТП-21/597 за подписью Красовского и Дмоховского, где постепенно включаются дополнительные

серии паровозов и указывается необходимость включения прочих серий для исключения. Таким образом, фронт исключения как по годам, так и по сериям паровозов — расширяется.

6 декабря 1926 г. в приказе № 9101 указывается, что к 1931 г. предполагается к исключению около 3.000 паровозов и что интенсивность исключения должна зависеть от скорости разборки паровозов Рудметаллторгом и затребования паровозов Главметаллом для трестов ВСНХ.

Рассматривая все эти приказы и сопоставляя их с фактами исключения паровозов из инвентаря могущих работать и требующих в некоторых случаях капитального ремонта, а в некоторых случаях лишь среднего ремонта, — необходимо прийти к выводу, что проведение такого исключения, несомненно, могло нанести чрезвычайно крупный ущерб транспортному хозяйству и создать большие затруднения во время мобилизационного периода. Такие выводы неизбежно необходимо сделать потому, что исключение проводилось без всякой увязки с возможностями пополнения мощности исключенных паровозов в наличном парке за счет постройки новых, без всякой увязки с необходимыми потребностями в паровозах нормальных серий в период мобилизации и военных действий, ибо расчеты мобилизационных перевозок строятся на нормальных сериях паровозов, с одной стороны, а с другой стороны — в период военных действий при взрыве мостов неприятелем мы не в состоянии пропускать тяжелых паровозов по тем участкам, где мосты будут восстанавливаться на так называемых шпальных клетках.

Помимо этих отмеченных моментов так же не учитывался и момент потребности в паровозах нормальных серий для из года в год возрастающей маневровой работы, увеличения на сети коммерческих пунктов с погрузкой и выгрузкой и без учета потребностей паровозов нормальных серий для вновь выстроенных веток подсобного характера, где, несомненно, эти паровозы могли бы эксплуатироваться еще длительный период.

Второй существенный момент, который мог сыграть чрезвычайно крупную роль в срыве мобилизационных планов по обороне нашей страны — это момент неправильного показания в официальной статистике процента больных паровозов против существующего процента таковых в действительности. Показывая неправильный процент больных паровозов в официальной статистике при расчетах мобилизационного плана, несомненно, исказили этот мобилизационный план, что в период мобилизации могло вызвать значительные затруднения, так как фактически того количества здоровых паровозов, которое определялось в результате показания в официальной статистике процента больных, на самом деле не существовало.

Рассматривая третий вопрос в отношении перевода паровозов из операционного парка в резервный, необходимо констатировать, что и здесь руководителя тяги, несмотря на категорическое запрещение со стороны Коллегии НКРКИ СССР от 22 апреля 26 года, указывающее на недопустимость в дальнейшем перевода паровозов из операционного парка в ре-

зервный для искусственного снижения процента больных паровозов, все же этот перевод продолжался, что в результате приводило к искусственному увеличению затрат на восстановление и ремонт паровозов за счет особых кредитов по эксплуатации и толкало участки, не на улучшение качества ремонта паровозов и надлежащее содержание паровозного парка, а на искусственный путь уменьшения процента больных, путем перевода больных паровозов с капитальным и средним ремонтом в резервный парк.

Следующий момент, который является также сознательным вредительством — это момент неправильного показания потребности топлива на паровозах и установление неправильных эквивалентов. Введение этих неправильных эквивалентов и существование их в течение 2½ лет создавало показное благополучие в области топливного режима и прикрывало плохое состояние паровозного парка, что, несомненно, приводило к таким последствиям, когда несмотря на перерасход топлива выплачивались крупные суммы премий за экономию топлива.

Я не буду останавливаться не многих других фактах, которые могут явиться может быть и следствием этого вредительства, может быть и следствием обычной бесхозяйственности в области руководства тяговым хозяйством, но и приведенных фактов достаточно для того, чтобы прийти к выводу, что указанные действия явились вредительскими и наносили чрезвычайно крупный удар нашему тяговому хозяйству. Признать несознательными или просто произвольными эти действия руководителей тяги нельзя, потому что во главе руководства тяговым хозяйством стояли лица — не слесаря, прошедшие только практическую школу производства, и не администраторы, которые прошли низшие звенья административного управления, а люди, имеющие крупнейший хозяйственный и практический стаж, начиная от помощников машиниста, начальников участков Тяги, начальников Тяги и кончая руководителями тягового хозяйства в НКПС'е. Кроме того, имеющие крупнейшую теоретическую подготовку, являющимися одними из лучших теоретиков тягового хозяйства, плюс к этому не надо забывать, что эти люди, несомненно, являлись враждебными рабочему классу и стремились использовать всякий малейших промах в руководстве со стороны наших коммунистов-хозяйственников. Отсюда я делаю вывод, что вредительство было налицо и что это вредительство явилось результатом невнимательного и недостаточного практического руководства хозяйством со стороны отдельных коммунистов-хозяйственников слабой эконом. работой в лице производственных комиссий и совещаний, которая если бы была поставлена надлежащим порядком, несомненно, создала бы обстановку, невозможную для осуществления такого рода вредительства.

Как на один из характерных фактов отрыва от практического руководства хозяйством и превращения руководителей-хозяйственников в плохих комиссаров, можно указать на следующее: на Сызрано-Вяземской железной дороге после того, как ГПУ задержало разломку исключенных из инвентаря паровозов, УПД дороги — Назаров пишет Начальнику Тяги

записку следующего содержания: «Т. — кто у вас наблюдает за правильностью выделения паровозов в ликвидацию для передачи Рудметаллторгу и известно ли вам, что котлы некоторых паровозов имеют хорошее состояние — Назаров». Начальник Тяги, получив эту записку, дает письменный ответ, указывая, что наблюдение за исключением из инвентаря и передачей Рудметаллторгу лежит на обязанности паровозной части и что о котлах некоторых паровозов, переданных Рудметаллторгу в ликвидацию, имеющих хорошее состояние, — Отделу Тяги неизвестно. Назаров на этом документе пишет резолюцию следующего содержания: «НДТ ОГПУ тов. Лопатину — по имеющимся у меня сведениям, органами ГПУ задержана разборка 10 паровозов, переданных Рудметаллторгу в Пензе и Калуге. Прошу сообщить, чем это вызвано и почему об этом я не был поставлен в известность. Ставлю вас в известность, что ввиду ощущаемого промышленностью голода в металлическом ломе центром придается особо удачное значение скорейшей передачи Рудметаллторгу для отправки на заводы — Назаров».

Этот документ с достаточной ясностью характеризует насколько иногда у нас хозяйственники-коммунисты превращаются в людей, сидящих на дорогах, грубо выражаясь, для мебели, и даже тогда, когда вскрыты преступные действия специалистов по исключению годных паровозов из инвентаря, эти люди даже не додумываются до того, чтобы на основании этих фактов проверить состояния своего хозяйства поинтересоваться почему выявились такие факты и принять меры для предупреждения их в дальнейшем.

Этот документ показывают на то, что нам необходимо подойти со всей серьезностью к переоценке нашего командного состава и влить в среду его новые свежие силы.

Резюмируя все сказанное нужно прийти к выводу, что паровозу исключались не под углом зрения хозяйственной целесообразности и возможностей соответствующего пополнения мощности исключенных паровозов за счет нового паровозостроения, что паровозы исключались в соответствии с потребностями в мобилизационный период и период обороны страны, а что паровозы исключались без учета потребностей в нормальных сериях для маневровой работы в связи с развивающимся грузооборотом и работой на боковых и других подсобных ветвях и что состояние паровозного парка искусственно подводилось под благополучное, что угрожало срывом мобилизационной готовности, что перерасход по топливу прикрывался ложными эквивалентами и ложными статистическими данными, приводившимися к неправильному составлению топливного баланса и к непроизводительному расходованию средств, — все это делалось руководителями тяги, несомненно, вполне сознательно и все эти деяния иначе как вредительскими квалифицировать нельзя.

Наша задача должна заключаться в том, чтобы из этого дела сделать соответствующие выводы как для руководителей транспортного хозяйства, так и для наших профессиональных организаций. Необходимо на-

метить ряд практических мероприятий в области подбора командного состава, органического участия в руководстве хозяйства со стороны хозяйственников-коммунистов и усиления экономической работы Союза не только в руководящих его инстанциях, но самое основное — в низовых массовых звеньях, которая дала бы возможность действительного создания на транспорте массового контроля и предупреждения в дальнейшем появления такого рода фактов вредительства.

ШУШКОВ. Я имел возможность ознакомиться не только с разосланным материалом ГПУ, но и с другими более полными, а также данными РКИ, лично обследовал два участка М.Курской ж.д. и наконец 3—4 месяца был председателем правления одной из крупных дорог и на основе практического опыта и материалов оставил определенное заключение. Неправильный перевод паровозов из операционного парка в резервный действительно имел место. Это несомненно приводило к искусственному снижению процента больных паровозов, что давало неправильную картину состояния, а также должно было привести к неправильному отнесению расходов по ремонту паровозов не за счет эксплуатации, а за счет капитальных вложений. Было значительное количество, исчисляемое в несколько сот паровозов, которое переходило из резервного парка в парк операционный за счет эксплуатационных кредитов. Правильно ли было сделано перечисление из операционного парка в резервный и чем НКПС при этом руководствовался? Имеется, несомненно, ряд неправильностей, но нужно также констатировать, о чем говорит т. Калашников, что имеется постановление коллегии НКРКИ от 25 апреля 26 г., которое говорит: «по данным госпереписи произвести пересмотр всех ожидающих ремонта паровозов операционной части с тем, чтобы оставить из них в операционной части:

1. В качественном отношении наилучших и надлежащих серий;
2. В количественном отношении в числе достаточном для поддержания определенного процента здоровых, причем этот процент установить для всей сети одинаковым, около 18% (на 1.IV.26 г.); остальное, как по существу излишние, подлежат переводу в резервную часть, после чего дальнейшие переводы больных паровозов из одной части парка в другую не допускать» (читаю).

Как реагировал на это сам НКПС до вынесения постановления коллегии ПК РКИ этого постановления? В одном из отношений за-подписью т. Рудого, который и в настоящее время является членом коллегии, и начальника Отдела Тяги Красовского мы читаем следующее «Можно констатировать, что РКИ всецело разделяют точку зрения ЦУЖЕЛ'А, что целесообразно и своевременно очистить операционную часть от ненужного балласта, вуалирующего истинное состояние операционной части, — путем перевода в резервную часть известного числа паровозов, ожидающих капитального и среднего ремонта, с таким расчетом, чтобы хотя бы на срок, указываемый РКИ (1.VII.26) уравнивать по мере возможности ч. Больных паровозов на разных дорогах с возможным снижением такового по сети».

Эту задачу НКПС задал по генеральной переписи и выполнит ее в

ближайшее время». Если признать, что проведение этой задачи было неправильным, то в этой неправильности все мы коллективно являемся, в известной мере, виновными. Правильно ли было установление единого процента для всех дорог, для всей сети 18%? При том положении, которое было в 25 году, может быть что-нибудь другое придумать было трудно, нужно было какую-то норму дать, из которой можно было исходить. В то время как установление однообразного процента для всех дорог, для всей сети имело некоторые свои оправдания. В настоящее время установление единого процента для всей сети является неправильным.

Остановлюсь на вопросе относительно разломки паровозов, которые могли быть после известного ремонта использованы одним из показателей для исключения паровозов из инвентаря является, что затраты человеко-часов на ремонт паровоза должны составлять не более 30% затрат человеко-часов на постройку этого паровоза.

Но так как затраты человеко-часов на постройку никто не только на линейных работников, но и из правленческого более квалифицированного персонала не имел, то, конечно, это определение было весьма условным.

Затем, паровозы, подлежащие ликвидации расширялись по пути увеличения серий и годов постройки. Все более и более молодые котлы подвергались исключению, так что в этом направлении имеется целый ряд недостатков.

ГОЛОС. Кто же их подвергал исключению?

КОСИОР. Сами себя.

ШУШКОВ. На основании тех материалов, которые составлялись на местах порядок исключения заключался в том и т. докладчик уже об этом говорил, что для того, чтобы списать какую-нибудь из инвентаря, сравнительно незначительную по стоимости вещь, устаревшую или даже просто инструмент, утерянный рабочим, для этого нужно иметь согласование с НКФинком, обязательно постановление правления, а для того, чтобы исключить паровоз или вагон это проходит совершенно иным упрощенным путем. Никакого постановления правления не требуется. Исключается путем переписки технических работников и НКПС. Такому положению в значительной степени способствовали те ненормальности, которые в этой области имели место. Но нужно отметить, что исключение производилось на основании тех первичных документов и актов, которые составлялись на местах. Они подписывались также агентами ГПУ. При обследовании двух участков Курской дороги мною обнаружено, что зафиксировано, что по 2 паровоза на том и другом участке могли бы путем ремонта остаться в работе, а их исключают. Эти акты подписывались и агентами ГПУ. Тут имеются недочеты по всем линиям. РКИ и ГПУ правы, что административный аппарат вследствие вообще недостаточно поставленного контроля способствовал целому ряду таких явлений.

В материалах ГПУ указывается, что был излишек технических средств, конечно, за последнее время имеется ряд улучшений в эксплуатации. Мы имеем ряд показателей, которые об этом говорят. Улучшение среднесу-

точного пробега паровозов и вагонов и т.д. Несмотря на это, все же никто не будет отрицать того явления, что технические средства вообще имеют большие возможности к улучшению их использования, поэтому в такой формулировке, как говорится в материалах о том, что был излишек технических средств, что удорожало эксплуатацию — этого нельзя отрицать, но может быть этому найдено лишь более полное объяснение.

Теперь в отношении использования технических средств по мобилизационному плану. Если сейчас можно констатировать на основании материалов РКИ, что мощность паровозов не использовалась на 10%, то на период мобилизации неиспользование по мобплану будет даже больше по сравнению с существующим на 23%. Нужно сказать, что паровозы по отдельным сериям имеют неустойчивость в распределении по дорогам и приходится определять составы на время мобилизации с наименее мощными паровозами, а наиболее мощные паровозы остаются неиспользованными.

В отношении обезличенной езды, импортного оборудования, материального снабжения, имеется целый ряд материалов РКИ, которые в этой области констатировали дефекты, так что данные ГПУ не могут отрицаться.

Теперь относительно самого состояния паровозов. Вот по тому обследованию, которое я провел на 2-х участках курской дороги, это даст некоторый материал, который должен послужить некоторой поправкой в существующем учете состояния паровозного парка. Был допущен целый ряд недостатков, ряд дефектов в учете, например, паровоз с участка отправляется в капитальный или средний ремонт, он на участке в числе больных не значится. (ГОЛОС: А как это называется?) Паровоз не выходил еще из ремонта в конце месяца, но для того, чтобы отметить выполнение программы с одной стороны, а с другой стороны, не иметь по отчету излишка больных паровозов, фиксировался выход из ремонта раньше на несколько дней. Это имеет место в отношении среднего и капитального ремонта, мелкого и длительного текущего ремонта. Точно также обстоит дело и с помывкой. Паровоз должен стоять 48 часов, но он числится в помывке несколько дней. Все это приводило и приводит к неправильному учету. Неправильности учета несомненно имели место. Для того чтобы определить динамику, определить, стало ли лучше или хуже состояние паровозов по сравнению с 25 годом, когда производилась генеральная перепись паровозов, определить это по тем материалам, которые имеются у нас чрезвычайно затруднительно. Я полагаю, что можно правильную картину составить только, если провести новую генеральную перепись паровозов. Только новая перепись может дать более правильную картину и то относительно, потому что некоторые дефекты, которые были в учете в 1925 году, не могут быть учтены сейчас. Поэтому трудно определить эту динамику, и трудно сейчас сказать, лучше или хуже стало сейчас, в какой степени имеются изменения в состоянии паровозного парка и т.д. Сделать это сейчас трудно при тех условиях, в которых находится статистика. (ГОЛОС: Сколько, примерно, обнаружено паровозов с больными котлами на Курской дороге?)

По этому вопросу я могу ответить не из материалов по Курской дороге. В конце 1925 года производилось обследование комиссией самой Курской дороги по состоянию котлов, после случая взрыва котла паровоза. Было зафиксировано, что около 25% паровозов имеют котлы более или менее здоровые и то требуют текущего ремонта, но можно считать их относительно здоровыми, а 75% котлов — больные. Обследование это было в конце 25 года, а в 1926 году Курская дорога перешла на обезличенную езду, а в конце этого года — на тощие угли.

Еще одно обстоятельство. Сейчас ставятся в капитальный ремонт новые паровозы серий «Эг» и «Эш» германского и шведского заказа, поступившие в большом количестве одновременно в работу; это обстоятельство должно было дать некоторое отражение в общем количестве больных паровозов. Затем, к весне, к апрелю и маю месяцам некоторое влияние оказывает запущенность среднего ремонта. В январе-феврале и марте м-цах, в период усиленных перевозок для того, чтобы не нанимать излишней рабочей силы в эти месяцы, ряд дорог прекратили средний ремонт паровозов. Это явление имеет временный характер и оно в течение летнего времени, конечно, должно быть ликвидировано. Затем имеет место массовое явление ослабления бандажей, это отражается на проценте больных паровозов в длительном мягкости металла и вследствие мягкости металла и вследствие недоброкачественной насадки этих бандажей. Когда я сравнивал по Курскому участку данные 28 года с данными 23 года, то было обнаружено, что количество паровозов в длинный текущий ремонт увеличилось на 10 паровозов, из них 9 паровозов ожидает перетяжки бандажей вследствие слабости этих бандажей (РУДЗУТАК: Это что, новые паровозы?) Различные, и новые и старые паровозы, но бандажи из мягкой недоброкачественной стали, что способствует ослаблению бандажей и недоброкачественная их посадка, в частности, на Подольском ремонтном заводе Курской ж.д. приводит к такому состоянию.

Конечно, имеется ряд дефектов и отрицать эти дефекты, которые констатирует ОГПУ, нельзя. Конечно, нельзя подписываться, я не могу подписываться... (КОСИОР: Только дефекты?) на все 100%, что те факты, которые приводятся ОГПУ, верны, но что самая картина наличия неправильного перевода паровозов из операционного парка в резервный, неправильного перевода из резервного парка в лом, когда эти паровозы могли быть восстановлены и пущены в работу, неправильный учет состояния паровозов, и затем целый ряд неправильных распоряжений, — все это имело место. (СТАЛИН: Элементы вредительства имеют место?)

Следующий вопрос после этого как будто должен быть, лучше или хуже паровозное хозяйство находится по сравнению с 1925 г. Сейчас на основе тех материалов, с которыми чрезвычайно трудно оперировать, сказать определенно на этот вопрос невозможно. Я считаю, что это можно сделать после генеральной переписи паровозов.

Была ли организация всех этих дефектов, которые имелись в хозяйстве, была-ли организация, которая организовано старалась умножать эти дефек-



ты по тем материалам, которыми я располагаю, я не могу взять на себя ответственность сказать, что тут имело место организация. Я этого сказать не могу. (СТАЛИН: Злого умысла не усматриваете никакого?) Имеется целый ряд дефектов и, конечно, отрицать, что тут может быть не только халатность, не только разгильдяйство, но что может быть в ряде случаев злонамеренные действия — эта возможность не может быть исключена, но я не могу сказать, что основа тех материалов, которые у меня были, сказать, что тот факт имеет какое-то злонамеренное действие, — такими документами я не располагаю. Поэтому взять на себя ответственность и сказать это я не могу. Это в отношении организации я не могу сказать и думаю, что в значительной степени это слово будет зависеть от следствия, ибо следствие может установить, на основе документов и фактов, являются ли отмеченные дефекты следствием халатности, небрежности и целого ряда такого рода действий.

Как же реагировали на эти действия и руководители хозяйства и, в частности, РКИ, я не буду останавливаться, не буду характеризовать, напомним лишь, что еще в декабре 1924 года тов. Ильин в одном из докладов указал на целый ряд недостатков в паровозном хозяйстве и отметил как раз те явления, которые отмечаются в настоящее время. То, что сейчас отмечается, отмечалось еще в 1924 г.

Теперь я в заключение отмечу, что наличие целого ряда дефектов способствовало до некоторой степени, слабое административное воздействие партийных руководителей хозяйства, при устранении этих дефектов известное влияние оказывала существующая система управления железнодорожным транспортом. В ж.д. хозяйстве мы имеем такое же положение, как это было в ВСНХ, которое констатировалось при рассмотрении шахтинского дела, а именно, технический персонал является в значительной степени централизованным и его работа поставлена вне зависимости от политических руководителей ж.д. транспорта. Ибо существующее положение о ЧПТ ставит члена правления по технической части вне зависимости от председателя правления, он имеет не только право сноситься, но и целый ряд вопросов разрешать совершенно самостоятельно, получать директивы от вышестоящих технических инстанций и давать сами директивы по нижестоящей периферии без обеспечения необходимого контроля. Технические совещания и съезды проходят в значительной степени без достаточного политического контроля. Целый ряд вопросов, которые там разрешались, не подвергся достаточному контролю с нашей стороны. Существующее положение с техническим персоналом приводит к тому, что представители технического персонала получают известные директивы по своей линии. Для получения тех или иных директив, например, руководитель тягового хозяйства иногда вызывается в Москву, а председатель правления, ответственные за дорогу не поставлен в известность, для чего представитель тягового хозяйства вызывается в Москву и какого рода указания он там получает. По своем возвращении из Москвы он может не давать отчет председателю правления дороги относительно тех директив и задачи, которые даются ему в центре. Он рассказывает об этом предсе-

дателью правления дороги, если тот потребует, так как он считает возможным, и председатель не знает все ли ему было рассказано. Поэтому, одним из условий для обеспечения в дальнейшем более правильного ведения хозяйства, необходим пересмотр существующих взаимоотношений между ответственным руководителем ж.д. хозяйства и техническим персоналом. Если мы не пересмотрим этих взаимоотношений между руководителями дорог и техническим персоналом, мы в дальнейшем не будем гарантированы от того, что будем иметь целый ряд новых фактов подобного же характера, новых осложнений, которые, несомненно, в противном случае, опять будут иметь место.

**РУДЗУТАК.** Слово имеет т. НИКОЛЬСКИЙ.

**НИКОЛЬСКИЙ.** я хотел обратить внимание на начало упорядочения, вообще, тягового состояния на ж. дорогах. Я припоминаю, что еще в 1922 году у нас не существовал так наз. единый формуляр или паспорт паровозов, т.е. документы, которые характеризовали, как биографию данного паровоза, так и всю его работу и состояние. Я не знаю преподали ли уже НКПС'ом в настоящее время стандартизированный единый формуляр или паспорт паровозов. Мне кажется, что их и в настоящее время нет. (ГОЛОСА: Есть). Одни говорят, что формуляры паровозов есть, другие — нет. Поскольку УЦД говорят, что формуляры есть не везде, я полагаю, что есть формуляры которые традиционно остались на одних дорогах, одного типа, на других другого, но нет формуляров единых для всех дорог. Из этого вытекает: может ли центр твердо ориентируясь базироваться на данных, получаемых им с мест. Мне кажется, не может.

Теперь дальше. Здесь представитель ОГПУ говорил об обезличенной езде, говорил о том, что она была построена таким образом, что, в конечном счете, получилось увеличение процента больных паровозов, и в частности, увеличение % больных паровозов к весне. Я полагаю, что ни для кого не было тайной с самого начала, что обезличенная езда при наших условиях, при существующем состоянии наших гражданских сооружений, в особенности при существующем состоянии наших депо, сейчас, конечно, не принесет уменьшения процента больных паровозов, а тем паче к весне. Ясно, что к весне после напряженной зимней работы, когда грузооборот переработан максимальный, процент больных паровозов увеличивается. Если процент больных паровозов повысился к весне, то здесь искать каких-либо криминалов, по-моему, в высшей степени, мягко выражаясь, проблематично и делать выводы на основании такого увеличения процентов больных паровозов очень трудно. Меня, может быть, спросят, а нет ли данных, которые бы говорили о том, что сознательно не создавали благоприятных условий для обезличенной езды, поскольку наличный парк паровозов на дорогах не удовлетворял обслуживанию всей работы. Для меня лично на этот вопрос ответ ясен. Я думаю, что мы и этой зимой и осенью не создадим абсолютно нормальных условий для здоровой обезличенной езды по тем простым причинам, что это езда требует помимо горячих промывок, о которых гово-

рилось и предупредительного ремонта, она требует наличия опускных канав и прочих приспособлений. И только так нужно ставить вопрос, чтобы ожидать максимальных результатов от обезличенной езды. Для меня лично напрашивается ответ, что осенью всех этих условий полностью при всем стремлении быть не может. Тут причины очень глубокие. Мы стоим перед дилеммой сооружений новых специальных депо. А у нас некоторые депо закрыты, некоторые не годятся и тут невольно возникает вопрос, есть ли смысл в таких депо строить опускные канавы. Следовательно, вывод таков, при наличном состоянии гражданских сооружений, в частности, тягового характера, у нас всех факторов, дающих максимальный результат обезличенной езды не будет к этой осени поэтому нужно всю энергию направить на создание хороших условий. Все-таки процент больших паровозов опять повысится после напряженной работы осенью и зимой к весне.

Теперь по существу нашей статистики. Она главный фактор, который нас сюда привел и посадил на скамью подсудимых наших специалистов. Я лично дерзаю заявить, что статистика эта ни к черту не годится. Я ставлю такой вопрос, а предлагал кто-либо нам лучшую статистику? Я таких людей не видел. (Голос: Плохо искали). Вот т. Благонравов может быть что-нибудь предложит, но я пока этого не видел.

Я вспоминаю один момент. НКПС требует, чтобы к 1-му числу была картина состояния паровозов, в особенности зимой, когда туго приходится. Вы знаете, что правлением раньше 5–7 числа данных с участков не соберет — это элементарно, а между тем все правления составляют к 1 числу состояние паровозов и когда ОГПУ начало разбираться в этих вещах на местах, произошли большие коллизии в наших правлениях, а ТООГПУ отвечает, что таким образом ваши сведения подложны, а что значит достать к 1-му числу состояние паровозов, когда их с участков собирают только к 7-му числу. Я не буду обсуждать этот вопрос с точки зрения криминала — это дело ТООГПУ, но я обращаю ваше внимание на то, какую огромную роль играет у нас статистика. Теперь дело, кажется, исправилось. Иван Никитич издал приказ, чтобы к 10-му давали сведения в НКПС.

Теперь несколько вопросов тех, о которых говорил ТООГПУ, предлагая более рациональные мероприятия в области вообще нашего подвижного состава. Я наберусь гражданского мужества и заявлю открыто, что сейчас проповедовать теорию утилизации самих паровозов в качестве объектов отопления для зданий, — это отсталая теория, которая не выдерживает никакой критики. Ведь каждый из паровозов, который выбрасывается, имеет минимум 10-ти атмосферное давление. Тут все вы знаете, что для отопления внутреннего здания даже больших апартаментов нужно 5–6-ти атмосферное давление, самое большее. (БЛАГОНРАВОВ: А почему Вы сами его применяете?) Каждый знает размеры паровоза, все вы очень хорошо знаете, как бдительно соблюдается принцип охраны труда нашей инспекцией, и если мы будем пускать котлы 10-ти атмосферного давления в здания для отопления, если мы будем выполнять требования нашей

инспекции по охране труда, то невольно возникает вопрос: за каким чертом все такие котлы для отопления? Какая в этом нужда, когда есть котлы более компактные, 5-ти атмосферного давления? Так что, по-моему, этот вывод, уважаемые товарищи, немножко смел.

Теперь насчет статистики и криминалов еще раз. Между прочим тов. Благонравов сказал, что совершенно не отмечен прокат тех паровозов, которые требуют среднего ремонта. Тов. Благонравов, такие паровозы выходят с нулевым прокатом из ремонта, так что, по моему, это лишнее отягощение отчетности. По-видимому, вы просто ошиблись.

Дальше, тов. Благонравов говорит, что кое-где указывают на то, что капитальный ремонт осуществляется в 30 дней, а фактически он проходит в 60 дней. Тов. Благонравов, верно, что уходят все 60 дней на это, но при каких условиях? Когда нет запасных котлов... (БЛАГОНРАВОВ: Это говорил Бенешевич). Ну, тов. Благонравов, мне трудно было запомнить, кто это говорил. Ведь это бывает тогда, когда нет запасного котла, тогда ремонт продолжается 60 дней. Но у нас капитальный ремонт производится над паровозами, у которых есть запасные котлы, поэтому некоторые паровозы выходят из капитального ремонта в 36 дней. У нас, в частности в Воронежских мастерских, при наличии запасных котлов, выпускается паровоз из капитального ремонта в 28 дней, а теперь собираемся выпускать в 23 дня. Милости просим посмотреть!

Теперь по существу предложения высказаться, является ли это вредительством, контрреволюцией и т.д. Я полагаю, что верную установку сделал тов. Шушков. Я лично думаю, что здесь больше разгильдяйства, больше мешанства, больше бесшабашности, чем контрреволюции. Конечно, на мой взгляд Красовский теоретик, человек, о котором у нас принято говорить по-русски «шляпа». У него отсутствует должное, хорошее руководство и администрирование. Я повторяю, что я так расцениваю его, у меня нет тех материалов, персонально о каждом, которые имеет тов. Благонравов.

Теперь насчет паровозов серии «О». Дело в том, что паровозы серии «О» в первый запуск их был в 90-х годах. Есть выпуск паровозов серии «О» в 1892 году. Это выходит около 36 лет, примерно. А пограничным данным, которыми мы располагаем, если мы своей техники не верим, как будто предельный нормальный износ которого 35 лет. Так что нет ничего удивительного. (Голос с места: Последний год 1899), если часть из этих паровозов попадает в исключение из инвентаря. Тут проблема в том, что эти паровозы пережили себя, как тип, по дряхлости, если рассуждать с точки зрения техники. Но, конечно, никто не спорит с теми обстоятельствами, что если среди них сохранились здоровые, то они могут служить. В частности, у нас на Юго-Восточной дороге картина такова: паровозов серии «о» 325, т.е. почти, кажется, больше 30–40%, примерно, от всех рабочих товарных паровозов, они работают. Так что тут можно сделать вывод, что на Юго-Восточной дороге паровозов серии «О», работающих сейчас, весьма солидное количество.

КАЛАБИН. Товарищи, когда я рассматривал материалы ОГПУ, посланные через ЦК партии, то у меня некоторые сомнения вкрадывались в том, что есть ли наличие вредительства или просто халатность, разгильдяйство и т.д. Но, товарищи, я думаю, что независимо от того, что тут есть наличие вредительства или что-либо другое, т.е. разгильдяйство и т.д., положение рисуется по этим материалам, по целому ряду других материалов, у нас на дороге таким образом — таково, что если бы пошли так дальше, я думаю, что мы бы пришли к такому положению, вместо дальнейшего восстановления нашего транспорта, могли бы прийти к тупику. (Косиор: даже без вредительства?). Да, даже без вредительства, смотря по тем фактам, которые мы имеем. Но сообщение тов. Благодирова, по моему, нас несколько больше убеждает, что в этом отношении дело нечисто. Мы имеем наличие такого положения, которое наводит нас на мысль, что дело даже может быть связано с вредительством, конечно, твердо сказать сейчас чрезвычайно трудно.

Теперь, товарищи, насчет состояния паровозного парка. Тов. Щушков говорил о том, что ОГПУ взяло сведения слишком неудачные, взяло весеннее время, когда мы пережили только что хлебные перевозки. Товарищи, по нашей Пермской дороге мы начали наши хлебные перевозки перевозить с марта месяца. Это говорит за то, что в январе м-це мы должны быть готовы во всеоружии к хлебным перевозкам. Факты говорят другое: по официальным данным, которые давались в НКПС, имеется больных паровозов на 1/1-28 г. 18,6%; когда эту же статистику, которая получена была с линии, начали по тем же данным проверять, оказалось 20% больных паровозов. А когда стали фактически на местах проверять, получилось больных 24,5%. Таким образом, мы имеем три разных вида сведений, которые характеризуют состояние больных паровозов. Неважное состояние паровозного парка и высокий процент наличия больных паровозов особенно показало себя в момент хлебных перевозок. Мы с хлебными перевозками справились кое-как, но справились с большим перенапряжением всех технических и производственных сил. Мы знаем целый ряд фактов, когда мы бросали паровозы в поезда без всякого ремонта. Если бы это дело продолжалось дольше, примерно, 6 месяцев, — а если у нас будет война, это будет продолжаться дольше, — то, ясное дело, мы попали бы в тупик. Это должно нам сигнализировать в том отношении, что у нас с паровозным парком дело обстоит далеко не благополучно.

Теперь насчет исключения паровозов из парков. Тут уже приводился целый ряд примеров, но я, в свою очередь, хотел бы привести некоторые примеры. У меня есть примеры того, как неправильно подходили к делу исключения паровозов из рабочего парка. Подходили к этому делу без всякого учета и без всякого анализа. Мы взяли два паровоза с одинаковым их состоянием и т.д. Один паровоз был продан Рудметаллторгу за 2.400 р., а другой был продан концессии «Лена Гольдфильдс» за 29.000. Как видите, здесь имеется прямая бесхозяйственность. Мы имеем целый ряд таких паровозов, которые были исключены из парка, но которые могли бы быть после не-

которого ремонта использованы для работы на ветках, на постройках и т.д. Эти паровозы могли бы проработать еще, примерно, лет 10.

Теперь насчет оборудования. Я не знаю, имеется ли в этом отношении действительно наличие злостного вредительства или мы имеем здесь полную бесхозяйственность и разгильдяйство. Как распределить оборудование? Я считаю, что никакого плана в этом отношении не было. Дело доходило до того, что просто по личным письмам даже наших коммунистов-хозяйственников к инженеру в НКПС Масленникову высылалось заграничное оборудование. Когда спрашиваешь начальника мастерской — а нужно ли тебе это оборудование? Он отвечает отвлеченно, если имеется возможность, почему не взять. В отношении распределения заграничного оборудования положение обстоит далеко неблагоприятно. Заграничное оборудование при получении его мастерскими используется в незначительном проценте. Для примера возьму Пермские мастерские. Из 25 полученных ими станков, имеется установленных станков всего лишь 11, а работают с полной нагрузкой всего 2 станка. В отношении заграничного оборудования можно сказать, что мы не имеем полного использования этого оборудования. Закупленное заграничное оборудование используется, большей частью, в незначительной мере. Мы имеем такое положение, что большая часть закупленных станков стоит на улице под открытым небом. Положение в этом отношении чрезвычайно ненормальное. Еще такой вопрос: благополучно ли обстоит дело с теми нашими заграничными организациями, которые закупают необходимое нам оборудование? Наш представитель, член партии т. Тихонов; начальник мастерских, ездил за границу и потом он рассказывал, что там царит сплошное взяточничество. Он это заявление сделал совершенно официально. Он говорил, что ему несколько раз подсовывали взятки и когда он от этих взяток отказался, ему говорят: как это так? Это у нас обычное явление. И как пример, наводящий на сомнение, в Пермские мастерские послали шаблоны для измерения бандажей, совершенно неподходящие к русским бандажам. Это нужно учесть и прощупать, насколько благополучно у нас с организациями, которые работают по приему оборудования за границей.

Мне хотелось бы сказать несколько слов насчет происшествий. С происшествиями у нас дело неблагоприятно, но, по-моему, серьезного отношения к этому делу у нас не было. Как мы боремся с происшествиями? Приказным порядком. Насчет дисциплины. Мы в этом отношении не будем отрицать того, что здесь есть такие безобразия, которых никак нельзя скрыть: пьянство, безобразия и т.д. Но что эти происшествия представляют из себя? Из 2700 происшествий в 26–27 г. на Пермской ж.д. мы имеем случаев разрыва — 1101 случай. (Голос: причины?). Всегда пишется — неправильное ведение поезда, но главные причины в том, что у нас стяжки старого типа, которые не выдерживают имеющего веса поездов. Мы изготавливаем новые товарные вагоны нового типа; в это время вопрос о замене слабых нормального типа стяжек продвигается чрезвычайно плохо. Если бы устранили эти слабые стяжки, ясно, у нас оборот вагонов был бы

лучше и нам может быть не потребовалось бы такого количества новых вагонов. Я считаю в этом отношении, что недостаточное внимание было к этому вопросу проявлено. Я думаю, что этим вопросом нужно также кому следует в НКПС заинтересоваться. Потому что мы строим новые вагоны, но забываем и не форсируем с лучшей утилизацией имеющихся вагонов. Между прочим о новых вагонах. Мы строим новые вагоны, а запасных частей нет ни на одной станции; приходится отцеплять вагоны, держать их на станциях. Я еще хотел остановиться на одном вопросе, который может быть не относится прямо к службе Тяги. Это — передача узлов. Вопрос о передаче узлов от одной дороги к другой, — это вопрос чрезвычайно важный и с точки зрения мобилизационного плана и вообще с точки зрения увязки в отношении руководства использованием подвижного состава. Но как у нас к этому вопросу подходят? Я спрашивал в Центральном Комитете: товарищи, прорабатывается у вас вопрос об узлах, ведь нужно изменить то безобразное положение, в котором мы сейчас находимся. Отвечают, что не прорабатывается. И когда спрашиваешь наших хозяйственников — какая же выгода, то они говорят, что это будут миллионные выгоды. Но если для пермской дроги это даст миллионные выгоды, то для Омской может быть это даст 2 миллиона убытка. Никто этого вопроса не увязывает. Я считаю, что в этом отношении такое положение с узлами никуда не годится.

И, наконец, последний вопрос, насчет комсостава. Есть ли тут вредительство или нет? Но то положение, которое существует, заставляет нас отнестись серьезнее к вопросу подбора комсостава. По-моему, с этим делом у нас обстоит чрезвычайно плохо. В самом деле, посмотрите, сколько мы затрачиваем средств на ту или иную переброску, а переброски у нас происходят безалаберно. С одного участка ушел, то надо другого на его место и за одним начальником участка идет целая цепь перемещений, человек 6. Это общее правило и это никуда не годится. Можно целый ряд фактов привести такого порядка. Не годен какой-нибудь начальник участка, его переводят на 2-й участок, он оказывается и там негодным — его перебрасывают на 3-й участок вместо того, чтобы сразу убрать. Я думаю, что вопрос командного состава, вопрос подготовки наших практиков нужно поставить несколько по-иному, чем это ставится сейчас.

РУДЗУТАК. (Председательствующий). Слово имеет т. Черный.

#### ЗАСЕДАНИЕ ОТ 20. VI. 1928 г.

РУДЗУТАК. Разрешите начать заседание, вернее, продолжить его. Вы на некоторое самоограничение в выступлениях не согласны? (ГОЛОСА: нет!). Дело в том, что у меня еще осталось 15 ораторов, если им дать всем высказаться, то это займет очень много времени. Потом заключительные слова и т.д. Потребуется, очевидно, часов 5–6. (ГОЛОСА: надо всем высказаться). Тогда разрешите действительно держаться в рамках 15-ти минут. (ГОЛОС: есть предложение по 10 минут высказываться, целый ряд товарищей высказались и я думаю, что будут повторяться). (ГОЛОСА: 15 минут!). Я думаю, что нужно оставить 15 минут. Я думаю, что

ораторы достаточно квалифицированные, чтобы не повторяться. Слово имеет тов. Попов.

ПОПОВ. Товарищи, я считаю, совершенно правильным поставленный вопрос о том, как ответить на те события, которые у нас произошли в связи с арестами. Есть ли это вредительство, или нет? Легче всего признать, что ничего особенного не произошло, что нет никакого вредительства, говорить вообще о недостатках и этим закончить. Нетрудно пожалуй стать на такую точку. С одной стороны, нельзя не сознаться, а с другой стороны нельзя не признаться. Некоторые товарищи именно так и ставили вопрос. Самое трудное, конечно, это признать вредительство и трудное потому, что это накладывает известную ответственность и известное признание в нашей слабости и в наших ошибках. Но, мне кажется, все обстоятельства этого дела настолько очевидны, что вряд ли можно этот вопрос как-то смазать. По-моему вредительство налицо. На самом деле, с какой группой мы имеем дело, товарищи. Что из себя представляет группа этих спецов. Возьмите Красовского, Дмоховского, Чеховского, Рогинского и прочих, что они из себя представляют? Я напоминаю вам на счет Чеховского. Я помню одно из совещаний, которое было в совете правления, где Чеховский очень старательно хотел внедрить в транспорт так называемый военный устав. Я во время выступления указал, что Чеховский однажды на одном из совещаний прямо сказал, «мы могли бы поднять дисциплину, но нам мешают профсоюзы и ГПУ». Товарищи помнят, что в том числе и Чеховский не только не опроверг, но даже не взял слова по этому поводу. Отсюда, по-моему, каждый может понять, что это за человек и какое доверие можно к нему питать. Что касается остальной публики, то в их отношении нужно сказать, следующее. Недавно был доклад секции инженеров и техников на пленуме ВЦСПС и Инженер-докладчик разделял все инженерство на 3 группы. Первая группа, очень небольшая группа, это советские, глубоко сочувствующие Советской власти инженеры и техники. Вторая группа — безразличная. Это те, кто продает себя и свой труд, но сочувствия к Советской власти не питает. Наконец, третья группа — явно контрреволюционная. Если спросить, к какой группе нужно отнести тех лиц, о которых мы здесь говорим, то я думаю, что их нужно прямо отнести к 3-й контрреволюционной группе инженерства. Тут тов. Никольский выразился так, что Красовский — шляпа. Он высказал такое мнение о Красовском просто потому, что он не знает, что из себя представляет этот самый Красовский. Красовский, как и еще ряд инженеров, с которыми он имел связь, может быть отнесен к 3-й группе инженерства, к группе контрреволюционной. Поэтому предполагать, что он и подобные ему могли честно работать на улучшение нашего транспортного хозяйства, было бы наивно. Надо было всегда опасаться со стороны подобных инженеров всяких каверз и подвохов. Можно быть уверенным, что подобные инженеры используют всякий подходящий момент для вредных для нашего хозяйства целей.

Тут говорилось на счет сигнализации некоторых опасностей. Я считаю, что достаточно сигналов о тех крупнейших недочетах, которые мы



имели в нашем транспортном хозяйстве наряду с нашими достижениями. Конечно, надо оговориться, что эти достижения не являются результатом добросовестной работы этой группы спецов. Эти достижения являются результатом наивысшего напряжения всех сил рабочего класса, честных советских инженеров и наших советских администраторов. Повторяю, сигнализация о ряде недочетов была и в достаточных размерах. Если мы возьмем ту сигнализацию, которая давалась ГПУ, если, кроме того, мы возьмем сигнализацию, которая давалась и на рабочих собраниях и по профсоюзной линии, то мы должны спросить, а как реагировали вот эти самые лица на эту сигнализацию и как должны были реагировать? Я считаю, что поскольку эта группа стояла во главе центрального управления, она была ответственна за ту работу, которая на нее была возложена. Она, конечно, была обязана если она сама неспособна была знать обо всех недочетах, так через эту сигнализацию должна была знать, где у нас имеются провалы. Повторяю, у нас очень много было материалов и данных, которые говорили о недочетах в отдельных отраслях работы. Кроме тех данных, которые имелись в распоряжении ГПУ и в распоряжении НКПС'а, мы еще имели данные, добытые на основании широчайшего профсоюзного обследования отдельных вопросов тяги, в котором участвовало 10 тыс. членов союза. Доклад об этих данных стоял на пленуме ЦК. Я, конечно, не в состоянии привести здесь всех этих материалов, но они имеются. После этого состоялось решение пленума и казалось бы, что люди, которые стоят во главе дела за это дело отвечают, люди, которым сигнализируют опасность, — казалось бы, что они должны были бы спохватиться. А вот на запрос Ц.К. ж.д. что сделали с решением Пленума, они ответили, что считают для себя более удобным это решение объявить механически для местных организаций. По некоторым вопросам испрашивают кредиты, а по некоторым вопросам совершенно отказываются выполнять, ссылаясь дословно, я привожу ответ Бенешевича, «мы не можем это сделать, ибо мы весьма завалены срочной текущей работой, и нет сил после сокращения штатов». Вторая сигнализация это дело с Ташкентской железной дорогой. Я считаю, что мы не можем пройти мимо этого дела. Создалось вначале такое представление, что на Ташкентской дороге полнейший развал среди рабочих. Таковую сигнализацию давала администрация, она говорила, что рабочая масса разложилась, пьянствует и прочее, а о том, что администрация сидела на местах и палец о палец не стукнула, об этом молчали. Молчали и о том, что во главе дороги стоял Лысак, который попал впросак. Член правления Горланов, ведающий тяговыми вопросами разъяснял рабочим, когда им присылали паровозы..., что эти паровозы присланы для того, чтобы их добить. Эта публика ничего не делала. Я спрашиваю, кто виноват за этот развал, который допущен на Ташкентской дороге? Отвечает эта группа? Она должна была знать об этом развале, должна была докладывать кому-нибудь о том, что на Ташкентской дороге делается, а вообще докладывала ли она кому-нибудь о развале на какой-нибудь дороге, что этот развал произошел по вине ад-

министрации. Ничего этого на самом деле не было. Как это квалифицировать? Покрывательство.

АМОСОВ. — Такого слова нет, есть укрывательство.

ПОПОВ. — Ну, укрывательство.

Перехожу к вопросу относительно обезличенной езды. Здесь Черный чрезвычайно легко прошелся по этому вопросу и даже старался убедить в том, что обезличенная езда никакого отношения не имеет к контрреволюции. А я считаю, что это один из основных моментов. Как ЦК союза подходил к этому вопросу. Мы знали, что обезличенная езда — это неизбежная вещь, необходимая мера для того, чтобы больше сохранить паровозные силы и прочее, но одновременно мы понимали, что если не будет проведено целый ряд необходимейших мероприятий, то эта обезличенная езда явится причиной развала. Как относилась группа к этому делу:

За краткостью времени я не способен подробно остановиться на всех материалах, я остановлюсь только на докладе, который был представлен с одной стороны в ЦК, а с другой стороны в коллегию НКПС. Дмоховский, который составлял этот доклад, прежде всего в своей первой части, утверждал, что мы скоро получим 165 млн руб. экономии, что дело благополучно обстоит, правда, процент больных паровозов увеличился, но изволите-ли видеть это не от обезличенной езды, хотя половину можно принять на обналиченную езду: Прожоги получаются — не от обналиченной езды, хотя половину можно принять за счет обезличенной езды и если есть промахи, то оказывается, от разложения рабочего класса, от пьянства и т.д. В своем докладе инж. Дмоховский, приводя сведения о недостатках, выявившихся при применении обналиченной езды, в первую очередь и, главным образом указывает на упадок дисциплины и разложение рабочих почти не касаясь деятельности администрации и ее нераспорядительности.

(ГОЛОС С МЕСТА: Как союз подготовлял?) Смешно же ведь думать, что у нас начали пить только с момента введения обезличенной езды. Кто же в самом деле, может думать так, что как только ввели обезличенную езду, сразу началось пьянство, рабочие начали разлагаться и т.д., а процент больных паровозов увеличился. Все эти указания и ссылки являются одной из попыток спрятаться за ширму. Фактически контрреволюционная группа пытается отыгаться на некультурности и т.д. Повторяю, можно было бы привести целый ряд характернейших примеров, которые показывают, что в этой части группа эта действовала сознательно. Конечно, мы не можем говорить и не знаем, где она заседала, где собиралась, какие постановления выносила, велись ли какие-нибудь протоколы и т.д. Да, все это и не так важно, важны для нас их вредительские действия. То, что эта группа могла так действовать, говорит о том, что она пользовалась нашей слабостью и, в хозяйственном руководстве и, если хотите, и слабостью нашей союзной работы. Может быть, недостаточно широко была развернута наша массовая эконом. работа, может быть недостаточно прорабатывались в партийных и профессиональных организациях все эти вопросы. Но надо, с другой стороны, признать, что

и по линии руководства со стороны коммунистов-хозяйственников тоже была проявлена чрезвычайная слабость. Вчера один из выступавших товарищей, по моему, правильно указал, что одной из причин, которая позволила вести этой группе свою вредительскую работу, явилась слабость наших хозяйственников коммунистов.

В заключение я хочу напомнить ту резолюцию, которая была составлена при обсуждении такого же вопроса на прошлом совещании в НКПС. В первом пункте этой резолюции также констатируется, что благодаря слабому руководству со стороны хозяйственников, мы имеем крупнейшие недочеты в нашем ж.д. хозяйстве. Я думаю, что наша установка должна быть объективной. Меры должны быть направлены к тому, чтобы возможно скорее ликвидировать те опасности, которые были созданы всей этой историей. Такая задача стоит перед нами.

РУДЗУТАК.— Слово имеет тов. Данилов.

СУЛИМОВ. В этом материале, который мы обсуждаем, затрагивается целый ряд вопросов. Наряду с крупными вопросами здесь есть сравнительно частные вопросы. Вопросы, которые касаются отдельных дефектов работы транспорта. Например, распоряжение о постановке связи в топках котлов, я считаю, что этот вопрос можно было здесь не обсуждать и что он вполне исчерпан той справкой, которую дал т. Рудый, т. е. о том, что это проводится как опыт, совершенно необходимый опыт. Правильное проведение которого никакой опасности не несет.

СТАЛИН. Слабая справка.

СУЛИМОВ. По моему совершенно достаточная справка. Также самое по вопросу о тормозильщиках. Мне кажется, что основной вопрос в этом материале, на котором ораторы правильно останавливались — это вопрос о паровозном парке, другими словами вопрос относительно правильности списания из инвентаря такого огромного количества паровозов, которое имело место на протяжении ряда лет, начиная с 21 года. Этот вопрос имеет большую историю. Была очень большая полоса, когда НКПС вел спор с Госпланом и РКИ и главным образом с ВСНХ по вопросу о темпе списания паровозов из инвентаря. (АМОСОВ: Было это). У тов. Шушкова есть материалы РКИ, где черным по белому написано, что РКИ считает позицию НКПС, а по части медленного списания паровозов, отживающих серий неправильной. Это дело по мнению РКИ того времени нужно форсировать, потому что паровозы отживающих серий, являются хозяйственно нецелесообразными в эксплуатации. Именно так стоял вопрос. Вопрос этот был поставлен не случайно, потому что значительная часть паровозного парка состояла из этих кладбищенских паровозов. Правда, нужно здесь оговориться, шел спор потому, что обеспечивая интенсивное списание отживших паровозов из инвентаря, тем самым обосновывать заказы на новые паровозы для промышленности. Тут вполне понятна позиция ВСНХ и Госплана, который поддерживал ВСНХ в этом отношении. Основная масса списанных паровозов была списана правильно, но мне кажется, что тогда, когда все старое барахло (кладбищенские паровозы)

списали и дошла очередь до таких серий, как паровозы ОД большое, нужно было этот вопрос очевидно пересмотреть, пересмотреть ту линию, которая была дана НКПС, или другими словами, нужно было поставить точку, раньше, чем мы ее ставим.

Теперь по вопросу о порядке списания. Тут т. Благоднаров выдвигал вопрос относительно самого порядка списания. Я думаю, что порядок должен был быть такой, что мы должны были паровозы списывать по составлению акта, после предварительного осмотра. Никто не отрицает того факта, что паровозы списывались по формальному признаку: по их возрасту по признаку принадлежности к определенной категории или серии и т. д., а нужно было бы, как правило установить индивидуальный подход, к каждому паровозу намеченному в лом. Нужно было составлять акт на месте, нужно было создавать комиссию для освидетельствования паровоза перед тем, как списать этот паровоз в лом. Думаю, что это не делалось потому, что вначале шла речь о паровозах, которые совершенно бесспорно должны были быть списаны, а таких паровозов было 2–3, может быть даже, 4 тысячи. Когда теперь задним числом проверяется правильность списания паровозов из инвентаря, надо иметь в виду, те громадные трудности, которые вытекают из того, что паровозы эти разбиты и пущены в лом несколько лет тому назад. И поэтому при составлении актов возможны недоразумения и ошибки. В самом деле в 28 году составляется акт о том, что такой-то паровоз был исправен и после некоторого ремонта мог еще работать известное время. Мы имеем целый ряд случаев, когда только теперь, в 28 году, составляются акты о списания паровозов в лом, тех паровозов, которые сломаны еще в 24–26 году. (ЯГОДА: А в 28 году ломали паровозы?) То, что захвачено на месте — это совершенно бесспорно. (КОСИОР: Об этом и идет речь). Речь идет не только об этом, мы имели целый ряд случаев, когда акты о списании составлялись на паровозы уже сломанные, по старым документам, но имеется, конечно, и целый ряд актов, составленных для новых паровозов, которые еще не разобраны.

Остановлюсь на вопросе о том, ухудшился или улучшился наш парк и насколько экономически целесообразно затрачены капиталы на восстановление и расширение этого парка. Тут выступавшие товарищи называли цифру капитальных вложений на это дело — 336 млн руб. за 3 года. Эта сумма была вложена в капитальное строительство в тягловому хозяйству. А сейчас обсуждается положение тяглого хозяйства. Вопрос стоит так — производительны ли затрачены эти колоссальные средства. Этот вопрос был поднят т. Рокасом и отчасти т. Амосовым. На съезде союза. Я разбирался с этим материалом. Если мы возьмем и будем судить о положении только по тем материалам, которые у нас имеются под рукой, то и тогда несостоятельность утверждения тов. Рокаса будет совершенно очевидна. Вот диаграмма 32. Здесь говорится о том, что за эти три года получено 730 новых паровозов от ВСНХ. Если взять по 120 тыс. за паровоз, то это дает 100 с лишним млн. рублей. Если взять вторую цифру на этой же диаграмме — 2.250 паровозов, вышедших из капитального ремонта

и если взять каждый паровоз по 30 тыс. руб., это составляет 75 млн руб. Значит общая сумма капитальных вложений только по этим двум статьям составляет 180 млн руб. Эти-то паровозы новые и оживленные у нас есть. Я отвечаю на вопрос, заданный нам, тов. Рокас, куда пошли капитальные вложения. А ведь кроме паровозов мы имели затраты и на вагонный парк. За это время вагонный парк значительно обновился. Уже одно это уже говорит о том, куда ушли эти 336 миллионов. Нужны ли были новые паровозы и вагоны — по-моему, вопрос совершенно ясен. (Амосов: из новых ни один в лом не попал). Тов. Амосов, вы больше на транспорте работали, может быть, такие случаи и знаете, нам важны не эти отдельные случаи безобразий, которые имеются на транспорте, я их совершенно не собираюсь отрицать, нам в данном случае приходится говорить об общем состоянии нашего тяглового хозяйства.

Теперь по вопросу относительно мобилизационной готовности транспорта. Примерно полгода тому назад, в комиссии, которая была создана по составлению СТО для проверки мобготовности дорог, в присутствии и представителя военного ведомства и тов. Благодрава, мы все вопросы разбирали персонально каждую из дорог, после ее предварительной проработки, и у нас с тов. Благодравым, я заверяю, ни одного разногласия ни по одной дороге не было — по оценке ее состояния мобилизационной готовности, по крайней мере сколько-нибудь существенных разногласий. (Благодрав: хорошее или плохое состояние дорог). Были отдельные стороны, отдельные слабые места, и наиболее слабым местом в то время по нашему общему мнению было водоснабжение на всех дорогах. Самое слабое место, это то, что у нас трубы везде лежат очень устаревшие не того диаметра, который нам нужен — два-три дюйма в диаметре, когда нужно переходить на 5—4 минимум. Это было примерно полгода тому назад, причем перебиралась одна дорога на другой, после предварительной проработки. Разрабатывало военное ведомство ОГПУ и наш мобилизационный отдел. Я этим самым не хочу сказать, опять-таки, что трудностей не было и нет, и что все хорошо обстоит с мобготовностью. Я согласен со всеми теми товарищами, которые говорят относительно того, что из этого материала нужно сделать вывод и делают вывод, что мы должны сказать, что паровозный парк сейчас должен быть поставлен в центр нашего внимания.

Товарищи, не можем мы в конце концов упускать из виду того обстоятельства, что на резком повышении % больных паровозов сказались несколько сезонность. Если мы проследим колебания больных паровозов по сезону в течение года, то для нас известно, что полоса сейчас же после зимы, т.е. первые весенние месяцы — они всегда характерны повышением процента больных паровозов. Почему? Потому что зима — это самый трудный период в работе, наиболее напряженный, и поэтому более сильный износ и подвижного состава, и паровозов, и в данное время дело несомненно чрезвычайно тяжелое. Цифры, относительно процента больных паровозов, которые здесь в диаграмме показаны, они с одной стороны отражают то, что положение оказалось хуже, чем говорила официальная

статистика, а с другой стороны они отражают теперешнее сезонное влияние. Зимы мы пережили исключительно тяжелую вне зависимости от того, что в эту же самую зиму было наиболее интенсивное применение обезличенной езды. Думать о том, что обезличенная езда является средством ухудшения нашего паровозного парка было бы неправильным. На дорогах, где обезличенная езда применялась только частично, то и там таким же слабым местом является паровозный парк.

[...]

**РУДЗУТАК.** — Слово имеет тов. Мальгинов.

**МАЛЬГИНОВ.** — Первый вопрос, большой вопрос о назначении состава, на котором т. Благонравов остановился вскользь, но все не по существу т. Благонравов говорит, что не было назначения командного состава без Красовского,

**БЛАГОНРАВОВ.** — Я этого не говорил, это Дмыховский пишет.

**МАЛЬГИНОВ.** — Тов. Ягода утверждает это и один из товарищей профсоюзников говорит то/же самое, но не нужно только подумать, как мы дошли до такого состояния, когда на одиннадцатом году революции у нас назначает командный состав Красовский, а не Сулимов и Рудзутак. Если так обстоит дело, если мы действительно отдали командные высоты на транспорте в руки наших врагов, то, конечно, дело это чрезвычайно плохое. Как фактически обстоит дело на местах, по моему далеко не так. Я буду приводить факты. Я за 1½ года работы на Екатеринбургской дороге заменил н-ка мастерских, назначил коммуниста. Проводил я этот вопрос с НКПС'ом? Проводил, но с Красовским не разговаривал совсем. Заменил помощника начальника мастерских, но по вопросу о его перемещении с Красовским никаких разговоров не было. Так, что утверждение того, что командные высоты находятся в руках специалистов, по-моему совершенно неправильно утверждение. Такой вывод не подтверждается никакими фактами и его нельзя делать. По-моему правы те товарищи с дорог, которые указывали, что проводили назначение в НКПС через своих работников. Я старался припомнить было-ли за 2 года какое либо перемещение от Красовского, хотя рядовых инженеров, тоже не припомнил ни одного факта. Я назначил начальника Тяги — коммуниста старого ответственного работника, который был начальником мастерских, имеет большой стаж, помощника н-ка тяги, общественный работник-инженер, поддержанный при назначении парт. и проф. организациями. Как будто в головке управления дело обстоит благополучно. Я просмотрел весь состав на дороге по линии, особенно внимательно, когда получил извещение от ОГПУ, может быть в самом деле, что-нибудь тут есть. Еще раз пересмотрел весь состав и все-таки страшного ничего не нашел. Большинство коммунаров, начальники участков тяги, начальники депо, помощники...

**КАЛИНИН.** — Откуда у нас столько инженеров-коммунаров явилось?

Они не инженеры. Я задавал себе вопрос — возможна ли связь Красовского по периферии с линейными работниками участков. По моему никакой связи быть не может. Говорить о том, чтобы директивы Красовского

передавались на всей периферии — его ставленниками просто не зная фактического положения вещей.

Тов. Амосов говорит, что мало занимались вопросами личного состава. Посмотрите перемещения и скажете обратное, что слишком много занимались.

(АМОСОВ. — Лучше всего плохо заниматься). Плохо ли, хорошо, но мы занимались. У нас есть места, где по два раза в год меняли работников при всем нежелании. Были такие случаи.

А назначения, каким образом производятся? По моему мы пошли слишком далеко в отношении обсуждения кандидатов. Если нужно пересмотреть начальника участка, мы ставим вопрос в Головном окружкоме, в линейном окружкоме, а по союзной линии Дорпрофсоже, Учпрофсоже. Вот какая картина получается. А результат? Результат получается такой — затяжка и т.д. Говорить о том, что мы мало уделяли внимания вопросу о назначении, будет неверно. Мы, наоборот, этому вопросу уделяли слишком много внимания, конечно, старались выдвигать при этом лучших работников.

Теперь, товарищи, я хочу коснуться вопроса о статистике. По моему этот вопрос тоже имеет существенное значение. Надо вспомнить те настроения, которые у нас создавались в отношении отчетности. Какое было положение? Действительно, мы, тонули в бумагах бесконечной отчетности и нужно было поставить и поставили вопрос о том, чтобы сократить эту отчетность до минимума. Была создана комиссия, которая провела большую работу. Вскоре после этого было решительное и резкое выступление т. Орджоникидзе. После этого выступления пришлось еще комиссию назначить. Резали еще и еще отчетность. Не удовлетворились этим и пошли дальше. Лучшие товарищи с Груниным работали над этим вопросом. Резали безбожно, считали, что лучше в этом деле пересолить, чем не досолить. Возможно, что кой-где выкинули такие сведения, какие и не надо было выкидывать. Специалисты определенно сопротивлялось этому делу, особенно работники по службе Тяги и Движения. Но с этими доводами не считались. Между прочим, т. Калашников сидел с Груниным, нажимал на этих работников специалистов, говорил, что вы плохо проводите и т.д. А сейчас т. Калашников выступает и говорит: помилуйте, до чего досокращались. В то же время он прежде стоял за решительное сокращение и он проводил сокращение. Получается: медведь коров дерет, да сам же и орет. (Смех). Я считаю, что к этому делу нужно подходить вполне объективно. Конечно, тут ошибки были возможны и они вероятно есть. Нельзя так ставить вопрос, что во всем виноват какой-то работник. По-моему, это было бы неправильно.

Теперь о состоянии нашего паровозного парка. Как фактически обстоит дело с ним? Я говорю здесь о Екатеринбургской ж.д. У нас действительно имеется некоторое ухудшение, т.е. за последний год на 0,2% увеличился парк больных паровозов. Какие причины? Тут, по моему, имеется много причин и очень важных причин и было бы большой ошибкой сказать,

что все дело объясняется только злой волей руководителей. Если бы это было так, мы могли бы прийти и к другим очень скверным последствиям, может быть, нашли бы еще какую-нибудь панаму в нашем транспортном хозяйстве. Повторя(юсь) причин здесь имелось много. Меня направили на работу по хлебозаготовкам. Надо было ехать, а тут еще необходимо лечить паровозы. Ну что же, поехал на хлебозаготовки, а для лечения паровозов назначил комиссию из ответственных работников. Выяснилась такая картина: благодаря тому, что зима была продолжительная, морозы сильные, пруды вымерзли, на 3 дня воды оставалось в некоторых.

Второе, вода — качество ее, жесткость от 30 до 84% воды такова, которая в буквальном смысле слова съедала паровозы. Большая запущенность водного хозяйства. Вот основная причина. Теперь имело большое значение выдвигание машинистов когда проводили 42 часов. отдых, тогда как раз увеличился размер движения, нужно было набирать новых машинистов, стали экзаменовать. Сначала брали ставку на старых помощников, стали экзаменовать их, они проваливались. Их нельзя было послать машинистами по формальным соображениям. Взяли молодых, молодежь экзамены прошла и прошла довольно успешно. Посадили на паровозы, постоянные осечки, то семафор проедут, то разрывы, то еще что-нибудь. Вот тоже важная причина некоторого ухудшения состояния парка.

В ближайшее время нам нужно будет снизить процент больных паровозов и программа, которая намечена НКПС, она соответствует техническим возможностям на дорогах, мы выполнить эту программу может быть выполним с запасом, но здесь панику создавать по этим вопросам нет никакой надобности.

Вопрос о списании с инвентаря серии «Од» большое. Я считаю, что этот вопрос нужно будет разработать ОГПУ, мы окажем на местах полнейшую поддержку. Тут что то неблагоприятно, если их с точки зрения НКПС нельзя было исключать, то имеем явное вредительство, может быть и явно контрреволюционное. В этом деле надо будет детально разобраться, еще раз проверить материал.

РУДЗУТАК (председатель). Заключительное слово имеет тов. Благовров.

БЛАГОНРАВОВ. Время, данное мне для доклада, было, конечно далеко недостаточно для того, чтобы полностью осветить всю систему вредительства и его последствия для транспорта даже несмотря на то, что значительная часть материалов была роздана Вам на руки заблаговременно. Я вижу, что некоторые товарищи иронически улыбаются и, очевидно, считают, что час 40 мин. время вполне достаточное для такой темы, но я полагаю, что для того, чтобы полностью осветить хотя бы один такой вопрос, как топливной, нужно потратить, по крайней мере, час времени. Ведь это же не пустячок. Ведь речь идет об очень больших вопросах. Я не коснулся, например, совершенно вопроса с импортным оборудованием мне не удалось продемонстрировать тех диаграмм, которые приложены к докладу. Пришлось скомкать целый ряд других крупных вопросов, например, вопрос



о вагонах, о происшествиях и т.д. Вследствие этого, мой доклад страдал некоторой расплывчивостью и некоторой неясностью в этих важных, но не основных вопросах. Единственный основной вопрос, который мне удалось осветить здесь полностью, это вопрос о вредительском уничтожении нашего резервного парка. Мне кажется, что именно от того, что я на этом вопросе так полно остановился, подавляющее большинство выступавших здесь товарищей признало наличие факта исключения годных для эксплуатации паровозов в лом. Признано также, что это сделано злоумышленно, в частности, в отношении паровоза ОД (большое). Я не ошибусь, если скажу — что это признано всеми. Безоговорочно признано, что 685 шт. паровозов ОД (большое) исключены неправильно из инвентаря и сданы в лом. Михаил Иванович — Вы, кажется, чем то недовольны, но я констатирую только то, что говорилось здесь на заседании, я подвожу итог только тому, что говорили выступавшие здесь товарищи и ничего больше. Не моя вина, что они выступали именно так, как я говорил. Немногие пытались обойти вопрос об исключении из инвентаря, отмахнуться от него, но они, по моему мнению, делали это в высшей степени неудачно. Тут, насколько мне помнится, было одно выступление не по поводу паровоза серии ОД (большое), а по поводу некоторых других серий, где говорилось, что эти серии являются наследием империалистической и гражданской войн и от этого наследия нужно избавляться. Ну, знаете, это такая аргументация, против которой, мне кажется, здесь возражать не приходится.

Я думаю, что большинство товарищей просмотрели гвоздь вопроса, а этот гвоздь вопроса об исключении из инвентаря годных для эксплуатации паровозов заключается даже не в тех документах, которые были предъявлены, он и не в тех фактах, которые тов. АМОСОВ здесь затронул, говоря, что брали паровоз из под поезда и гнали его в лом, несмотря на протесты машиниста. Не на этом мы основываем наше утверждение о вредительстве, мы основываем его на том, что в нашем распоряжении есть совершенно неопровержимые документы, признания самих обвиняемых инженеров ДМОХОВСКОГО и БЕНЕШЕВИЧА. Я уже цитировал то, что они писали по этому поводу.

КАЛАШНИКОВ. — «Прочитай, пожалуйста».

БЛАГОНРАВОВ. — «Могу еще прочесть».

«Я признаю, что система циркулярных распоряжений, выпущенных ЦЖТ в период с 29-го октября 1926 г. по 14 ноября 1927 года за № ТП 26/597, ТП 26/201, ТП 26/448, касающихся пуска — разделку (лом) и исключаемых из инвентаря паровозов — идет в разрез с существовавшими на этот предмет приказами, подписанными ответственными руководителями НКПС. Я признаю, что в результате этого последовал явно вредительский акт, направленный к подрыву паровозного хозяйства, транспорта, а именно в разломке погигло, большое количество паровозов, которые могли быть вполне использованы для работы». Имеются и другие показания, отпечатанные в том документе который у Вас на руках. Там ДМОХОВСКИЙ прямо говорит: «я совершил преступление. Товарищ

КАЛАШНИКОВ и другие, этот документ видели и читали, но почему то эти показания просмотрели. А вот что говорит БЕНЕШЕВИЧ по вопросу об исключении годных паровозов из инвентаря « основные положения, которыми нужно руководствоваться при исключении из инвентаря, находятся в приказах за подписями членов Коллегии НКПС и таким образом в смысле изменения принципиального характера должны исходить в том же порядке» — т.е. в том случае, когда исключаются новые серии нужен новый приказ за подписью члена Коллегии. А между тем КРАСОВСКИЙ и ДМОХОВСКИЙ собственной властью, как это видно из циркуляров, включили в число паровозов, подлежащих исключению, постепенно сначала паровозы серии, неупомянутых в приказах, затем паровозы операционного парка, а затем добрались до снижения возраста и до серии ОД (большое), т.е. серии, объявленной как жизненной. «Мог ли я знать об этом, конечно, не мог» — говорит наивно БЕНЕШЕВИЧ «тем более, что соучастники группы КРАСОВСКОГО меня обманывали». И это говорит главный технический руководитель Центр. Упр. Жел. Дор. Транспорта, основной помощник тов. РУДОГО по технической части, специалист, который, как многие из Вас знают, отличается довольно твердым и упрямым характером. Едва ли БЕНЕШЕВИЧ дал бы на допросе такие показания, если бы не было достаточных улик. ДМОХОВСКИЙ, просидев две недели в ОГПУ, сам подобрал документы и написал, что «я признаю, что система циркулярных распоряжений, выпущенных ЦЖТ в период с 29-го октября 1926 г. по 14 ноября 1927 года за № ТП 26/597, ТП 26/201, ТП 26/448, касающихся пуска в разделку (лом) и исключаемых из инвентаря паровозов, идет в разрез с существовавшими на этот предмет приказами, подписанными ответственными руководителями НКПС». Папка документов, которая здесь лежит и которая показывает, что эти распоряжения шли помимо Коллегии, помимо УЦД. ДМОХОВСКИЙ и КРАСОВСКИЙ давали эти распоряжения соответствующим инженерам, сидящим на дорогах. Они приказывали исключать из инвентаря паровозы и побуждали это исключение проводить усиленным темпом. Вот, по-моему, в чем основной вопрос. Дело ведь не в том, что написан целый ряд хороших приказов, приказы хорошие есть, это несомненно, но этими приказами вредители прикрываются, они для нас дают хорошие приказы, а для себя, для внутреннего употребления, пишут свои приказы. Это основной момент. Кто же делал? Делали КРАСОВСКИЙ, ДМОХОВСКИЙ, БЕНЕШЕВИЧ; втроем делали при соучастии ФЕДОРОВА — Начальника Эксплуатации. По моему здесь мы имеем организованное вредительское действие. Имеется здесь прямой зачаток организации? — безусловно, имеется. В основном докладе упоминалось о том, что... (с места — Федоров арестован)... Нет, не арестован. В основном докладе упоминалось о том, что Отдел Тяги в лице КРАСОВСКОГО и ДМОХОВСКОГО совершал прямое предательство, когда тормозил снабжение запасными частями прифронтовых дорог. Мне кажется, что товарищи на это недостаточно обратили внимание, а этот момент является, безусловно, одним из самых важных, показывающих, что вредители

именно здесь совершали явное предательство, которое могло бы иметь непоправимые последствия в случае войны. Не снабжение запасными частями относится к нескольким дорогам. В особенности большую опасность это не снабжение представляет по отношению к Белор.-Балт. и Сев. Зап. ж.д., на которых примерно, одна треть парка состоит из таких серий, которые выключены из плана снабжения запасными частями. А эти дороги, я не могу по вполне понятным причинам, говорить здесь полностью о плане военных перевозок, играют очень существенную роль, очень важную роль в случае возникновения войны. В ответ на неоднократные запросы Сев. Зап. и Бел. Балт. ж.д., которые бились, как рыба об лед, вследствие отсутствия запасных частей, ДМОХОВСКИЙ и КРАСОВСКИЙ разослали следующие обращения к Членам Правления по технической части, т.е. обращения по технической линии — «многие дороги обращаются в Центр с просьбами оказать содействие в размещении их заказов на запасные части паровозов Н, А, Ж, Г, Х, Ц, Р и Фита» — (Фита работает на Ташкентской ж.д., где произошла остановка из-за отсутствия запасных частей) — «запасные части паровозов указанных серий исключены из плана Госзаказа на 26/27 год, почему дороги для обеспечения выполнения ремонтной программы этих паровозов должны сами позаботиться изготовлением для них запасных частей в своих или других жел.-дорожных мастерских или получать из запаса других дорог по взаимному соглашению или же брать с паровозов резервного парка в порядке приказа № 1453 от 34 марта 1923 г. с и № 1862 от 15 сентября 1924 г. ЦЖТ — П. Красовский и ЦЖТА — Дмоховский». На первый взгляд кажется, что здесь ничего особенного нет, изготавливайте, дескать, в своих мастерских, но фактическое создается вот какое положение — на Бел. Балт. ж.д. от 30-ти до 40% паровозов таких серий, для которых нет запасных частей. Приказом предлагается изготовлять эти запасные части в собственных мастерских, как будто правильное распоряжение, но вот имеются два показания; они показывают, что это распоряжение ставило Бел. Балт. ж.д. в критическое положение». Такое распоряжение ставило дорогу в критическое положение в отношении ремонта паровозов этих серий, так как 1) для изготовления железных частей, котлов и их топков, необходимо соответствующее котельное железо, которое заводы принимают к заказам очень неохотно и со сроком до 9-ти месяцев. 2) Изготовление же из такого котельного железа готовых запасных частей в своих мастерских встречало технические затруднения по их непригодности и не могло быть достаточно доброкачественным. 3) Изготовление стальных запасных частей в своих мастерских совершенно нельзя было производить за отсутствием сталелитейной, 4) Другие не дороги не могли оказывать МББ ж.д. помощи в передаче запасных частей, находясь сами же в таком затруднительном положении, как и МББ ж.д.

«Если в 26/27 оп. году МББ ж.д. с большими трудностями и смогла удовлетворить потребность в запчастях для производства ремонта паровозов означенных серий из оставшихся еще своих запасов, то в текущем 27/28 оп. году уже это положение резко обострилось из-за полного ис-

черпания на МББ ж.д. всех запасов и пришлось на других дорогах занимать котельное железо для изготовления запчастей для ремонта этих паровозов. Такой метод снабжения является совершенно недопустимым, т.к. при невозможности взаимообразного получения котельного железа, с других дорог создается угроза отставления паровозов от ремонта (образование их кладбищ), а между тем на МББ ж.д. паровозов серий Р и Н имеется значительное количество. При чем, при возникновении массовых перевозок эта угроза может вести к катастрофическому положению из-за невозможности, как сказано выше, производства ремонта таковых паровозов. Это мероприятие особенно усугубляется (с паровозами серии Р) в отношении такой стратегической дороги, как МББ ж.д. и может квалифицироваться, как преступное». Пом.Нач.Хс.,Мат.Отд. МББ ж.д. ОСИН Я.М., Пом.Нач. Отдела Тяги МББ ж.д. ЛЮТЦ показывают то же самое, т.е. что эти запасные части не могут быть изготавлиемы средствами дороги. Когда дорога обращалась к трестам, то последние отказывали, потому что в ВСНХ известили, что из плана госзаказов эти паровозы исключены, а поэтому нечего заготавливать и запасные части к ним. Таким образом был закрыт единственный источник получены нужных запасных частей; были закрыты тресты, которые не принимали заказов от дороги. Но ведь оставались паровозы таких же серий на других дорогах и оттуда можно он получить нужные запасные части и вот тогда НКПС издает приказ, подписанный Красовским, который говорит следующее: «приказ № 184 от 10/II-28 г. Паровозные и тендерные пары и их части 1. Помимо совершенно негодных пар могут быть проданы и годные еще для службы колесные пары и отдельные их части от паровозов и тендеров серий, исключаемых из инвентаря в количестве, которое по соображениям Правления дороги может оказаться излишним для обслуживания оставшихся еще на дороге и работающих паровозов исключаемых серий». Что это значит? Это значит, что можно запасные части, если они для данной дороги не нужны — уничтожать, и это в то время, когда эти же самые запасные части до зарезу нужны на прифронтовых дорогах, причем должен оговориться, что следствие показывает, что этот приказ был издан ровно через 12 дней после того, как Казанская дорога добивалась, вследствие запроса Ташкентской дороги, нуждавшейся в запасных частях, перебросить ненужные, но имеющиеся на Казанской ж.д., запасные части на Ташкентской ж.д. Дорога упорно добивалась этого разрежения от Красовского; Красовский вынужден был дать такое разрешение, но через 12 дней издал приказ — уничтожать запасные части. В чем же тут дело? Объяснение ясное: Красовский увидел, что путем обмена запасными частями дороги могут выходить из затруднительного положения и решил последнюю лазейку закрыть, издав приказ об уничтожении тех запасных частей, которые хотя и годны, но на данной дороге применяться не могут. Затем мы имеем комиссионные акты, где прямо указывается, что запасные части к паровозам серии «Р» были найдены на базе Рудметаллторга 11/V-28 г. в комиссии в составе: ст.ревизора Отдела Тяги ПОПОВА, от.ревизора ЦАРЕВА, Начальника

6-го уч. ЧЕЛИШЕВА, Начальника 7-го уч. ПЛАТОНОВА, пом.паровозного мастера САРАНА и представителей ОГПУ. В этом акт прямо говорится, что те самые запасные части, в которых такие нуждался тов. Арнольд — уничтожались. Есть и ряд других актов, которые подтверждают то же. Как же все это назвать? Я думаю, что оценку надо предоставить Дмоховскому. Дмоховский, когда его об этом спросили, ответил следующее:

**«ПРИКАЗ ПО ЦУЖЕЛ'у О РАЗРЕШЕНИИ ДОРОГАМ ПРОДАВАТЬ В ЛОМ КОЛЕСНЫЕ ПАРЫ ПАРОВОЗОВ И ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ ПАРОВОЗОВ»...**

Тов. Поздеев — может быть послушаете признание Дмоховского?

«Годные для употребления, если для дороги они лишние, мне известны: этот приказ относится к исключаемым паровозам...» Кто же исключает? Вредители исключают, не НКПС, не по приказам тов. Рудого идет это исключение.

«Такой приказ является приказом вредным для транспорта, так как он ставит некоторые дороги, нуждающиеся в таком колесных парах и зап. частях, в затруднительное положение, так как излишек на одной дороге можно было бы использовать на другой. Этот приказ ставит в особо затруднительное положение прифронтные дороги, где работают паровозы, запасные части для которых не изготавливаются на заводах и не могут быть изготовлены на жел. дорогах».

При оценке вредительства на транспорте нужно, по моему, прежде всего исходить из того основного момента, каким был бы транспорт в результате деятельности этой к.-р. банды к моменту объявления войны. Вот, по моему, основной вопрос. — Оборона нашей страны есть то мерило, которым нужно оценивать значение и размах работы вредителей и если именно в эту плоскость перевести вопрос, тогда нужно рассуждать не о мелочах, а о самом основном и важном, о том, что произошло бы с планом мобилизации, если бы он был рассчитан по фиктивным отчетным данным и что получилось, если бы для воинских эшелонов не хватило 1000 паровозов. Эти эшелоны стояли бы в пути, на станциях и это вызвало бы закупорку движения, срыв мобилизации и укрепило бы положение наших врагов. Поэтому то и страшны цифры расхождения официальных статистических данных и тех данных, которые мы имеем в действительности на сегодняшний день. Эти расхождения страшны также потому, что мы не смогли бы принять никаких реальных мер, так как были бы уверены, что у нас в общем все хорошо, что у нас достаточный запас здоровых паровозов, запасных частей, и т.д. В этом отношении чрезвычайно характерны расчеты Госплана. Расчеты эти делались на основании данных НК ПС, а эти данные докладывал Дмоховский. Госплан предполагал, что на сети должно быть 12.400 здоровых паровозов; при проверке оказалось, что паровозов имеется 11.000, т.е. что у нас получился бы провал в 1.400 здоровых паровозов. Это произошло потому, что Дмоховский пользовался заведомо неверными статистическими данными при докладе в Госплане. Предательство Красовского и Дмоховского и всей той группы бело-поляков, которая находится

в Тяге НКПС, заключается в том, что они заведомо знали, что эти цифры преувеличены, что они знали, что прифронтовые дороги остались без запасных частей и все это скрывали. Некоторые товарищи, очевидно, не понимают этого основного вопроса не понимают того, что вся эта группа работала на бело-поляков. Некоторые товарищи здесь говорили, что хорошей статистики вообще нельзя было добиться, что правильного учета наладить тоже нельзя. А когда я говорю тов. ПРАВДИНУ что Ваши цифры неверные, то он говорит — побегите за паровозом и подсчитайте, тогда получите верные цифры, Тов. Правдин, лучше бежать за паровозом и все-таки быть активным, чем смотреть, как брамин на свой пупок и рассчитывать по нему количество здоровых паровозов. Я не думаю, чтобы без правильного учета и хорошей статистики можно было бы управлять транспортом. Нужно выбросить из головы безвольную установку о том, что статистику нельзя наладить и приняться со всей энергией на выработку действительно доброкачественных форм отчетности. Сделать это можно, если мы сами над этим делом поработаем, тогда статистика будет хорошая, она будет плохая, если мы будем поручать это дело спецам предателям. Здесь говорили о том, что коммунисты нажимали и в этой области, я считаю, что если и был нажим, то он выражался в том, что рука коммуниста нажимала на ручку, чтобы подмахнуть без проверки расчеты специалистов. Я считаю, что это очень слабый нажим и что в области постановки отчетности, настоящего большевистского нажима не было. Нам рассказал Дмоховский на допросе, как происходила выработка всех этих форм. Ни одной поправки, ни одной цифры, ни одной графы не было изменено, так называемой, Комиссией ГРУНИНА. Было целиком принято то, что разработал он и ГЕРМЕЦКИЙ, а потом эти люди сами показывают, что эти формы (которые выработаны ими) никуда не годятся. Дмоховский показывает, что были созданы формы отчетности, по которым нельзя было судить о состоянии паровозного хозяйства. Зlostные формы и подлоги — вот в чем главный вопрос. Затем я должен здесь коснуться и вопроса о происшествиях. Меня спрашивают — какое он имеет отношение ко вредителям и к делу? Я должен сказать, что по следующим соображениям ввел в свой доклад раздел о происшествиях. Во 1) — часть происшествий подчинена БЕНЕШЕВИЧУ если обнаружены неверные статистические сведения и подлоги в части происшествий и одновременно то же самое обнаружено в других частях ЦУЖЕЛ'а, то дозволительно спросить — случайность это или система. Во 2) — я думаю, что вопрос с происшествиями это не совсем пустячок, а очень серьезный вопрос. Происшествия являются барометром, при помощи которого можно следить за состоянием хозяйства: материального, Тяги, Пути, трудовой дисциплины и т. д. Если барометр умышленно портят, то как можно назвать это действие? По-моему, только вредительством. Бенешевич эту Часть возглавлял. Он руководил Частью происшествий, точно также как и другими Частями ЦУЖЕЛ'а. Ранее эта Часть происшествий, была у Красовского, а недавно она, была выделена и передана Бенешевичу. И, наконец, 3) разве происшествия не являются косвенным показателем со-

стояния тягового хозяйства, конечно, являются. Вот все эти обстоятельства заставили меня ввести в свой доклад и вопрос о происшествиях.

Мы занимались, кроме изучения личного состава Отд. Тяги, также и изучением состава специалистов, занимающих ответственные должности в Центре и на дорогах. Сюда вошли, например, такие должности, как председатель Научно-Технического Комитета, Начальники Тяги, Начальники Паровозн. Частей, Члены Правления по Технической Части и еще ряд должностей. Я никогда не говорил о том, кто кого назначает. Я оглашал лишь показания Дмоховского, который об этом говорил, но я хочу здесь констатировать одно, что чем выше должность по технической линии, то тем более матерые к.-р. зубры на ней сидят; об этом у нас в ОГПУ также собран довольно богатый материал. Вы можете, если хотите, познакомиться с этим материалом и увидите, кто сидел на высших технических должностях. Это, повторяю, наиболее к.р. часть специалистов. Тут мы имеем лиц, служивших у белых, бывших акционеров, ярких душителей рабочего движения при царизме, здесь собран самый антисоветский, самый реакционный букет. И все эти лица тащили за собой «хвосты» из своих служащих. Работавших с ними ранее при царизме и им преданных. На нашем транспорте создалась организация техников, верхи которых резко враждебно настроены по отношению к Советской власти. Эта корпорация техников является совершенно замкнутой кастой. Распоряжения на которых я здесь подробно останавливался показывают, что среди них имеется целый ряд таких, которые проходят только по спецовой линии от верхних спецов к нижним. Я не знаю как назначались все те лица, о которых у нас имеется материал, и которые представляют теперь замкнутый и враждебный нам цикл НКПС и ли УЦД, но я утверждаю, что между этими лицами имеется громадная внутренняя спайка и переписка показывает. Что большинство распоряжений руководящего технического характера идет за их подписями.

Два слова о горячей промывке. В этом вопросе тов. Арнольдов, безусловно, ошибается, потому что горячая промывка должна производиться на транспорте и является мерой чрезвычайно полезной. Никаких споров по этому вопросу не может быть.

Теперь о среднем прокате бандажей. Тов. Кузовлев говорил, что средний прокат должен равняться 6-ти миллиметрам, он ошибся. так как этот прокат одного паровоза, а не средний, я же говорил о другом, о том что арестованный Красовский утверждает, что средний прокат не должен превышать 3 (2,8) (Голос с места — Врет).

Я же не утверждаю, что это так. Но это говорит Красовский. Если Вы хотите, то можете с ним повидаться и поспорить. Мне кажется, что нам нужно наметить мероприятия и их провести со всей энергией. Товарищ Иванов говорил о том, что к осени последствия вредительства будут ликвидированы — этот взгляд, по-моему, является чрезвычайно оптимистичным. Я ни минуты не сомневаюсь, однако, в том, что после того, как вредительство вскрыто, после того, как общественное мнение ответственных руководителей транспорта и профессиональных работников будет моби-

лизовано, результат вредительства не трудно будет исправить общими дружными усилиями.

АМОСОВ. Я сделаю фактическое замечание, товарищи. Я считаю, что т. Полюдов выступал совершенно зря, потому что у нас никакого сговора не было и не могло быть, так как этот «сговор» идет уже в течении нескольких лет, на многих пленумах ЦК также выступали профессионалы . как и сегодня, на всесоюзном съезде, где Полюдов сидел битые часы, весь съезд, так выступал и на тяговом совещании так выступали и резолюцию совместно с вами приняли в таком же духе на тяговом совещании. Я чрезвычайно удивлен, что Полюдов выступил в таком склочноватом духе, который ничего кроме вреда делу принести не может. Я считаю, что лучше быть хорошим коммунистом и правду говорю на собрании, чем плохим членом коллегии.

РУДЗУТАК. Прения и заключительное слово закончены. Я не хочу, чтобы вы ушли из этого зала заседаний, не вынеся никаких уроков из всего этого дела. Поэтому я хотел сделать несколько замечаний в трех направлениях. Прежде всего по адресу ОГПУ, затем по адресу профессионалов и, наконец, по адресу наших хозяйственников.

По адресу ОГПУ я хотел сказать следующее: разбирая это дело, особенно сейчас, когда мы имеем почти уже за спиной (правда, еще не совсем за спиной) шахтинское дело, когда мы имеем чрезвычайно напряженное состояние в умах и техников, и отчасти хозяйственников, было бы не правильно и ошибкой во всяком новом деле, которое можно было бы приблизить или уподобить шахтинскому делу, что бы мы старались слишком много. Это не в интересах ни Республики, ни самого дела. Мне кажется, что в том деле, которое мы сейчас разбираем, ошибка отчасти заключается в том, что ОГПУ взялось доказать слишком много. О существовании самого дела я скажу после, несомненно, что работа ОГПУ в этом деле очень полезна и, принесла большую услугу транспортному хозяйству, в частности. И государству в целом, но в значительной степени эта услуга ослабляется тем, что ОГПУ попыталось привязать к части несомненных фактов и несомненного дела целый ряд привходящих обстоятельств, выставляя, таким образом, положение дела несколько хуже, чем имеется в действительности.

Прежде всего, скажу по поводу утверждения о том, что тяговое хозяйство сейчас хуже, чем было в 1925 году. Я думаю, что не нужно быть очень знающим транспортником, а просто беспристрастным человеком для того, чтобы сказать, что это неверно. И меня удивили выступавшие здесь транспортники, которые заявили, — что они не могут этого сказать, я думаю, что мы имеем совершенно достаточные, определенные данные, чтобы мы могли сказать, что это утверждение неверно. Возьмите современное количественное состояние паровозного и вагонного парков. Вы слышали здесь в течении 2-х дней, что паровозный парк уменьшился, главным образом, за счет старых систем. Могли ли они еще служить, или нет, поспешили ли с их исключением или не поспешили — это вопрос, но уменьшился паровозный парк, исключительно, за счет устаревших систем.



В 1925 г. мы имели, (я не считаю кладбищенского парка), я считаю только эксплуатационный парк, который характеризует состояние паровозного парка), в эксплуатационном парке 12.975 паровозов, а сейчас имеем 14.707, т.е. на лицо увеличение на 1.735 паровозов. Это количественное увеличение. Качественное же улучшение значительно: паровозный парк пополнился 700 новыми паровозами с заводов и около 200 паровозов оживленных, так что, по моему, качество паровозного парка, конечно, лучше, чем было в 1925 г. В состоянии вагонного парка также наблюдается несомненное улучшение по сравнению с 1925 г. В 1925 г. мы имели общее количество товарных вагонов 374 1/2 тысячи. Теперь мы имеем 434 тыс. опять-таки на лицо значительное количественное увеличение вагонного парка. Состояние вагонов и паровозов я считаю несомненно лучшим, чем было в 25 году. Я помню, когда мы производили отмену технического осмотра товарных вагонов на передаточных пунктах. Разве вы не помните, что начали поступать сведения с дорог о том, что увеличивается количество больных товарных вагонов. Такого рода заявления были. Когда же мы начали их проверять, то оказалось следующее: что при отмене технического осмотра на передаточных пунктах и установление технического осмотра во время движения поезда на всех станциях, мы стали замечать такие дефекты в товарных вагонах, которые раньше оставались незамеченными. Мы стали их исправлять и теперь я спрашиваю лиц, которые здесь присутствуют, — разве техническое состояние товарных вагонов сейчас не лучше, чем было в 25\26 году? Бесспорно, лучше. Нам лично специально наблюдал за этим делом должен сказать, что в 25\26 году даже по Московскому узлу (кажется, мы ездили вместе с тов. Безруких) товарные поезда были похожи скорее на поезда, собранные на толкучке. Сейчас же совершенно другая картина: теперь даже очень придирчивому ревизору довольно трудно найти такой вагон, к которому можно было бы придраться. Между тем, по всем дорогам, главным образом, со стороны специалистов, были заявления, что количество больных вагонов увеличилось и проводимые мероприятия вредны и опасны.

Вначале это дело лично для меня получило несколько неожиданный и неприятный привкус. Следствие шло как раз по тем линиям, которые мы вместе с РКИ весьма тщательно прорабатывали и обследовали — по линии обезличенной езды и по отчетности. По этим 2-м линиям отмечалась контрреволюция, и я должен признаться, что у меня в первое время было впечатление, что не те-ли специалисты, которые противились этим самым мероприятиям, — настоящие контрреволюционеры? Не являются ли они инспираторами создания этого дела? Сначала главное обвинение шло по линии обезличенной езды и по отчетности, но затем, во время следствия, ГПУ напало на более основательные промахи и преступления. Несомненно, в этом отношении нужно отдать справедливость ГПУ в том, что оно очень кропотливо и упорно работало, не всегда имея достаточную поддержку, и что оно это дело раскрыло. В этом его заслуга, и пытаться замазать это было бы совершенно неправильно. Мы должны от этого отка-

заться, если мы действительно настоящие коммунисты и хотим смотреть правде в глаза в том виде, как она есть.

Для того, чтобы получилась более ошутительная картина для транспортников, чтобы они вынесли достаточный урок из этого дела, я считаю, что здесь должно быть отменено все второстепенное и не совсем доказуемое. Поэтому, если вы к контрреволюции причисляете все то, что говорят Красовский и Дмоховский относительно отчетности, то вы не верьте ни Красовскому, ни Дмоховскому. Несомненно, там есть много чепухи, потому что еще и году не прошло с тех пор, как мы ввели новую отчетность. Несомненно, было много неправильностей, но эта новая отчетность дала нам сокращение отчетности на 50%. Конечно, и Дмоховский, и Красовский будут против этого и будут находить отдельные промахи. Поэтому я повторяю, что вы не верьте ни Дмоховскому, ни Красовскому, что будто бы виновата отчетность. Она тут ни при чем. Так что, повторяю еще раз, не нужно ставить дело так, как будто контрреволюция идет по этим двум главным направлениям — по обезличенной езде и по отчетности. Поэтому не умаляя значения материалов ОГПУ, надо сказать, что принятие единого процента больных паровозов — 18%, не является контрреволюционным и вредительским. Это не влияет на дело ни в ту, ни в другую сторону. Такое заявление, поскольку оно имеется, — не соответствует действительности, оно умаляет тот большой материал, который имеется в этом деле и который был собран ОГПУ. Для того, чтобы транспортники могли вынести побольше пользы из этого дела, из всех этих материалов нужно отметить все второстепенное и, к чему можно придраться, так как всякая возможность придраться к этому материалу порочит весь материал.

Коснусь вопроса относительно происшествий. Нужно отметить, что вы здесь докладываете не только транспортникам, знакомым с этим вопросом, но и членам правительства. Поэтому нужно доложить дело так, чтобы оно было понятно для всех. Нельзя сказать, что количество происшествий в текущем году больше, чем в прошлом. Для того, чтобы сравнивать количество происшествий в прошлом и в текущем году, нужно указать сколько было происшествий на поезд-версту в прошлом году и в этом году. Кроме того, необходимо учесть, что если увеличилось количество перевозок, то могло увеличиться и количество происшествий. Часть происшествий нами теперь не учитывается по моему распоряжению. Бывают также мелкие происшествия, которых совершенно не к чему учитывать. Например, когда вагон спускается вниз, то подкладывают иной раз деревянные и вагон сходит с рельс. Вот это тоже есть происшествие. Но нужно ли учитывать такое происшествие? Я думаю, что не нужно. Происшествия бывают различные. Если вы хотите дать сведения о том, какое количество происшествий было в этом году и в прошлом, вы должны дать сведения о том, какое количество происшествий было в этом году и в прошлом, вы должны дать сравнимые цифры. Если вы не согласны с нашей системой учета происшествий, это дело совсем другое. Давайте поговорим на эту тему особо. Я считаю, что безусловно происшествия такого

мелкого порядка, о которых я говорил не следует учитывать. Если мы все такие происшествия начнем учитывать, то нам некуда будет деваться.

Теперь вопрос: что мы должны делать с этими данными дальше? С мнением ОГПУ я не согласен — если я правильно понял дело, то вы хотите устроить пересмотр поголовно по всем линиям и дорогам. Я думаю, что искать какую то разветвленную организацию по всем нашим дорогам не следует: это все равно, что гоняться за своей собственной тенью и если мы примем такую меру, то мы этим разложим основательно наши дороги. Поэтому мы должны подкрепить тот следственный материал, который имеется в нашем распоряжении в отношении верхушки и наказать эту верхушку. Я думаю, что этим только и нужно ограничиться; нельзя проводить пересмотр по всей сети, т.к. это полностью парализует все дороги. Наша работа должна идти в том направлении, что мы должны подкрепить материалы, имеющиеся у нас в отношении головки, а дороги надо оставить в покое, чтобы не разложить их работу. (Голос с места: отдельно выдергивая каждого вредителя). Если такой вредитель будет изобличен, то, конечно, другое дело. Но если следствие будет идти сразу по всем дорогам, то это безусловно разложит работу на дорогах. Тов. Сулимов вам, вероятно, рассказывал, что был такой случай, что когда наш работник не подписал того, что ему предлагало подписать ГПУ, то ГПУ его арестовывало. Разве можно арестовывать за то, что агент лишен свое особое мнение? (Благонравов: его не арестовали). Он же мне рапорт подал о том, что его за подачу особого мнения арестовали и лишь после того, как он изменил его, его через несколько часов выпустили. Его не арестовывать надо, а похвалить за то, что он имеет свое особое мнение, вы же докажете, что его мнение неправильно, а не арестовывайте его за то, что он имеет свое мнение. Такой порядок ведения следствия разлагает работу, а не укрепляет.

Теперь несколько слов по отношению профессионалистов. Конечно очень хорошо прийти и сказать, что вот, мол, мы вам резолюций целую гору написали, а что из этих резолюций вы провели? Но, дорогие товарищи профессионалисты, я могу вам задать такой вопрос — вы внесли такую большую гору резолюций, а сколько вы сами их исполнили. Я думаю, что не больший процент, чем мы, а ведь выносили то их вы и вы обязаны были в первую очередь эти резолюции выполнить. Так что в этом отношении, прежде чем обратиться к нам с укором, «вот такая гора резолюций, а вы их не выполняете», надо сказать, что резолюция резолюции рознь; если бы мы действительно стали все резолюции выполнять, то вряд ли мы тогда смогли бы перевозить. Но в чем вся беда? Почему как раз так получилось, как сейчас? Потому ли, что мало у нас резолюций? Я как раз думаю, что отчасти и потому что резолюции мы писали, но во время писания этих резолюций, немножко о транспорте позабыли. Вот в чем дело. И если бы нам действительно удалось не тех, которые пишут резолюции, а тех, которые делают транспортное дело и составляют самую сердцевину транспортной массы, вовлечь в дело контроля и организации нашего хозяйства и раскатать их в этом деле, то это было бы хорошо. Я думаю,

что мы не имели просто физической возможности рассортировать старые паровозы и так как мы этих транспортников не раскачали и не сумели привлечь их к этому делу, а только писали резолюции, то вот почему так и могло получиться, что взяли из депо паровоз под парами и отдали Рудметаллторгу на разбор. — Вот в чем основная беда.

И по-моему совершенно не прав т. Черемухин, когда он обиделся на меня за то, что я говорю «критиковать надо, но надо бить в точку». Эта точка, в первую очередь, заключается в том, чтобы привлечь к критике рабочую массу. Если же будете критиковать так как сегодня критиковал т. Рокас, начиная, с артистов, балерин и проч., то у меня создается впечатление, что Вы этим балеринам завидуете и хотите принарядиться в короткую юбочку и сделать па.

Но это транспорту очень мало помогает. Настоящая критика и контроль у нас будут тогда, когда мы к этому делу сумеем привлечь рабочих. Как бы ни критиковал рабочий, пусть даже самым грубым образом, неприлично и нецензурно, но все же критика рабочих на 90% бывает по существу, а не от балерин. Никогда, т. Рокас, рабочий не критикует от балерины; он будет критиковать от паровоза, который разбирают, от того, что рельсы не закреплены и проч. Поэтому от той легковесной критики, с которой здесь выступает т. Рокас, надо отказаться. (Рокас: Ты по существу опровергни, т. Рудзук). Видите, когда меня назначат хотя бы если не Наркомпросом, но заведующим театральной частью, то мы тогда по части балерин будем по существу опровергать, а пока я к этому делу мало причастен и поэтому по этой части, по балетной части мне вас опровергать трудно (смех).

Поэтому я думаю, что задача профессионалистов в настоящее время, так же как и хозяйственников, главным образом, заключается не в том, чтобы писать резолюции, а в том, чтобы действительно повернуть работу так, чтобы привлечь рабочих к массовому контролю нашего хозяйства и тех извращений, которые имеются. В настоящих условиях это является единственным и самым действительным лекарством.

Перехожу к третьему вопросу о том, как ведется работа у хозяйственников. Несмотря на то что, как будто, они получили целый ряд достаточно сильных уроков, все-таки эти уроки не многому их научили. Возьмите хотя бы тов. Назарова. Несколько м-цев уже стоит вопрос о том, что неправильно исключаются из инвентаря паровозы, а т. Назаров вместо того, чтобы поехать на линию и лично выяснить этот вопрос, пишет резолюцию, что таких случаев не имеется. Очевидно он не вынес никаких уроков из этого дела. Товарищи, мы спорим здесь относительно обезличенной езды. Возьмем один пример. Речь идет о Белорусско-Балт. ж.д., о тов. Арнольдове. Тов. Миронов говорит, что на стой дороге обезличенная езда проведена на одном участке, а я утверждаю, что там обезличенной езды нет нигде, или же есть обезличенная езда по всей дороге, которая, по существу, не является обезличенной ездой. Что значит обезличенная езда? Это удвоение, утроение тяговых участков (вместо прежних 140 в. — 500 верст), для того чтобы на паровозе менялась бригада, чтобы паровоз

мог пройти без остановки эти 400–500 верст и чтобы сократилось время стоянок его в депо. Если же останутся старые тяговые участки, то обезличенная езда не даст никаких результатов. Это две вещи, которые никак нельзя разделить. А у тов. Арнольдова получается, что бригада сменяется на паровозе, а тяговый участок остается прежний. По существу паровоз стоит в депо столько же времени как и раньше, а бригада меняется. Много отрицательных явлений и нет положительных, несмотря на то, что мы по этому вопросу ведем борьбу уже 2 года.

**АРНОЛЬДОВ.** Так дело не обстоит.

**РУДЗУТАК.** В субботу у меня свободный день, давайте поедем на Белорусско-Балт дорогу, возьмите с собой кого-нибудь не железнодорожника и я вам докажу в любом депо, что именно так обстоит дело. Я вас спрашиваю, если дело обстоит именно так в то время, когда мы 1½–2 года за него деремся, то какие же мероприятия нужно принять для того, чтобы провести обезличенную езду? Я думаю, что у нас ничего не выйдет и дело не наладится до тех пор, пока мы будем управлять транспортом из управления. До тех пор, пока все начальники управлений и служб не начнут сами ездить на линию, ничего не выйдет. (ГОЛОС: А суточные на 10% сократили). Конечно вопрос относительно того, что не дают разъездных и суточных денег на командировки весьма важный. Но я думаю, что если бы вы достаточно осознали необходимость выезда на линию, то мы смогли бы изыскать кредиты на линии так, чтобы они были целесообразно использованы и чтобы было достаточно разъездных. И в этом отношении несомненно тысячу раз был прав т. Ягода, который оказал, что один из основных недостатков работы нашего транспорта заключается в том, что мы в очень многих случаях перенимаем систему работы старых транспортных специалистов. Хуже всего что мы пытаемся копировать старых специалистов, старых транспортников. Было бы хорошо, если бы мы дошли до точки, перенимая их систему ведения хоз-ва но плохо, когда мы перенимаем их систему управления. От этих методов несомненно нужно отказаться. И если здесь нам дают совет переломить самих себя, переделать нашу систему работы, (вы говорите, что наша система плоха), то я должен сказать, что самую хорошую систему управления можно так вывернуть наизнанку, что ничего хорошего по нее не выйдет. Вы говорите, что в нашей системе управления имеются двойственность, потому что ЧПТ имеют свои права, но, если кто-нибудь из УПД скажет, что ЧПТ их не слушают, то я такого управляющего с дороги сниму, потому что он в таком случае никуда не годится. Но я уверен, что нет такого УЦД, которому ЧПТ не подчинялось бы. Наоборот, УПД так подмяли под себя ЧПТ, что последние и пикнуть не смеют. В виде примера можно напомнить случай с тов. Арнольдовым. Да в общем так оно и должно быть. Но тогда не приходите жаловаться, что нельзя правильно наладить работу, потому что ЧПТ может непосредственно списываться с центром и обращаться в НКПС. А я вам скажу, что не только член Правления по технической части, но и любой железнодорожник может непосредственно сноситься с НКПСом. Это его законное право. То, что член Правления по

технической части с НКПСом, не является причиной, препятствующей правильно поставить работу на дороге. Ведь это, товарищи, чепуха, и вы сами это великолепно знаете. Не дает возможности правильно поставить работу на дороге не то, что, будто бы, ЧПТ не слушаются, а главной причиной является то, что несмотря на то, что вы сидите на дороге, тем не менее вы отстоите довольно далеко от жизни жел. дороги. И никакие Красовские или Дмоховские не могли бы провести таких мер, если бы на дорогах было надлежащее наблюдение о вашей стороны. Как идет работа на дорогах? Мы, хозяйственники, из доклада ОГПУ, должны вынести следующее: от резолюций, которые и мы, хозяйственники, и профсоюзники, написали очень много, мы должны, наконец, перейти к выполнению этих резолюций. В числе прочих резолюций имеется такая, что «Председатель Правления, Член Правления, Начальник Службы должны быть не менее 3–4 месяцев в году на линии». Выполняется ли эта резолюция? Нет, не выполняется. Если бы вы побольше поездили по линии, побольше бы посмотрели кап идет на линии дело, то я уверен, что многое из того, что здесь приводилось, не могло бы иметь места. Надо, товарищи, сознать, что мы уже прошли достаточную предварительную учебу, прошли подготовительный класс и теперь наступило такое время, когда мы должны отвечать не только за общее политическое руководство транспортным хозяйством, но и за техническое управление этого хозяйства.

Что нам требуется для чего, чтобы дело шло как следует? Для этого мы должны выполнять написанные нами же самими резолюции, для этого мы должны побольше времени быть на линии, для того, чтобы улучшить и поднять в дальнейшем всю работу на транспорте, мы должны вызвать к жизни активность транспортной рабочей массы чтобы последняя могла участвовать в повседневном массовом контроле нашей работы. (Амосов: И не бежать от союза). Ну, знаешь, иной раз очень трудно не бежать от союза. Ведь чем вы занимались, главным образом? (Голос с моста: Помогали тебе). Также, как фальшивомонетчик помогает государству деньги делать (общий смех) (Амосов: Ну, уж это ты зря, все правильно говорил, а это ты зря сказал). Чем главным обрезом профессионалисты занимались? Я это говорю не потому, что союз железнодорожников плохой союз, такова была общая установка профессионалистов, считали, что профессионалисты должны защищать в первую очередь интересы рабочих (Голос с моста: И помогать хозяйственникам.) — это таким мелким шрифтом вставлено, что трудно заметить и поэтому получилось так, что вопросы заработной платы, дополнительных отпусков, клубов и проч. — все время стояли на первом месте и критика шла, гл. образом по этой линии.

И когда вы настаиваете на выполнении коллективного договора, я задаю т. Амосову вопрос, если на той же Белорусско-Балт. дороге не закрепили рельсы, болт болтается по одну сторону рельс, гайка по другую, разве это не есть нарушение коллективного договора со стороны членов союза? Разве они не должны следить за тем, чтобы рельсы не разбалтывались, а были закреплены. Конечно, этими вопросами мы слишком мало

занимались, поэтому я думаю, что мы должны взять иной крен. Несомненно, нужно защищать интересы рабочих, нужно заниматься вопросами заработной платы, но если нам совместно с вами не удастся раскатать трудящиеся массы, всю транспортную массу, чтобы получить не тот крикливый контроль, представителем которого на этом собрании к счастью явился один лишь т. Рокас, а действительную настоящую критику транспортных рабочих, то я думаю, что такие явления, с которых докладывал т. Благодрагов, вряд ли смогут в будущем иметь место.

(Голос. Помочь развить критику. Вы — об этой критике тоже говорили т. Рудаутак, но у вас на съезде вышло очень паршиво).

Это все зависит от того или иного мнения. Т. Рокас сегодня убежден, что у меня вышло очень паршиво, Все зависит от того, с какой точки зрения смотреть. Тут ничего не поделаешь. Я еще раз повторю буквально то, что я говорил у нас на съезде: если наша критика не будет бить в точку, не ударит в точку, а будет крутиться вокруг балерин, как говорил т. Рокас, мы транспортному хозяйству не поможем.

Разрешите на этом закрыть заседание.

АМОСОВ. Надо разобрать, что после этого ми будем делать, как мы будем мобилизовать мнение своей периферии вокруг этих вопросов.

РУДЗУТАК. Давайте соберемся обсудим, как нужно информировать периферию.

ЯГОДА. Во всяком случае потише.

АМОСОВ. Но все-таки нужно созвать совещание.

РУДЗУТАК. Соберемся вместе с вами и ОГПУ и обсудим, как и о чем информировать периферию.

Объявляю заседание закрытым.

*АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 376. Л. 1–193, 244–274. Машинописная копия.*

#### № 6.7.

**Выдержки из обвинительного заключения о контрреволюционной вредительской организации в народном комиссариате путей сообщения и на железных дорогах СССР<sup>6</sup>**

УТВЕРЖДАЕТСЯ.

Заместитель Председателя Объединенного  
Государственного Политического Управления  
Г. ЯГОДА.

Москва,  
14-го января 1929 года.

<sup>6</sup> Из обвинительного заключения публикуется: Формула обвинения и. Резолютивная часть.

### Формула обвинения

В Народном Комиссариате Путей Сообщения (в г. Москве) и на железных дорогах СССР ОГПУ раскрыта контрреволюционная вредительская организация, поставившая себе целью свергнуть Советскую власть путем создания ряда кризисов на транспорте и в связанных с ним областях народного хозяйства.

В отношении транспорта программа этой организации сводилась к развалу, а в отдельных важнейших отраслях и к прямому разрушению.

Руководящие члены контрреволюционной вредительской организации были связаны с англичанами, с белоэмигрантским «Российским финансово-торгово-промышленным Союзом» в Париже, его Транспортным комитетом в Белграде и с Польской миссией в Москве. Дело в этой части выделено в самостоятельное следственное производство.

Следствием установлено, что вредительская работа этой контрреволюционной организации, начавшей действовать в 1926 году, выразилась в прямом разрушении железнодорожного транспорта, в подрыве его хозяйственной мощи путем направления средств на ненужное или преждевременное строительство, в срыве рационализации, в удорожании производимых работ, в составлении заведомо ложных технико-экономических показателей, в создании технических условий работ, вызывавших недовольство рабочих и служащих транспорта, в составлении заведомо ложных докладов в правительственные учреждения о достижениях в области развития транспортного хозяйства, в борьбе против коммунизации транспортного аппарата и усиления его техническими силами, лояльно относящимися к Советской власти, в срыве кампаний по перевозке особо важного хозяйственного значения и т.д. и т.п.

Кроме того, контрреволюционная организация весьма активно занималась **ВОЕННЫМ ВРЕДИТЕЛЬСТВОМ**, специально дезорганизуя пограничные и стратегические дороги, срывая планы Военвеха по подготовке транспорта и мобилизации.

Вредительская деятельность велась с таким расчетом, чтобы в 1929 году транспорт был окончательно расстроен, обороноспособность его сорвана и, в случае интервенции, враги могли бы сломить сопротивление Рабоче-Крестьянской Красной армии.

Ход следствия показывает, что контрреволюционная организация представляла из себя чрезвычайно сильную и исключительно законспирированную группу, причем цент ее лежит отнюдь не в пределах НКПС, а охватывает целый ряд важнейших отраслей народного хозяйства, включая в свой состав отдельных работников из числа высшего технического персонала ВСНХ, Госплана, Наркомфина, Наркомторга, ряд ученых Комитетов и Ассоциаций.

Руководителем транспортной вредительской организации был МЕКК, он же входил во всесоюзный центр вредительских организаций.

В настоящий момент следствие полностью закончено о вредительстве в области паровозного хозяйства, эксплуатации и перспективных планов,



а в отношении остальных областей транспортного хозяйства, как-то: материального снабжения, пути, научно-технической (мосты и проч.) и тягового в части вагонной — развивается.

**СЛЕДСТВЕННЫЙ МАТЕРИАЛ, КАСАЮЩИЙСЯ НЕЗАКОНЧЕННОЙ ЧАСТИ ДЕЛА, ВЫДЕЛЯЕТСЯ В САМОСТОЯТЕЛЬНОЕ СЛЕДСТВЕННОЕ ПРОИЗВОДСТВО.**

По данному делу, в его законченной части, суду предаются нижеследующие лица:

1. Бенешевич И.И.
2. Олейников В.В.
3. Красовский П.И.
4. Янушевский П.С.
5. Федоров М.С.
6. Гиммельфарб В.Т.
7. Правосудович М.Е.
8. Шухов В.В.
9. Ванифатьев К.Н.
10. Величко А.Ф.
11. Рогинский Н.И.
12. Дмоховский К.К.
13. Лавров Н.Ф.
14. Масленников С.И.
15. Миткевич Э.К.
16. Теремецкий А.А.
17. Бесядовский А.К.
18. Штанге Д.А.
19. Полозов М.А.
20. Мокршицкий Е.И.
21. Дисковский П.В.
22. Минут Б.Ф.
23. Зеленский А.А.
24. Наумов Д.Д.
25. Михалевский И.И.
26. Мелентьев В.Т.
27. Пушкарев А.И.
28. Мираков М.К.
29. Шестов Н.И.
30. Камбици К.Г.

Ввиду того, что в процессе следствия установлены:

1) непосредственная связь члена руководящего ядра к.-р. Организации на транспорте МЕККА Н.К. с границей и его участие во «Всесоюзном Межведомственном вредительском Центре и 2) причастность к деятельности указанного выше Центра также члена руководящего ядра к.-р. Организации на транспорте ШУХОВА В.В. — дело о МЕККЕ выделяется из настоящего

следственного производства полностью, а в отношении ШУХОВА — в части его связи со «Всесоюзным Межведомственным вредительским Центром».

[...]

### РЕЗОЛЮТИВНАЯ ЧАСТЬ

На основании всего изложенного нижепоименованные:

1. КРАСОВСКИЙ Петр Иосифович, гражданин СССР, рождения 1878 года, из дворян, уроженец гор. Москвы, по национальности поляк, по образованию инженер, имеющий жену в возрасте 44 лет, бездетный, при Советской Власти ранее не судившийся и под следствием не состоявший.

2. ЯНУШЕВСКИЙ Павел Степанович, гражданин СССР, рождения 1870 года, из дворян Бессарабской губернии, уроженец г. Кишинева, по национальности поляк, по образованию инженер, имеющий жену в возрасте 51 года, двух сыновей и состоявший при Советской Власти под следствием за особо активную работу белых.

3. ДМОХОВСКИЙ Казимир Карлович, гражданин СССР, рождения 1883 года, из дворян, уроженец Минской губ., по национальности поляк, по образованию инженер, имеющий жену в возрасте 48 лет, дочь и сына в возрасте 21 года и 17 лет, при Советской Власти ранее не судился и под следствием не состоявший.

4. РОГИНСКИЙ Николай Иосифович, гражданин СССР, рождения 1883 года. Из дворян, уроженец Минской губ., по национальности поляк, по образованию инженер, имеющий жену в возрасте 45 лет, сына и дочь в возрасте 14 и 10 лет, при Советской Власти ранее не судившийся и под следствием не состоявший.

5. МИТКЕВИЧ Казимир-Оттон-Эдуард Константинович, гражданин СССР, рождения 1878 года, уроженец Московской губернии, по национальности поляк, по образованию инженер, разведенный, имеющий сына в возрасте 22 лет, при Советской Власти ранее не судившийся и под следствием не состоявший.

6. МОКРШИЦКИЙ Евгений Ипполитович, гражданин СССР, рождения 1874 года, из дворян, уроженец Подольской губернии, по национальности поляк, по образованию инженер, имеющий жену в возрасте 50 лет и дочь в возрасте 29 лет, при Советской Власти ранее не судившийся и под следствием не состоявший.

7. БЕСЯДОВСКИЙ Александр Казимирович, гражданин СССР, рождения 1890 года, из мещан, уроженец Киевской губернии, по национальности поляк, окончивший 3 класса ж.-д. училища, имеющий жену в возрасте 30 лет и сына в возрасте 6 лет, при Советской Власти ранее не судившийся и под следствием не состоявший.

8. МИХАЛЕВСКИЙ Иван Иванович, гражданин СССР, рождения 1874 года, из дворян, уроженец г. Москвы, по национальности русский, по образованию инженер, имеющий за границей жену и дочь (возраст не установлен), при Советской Власти состоявший под следствием по делу о связи с Польской миссией.

9. ДИСКОВСКИЙ Павел Владимирович, гражданин СССР, рождения 1886 года, сын священника, уроженец г. Варшавы, национальность точно не установлена, по образованию инженер, имеющий жену в возрасте 50 лет и двух дочерей в возрасте 18 и 10 лет, при Советской Власти ранее не судившийся и под следствием не состоявший.

10. ШУХОВ Владимир Владимирович, гражданин СССР, рождения 1883 года, уроженец гор. Москвы, усыновленный дворянином, по национальности поляк, по образованию инженер, имеющий жену в возрасте 41 года и 2-х сыновей в возрасте 14 и 15 лет, при Советской Власти был под следствием по делу о взятках.

11. БЕНЕШЕВИЧ Иван Иванович, гражданин СССР, рождения 1869 года, из дворян Саратовской губернии, по национальности русский, по образованию инженер, имеющий жену в возрасте 51 года, двух сыновей в возрасте 15 и 28 лет и дочь в возрасте 29 лет, привлекавшийся при Советской Власти к ответственности за дезорганизацию перевозок в период гражданской войны и подвергавшейся аресту за саботаж при национализации ж.-д. транспорта.

12. ПРАВОСУДОВИЧ Михаил Елиферьевич, гражданин СССР, рождения 1865 года, из дворян, уроженец Херсонской губернии, национальность точно не установлена (русский или черноморец), по образованию инженер, имеющий жену в возрасте 58 лет, двух дочерей в возрасте 26 и 25 лет и сына в возрасте 25 лет, при Советской Власти состоявший под следствием по контрреволюционному делу.

13. ВАНИФАТЬЕВ Кирилл Николаевич, гражданин СССР, рождения 1861 года, из дворян, уроженец Череповецкой губернии, по национальности русский, по образованию инженер, имеющий жену в возрасте 63 лет и дочь в возрасте 27 лет (бежала за границу); при Советской Власти ранее не судившийся, состоявший в мае 1928 г. под следствием по подозрению в связи с бывшим Британским поверенным в делах при СССР Ходжсоном.

14. ОЛЕЙНИКОВ Василий Васильевич, гражданин СССР, рождения 1888 года, уроженец Воронежской губернии, по национальности русский, по образованию инженер, имеющий жену 34, при Советской Власти ранее не судившийся и под следствием не состоявший.

15. ФЕДОРОВ Михаил Семенович, гражданин СССР, рождения 1891 года, уроженец гор. Ленинграда, по национальности русский, по образованию инженер, имеющий жену в возрасте 33 лет и дочь в возрасте 10 лет, при Советской Власти ранее не судившийся и под следствием не состоявший.

16. ЛАВРОВ Никита Флорович, гражданин СССР, рождения 1885 года, уроженец Рязанской губернии, по национальности русский, по образованию инженер, имеющий жену в возрасте 41 года и дочь в возрасте 3-х лет, при Советской Власти ранее не судившийся и под следствием не состоявший.

17. МАСЛЕННИКОВ Сергей Николаевич, гражданин СССР, рождения 1881 года, из дворян, уроженец гор. Вологды, по национальности русский,

по образованию инженер, вдов, имеющий дочь в возрасте 21 года и сына в возрасте 19 лет, при Советской Власти ранее не судившийся и под следствием не состоявший.

18. ВЕЛИЧКО Александр Федорович, гражданин СССР, рождения 1879 года, уроженец Могилевской губернии, по национальности русский, по образованию инженер, имеющий жену в возрасте 42 лет, сына в возрасте 20 лет и трех дочерей в возрасте 15, 17 и 21 года, при Советской Власти привлекавшийся к ответственности вместе с другими членами Президиума Всерос. Союза Инженеров за выпуск антисоветской брошюры «Куда ведет Россию голод», в 1920 году Главжелдортрибуналом осужденный к лишению свободы на два года условно по обвинению в содействии незаконному предоставлению вагонов под грузы кооперативу при Всероссийском Союзе Инженеров и в 1921 году подвергавшийся аресту ВЧК по подозрению в шпионаже.

19. ЗЕЛЕНСКИЙ Андрей Абрамович, гражданин СССР, рождения 1882 года, уроженец Курской губернии, по национальности русский, по образованию инженер, имеющий жену в возрасте 40 лет и дочь 18 лет, при Советской Власти ранее не судившийся и под следствием не состоявший.

20. НАУМОВ Дмитрий Дмитриевич, гражданин СССР, рождения 1890 года, уроженец гор. Москвы, по национальности русский, по образованию инженер, имеющий жену в возрасте 37 лет и дочь 14 лет, при Советской Власти судившийся за нарушение Кодекса Законов о Труде, но оправданный.

21. МИНУТ Борис Федорович, гражданин СССР, рождения 1867 года, из дворян, уроженец Терской губернии, по национальности русский, по образованию инженер, имеющий жену в возрасте 53 лет и сына 26 лет, при Советской Власти в 1924 году осужденный Рославльским Народным Судом к лишению свободы на один год условно за злоупотребление властью и нарушение Кодекса Законов о Труде.

22. ПОЛОЗОВ Михаил Александрович, гражданин СССР, рождения 1878 года, уроженец гор. Москвы, по национальности русский, по образованию инженер, имеющий жену в возрасте 43 лет и дочь 18 лет, при Советской Власти привлекавшийся по к.-р. делу.

23. МЕЛЕНТЬЕВ Владимир Тимофеевич, гражданин СССР, рождения 1887 года, уроженец Тамбовской губернии, по национальности русский, по образованию инженер, имеющий жену в возрасте 39 лет, бездетный, при Советской Власти в 1921 г. привлекавшийся Революционным Трибуналом за техническую конт-революцию, амнистированный.

24. ШТАНГЕ Дмитрий Александрович, гражданин СССР, рождения 1879 года, уроженец Московской губернии, по национальности русский, по образованию инженер, имеющий жену в возрасте 42 лет, трех сыновей в возрасте 19, 19 и 28 лет и дочь 21 года, при Советской Власти ранее не судившийся и под следствием не состоявший.

25. ПУШКАРЕВ Алексей Ильич, гражданин СССР, рождения 1886 года, из дворян, уроженец гор. Рязани, по национальности русский, по образованию инженер, имеющий жену в возрасте 37 лет и двух дочерей

в возрасте 11 лет и 1 года 6 мес.; при Советской Власти в 1920 году прилежавший к ответственности за упущение на службе.

26. МИРАКОВ Мирон Карпович, гражданин СССР, рождения 1880 года, уроженец города Григориополя, по национальности армянин, по образованию инженер, холостой, при Советской Власти ранее не судившийся и под следствием не состоявший.

27. ШЕСТОВ Николай Николаевич, гражданин СССР, рождения 1886 года, уроженец гор. Калуги, по национальности русский, по образованию инженер, имеющий жену в возрасте 40 лет и дочь в возрасте 17 лет, при Советской Власти ранее не судившийся и под следствием не состоявший.

28. КАМБИЦИ Константин Герасимович, гражданин СССР, рождения 1876 года, уроженец гор. Таганрога, по национальности русский, по образованию инженер, имеющий жену в возрасте 50 лет, бездетный, при Советской Власти ранее не судившийся и под следствием не состоявший.

29. ТЕРЕМЕЦКИЙ Александр Алексеевич, гражданин СССР, рождения 1877 года, уроженец гор. Москвы, по национальности русский, образование среднее, имеющий жену в возрасте 52 лет, бездетный, при Советской Власти ранее не судившийся и под следствием не состоявший.

30. ГИММЕЛЬФАРБ Василий Тихонович, гражданин СССР, рождения 1870 года, из дворян, уроженец Подольской губернии, по национальности русский, по образованию инженер, имеющий жену в возрасте 55 лет и двух сыновей в возрасте 17 и 28 лет, при Советской Власти ранее не судившийся и под следствием не состоявший.

#### ОБВИНЯЮТСЯ:

1. КРАСОВСКИЙ, ФЕДОРОВ, БЕНЕШЕВИЧ, ШУХОВ, ВАНИФАТЬЕВ, ОЛЕЙНИКОВ, ПРАВОСУДОВИЧ и ЯНУШЕВСКИЙ в том, что:

а) являясь непримиримыми врагами Рабоче-Крестьянской Власти, образовали в 1926 г. контрреволюционную вредительскую организацию, поставив себе целью свержение Советской Власти путем создания целого ряда хозяйственных кризисов, как на транспорте, так и в связанных с ним областях народного хозяйства, и путем дезорганизации обороноспособности страны;

б) вырабатывали и проводили основные планы технико-экономического вредительства;

в) вырабатывали и проводили основные планы военного вредительства;

г) возглавляли вредительские ячейки к.-р. организации в подведомственных им управлениях и отделах НКПС, на дорогах и вне НКПС;

д) вырабатывали технику вредительства по возглавляемым ими отраслями транспортного хозяйства и давали директивные указания по вредительству членами к.-р. организации, работавшим в этих отраслях;

е) вербовали членов в образованную ими к.-р. организацию, при чем специально размещали таковых на командных должностях, обеспечивающих успех вредительству;

ж) организовали, в целях вредительства, на транспорте кадры, так называемых, «своих» людей, хотя и не входивших в к.-р. организацию, но разделявших ее идеологическую установку;

з) всемерно настраивали против Советской Власти лояльных работников транспорта — инженеров, создавая при этом для неподдающегося их контрреволюционному влиянию инженерства такие условия, при которых известная часть последнего была вынуждена или уйти с транспорта или же, помимо своей воли, выполнять вредительские мероприятия из боязни лишиться места;

и) играя видную роль в редакциях технической транспортной прессы, использовали последнюю для прикрытия вредительства и для обработки общественного мнения при проведении разного рода вредительских крупных проектов; равным образом, занимая ответственные посты в учреждениях научно-исследовательского характера, использовали в целях вредительства то доверие, которое Рабоче-Крестьянская Власть оказывает науке и ее представителям;

к) составляли руководящее ядро контрреволюционной вредительской организации.

2. ГИММЕЛЬФАРЬ, ДМОХОВСКИЙ, ЛАВРОВ, БЕСЯДОВСКИЙ, ВЕЛИЧКО, МАСЛЕННИКОВ, РОГИНСКИЙ, МИТКЕВИЧ, ЗЕЛЕНСКИЙ, НАУМОВ, МОКРШИЦКИЙ, ДИСКОВСКИЙ, МИНУТ, ПОЛОЗОВ, МЕЛЕНТЬЕВ и МИХАЛЕВСКИЙ в том, что, являясь непримиримыми врагами Рабоче-Крестьянской Власть, вошли членами в указанную контрреволюционную вредительскую организацию и непосредственно осуществляли вредительские акты, как по директивам членов руководящего ядра организации, так и проявляя личную инициативу.

3. ВСЕ ВЫШЕПОИМЕНОВАННЫЕ — в том, что для достижения поставленной контрреволюционной вредительской организацией цели, т.е. свержания Советской Власть:

а) срывали обороноспособность транспорта, как в области пропускной его способности, так и провозной, осуществив для этого целый ряд специальных вредительских мероприятий с расчетом поставить Рабоче-Крестьянскую страну в тяжелое положение при интервенции и тем самым оказать помощь международному капиталу;

б) своими вредительскими распоряжениями и непосредственными вредительскими действиями всемерно ослабляли хозяйственную мощь транспорта, а именно:

1. Разрушали его основной капитал (паровозы, вагоны и проч.).

2. Направляли средства на ненужное или преждевременное строительство.

3. Срывали мероприятия по рационализации.

4. Удорожали производимые работы.

5. Выработывали ложные технико-экономические показатели и, на основании последних, составляли неправильные технические проекты.

6. Создавали технические условия работы, вызывавшие недовольство рабочих и служащих транспорта.

7. Срывали перевозки вообще, и особенно, хлебные.

8. Вели борьбу против коммунизации транспортного аппарата и усиления его техническими силами, лойяльно относящимися к Советской Власти.

9. Представляли в высшие учреждения заведомо ложные доклады о достижениях в области развития транспортного хозяйства;

в) осуществляли, в интересах бывших владельцев частных железных дорог, целый ряд вредительских мероприятий, направленных к тому, чтобы, с одной стороны, лишить Советский Союз возможности полностью и правильно использовать национализированное транспортное имущество, а с другой — усилить за счет Советского Союза бывшие частные дороги подвижным составом, путевыми и тяговыми устройствами и пр., оберегая тем самым интересы бывшего Совета частных ж. д., функции которого они нелегально выполняли на советской территории.

#### 4. В ЧАСТИ ПЕРСОНАЛЬНОГО ВЫПОЛНЕНИЯ ВРЕДИТЕЛЬСКИХ ДЕЙСТВИЙ —

КРАСОВСКИЙ — в том, что, состоя членом не только к.-р. организации, но и членом ее руководящего ядра, и действуя по директивам последнего:

а) за весь период деятельности вредительской организации осуществлял целый ряд мероприятий по Тяге, срывавших мобилизационную готовность транспорта, при чем лично давал директивы в этом направлении членам организации;

б) совместно с ДМОХОВСКИМ разрушал паровозный парк, давая лично или через ДМОХОВСКОГО вредительские директивы по разрушению членам контрреволюционной организации (Нач. Тяги, Нач. паровозных частей и членам Правлений дорог по технической части) и на линию — невыполнимые технические нормы (% больных паровозов, ожидание ремонта и проч.);

в) в целях расстройтва движения на дорогах стратегического значения и важных в отношении хлабоперевозок совместно с ФЕДОРОВЫМ и ДМОХОВСКИМ умышленно об'явил ряд серий паровозов действующего операционного парка «отживающими», чем ослабил их ремонт, а затем совместно с ОЛЕЙНИКОВЫМ исключил из плана заказов промышленности, изготовление запасных частей к паровозам этих серий, чем окончательно вывел указанные серии паровозов из строя;

г) совместно с ОЛЕЙНИКОВЫМ понижал технические условия на материалы (металлоизделия), в целях снабжения паровозного парка бандажами и запасными частями плохого качества;

д) совместно с ШУХОВЫМ, БЕНЕШЕВИЧЕМ, ФЕДОРОВЫМ и ДМО-

ХОВСКИМ злостно распределял паровозы по сети, а именно: в целях разрушения паровозного парка и срыва перевозок (особенно на дорогах, имеющих значение для хлебоперевозок) снабжал ряд дорог паровозами таких серий, которые не подходили совершенно к ремонтным средствам этих дорог и затрудняли производство ремонта, благодаря своей многосерийности, — в целях же обеспечения интересов бывш. собственников частных ж.д., снабжал ряд этих дорог лишними и более мощными паровозами в ущерб другим дорогам, причем эти излишние паровозы стояли неиспользованными;

е) совместно с ЛАВРОВЫМ создавал пережег топлива, злостно допускал снабжение паровозов худшими сортами твердого топлива (угля), понижал и повышал неправильно нормы расхода топлива, что в первом и третьем случаях влекло за собой недовольство паровозных бригад, в связи с лишением их части премий, а во втором случае — порчу котлов, остановки в пути поездов из-за нагона пара, т.е. сбивание графика движения;

ж) совместно с БЕНЕШЕВИЧЕМ, ФЕДОРОВЫМ, ДМОХОВСКИМ и ЛАВРОВЫМ срывал рационализаторские мероприятия по использованию паровозов, с БЕНЕШЕВИЧЕМ, ФЕДОРОВЫМ и ДМОХОВСКИМ срывал рационализацию использования вагонного парка, совместно с ШУХОВЫМ, БЕНЕШЕВИЧЕМ и ФЕДОРОВЫМ срывал мероприятия по рационализации мощных паровозов;

з) совместно с ВАНДЕРГЮХТОМ производил заказы на постройку пассажирских вагонов, сконструированных вредительски ВАНДЕРГЮХТОМ по его же, КРАСОВСКОГО, директиве;

и) совместно с ДМОХОВСКИМ разрушал вагонный парк, в частности, путем вредительского проведения новой реформы: «отмена обменных пунктов»;

к) совместно с ПУЗАНОВЫМ и МАСЛЕННИКОВЫМ произвел закупку ненужного и частично непригодного импортного оборудования для матерских;

л) совместно с ДМОХОВСКИМ вырабатывал и проводил через соответствующие инстанции с дальнейшим преподанием на линию злостные формы паровозной, вагонной и топливной отчетности, в целях скрыть результаты вредительства, а совместно с ЛАВРОВЫМ злостно не применил новых эквивалентов по угольному топливу, что содействовало сокрытию вредительства по пережогу топлива;

м) совместно с ДМОХОВСКИМ, ФЕДОРОВЫМ, БЕНЕШЕВИЧЕМ, ШУХОВЫМ, ВАНИФАНТЬЕВЫМ и ЯНУШЕВСКИМ, пользуясь вредительскими эксплуатационными измерителями, вырабатывал ложные элементы перспективных планов по Тяге и Эксплуатации, проводя их в высших инстанциях;

н) совместно с ШУХОВЫМ, ФЕДОРОВЫМ, ЯНУШЕВСКИМ и ПРАВОСУДОВИЧЕМ прорабатывал и проводил в высших инстанциях вредительские мероприятия в части «тяжелой» реконструкции транспорта;

о) злостно запускал ремонт и развитие водоснабжения и особенно на дорогах, имеющих значение для хлебных перевозок;



Означенные преступления предусмотрены ст. 587 V. К.

**ФЕДОРОВ** — в том, что, состоя членом не только к.-р. организации, но и членом ее руководящего ядра, и действуя по директивам последнего;

а) за весь период деятельности к.-р. организации срывал все мероприятия, касавшиеся мобилизационной подготовки транспорта;

б) в бытность свою на должности начальника Отдела Эксплуатации ЦУЖЕЛ'а НКПС вырабатывал совместно с **ШУХОВЫМ** и **БЕНЕШЕВИЧЕМ** вредительски преуменьшенные эксплуатационные измерители и ложные эксплуатационные технико-экономические обоснования, служащие, с одной стороны, причинами торможения развития ж.-д. транспорта, а с другой — ложившиеся в основу перспективных планов, в силу чего последние становились раздутыми и требовали крупных ненужных и нерентабельных капитальных вложений;

в) совместно с **ШУХОВЫМ** и **БЕНЕШЕВИЧЕМ**, пользуясь вредительскими измерителями, вырабатывал элементы перспективных планов, имевшие последствия, указанные в п. «а»;

г) совместно с **ШУХОВЫМ**, **БЕНЕШЕВИЧЕМ** и **КРАСОВСКИМ** вырабатывал объединенные вредительские элементы перспективных планов по Тяге и Эксплуатации, доказывая их правильность в высших инстанциях;

д) совместно с **ШУХОВЫМ**, **БЕНЕШЕВИЧЕМ**, **КРАСОВСКИМ** и **ДМОХОВСКИМ** злостно распределял паровозы по сети, а именно: в целях разрушения паровозного парка и срыва перевозок (особенно на хлебозовных дорогах) снабжал ряд дорог паровозами серий, или не подходящих совершенно к ремонтным средствам этих дорог, или затруднявших ремонт, благодаря многообразности серий, — в целях же обеспечения интересов бывших частных ж.д. снабжал ряд этих дорог лишними и более возможными паровозами в ущерб другим дорогам, при чем эти излишние паровозы стояли неиспользуемыми;

е) занимая должность заместителя председателя Центрального Комитета НКПС по перевозкам, совместно с **ШУХОВЫМ** и **ВЕЛИЧКО**, путем создания пробок и кружностей, расстраивал продвижение хлебных грузов в целях вызвать задержками в следовании дезорганизацию в снабжении районов — получателей, недовольство населения и порчу грузов, — кроме того, в целях содействия частному капиталу в борьбе последнего с государством, совместно с означенными членами к.-р. организации срывал экономическую регулировку;

ж) совместно с **ШУХОВЫМ** выработал на 1926 год вредительское расписание движения пассажирских поездов, причинив убыток государству до 2-х миллионов рублей;

з) совместно с **КРАСОВСКИМ** и **ДМОХОВСКИМ** сдавал в лом годные и нужные для эксплуатации паровозы, неправильно объявив целый ряд серий паровозов «отживающими», при чем первый вредительский акт повлек за собой уничтожение части основного капитала транспорта, а второй — расстройство движения на тех дорогах, где эти объявленные

«отжившими» серии паровозов еще работали, но, как подлежащие исключению из инвентаря, были лишены запасных частей и соответствующего ремонта.

и) совместно с КРАСОВСКИМ и ДМОХОВСКИМ срывал рационализацию при использовании паровозов, при чем скрывал разрушение паровозного парка, последовавшее в силу целого ряда вредительских мероприятий, сделанных по Тяге, и вызывавшее сбивание графика движения, благодаря недодаче паровозов под поезда, остановкам в пути и т.п.; совместно с ШУХОВЫМ, БЕНЕШЕВИЧЕМ и КРАСОВСКИМ срывал рационализаторские мероприятия по использованию мощных паровозов;

к) скрывал разрушение вагонного парка, осуществленное по линии Тяги, и, главным образом, в связи с вредительским проведением реформы, касавшейся обменных пунктов;

л) вырабатывал и преподал на линию вредительские формы эксплуатационной отчетности как в части самостоятельных форм, касающихся только вверенного ему Отдела, так и в части, смежной с Тягой, что в целом искажало истинную картину положения дела с подвижным составом, его использованием и перевозками;

м) совместно с ШУХОВЫМ, КРАСОВСКИМ, ЯНУШЕВСКИМ и ПРАВосуДОВИЧЕМ прорабатывал вредительские мероприятия в части «тяжелой» реконструкции транспорта, при чем, по заданию руководящего ядра к.-р. организации, поместил в технической прессе две статьи, содержавшие в себе ложные доказательства и требовавшие экстренного введения «тяжелой» реконструкции в целом, а особенно ее элемента — американской автосцепки;

Означенные преступления предусмотрены ст. 587 V. К.

БЕНЕШЕВИЧ — в том, что, состоя членом не только к.-р. организации, но и ее руководящего ядра, и действуя по директивам последнего;

б) в бытность на должности зам. Нач. ЦУЖЕЛ'а НКПС, совместно с ШУХОВЫМ и ФЕДОРОВЫМ вырабатывал вредительски преуменьшенные эксплуатационные измерители и ложные эксплуатационные технико-экономические обоснования, а равно совместно с означенными лицами и КРАСОВСКИМ вырабатывал вредительские элементы перспективных планов по Тяге и Эксплуатации;

б) совместно с ШУХОВЫМ, ФЕДОРОВЫМ, КРАСОВСКИМ и ДМОХОВСКИМ злостно распределял паровозы по сети в целях разрушения паровозного парка, срыва перевозок, и особенно на дорогах, имеющих значение для хлебных перевозок, а равно, в целях обеспечения интересов бывших собственников частных ж.д.;

в) совместно с ФЕДОРОВЫМ, ШУХОВЫМ и КРАСОВСКИМ срывал мероприятия по рационализации в деле использования подвижного состава и, в частности, по использованию мощных паровозов, причем в результате последнего получился ранний износ мощных и бесполезный простой слабых серий;

г) руководителя Отделом Пути, злостно запустил состояние верхнего

строения пути, в то же время усиливая его на тех дорогах, где это представляло интерес для бывших частных владельцев;

д) руководя кредитами, отпущенными на оперативные нужды, с одной стороны, задерживал их отпуск и урезал сметы для ряда дорог в целях вредительства, а с другой — усиленно снабжал некоторые дороги в интересах бывших частных владельцев;

е) пропустил умышленно, в целях вредительства, запутанные формы сметы и денежной отчетности, в результате чего как НКПС, так и Правления дорог не могли ни правильно составлять сметы и отчетность ни контролировать правильность расхода денег на оперативные нужды;

ж) совместно с ОЛЕЙНИКОВЫМ злостно создал затоваривание на жел.-дор. Transporte;

з) наблюдая за тягой, прикрывал все виды вредительства, проводимые КРАСОВСКИМ, за весь период деятельности вредительской организации осуществлял целый ряд мероприятий по Тяге, скрывавших обороноспособность транспорта, при чем лично давал директивы в этом направлении членам организации.

Означенные преступления предусмотрены ст. 587 V. К.

ШУХОВ — в том, что, состоя членом не только к.-р. организации, но и ее руководящего ядра, и действуя по директивам последнего:

а) в бытность свою на должности зам. Нач. ЦУЖЕЛ'а НКПС выработывал совместно с ФЕДОРОВЫМ и БЕНЕШЕВИЧЕМ вредительски преуменьшенные эксплуатационные измерители и ложные эксплуатационные технико-экономические обоснования, тормозившие развитие ж.д. транспорта, положенные в основу перспективных планов, в силу чего последние становились раздутыми и требовали ненужных и нерентабельных крупных капитальных вложений в целях создания кризиса бюджетного и транспортного;

б) совместно с ФЕДОРОВЫМ и БЕНЕШЕВИЧЕМ, пользуясь вредительскими измерителями, выработывал элементы перспективных планов, имевшие последствия, указанные в пунктке «а»;

в) совместно с ФЕДОРОВЫМ, БЕНЕШЕВИЧЕМ, КРАСОВСКИМ и ДМОХОВСКИМ злостно РАСПРЕДЕЛЯЛ ЭЛЕМЕНТЫ ПЕРСПЕКТИВНЫХ ПЛАНОВ ПО Отделам Тяги и Эксплуатации, доказывая их правильность в высших инстанциях.

г) совместно с ФЕДОРОВЫМ, БЕНЕШЕВИЧЕМ, КРАСОВСКИМ и ДМОХОВСКИМ злостно распределял паровозы по сети, а именно: в целях разрушения паровозного парка и срыва перевозок (особенно на дорогах, имеющих значение для хлебоперевозок) снабжал ряд дорог паровозами таких серий, которые не подходили совершенно к ремонтным средствам этих дорог и затрудняли производство ремонта благодаря своей многосерийности, — в целях же обеспечения интересов бывших собственников частных ж.д. снабжал ряд этих дорог лишними и более мощными паровозами в ущерб другим дорогам, причем эти излишние паровозы стояли неиспользованными;

д) занимая в бытность зам. Нач. ЦУЖЕЛ'а должность председателя Центрального Комитета НКПС по перевозкам, совместно с ФЕДОРОВЫМ и ВЕЛИЧКО, путем создания пробок и кружностей, расстраивал продвижение хлебных грузов в целях вызвать задержками в следовании дезорганизацию в снабжении районов — получателей, недовольство населения и порчу грузов, — кроме того, в целях содействия частному капиталу в борьбе последнего с государством, совместно с означенными членами к.-р. организации срывал экономическую регулировку;

е) выработал совместно с ФЕДОРОВЫМ вредительское расписание движение пассажирских поездов на 1926 год, причинив этим государству убыток до 2-х миллионов рублей;

ж) занимая за весь период действий контрреволюционной организации пост председателя Совещания по электрификации, поддерживал, проводил и утверждал вредительские планы развития электрификации, разработанные членами организации ЧЕХОВСКИМ, РОГИНСКИМ и МИТКЕВИЧЕМ, пользовавшимися при этом также вредительским эксплуатационными технико-экономическими обоснованиями, выработанными, как указано выше, им же, ШУХОВЫМ, совместно с ФЕДОРОВЫМ и БЕНЕШЕВИЧЕМ.

з) занимая ее второй половины 1927 года должность зам. Нач. ЦПУ НКПС, утверждал вредительские перспективные планы по Отделам Эксплуатации, Тяги, Хозяйственно-Материальному, Управлению Связи и Электротехники и проводил их в высших инстанциях

и) в бытность свою в должности зам. Нач. ЦПУ НКПС, совместно с ФЕДОРОВЫМ, КРАСОВСКИМ, ЯНУШЕВСКИМ и ПРАВОСУДОВИЧЕМ, выработывал, а в дальнейшем проводил, утвердив по линии ЦПУ, в высших инстанциях вредительские мероприятия в части «тяжелой» реконструкции транспорта;

к) как зам. Нач. ЦУЖЕЛ'а, а впоследствии зам. Нач. ЦПУ. Совместно с ФЕДОРОВЫМ, БЕНЕШЕВИЧЕМ и КРАСОВСКИМ срывал мероприятия по рационализации использования подвижного состава и, в частности, по использованию мощных паровозов, при чем в результате последнего получился ранний износ мощных и бесполезный простой слабых серий;

л) за весь период деятельности к.-р. организации срывал мероприятия, способствовавшие укреплению обороноспособности транспорта, при чем лично давал директиву члену организации ПОЛОЗОВУ, занимавшему должность ЧПТ приграничной МББ ж. д., всячески тормозить мероприятия военного характера.

Означенные преступления предусмотрены ст. 587 V. К.

ВАНИФАНТЬЕВ — в том, что, состоя членом не только к.-р. организации, но и ее руководящего ядра, и действуя по директивам последнего:

а) в бытность свою до 1927 года (второй половины) на должности председателя Технической Секции Трансплана и зам. Председателя трансплана НКПС, совместно с ШУХОВЫМ, ФЕДОРОВЫМ, БЕНЕШЕВИЧЕМ и КРАСОВСКИМ срывал все рационализаторские мероприятия по Тяге и Эксплуатации;

б) совместно с ШУХОВЫМ, ФЕДОРОВЫМ, БЕНЕШЕВИЧЕМ и КРАСОВСКИМ прорабатывал и составлял перспективные планы по Отделам Тяги и Эксплуатации и, утверждая эти раздутые планы. В отдельных случаях еще сам лично их злостно увеличивал, при чем совместно с указанными выше лицами и ЯНУШЕВСКИМ проводил их в высших инстанциях;

в) наблюдая, по положению, за сепаративными отделами НКПС, прикрывал авторитетом Трансплана все остальные вредительские мероприятия в области Тяги и Эксплуатации, а равно в области Связи и Электротехники и Материально-хозяйственного снабжения;

г) занимая со второй половины 1927 года должность старшего инспектора Главинспекция НКПС, прикрывал при обследованиях результаты вредительской работы, главным образом, по Тяге, как специалист-тяговик;

д) в частности скрыл результаты разрушения паровозного и вагонного парка, в связи с вредительством в области проведения обезличенной езды, и отмены обменных пунктов.

Означенные преступления предусмотрены ст. 587 V. К.

ОЛЕЙНИКОВ — в том, что, состоя членом не только к.-р. организации, но и ее руководящего ядра, и действуя по директивам последнего:

а) совместно с КРАСОВСКИМ и ДМОХОВСКИМ злостно расстраивал дело снабжения паровозного парка материалами и запасными частями, особенно, на дорогах, имеющих значение для хлебных перевозок;

б) совместно с КРАСОВСКИМ злостно понижал технические условия на металлоизделия для паровозного парка;

в) совместно с КРАСОВСКИМ и ДМОХОВСКИМ сдавал в лом годные и нужные для эксплуатации паровозы и запасные части к ним;

г) совместно с БЕНЕШЕВИЧЕМ создал злостное затоваривание на ж. д., главным образом в части неходовых материалов, причем в то же время не снабжал нужными материалами дорог;

д) злостно дезорганизовал вообще дело снабжения, при чем сокрытия вредительства в этом направлении выработал, провел в нужных инстанциях и преподавал на линию такие вредительские формы отчетности, при которых, с одной стороны, вредительство было скрыто, а с другой — Правления дорог не могли следить за состоянием дела снабжения;

е) лично произвел закупку частью ненужного совсем, а частью непригодного материала и оборудования за границей, а равно и других излишних или непригодных предметов снабжения ж.-д. транспорта;

ж) за весь период действий к.-р. организации особенно злостно расстраивал снабжение дорог, играющих решающую роль в деле обороны страны.

Означенные преступления предусмотрены ст. 587 V. К.

ПРАВОСУДОВИЧ — в том, что, состоя членом не только к.-р. организации, но и ее руководящего ядра, и действуя по директивам последнего:

а) всемерно поддерживал вредительски преувеличенные задания для устройства или развития разного рода сооружений (для электрификации в

Московском узле, для развития ряда других узлов), что вызвало преждевременные и совершенно излишние расходы;

б) утверждал вредительские нормы нагрузок и напряжений для мостов, повлекшие за собой не вызывавшиеся действительной необходимостью ограничения или завершения пропуска бронепоездов и паровозов мощных серий, двойной тягой паровозов, уменьшение пропускной способности дорог и излишние затраты на ее восстановление, а в особенности, — напрасные затраты на замену ряда еще годных мостов новыми.

в) дал преувеличенную нагрузку на новые мосты, рассчитанную на двойную тягу шестиосных сверхмощных паровозов;

г) совместно с ЯНУШЕВСКИМ устанавливал вредительские принципы «тяжелой» реконструкции, как-то; сверхмощные паровозы с нагрузкой по 35 тонн на оси с дополнительным запасом в 5 тонн, 100-тонные большегрузные вагоны, американская автосцепка с обязательной коренной переделкой товарных вагонов нормального типа и т. п.;

д) в бытность свою на должности председателя НТК НКПС, совместно с ЯНУШЕВСКИМ всемерно добивался введения уширенного габарита, не только экономически невыгодного, но и ухудшавшего безопасность движения;

е) утверждал вредительские технические условия, удорожавшие и задерживавшие военное ж.-д. строительство;

ж) использовал Научно-Технический Комитет в целях отвлечения научно-технической мысли от работы в части рационализации на ж.д. транспорте и направления этой мысли по пути, исключительно вредному для современных советских условий.

Означенные преступления предусмотрены ст. 587 V. К.

ЯНУШЕВСКИЙ — в том, что, состоя членом не только к.-р. организации, но и ее руководящего ядра, и действуя по директивам последнего:

а) в бытность свою на должности заместителя председателя Секции Связи и Транспорта Госплана и, в то же время будучи единственным техническим авторитетом в указанной секции, вырабатывал совместно с ШУХОВЫМ, ФЕДОРОВЫМ и КРАСОВСКИМ технико-экономические показатели, составленные вредительски, и на основе их — вредительски же раздутые перспективные планы, при чем лично сам эти раздутые планы еще более преувеличивал, затем утверждал и проводил в высших инстанциях;

б) особо злобно выдвигал, поддерживал и проводил в высших инстанциях вредительские элементы «тяжелой» реконструкции транспорта, добиваясь всемерно того, чтобы вовлечь государство в преждевременные и нерентабельные затраты в первый же год текущего пятилетия;

в) особо злобно поддерживал необходимость сдать в лом годные паровозы легких серий, т.е. принимал самое активное участие в уничтожении части основного капитала транспорта;

г) занимая должность председателя Механической Секции НТК, совместно с ПРАВОСУДОВИЧЕМ разрабатывал вредительские техниче-

ские нормы, а равным образом, под флагом этого научного учреждения выдвигал и проводил вредительские элементы «тяжелой» реконструкции;

д) проводил в Госплане вредительские мероприятия, выработанные ШУХОВЫМ, БЕНЕШЕВИЧЕМ, ФЕДОРОВЫМ, КРАСОВСКИМ и ПРАВОСУДОВИЧЕМ, касавшиеся укрепления и развития обороноспособности транспорта.

Означенные преступления предусмотрены ст. 587 М. К.

ДМОХОВСКИЙ — в том, что, состоя членом к.-р. организации и действуя по директивам члена ее руководящего ядра КРАСОВСКОГО:

а) вербовал инженеров-тяговиков в к.-р. организацию и давал им вредительские директивы;

б) совместно с КРАСОВСКИМ разрушал паровозный и вагонный парк и срывал рационализаторские мероприятия по использованию подвижного состава;

в) совместно с КРАСОВСКИМ, ФЕДОРОВЫМ и БЕНЕШЕВИЧЕМ злобно распределял паровозы по сети, а именно — в целях разрушения паровозного парка и срыва перевозок (особенно на дорогах, имеющих значение для хлебоперевозок) снабжал ряд дорог паровозами таких серий, которые не подходили совершенно к ремонтным средствам этих дорог и затрудняли производство ремонта благодаря своей многосерийности, — в целях же обеспечения интересов бывших собственников частных ж.д. снабжал ряд этих дорог лишними и более мощными паровозами в ущерб другим дорогам, причем эти излишние паровозы стояли неиспользованными;

г) совместно с ФЕДОРОВЫМ, КРАСОВСКИМ И ОЛЕЙНИКОВЫМ сдавал в лом годные и нужные для эксплуатации паровозы и запасные части к ним, вырабатывал и подписывал вредительские циркуляры в обход существующих приказов Коллегии НКПС, в силу чего ряд серий паровозов был преждевременно объявлен «отживающими», что повлекло за собой не снабжение их запасными частями, срыв перевозок и последующую преждевременную сдачу паровозов в лом;

д) совместно с ФЕДОРОВЫМ, БЕНЕШЕВИЧЕМ, ШУХОВЫМ, ВАНИФАТЬЕВЫМ И ЯНУШЕВСКИМ прорабатывал раздутые элементы перспективных планов, как по Отделу Тяги, так и объединенных, т.е. по Отделам Тяги и Эксплуатации, пользуясь вредительскими эксплуатационными измерителями;

е) лично осуществил уродливое проведение обезличенной езды, как в целях срыва рационализации, так и в целях разрушения паровозного парка и срыва перевозок;

ж) совместно с КРАСОВСКИМ И ШТАНГЕ вырабатывал вредительские формы паровозной и вагонной отчетности, составлял по ней ложные доклады для представления в Коллегию НКПС, прикрывал делавшиеся на линии членами организации, «своими людьми», и должностными лицами, невольно втянутыми во вредительство, подлоги в отчетности по паровозному парку и лично сам учил линейных работников способам

совершения этих подлогов, при чем всемерно разлагал лояльную часть инженеров — тягovieков;

з) будучи фактически заместителем КРАСОВСКОГО, по его официальной должности, принимал участие во вредительских актах, совершенных и вне непосредственно вверенной ему паровозной отрасли.

и) за весь период деятельности вредительской организации осуществлял целый ряд мероприятий по Тяге, срывающих мобилизационную готовность транспорта.

Означенные преступления предусмотрены ст. 58 V. К.

ЛАВРОВ — в том, что состоял членом к.-р. организации и действуя по директивам члена ее руководящего ядра КРАСОВСКОГО:

а) вербовал инженеров-теплотехников в к.-р. организацию и передавал им вредительские директивы;

б) создавал пережоги топлива и злобно допускал снабжение паровозов худшими сортами угля, неправильно понижал и повышал нормы расхода топлива, что в первом и третьем случае влекло недовольство паровозных бригад, в связи с лишением их части премий, а во втором случае — порчу котлов и остановки поездов в пути из-за нагона пара, т.е. сбивание графика движения;

в) срывал все рационализаторские мероприятия в области теплотехники и по использованию паровозов;

г) в целях сокрытия результатов вредительства выработал и преподавал на линию вредительские формы теплотехнической отчетности, равным образом в целях сокрытия созданного им пережога, применял несоответствующие преувеличенны переводные эквиваленты;

д) неправильно повышал и понижал нормы расхода топлива, в целях создания недовольства среди паровозных бригад;

е) составлял для представления в Коллегию НКПС и в Совет Труда и Обороны ложные доклады о достижениях по режиму экономики в части расходов на топливо.

Означенные преступления предусмотрены ст. 58 V. К.

БЕСЯДОВСКИЙ — в том, что, состоя членом к.-р. организации и действуя по директивам ее члена ЛАВРОВА:

а) применял неправильные эквиваленты в целях сокрытия пережога топлива и выступал с ложными докладами о достижениях в высших правительственных учреждениях;

б) злобно не прорабатывал анализ топлива (угля), что вызвало сбивания графика движения, порчу котлов и недовольство среди паровозных бригад, причем имевшиеся в НКПС материалы по этому поводу, могущие разоблачить вредительство, прятал у себя на квартире;

в) присвоил ложно звание инженера-специалиста, при чем это последнее обстоятельство прикрывалось членами контрреволюционной организации, в целях иметь, для успеха вредительства, на должности старшего инженера Части Теплотехники члена к.-р. организации.

Означенные преступления предусмотрены ст. 58 V. К.



**ВЕЛИЧКО** — в том, что, состоя членом к.-р. организации и действуя по директивам ее руководящего ядра, а равно во многих случаях сам проявляя инициативу:

а) в бытность свою на должностях — старшего консультанта при Наркомторге и, по совместительству, члена Центрального Комитета по перевозкам совместно с **ШУХОВЫМ** и **ФЕДОРОВЫМ** срывал, главным образом, перевозки хлебного значения, создавая хлебные кризисы в наиболее важных потребительских районах и тем вызывая недовольство населения;

б) в указанный целях злобно не увязывал планов перевозок по линии Наркомторга и НКПС, давал кружные направления хлебо-грузам, а равно засыпал хлебо-грузы на заведомо загруженные склады, что вызывало переадресовку, порчу грузов и т.д.;

в) совместно с указанными членами руководящего ядра к.-р. организации, в целях содействия частному капиталу в борьбе последнего с государством, срывая экономическую регулировку;

г) в целях прикрытия вредительства не только делал ложные доклады по линии Наркомторга, но лично сам принимал участие в расследованиях задержек в продвижении хлебо-грузов, им, **ШУХОВЫМ** и **ФЕДОРОВЫМ**, вредительски созданных, представлял виновниками совершенно невинных низовых работников в местах хлебозаготовок и погрузок.

Означенные преступления предусмотрены ст. 58 V. К.

**АСЛЕННИКОВ** — в том, что, состоя членом к.-р. организации и действуя по директивам члена ее руководящего ядра **КРАСОВСКОГО**:

а) совместно с умершим перед арестом членом организации **ПУЗАНОВЫМ**, закупил за границей ненужные совсем или непригодные по качеству и условиям наших мастерских предметы оборудования, для чего выработал ложные спецификации и нормы потребности;

б) в целях сокрытия вредительства делал переадресовку ненужных или негодных предметов оборудования на разные дороги.

Означенные преступления предусмотрены ст. 58 V. К.

**РОГИНСКИЙ** и **МИТКЕВИЧ** — в том, что, состоя членами к.-р. организации и действуя по директивам члена ее руководящего ядра, умершего в период следствия, **ЧЕХОВСКОГО** :

а) выработывали неправильные технически и удороженные по стоимости проекты электрификации ж.-д. и, в частности, по Московскому узлу;

б) закупали за границей или ненужное совсем или непригодное по своему качеству оборудование для нужд электрификации.

Означенные преступления предусмотрены ст. 58 V. К.

**ЗЕЛЕНСКИЙ** и **НАУМОВ** — в том, что, состоя членами к.-р. организации и действуя: первый по директивам члена ее руководящего ядра **КРАСОВСКОГО**, а второй — по директивам члена к.-р. организации **ДМОХОВСКОГО**:

а) скрывали в интересах бывших частных владельцев Моск.—Казанской ж.д. излишне переданный на дорогу к.-р. организацией запас мощных и новых паровозов в ущерб другим дорогам Союза;

б) разрушили работающий подвижной состав, прикрывая это подлогами в отчетности;

в) отправляли, в целях срыва перевозок, на Ташкентскую дорогу, как хлебозвозную, негодные паровозы, не досылая при этом запасных частей к ним;

г) делали ложные и преувеличенные заявки на средства, потребные по Тяге, и, в частности, по паровозному парку, всемирно усиливая дорогу в интересах бывших ее владельцев.

Означенные преступления предусмотрены ст. 58 V. К.

ПОЛОЗОВ — в том, что, состоя членом к.-р. организации и действуя по директивам членов руководящего ядра к.-р. организации БЕНЕШЕВИЧА, ФЕДОРОВА, ШУХОВА И КРАСОВСКОГО:

а) совместно с членами организации МЕЛЕНТЬЕВЫМ, МИХАЛЕВСКИМ и СУШЕ усиленно разрушал паровозный парк, в целях всемерно понизить провозную способность МББ ж.д., как приграничной;

б) совместно с МЕЛЕНТЬЕВЫМ и МИХАЛЕВСКИМ сдавал в лом особо нужные для приграничных дорог паровозы легких серий и запасные части к ним;

в) временно, как член Правления М.-Б. Б жел. дороги по Технической Части, ведающий всеми техническими вопросами на дороге, тормозил все мероприятия, связанные с усилением ее мобилизационной готовности.

Означенные преступления предусмотрены ст. 58 V. К.

МЕЛЕНТЬЕВ и МИХАЛЕВСКИЙ — в том, что, состоя членами к.-р. организации и действуя по директивам членов к.-р. организации ПОЛОЗОВА и ДМОХОВСКОГО:

а) усиленно разрушали паровозный парк, в целях всемерного снижения провозной способности МББ ж. д., как приграничной;

б) сдавали в лом особо нужные для приграничных дорог паровозы легких серий и запасные части к ним, причем МИХАЛЕВСКИЙ, как лично, так и через подчиненных ему лиц, подделывал паровозные карточки в целях сдачи в лом наибольшего числа годных паровозов.

Кроме того, МЕЛЕНТЬЕВ — еще и в том, что, состоя в должности старшего инженера Паровозной Части Отдела Тяги ЦУЖЕЛ'а до второй половины 1927 года и действуя по директивам члена к.-р. Организации ДМОХОВСКОГО, составлял подложные списки на паровозы, подлежащие исключению из инвентаря и сдаче в лом, включая в эти списки заведомо здоровые и годные к восстановлению паровозы.

Означенные преступления предусмотрены ст. 58 V. К.

МИНУТ — в том, что, состоя членом к.-р. организации и действуя по директивам ее члена ДМОХОВСКОГО:

а) разрушал паровозный парк Мурманской ж. д. и прикрывал это разрушение подлогами в отчетности;

б) сдавал в лом годные и нужные для эксплуатации паровозы.

Означенные преступления предусмотрены ст. 58 V. К.

**МОКРШИЦКИЙ** — в том, что, состоя членом к.-р. организации и действуя по директивам членов ее руководящего ядра ШУХОВА, БЕНЕШЕВИЧА и КРАСОВСКОГО:

- а) разрушал вагонный и паровозный парк Октябрьской ж. д.;
- б) прорабатывал разного рода вредительские проекты для руководящего ядра к.-р. организации;
- в) всемерно ослаблял подготовку указанной дороги к обороне;
- г) ПО ОСОБОЙ ДИРЕКТИВЕ КРАСОВСКОГО ослаблял ремонт паровозов на ПРОЛЕТАРСКОМ ЗАВОДЕ, имеющий особо важное значение для обороны;

Означенные преступления предусмотрены ст. 587 V. К.

**ДИСКОВСКИЙ** — в том, что, состоя членом к.-р. организации и действуя по директивам члена ее руководящего ядра КРАСОВСКОГО и члена к.-р. организации ДМОХОВСКОГО:

- а) разрушал паровозный и вагонный парк приграничной Сев.-Зап. ж. д.,
- б) ПО ОСОБОЙ ДИРЕКТИВЕ КРАСОВСКОГО тормозил все мероприятия, связанные с усилением обороноспособности дороги, как приграничной.

Означенные преступления предусмотрены ст. 587 V. К.

**ГИММЕЛЬФАРБ** — в том, что, состоя членом к.-р. организации и действуя по директивам членов ее руководящего ядра ШУХОВА и ВАНИ-ФАНТЬЕВА:

злостно утверждал по линии Хозяйственной секции Трансплана — ЦПУ, как председатель указанной секции, преувеличенные, без учета остатков, заявки на материалы, составляемые ОЛЕЙНИКОВЫМ, и способствовал затовариванию железных дорог.

Означенные преступления предусмотрены ст. 587 V. К.

**ШТАНГЕ** — в том, что, НЕ состоя членом к.-р. организации, но разделяя ее идеологическую установку и находясь под влиянием КРАСОВСКОГО, вырабатывал и проводил, как председатель Тяговой Секции Комиссии по сокращению отчетности, злостные формы этой отчетности и, кроме того, вырабатывал инструкцию к паровой отчетности, маскирующую вредительскую сущность отчетных форм, — чем оказал помощь к.-р. организации.

Означенные преступления предусмотрены ст. 587 V. К.

**ТЕРЕМЕЦКИЙ** — в том, что, НЕ состоя членом к.-р. организации, но будучи безвольным по натуре человеком и к тому же старым служащим частной М.-Казанской ж.д., выполнил целый ряд вредительских указаний КРАСОВСКОГО и ДМОХОВСКОГО при выработке злостным форм паровозной и вагонной отчетности и, кроме того, ведя отчетность по паровозному парку в Отеле Тяги ЦУЖЕЛ'а НКПС, не выправлял заведомо ему

известных, как подложных, цифр, о состоянии паровозов, поступавших с дорог, чем оказал помощь к.-р. организации.

Означенные преступления предусмотрены ст. 587 V. К.

**КАМБИЦИ** — в том, что, НЕ состоя в числе членов к.-р. организации, но разделяя ее идеологическую установку и руководясь директивами Члена Правления Ташкентской железной дороги по технической части ЛЫСАКА, являвшегося для к.-р. организации «своим» человеком:

- а) разрушал паровозный парк хлебозной Ташкентской ж.д.;
- б) прикрывал разрушение подложной отчетностью, а кроме того, давал директивы своим подчиненным об учинении таких же подлогов;
- в) особо усиливал это разрушение в 1927 году, чем вызвал почти полную остановку движения на указанной дороге зимой 1927\28 года.

Означенные преступления предусмотрены ст. 587 V. К.

**ШЕСТОВ** и **МИРАКОВ** — в том, что, НЕ состоя в числе членов к.-р. организации и НЕ разделяя ее идеологической установки, из страха потерять службу под постоянными технически невыполнимыми требованиями КРАСОВСКОГО и ДМОХОВСКОГО снизить процент больных паровозов, причем ШЕСТОВКУ от ДМОХОВСКОГО последовало на этот счет словесное предложение — скрыли происходившее у них на дорогах (ШЕСТОВ — Сызр.-Вяземской ж.д., МИРАКОВ — Юго-Восточных) разрушение паровозного парка в отчетности, представляемой в НКПС, путем подлогов, чем оказали помощь к.-р. организации.

Означенные преступления предусмотрены ст. 587 V. К.

**ПУШКАРЕВ** — в том, что, НЕ состоя в числе членов к.-р. организаций, но разделяя ее идеологическую установку и выполняя директиву КРАСОВСКОГО и ДМОХОВСКОГО, учил начальник Паровозной Части М.-Курской ж. д. инженера ВЛАСОВА подлогам в отчетности по паровозному парку, и склонив ВЛАСОВА на подлоги, оказал тем самым помощь к.-р. организации по сокрытию разрушения паровозного парка на М.-Курской ж.д.

Означенные преступления предусмотрены ст. 587 V. К.

**ВВИДУ ТОГО, ЧТО В ПРОЦЕССЕ СЛЕДСТВИЯ УСТАНОВЛЕН, ПОМИМО ПРИВЛЕЧЕННЫХ К ОТВЕТСТВЕННОСТИ И АРЕСТОВАННЫХ, ЕЩЕ РЯД ЛИЦ, ВХОДИВШИХ В К.-Р. ОРГАНИЗАЦИЮ НА ТРАНСПОРТЕ, НАХОДИВШИХСЯ НА СВОБОДЕ, — МАТЕРИАЛЫ СЛЕДСТВЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА В ЧАСТИ ТАКОВЫХ НАПРАВЛЕННЫ К ДОСЛЕДОВАНИЮ.**

Начальник Транспортного Отдела ОГПУ Г. БЛАГОНРАВОВ.  
Пом. Нач. Транспортного Отдела ОГПУ В. Кишкин.

*АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 373. Л. 41—43об, 144—158. Машинописная копия.*

## № 6.8.

Статья в газете «От Объединенного Государственного  
Политического Управления»

24 мая 1929 г

Объединенным Государственным Политическим Управлением раскрыты контрреволюционные организации на железнодорожном транспорте и в золото-платиновой промышленности Союза, поставившие себе целью свержение советской власти, помощь иностранной интервенции и восстановление в стране капиталистического строя.

Своей цели они добивались путем вредительства и дезорганизации этих отраслей народного хозяйства.

Идеологическими вдохновителями и практическими руководителями в них были:

Фон-Мекк, Н.К. — бывший потомственным дворянин, бывший председатель правления общества частной Московско-Казанской жел. дороги, ее крупнейший акционер. В последнее время — нач. экономической секции Центрально-планового управления НКПС.

Величко, А.Ф. — бывший потомственный дворянин, бывший начальник перевозок при царской ставке. В последнее время — член президиума Всесоюзной ассоциации инженеров и председатель ее транспортной секции, член союзной ассоциации инженеров и председатель ее транспортной секции, член Центрального комитета НКПС по перевозкам.

По к.-р. организации в золото-платиновой промышленности:

Пальчинский, П.А. — бывший товарищ министра торговли и промышленности в правительстве Керенского, бывший комендант защиты Зимнего дворца в октябрьские дни 1917 года. В последнее время бывший профессор Ленинградского горного института.

Коллегия ОГПУ в заседании своем от 22 мая 1929 года, рассмотрев дела вышеуказанных организаций, постановила: Фон-Мекка Н.К., Величко А.Ф. и Пальчинского, П.А., как контрреволюционных вредителей и непримиримых врагов советской власти, расстрелять.

Приговор приведен в исполнение.

Остальные участники указанных к.-р. организаций приговорены на разные сроки заключения в концлагеря.

Зам. председателя ОГПУ Г. ЯГОДА.

Москва, 23 мая 1929 года.

*Правда. 1929 г. 24 мая. № 116 (4250).*

**№ 6.9.****Записка по прямому проводу И.В. Запорожца<sup>7</sup> Г.Г. Ягоде  
о ликвидации в г. Ленинграде на Октябрьской железной дороге  
вредительской организации**Из Ленинграда

Получ. 18/II-33г. в 2ч.35 мин.

ЛОКТО ОГПУ ликвидирована на ст. Ленинград-Товарная Московской линии Октябрьской жел.дор. — к.р. вредительская организация, возглавлявшаяся сыном крупного помещика Калужск. губ. Пеховым. Пехов сгруппировал весовщиков, из бывш. кулаков и торгашей, которые умышленно засылали не по назначению посевные и важные промышленные грузы, вели к.р. агитацию, разваливали труд дисциплину и производили массовые хищения грузов на сотни тысяч рублей. При обыске найдено: 3 тыс. метр. Похищенного шелка, у одного арестованного — 23 тысячи рублей денег. Ставили задачей сжечь склады Товарной станции и склады Союзтранса. По делу арестовано 33 человека.

Зам. ПП ОГПУ в ЛВО — ЗАПОРОЖЕЦ.

*АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 374. Л. 1. Подлинник.**Резолюция: т. Молотову. И. Ст.***№ 6.10.****Докладная записка Г.Г. Ягоды И.В. Сталину  
о вскрытой к.р. вредительской организации в НКПС  
и на железных дорогах страны**Строго секретно

№50130

17 марта 1933 г.

В процессе агентурного освещения деятельности контрреволюционно настроенной части старшего инженерства в НКПС и дирекции дорог. ТООГПУ выявлено существование в НКПС и в ряде дирекция дорог контрреволюционной вредительской организации, дезорганизующей работу ж.д. транспорта. дальнейшая агентурная разработка подтвердила наличие такой к.р. организации.

Агентурной разработкой было установлено, что вредительством охвачены следующие отрасли ж.д. хозяйства: Планирование, Путь, Тяга, Механизация, Лесозаготовительское объединение (ВСЛТ), Проектирование ремзаводом (ГИПРОВОРЗ) и другие и что конкретное содержание вредительской деятельности заключается:

<sup>7</sup> Запорожец Иван Васильевич (1885–1937). В 1931–1934 гг. заместитель полномочного представителя ОГПУ Ленинградского военного округа.

В Плановом Управлении НКПС (ЦКТЗУ) — в таком планировании распределения материальных и финансовых ресурсов, отпускаемых государством ж.д. транспорту на капитальное строительство, при котором оказывается не обеспеченной необходимая пропускная способность линий, участков и узлов, являющихся наиболее узкими местами и режущих перевозки.

В путевом хозяйстве — в срыве работ по усилению и ремонту верхнего строения пути и мостов. Развал шпалопропиточного дела и т.д.

В тягловом хозяйстве — в развале вагонного хозяйства, вредительски извращен в практическом применении решающий метод оздоровления вагонного парка — двухсторонний обмен вагонами между дорогами.

В области механизации погрузочно-выгрузочных устройств — в сооружении непригодных к эксплуатации бункерных эстакад, а также механизированных устройств шлакоуборки и подачи песка на паровозы; вредительство в механизации ухудшает оборот паровозного и вагонного парка и омертвляет миллионы рублей, затраченные на бездействующие или почти бездействующие установки.

В лесозаготовительном хозяйстве НКПС (ВОЛТ) — в полном развале этой отрасли, порождающем гибель множества лошадей, дискредитирование Соввласти в глазах лесорубов и возчиков, не получающих своевременно зарплаты, с вытекающими отсюда ростом антисоветских настроений, и многомиллионные убытки для государства.

В проектировании вагоноремонтных заводов (ГИПРОБОРЗ НКПС) — в срыве ударных строителств ударных ремзаводов.

В целях исчерпывающей проверки агентурных данных ОГПУ были арестованы и допрошены несколько инженеров и техников в центральном аппарате НКПС и на периферии, в том числе:

1. Начальник сводной группы сектора капиталовложений центрального планово-технического-экономического Управления НКПС инженер КЛЕМЕНЧИЧ В.О., в прошлом нач-к полевого управления ж.д. при ставке Колчака и товарищ министра Путей Сообщения в Колчаковском правительстве.

2. Консультант планового отдела дирекции Самаро-Златоустовской ж.д. инженер КУЛЬЖИНСКИЙ С.Н., в прошлом главный инспектор путей сообщения при Министре П.С. и начальник Николаевской (ныне Октябрьской) ж.д., действительный статский советник, крупный помещик и акционер Юго-Восточных ж.д.

3. Начальник Сектора деревопрпитки Управления Пути НКПС профессор-инженер П.С. ЮРГЕНС Н.Э., в прошлом совладелец и директор германского акц. о-ва по шпалопрпитке в России «Рютгерс», потомственный дворянин.

4. Зам. нач. Центрального Управления Тяги НКПС инженер НАУМОВ Д.Д., из потомственных дворян, амнистированный вредитель.

5. Профессор эксплуатационного института НКПС, инженер ЛАВРОВ И.И., в прошлом активный работник на службе всех белых правительств Украины.

6. Заведующий шпалопропиточным заводом Мурманской ж.д. ЗАБЕЛЕВИЧ В.А., по соц. положению служащий.

Показаниями КЛИМЕНЧИЧА, УЛЬЖИНСКОГО, ЗАБЕЛЕВИЧА и ЛАВРОВА подтверждается существование к.р. вредительской организации в НКПС и филиалов ее на местах, причем в начальной стадии следствия практическая вредительская деятельность к.р.организации подтверждается по трем центральным управлениям НКПС: плановому, пути и тяги.

#### **Вредительство в области планирования**

Показаниями, сознавших обвиняемых членов к.р. организации КЛЕМЕНЧИЧА и КУЛЬЖИНСКОГО (см. приложения) установлено, что к.р. вредительская деятельность к.р.организации в области планирования была направлена на наиболее уязвимые места железнодорожного транспорта. При этом имело место, главным образом, неправильное направление капиталовложений, путем: неправильного развития пропускной способности, водоснабжения, замедления необходимых реконструктивных мероприятий и, наоборот, раздувания менее нужных или несвоевременных.

Вредительство шло по линиям:

- 1) Разработки чрезмерных заданий на предстоящие перевозки.
- 2) Включения (без возражений и оценки) в план ненужных и даже вредных работ, выдвигаемых другими.
- 3) Разработки сомнительных положений и мероприятий, которые должны были потом быть положены в основу планирования.
- 4) Включения в план таких работ, которые вели к омертвлению капиталов.
- 5) Включения в план работ, не дающих должного эффекта.
- 6) Включения в план работ в невыполнимых размерах.
- 7) Включения в план работ с указанием их неправильной стоимости.
- 8) Создания в плане диспропорции между отдельными мероприятиями.
- 9) Сообщения в плане неверных данных.
- 10) Задержки в разработке планов.
- 11) Задержки в проведении необходимых реконструктивных мероприятий.
- 12) Раздувания наоборот тех, которые менее необходимы или несвоевременны.
- 13) Сокрытия необходимости проведения тех или иных мероприятий.

Установление конкретных объектов вредительства и его последствий потребовали предъявления обвиняемым обширного документального материала; в ближайшие дни возможно будет приступить к развернутым следственным действиям в этом направлении.

#### **Вредительство в путевом хозяйстве.**

Прилагаемые при этом копии показания обвиняемого ЗАБЕЛЕВИЧА Б.А. дают отчетливое представление о том, что к.р. вредительская организация НКПС в лице ее ячеек в управлениях НКПС и на местах в своих установках не останавливаются и перед диверсионными методами вредительской практики, т.е. методами физического уничтожения транспортных предприятий, в данном случае шпалопропиточных заводов.

Последним диверсионно-вредительским актом ЗАБЕЛЕВИЧА (сознавшегося в нескольких таких актах) явился полный развал работы шпалопропиточного завода Мурманской ж.д. по определенным директивам



члена к.р. вредительской организации НКПС ЮРГЕНСА, перед которым в исполнении диверсионно-вредительских директив ЗАБЕЛЕВИЧ неоднократно отчитывался.

**Вредительство в тяговом хозяйстве.** Практическая вредительская деятельность к.р. вредительской ячейки в Управлении Тяги НКПС до некоторой степени освещена в прилагаемых при этом выписках из показаний обвиняемого инж. НАУМОВА Д.Д.

В области нового паровозостроения (в разрешении вопросов конструктивного порядка) вредительство заключалось в преподании заводам чертежей паровозов Э-м с дышлами (клиньями), выходящими при изношенных бандажах не только за габарит, но и ниже головки рельса, что было обнаружено при проработке нового габарита; чертежей нефтяных баков паровозов С-у с высотой горловины, превышающей высоту раздаточных баков нефтекачек.

Стальные литые тендерные тележки строились для паровозов Э по явно вредительскому чертежу, не допускающему выкатки колесной пары для ремонта без выкатки и разборки тележки. Это было обнаружено лично т. Д. Андреевым на южных ж.д. в январе 33 г., при чем таких тендеров построено около сотни. Вредительски был задержан приказ о допускаемых конструктивных изменениях в паровозах Э и С-у, который должен быть издан в отмену действовавшего перечня 1930 г.

В качестве одного из методов развала паровозного хозяйства сети вредительская ячейка в Управлении тяги НКПС применила организованное саботирование пересмотра правил заводского ремонта паровозов и тендеров, объявленных приказом НКПС № 2245 от 4/VI-31 г. и заключавших в себе целый ряд явно вредных для дела оздоровления паровозного парка требований и указаний.

В результате этого крупного вредительского акта заводской ремонт на протяжении трех последних кварталов 1932 года протекал по заведомо бракованным правилам. Кроме того масса отдельных вопросов, относящихся к ремонту, которые на протяжении всего 1932 г. возбуждались дорогами оставались неразрешенными и застревали в папках вредителей.

Все это вместе взятое оказало определенное дезорганизующее влияние на заводской ремонт паровозов в 1932 г. и начале 1933 г. главным образом в отношении качества ремонта. Места, понимая непригодность действующих правил и будучи не в состоянии добиться разъяснений центра по отдельным вопросам поступали в лучшем случае произвольно «по усмотрению», а там где на местах сидели такие же как в Упр. Тяги вредительские ячейки, их вредительская практика в деле ремонта значительно упала и облегчалась.

#### **Подготовка политической итальянской забастовки.**

Агентурными данными и следствием (см. копию показаний проф. ЛАВРОВА) установлено, что к.р. организация подготавливала в НКПС организованную политическую итальянскую забастовку старого инженерства, для чего было обработано около 150 инженеров и техников.

В порядке проверки агентурных данных по делу к.р. вредительской организации в НКПС и на дорогах арестовано 10 человек.

Дальнейшее следствие развивается.

ПРИЛОЖЕНИЕ<sup>8</sup>: копии показаний КЛЕМЕНЧИЧА, КУЛЬЖИНСКОГО, ЗАБЕЛЕВИЧА, ЛАВРОВА, выписки из показаний НАУМОВА и списков арестованных.

ЗАМ. ПРЕД. ОГПУ (Ягода)  
ПОМ. НАЧ. ТООГПУ (Грач)

*АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 374. Л. 2–8. Подлинник.*

### № 6.11.

**Докладная записка Г.Г. Ягоды И.В. Сталину о вскрытой на строительстве Москва-Донбасс контрреволюционной вредительской организации**

Строго секретно.

№650134

19 марта 1933 г.

В процессе агентурного наблюдения за ходом строительства магистрали Москва-Донбасс, ТООГПУ вскрыта к.р. вредительская организация в Управлении и на линии, поставившая своей целью дезорганизацию и срыв строительства.

Первичными данными следствия устанавливается концентрация в аппарате управления строительства магистрали, группы троцкистов, блокировавшейся с к.р. элементом и способствовавшей вредительству и срыву строительства.

Вредительская деятельность к.р. организации заключается в следующем:

1. По директивам Правительства, первоочередным объектом строительства Москва-Донбасс, должны были явиться вторые и третьи пути северной части магистрали, т.е. Веневский (9-й) участок, подлежащий сдаче в эксплуатацию 15/X-1932 г. к периоду осенне-зимних перевозок. Контрреволюц. же вредительская организация сосредоточила все внимание аппарата и большую часть производственных и финансовых ресурсов строительства на южные, вновь строящиеся участки. Туда умышленно засылались и там омертвлялись дефицитные материалы и дефицитное механическое оборудование в прямой ущерб нормальному производству работ на пусковом участке. С той же целью на пусковой Веневский участок распоряжением зам. нач. строительства ПЕРЕЛЬМАНА был назначен в

<sup>8</sup> Печатается без приложения.

качестве начальника участка член к.р. организации ПУКЕВИЧ с вредительскими установками. В результате всех этих вредительских мероприятий Веневский участок не только не был сдан в эксплуатацию осенью 1932 года, как этого требовали директивы Правительства, но и сейчас находится в состоянии катастрофическом. Вредительски построенные мосты разваливаются, насыпи оползают целыми километрами. Лишь ценой огромных сверхсметных затрат материальных и финансовых, пусковой участок будет закончен в лучшем случае к началу осенне-зимних перевозок 1933 года.

2. Строительство было начато и проводилось на протяжении всего 1932 года без проектов, планов и сметы.

3. В области финансирования практиковали переавансирование участков, что привело к огромному перерасходу средств, достигающему по грубо ориентировочным подсчетам до 10.000.000 руб.

4. В области материального снабжения допущено омертвление капитала, затоваривание материалами и засылка их в пункты, где в них не было непосредственной нужды.

5. Дело учета и отчетности на строительстве было дезорганизовано и доведено до состояния полного хаоса, на фоне которого широко процветали хищения, растраты и подлоги.

6. В области вербовки рабочей силы допущена полная безотчетность и безответственность. Розданные на 2.000.000 руб. авансы грабарским артелям не оправданы и не могут быть взысканы.

7. Прибывшим на участки конным и пешим рабочим были созданы такие жилищно-бытовые условия, что рабочие разбегались массами. Конский состав строительства (примерно 3000 голов) был доведен до истощения и около 900 голов погибло.

8. Хлебофуражные ресурсы на участках безотчетно и бесконтрольно расходовались и расхищались самым широким образом.

9. Дело механизации и рационализации работ на стройке было также дезорганизовано. Имевшиеся механические снаряды распылялись и не давали производственного эффекта; поступавшие в дело портились и ломались.

10. Насыпи возводились в ряде случаев на заведомо оползневых местах и в качестве материала для их постройки применялись заведомо технически недопустимые породы: синие глины и пр. К постройке насыпей в большинстве случаев приступали без гидрогеологического исследования грунта. Следствием этого явилось оползание насыпей.

11. При проектировании и постройке мостов допущены грубейшие нарушения технических условий и правил; в качестве материала применялся камень, по климатическим условиям непригодный для этой цели. В результате мосты разваливались.

Благодаря деятельности к.р. вредительской организации и попустительству зам. нач. Управления строительства магистрали КИВГИЛЛЮ, члена ВКП(б), б. троцкиста, ответственные участки руководства стро-

ительства были захвачены классово-враждебными элементами и троцкистами.

Активизация деятельности троцкистов способствовало нахождение в аппарате Управления в качестве ст. экономиста СЕДОВОЙ Анны — жены сына Троцкого, высланной ОГПУ за троцкистскую деятельность.

По делу к.р. вредительской организации арестовано 36 человек.

Дальнейшее следствие развивается.

ПРИЛОЖЕНИЕ<sup>9</sup>: список арестованных руководящего состава строительства и показания СТЕБАКОВА, ЛУНДЕНА, КОН, ЛОПАРЕВА и ЖИТНИЦКОГО.

ЗАМ. ПРЕД. ОГПУ (Ягода)

ПОМ. НАЧ. ТООГПУ (Грач)

*АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 374. Л. 34–37. Подлинник.*

#### № 6.12.

**Докладная записка Г.Е. Прокофьева<sup>10</sup> И.В. Сталину  
о ликвидации контрреволюционной вредительской организации  
на Октябрьской и Мурманской железных дорогах**

Строго секретно.

4 апреля 1933 г.

ТООГПУ агентурным путем вскрыта и ликвидирована контрреволюционная эсэровская организация на Октябрьской и Мурманской железных дорогах.

В состав руководящего центра к.-р. организации входили шесть эсэров, б.членов Викжеля и Исполкома Николаевской жел. дороги: МОСЯГИН, МЕШКОВ, ЖИВОПИСЦЕВ, УГЛАНОВ, ЛЯМИН и ТРИПЕЦКИЙ. В целях координации своей работы с другими антисоветскими силами на транспорте, эс-эры вошли в соглашение с б/руководителями «Союза агентов техн. расп. движения» («САТЕРД») и деятелями б.союза инженеров. В результате этого соглашения, к участию в руководстве к.-р. организации были привлечены: быв. министр путей сообщения временного правительства — ЛИВЕРОВСКИЙ, б. нач-к Николаевской ж.д. — МАНОС, б.пред.продовольственного комитета Николаевской ж.д. — инженер РОСКУРЯКОВ и б. пред. «САТЕРД'а» ЛЕРМОНТОВ.

<sup>9</sup> Печатается без приложения.

<sup>10</sup> Прокофьев Георгий Евгеньевич (1895–1937). С 1932 по 1936 г. заместитель председателя ОГПУ СССР (затем заместитель наркома внутренних дел СССР). С 1932 г. по 1934 г. начальник Главного управления рабоче-крестьянской милиции ОГПУ. В 1933–1934 гг. член комиссии ЦК ВКП(б) по политическим (судебным) делам.

ПРИМЕЧАНИЕ: ЛИБЕРОВСКИЙ и МАНОС проходят по другому делу, как члены руководящего центра к.-р. вредительской организации в НКПС и на дорогах Союза.

Оформление к.р. организации относится к середине 1931 года.

К.-р. организация ставила перед собой задачу свержения Советской власти путем вооруженного восстания. В своей повседневной практической деятельности к.-р. организация проводила вредительство на транспорте и подготавливала ж.д. забастовку, которую мыслилось приурочить к началу восстания.

Организация считала необходимым «предоставление крестьянству в управлении государством места, соответствующего его значению и численности в сельско-хозяйственной стране». На смену диктатуре пролетариата, по мысли руководителей и активистов организации, должна прийти демократическая республика в форме советов, избранных на основах прямого, равного и тайного голосования. К участию в управлении государством должны быть привлечены все классы и категории населения. Социальные перемены должны были привести к учреждению «крестьянско-демократического советского государства».

Установки центра к.-р. организации в части практической деятельности, которую надлежало проводить низовым ячейкам на местах, заключались: в организации низового вредительства, саботажа и диверсионных актов, развале труд. дисциплины, разложении транспортной кооперации, организации невыходов на работу, срыве постановлений партии, дискредитации парторганизаций на местах, занятии руководящих постов в профсоюзных организациях, подготовке всеобщей забастовки и создании в колхозах жел. дор. полосы отчуждения повстанческих контрреволюционных ячеек.

Эсэровские ячейки на обеих дорогах широко развернули низовое вредительство: добились увеличения парка больных паровозов в отдельных депо до 38%, умышленно сбивали график движения поездов, выводили из строя паровозы, организовывали столкновения и крушения поездов, организовывали массовые невыходы на работу, практиковали, как метод, провокацию с целью вызвать недовольство железнодорожников, разлагали труд. дисциплину; путем срыва работы транспортной кооперации искусственно создавали голод, дискредитировали парт. и профессиональные организации, срывали выполнение ряда серьезных правительственных распоряжений; организовывали срыв колхозами ближайшей к ж.д. полосы хлебазаготовок, добились развала ряда колхозов; создавали кулацко-повстанческие колхозы.

В ряде колхозов, находящихся вблизи Мурманской и Октябрьской ж.д. вскрыты и ликвидированы руководимые эсэрами повстанческие ячейки, состоящие: из кулаков, бежавших с места высылки и скрывшихся от раскулачивания, быв. торговцев и т.п. В нескольких случаях изъято принадлежавшее повстанческим эсэровским ячейкам оружие

(Ст. Русса — 102 винтовки и большое количество патронов; разъезд Бахарево — 12 револьверов, 5 винтовок и около 1000 патронов). Повстанческие ячейки вскрыты в колхозах: «Вперед», «Тракторист», «Красная Армия», «Новая жизнь», Бабаевского и Пришекснинского районов, а также в колхозах Бологовского района: «Коломно» и «Красный Столбец».

На 15/III-33 г. по линии Октябрьской и Мурманской жел. дорог ликвидировано 42 эсэровских ячейки.

В данный момент по делу арестовано 261 человек, из них 117 человек являются бывшими членами партии эсэров. Большая часть арестованных в прошлом являлись работниками низовых Викжелевских и Сатердовских организаций.

Следствие продолжается.

ПРИЛОЖЕНИЕ<sup>11</sup>: показания ТРИПЕЦКОГО С.С., ПЕРФИЛЬЕВА И.М., МОСЯГИНА С.Я., ЖИВОПИСЦЕВА М., БЕРЕЗИНА П.Е., БАРИНОВА-МИХАЙЛОВА Е.М. и ВОЙЦЕХОВСКОГО А.А. Список ликвидированных эсэровских ячеек и их руководителей.

ЗАМ.ПРЕД.ОГПУ  
ПОМ.НАЧ.ТООГПУ

(Прокофьев)  
(Грач)

*АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 374. Л. 105–107. Подлинник.*

### № 6.13.

**Сопроводительное письмо заведующего СО ЦК ВКП(б)  
с приложением докладной записки о контрреволюционной  
вредительской работе на строительстве Москва-Донбасс<sup>12</sup>**

СТРОГО СЕКРЕТНО.

6 апреля 1933 г.

Т. т. Молотову, Кагановичу, Ворошилову, Андрееву, Благонравову, Шатову, Ежову.

По поручению т. Сталина посылается Вам записка т. Варейкиса от 1. IV. 33 г. с приложением докладной записки ПП ОГПУ по ЦЧО от 31. III. 33 г. о к.-р. вредительской работе на строительстве Москва-Донбасс.

Приложение: экз. на 28 листах.

ЗАВ. СО ЦК

<sup>11</sup> Печатается без приложения.

<sup>12</sup> На бланке ЦК ВКП(б).

Приложение  
Срочно. Секретно.

599/сс

1 апреля 1933 г.  
гор. Воронеж

### МОСКВА ЦК ВКП(б) — тов. СТАЛИНУ

Полтора месяца тому назад на строительстве Москва-Донбасс, по данным ГПУ, была вскрыта контрреволюционная вредительская работа. В связи с этим, произведены аресты группы инженеров, техников и административных работников Управления строительства железно-дорожной магистрали Москва-Донбасс. В том числе, замешены несколько коммунистов, которые также арестованы.

В связи с этим, в целях информации ЦК, посылаю докладную записку ПП ОГПУ по НЧО тов. ДУКЕЛЬСКОГО от 31 марта 1933 года об этом вредительстве. Следствие не закончено.

В связи с тем, что значительная группа ответственных технических работников — инженеров и техников — оказалась замешенной во вредительстве и эти люди либо арестованы, либо уволены, — аппарат строительства железно-дорожной магистрали попал в тяжелое положение из-за недостатка кадров.

По ряду вопросов мы уже договорились с тов. АНДРЕЕВЫМ. Он откомандировал на постоянную работу в Воронеж т. ШАТОВА — начальника строительства, и дал несколько помощников. Тем не менее, недостаток в кадрах исключительно острый. Между тем, дорога вступила в самый трудный период, когда необходимо принять исключительные меры для того, чтобы выполнить план строительства к осенне-зимним перевозкам; предстоит уложить более 700 километров железно-дорожных путей.

Поэтому мы просим ЦК ВКП (б) оказать помощь путем дополнительной мобилизации и переброски людей на строительство Москва-Донбасс, — хотя бы за счет других строительств.

СЕКРЕТАРЬ ОБЛАСТНОГО КОМИТЕТА ВКП (б) —  
ЦЧО (И. ВАРЕЙКИС)

ПРИЛОЖЕНИЕ: Докладная записка ПП ОГПУ по ЦК от 31 марта 33 г.

Приложение  
СОВ. СЕКРЕТНО.  
ТОЛЬКО ЛИЧНО

**СЕКРЕТАРЮ ОБКОМА ВКП (б) ЦЧО**  
**тов. ВАРЕЙКИСУ**

**ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА**

ОГПУ вскрыта к.-р. вредительская организация в Управлении и на линии строительства магистрали Москва-Донбасс.

По предварительным данным следствия, вредительская деятельность к.-р. организации заключается в следующем:

1) По директивам правительства и Наркома П. С., первоочередным объектом строительства Москва-Донбасс должны были явиться вторые и третьи пути северной части магистрали и, в частности, Веневский (9-й) участок, подлежащий сдаче в эксплуатацию 15/X-1932 г., т.е. к осенне-зимним перевозкам.

Между тем, к.-р. вредительская организация сосредоточила все внимание аппарата и большую часть производственных и финансовых ресурсов строительства на южные, вновь строящиеся участки.

В частности, туда умышленно засылались и там омертвлялись дефицитные материалы и дефицитное механическое оборудование, в прямой ущерб нормальному производству работ на пусковом участке. С той же целью на пусковой Веневский участок распоряжением зам. нач. строительства ПЕРЕЛЬМАНА был назначен, в качестве начальника участка, член к.-р. организации ШУКЕВИЧ с вредительскими установками.

В результате всех этих вредительских мероприятий Веневский участок не только не был сдан в эксплуатацию осенью 1932 года, как этого требовали директивы правительства, но и сейчас находится в состоянии катастрофическом. Вредительски построенные мосты разваливаются, насыпи оползают целыми километрами.

Лишь ценою огромных сверхсметных затрат (материальных и финансовых), пусковой участок будет закончен, в лучшем случае, к началу осенне-зимних перевозок 1933 года.

2) Строительство было начато и проводилось на протяжении всего 1932 года без проектов, планов и сметы.

3) В области финансирования практиковали переавансирование участков, что привело к огромному перерасходу средств, достигшему, по грубо ориентировочным подсчетам, до 10.000.000 рублей.

4) В области материального снабжения допущено омертвление капитала, затоваривание материалами и засылка их в пункты, где в них не было непосредственной нужды.

5) Дело учета и отчетности на строительстве было дезорганизовано и доведено до состояния полного хаоса, на фоне которого широко расцвели хищения, растраты и подлоги.



6) В области вербовки рабочей силы допущена полнейшая безотчетность и безответственность. Розданные на 2.000.000 руб. авансы грабарским артелям не оправданы и не могут быть взысканы.

7) Прибывающим на участки конным и пешим рабочим были созданы такие жилищно-бытовые условия, что рабочие разбегались массами. Конский состав строительства (примерно 3.000 голов) истощен и приведен в негодность и около 900 голов от истощения погибло.

8) Хлебофуражные ресурсы на участках безотчетно и бесконтрольно расходовались, расхищались и разбазаривались самым широким образом.

9) Дело механизации и рационализации работ на постройке было также дезорганизовано. Имевшиеся механические снаряды распылялись и не давали производственного эффекта; поступавшие в дело портились и ломались.

10) Насыпи возводились в ряде случаев на заведомо оползненных местах и, в качестве материала для их постройки, применялись заведомо технические недопустимые породы: синие глины и пр. К постройке насыпей в большинстве случаев приступали без гидрогеологического исследования грунта. Следствием этого явилось оползание насыпей.

11) При проектировании и постройке мостов, допущены грубейшие нарушения технических условий и правил; в качестве материала применялся камень, по климатическим условиям не пригодный для этой цели. В результате мосты разваливались.

Существование на строительстве Москва-Донбасс к.-р. вредительской организации и изложенная выше ее вредительская деятельность подтверждаются приводимыми ниже выдержками из показаний арестованных вредителей.

Член к.-р. вредительской организации, нач. планоно-производственного сектора Управления строительства — ЛОПАРЕВ показывает:

«1) С самого начала развертывания работ, строительство умышленно не обеспечивалось потребным количеством рабочей силы, материалами, мехоборудованием на решающих местах работы;

2) Умышленно создавались ненормальные бытовые условия для рабочих, как в части жилья, так и продовольственного снабжения, с целью создания текучести рабочей силы.

3) Не обеспечивались решающие участки работы квалифицированной рабочей силой и инженерно-техническим персоналом.

4) Создавалась неправильная организация работ по укладке и балластировке на пусковых участках, в результате чего происходила задержка укладки.

5) Умышленно производилось неправильное направление строительных материалов по участкам, с целью затоваривания в одном месте и создания недостачи в другом.

6) Строительные участки умышленно не снабжались своевременно проектами по искусственным сооружениям, гражданскому строительству и развитию узлов, с целью задержки начала работ по означенным объектам.

7) Производилось снабжение недоброкачественным камнем работ искусственных сооружений в районе 5 и 6 строительных участков.

8) Беспорядочным ведением финансовой отчетности, не дававшей возможности своевременному выявлению фактической стоимости и правильному расходованию денежных средств.

9) На главнейшем участке строительства (Ожерелье-Узловая-Товарково), который по постановлению правительства должен был быть сдан в эксплуатацию к осенне-зимним перевозкам, не были приняты меры обеспечения окончания работ в намеченные сроки.

10) По линии Ожерелье-Узловая не было произведено, совместно с техническими изысканиями, геологическое обследование, что вызвало оползание насыпей и задержку выполнения работ в срок на этом участке».

О роли ПЕРЕЛЬМАНА ЛОПАРЕВ показывает:

«ПЕРЕЛЬМАН, имея возможность, при полной пассивности Отдела Кадров, бесконтрольно набирать работников под предлогом укрепления аппарата,— группировал вокруг себя явно антисоветский, контрреволюционный элемент и создал в Управлении Мосдонстройпути сильную контрреволюционную вредительскую группировку инженерно-технического персонала. Руководителем и вдохновителем контрреволюционной группировки был ПЕРЕЛЬМАН... Установки вредительского порядка я лично получал от ПЕРЕЛЬМАНА неоднократно в его кабинете, а также по возвращении весной из Москвы, в его служебном вагоне».

Член к.-р. вредительской организации — руководитель учетно-конъюнктурной группы Планового Отдела Управления строительства — БАНДРОВСКИЙ показывает:

«Я, БАНДРОВСКИЙ Генрих Эдмундович, заявляю, что на постройке Москва-Донбасс существует контрреволюционная вредительская организация, которая своими действиями дезорганизует работу и срывает выполнение директив партии и правительства по постройке сверхударной магистрали Москва-Донбасс. В состав этой организации входят : ПЕРЕЛЬМАН Лев Моисеевич — зам. нач. строительства, ЛОПАРЕВ Виктор Андреевич — нач. Планового Отдела, ДЕМБОВСКИЙ Виктор Брониславович — бывший нач. или зам. нач. Планово-производственного Отдела, ЛУНДЕН — нач. Материального Отдела и его преемник ГЛИКИН. Я лично пока еще не был вовлечен в организацию, но подвергся обработке со стороны члена организации ЛОПАРЕВА, который направлял мою деятельность в направлении контрреволюционного вредительства и я исполнял его указания».

Член к.-р. вредительской организации — нач. бюро вербовки рабсилы — КОНШИИН показывает :

«Эта вредительская работа проводилась путем:

1) умышленного создания плохих бытовых условий (жилье и питание) для рабочих и технического персонала, вызывавших колоссальную текучесть рабочей силы; 2) умышленной неправильной расстановки и использования рабочей силы, выразившейся в создании искусственных прогулов и непроизводительной траты рабочего времени; 3) в невыполнении директив Наркомтруда и Главжелдорстроя в части привлечения рабочей силы, вызвавшем путаницу на участках и в Управлении и нереализацию нарядов на вербовку

даже в тех местах, где эта реализация была вполне возможна (Средняя Волга, ЦЧО); 4) умышленной засылки материалов и оборудования на такие участки строительства, где они не требовались, с целью затоваривания — с одной стороны и оставления без материалов и оборудования тех мест работы, где в них ощущалась острая потребность — с другой стороны; 5) умышленного срыва работы подсобных предприятий не только в период эксплуатации этих предприятий, но и в период их организации; 6) умышленного неправильного разассигнирования денежных средств по участкам строительства и задержки переводов, приводивших к тому, что на одних участках создавались острые денежные затруднения в выдаче заработной платы и в выкупе материалов, а на других участках денежные средства были с избытком; кроме того, составлялись заведомо не отвечающие действительному положению балансы; 7) злостного создания неверного статистического и оперативного учета по всем звеньям работы, а также и финансовой отчетности, искажавших действительное положение вещей на участках и в управлении; 8) применения широкого метода очковтирательства участков перед Управлением, а последнее перед вышестоящими административными, партийными, хозяйственными и снабженческими организациями; 9) создания заведомо неправильного планирования, построения планов по отдельным элементам, без увязки их между собой, исключения из планирования определенных методов, норм, соотношений и календаризации, что вместе взятое создавало дезорганизацию работы как в части производственной, так и в части снабженческой; 10) умышленного необеспечения важнейших участков строительства квалифицированными кадрами; 11) создания низкого качества вербовочного аппарата в управлении и на участках, что создавало задержки в вербовке и в своевременной посылке рабсилы на участки, а также и злоупотребление с денежными средствами по вербовке; 12) создания обезлички в работе, безотчетности, бесконтрольности в аппарате Управления и на линии и разложение трудовой дисциплины.

\*\*\*

В процессе следствия устанавливается концентрация в аппарате управления строительства магистрали группы троцкистов, находившейся в ближайшем окружении руководства строительством и в известной степени способствовавшей преступлению революционной бдительности руководства.

Из показаний же одного обвиняемого — СТЕБАКОВА Михаила Петровича — пом. нач. 9-го участка строительства Москва-Донбасс (исключен из ВКП /б/ в 1927 г. за грубое нарушение парт. дисциплины, быв. межрайонец, имел связь со СМЛГОЙ, ШУНКОВЫМ и др. троцкистами), — устанавливается, что на строительстве Москва-Донбасс существует троцкистская организация, ставящая своей целью не только захват руководства на важнейших участках строительства, но и блокировку с к.-р. силами и организацию вредительства.

К упомянутой выше группе троцкистов принадлежат:

1) ЖИТНИЦКИЙ Илья Соломонович, беспартийный, исключен из партии в 1928 году, как активный троцкист, подписавший платформу троцкистов в троцкистской ячейке при Прохоровской трехгорной ману-

фактуре. В 1929 г., за активную подпольную к.-р. троцкистскую работу, был арестован и сослан на Урал и был возвращен из ссылки в том же году, после присоединения к заявлению СМИРНОВА и БОГУСЛАВСКОГО. На Москва-Донбасс был направлен с личным письмом т. Шатова. Находясь в Управлении Москва-Донбасс, ЖИТНИЦКИЙ пользовался каждым удобным случаем для пропаганды в троцкистском духе и злостной критики политики партии.

2) АНДРЕЙЧУК Владимир Андреевич, беспартийный, исключен из партии в 1925 году за пассивность. Состоя в ячейке ГИЖ, являлся последовательным троцкистом. Рядом показаний обвиняемых по делу характеризуется, как троцкист и в настоящее время. Состоя в должности референта по делам печати при Начальнике Управления Москва-Донбасс, выполнял поручения последнего, ложно информируя общественность о фактическом положении дела на строительстве. Составлял и помещал в печать статьи с заведомо подтасованными цифрами и данными. Являлся активным участником попоек, устраиваемых ЛЕОНОВЫМ, ГУДКОВЫМ и другими. До поступления на Москва-Донбасс, работал в редакции газеты Обкома ЦЧО, откуда был уволен за оппортунизм.

3) ПОРОЦКИЙ Иосиф Борисович — пом. нач. Управления строительства Москва-Донбасс, беспартийный. Исключен из партии в 1923 году по постановлению ЦКК, как не коммунистический элемент. Рядом показаний установлена его близость к указанной выше группе и посещение им работающей в Управлении Москва-Донбасс административно-высланной в Воронеж жены сына Троцкого СЕДОВОЙ Анны. В материалах, изъятых при обыске у ПОРОЦКОГО, найдены его записки — воспоминания, рисующие его горячим приверженцем Троцкого.

4) СЕДОВА Анна Самойловна, беспартийная, экономист Управления Москва-Донбасс, жена сына Троцкого, высланная ОГПУ за троцкистскую деятельность. У нее часто собирались перечисленные выше лица и ряд ответственных работников Управления Москва-Донбасс и Главжелдорстроя.

Косвенное подтверждение наличия на строительстве троцкистской к.-р. организации дают показания обвиняемых ЖИТНИЦКОГО, КОН и ЛУНДЕНА.

ЛУНДЕН Самуил Петрович, нач. Отдела подсобных предприятий Управления строительства Москва-Донбасс, показывает:

...«Наиболее активно свою троцкистскую деятельность ведет СЕДОВА Анна Самойловна, которая служит знаменем для всей троцкистской группы. К ней приходят АНДРЕЙЧУК, ИСКАНДЕР, ЛЕОНОВ, КОН, ФЕЙГИН, КИВГИЛЛО для того, чтобы засвидетельствовать ей свою преданность идеям троцкизма, зная, что она является близкой родственницей лидера к.-р. троцкистской организации Л.Д. Троцкого»...

...«На торжественных вечерах, проводимых в Управлении, СЕДОВА старается быть очень близкой к секретарю ячейки АНТОНОВУ, с которым даже принимает участие в танцах, а после она мне сказала, что после торжественного заседания, посвященного 15-й годовщине Красной армии, с

секретарем партячейки открыла партийный вальс. Параллельно с этим, в квартире СЕДОВОЙ, от нее можно услышать настоящие троцкистские выпады по адресу партии и правительства, например: осенью 1932 года, когда я зашел к СЕДОВОЙ, она в разговоре задала мне вопрос: «Вы читали «Правду»?», я ответил, что еще не успел. Тогда СЕДОВА заявила: «в сегодняшней газете есть постановление о высылке крестьян из Северо-Кавказского Края, что похоже на старый режим», а также ее возмущало введение паспортной системы, которую она также назвала старорежимной. Особенно СЕДОВУ возмущало раскаивание Рыкова и Томского на январском пленуме ЦК и ЦКК ВКПб и здесь она привела в пример Соновского и Раковского, сказав: «Вот это я понимаю люди, их на колени не поставишь». Этот разговор СЕДОВА вела со мной в тот момент, когда происходил пленум и когда я ей задал вопрос, как она расценивает решение пленума»...

...«Кто являлся руководителем троцкистской организации по Управлению Москва-Донбасс — мне неизвестно, но считаю, что ПОРОЦКИЙ, который подобрал себе в штат представительства Москва-Донбасс троцкиста КИПНИСА, фамилию второго сейчас не помню, имеет тесную связь с крупными троцкистами ДМИТРИЕВЫМ, ЭСТЕРМАНОМ и др., а также осуществляет связь с троцкистами, находящимися в Воронеже, на строительстве Москва-Донбасс. Знаю, что был в гостинице «Бристоль», в номере СЕДОВОЙ, примерно, в конце января или начале февраля. Я сам лично видел ПОРОЦКОГО сидящим в номере СЕДОВОЙ и когда к ним зашел я, то ПОРОЦКИЙ до такой степени растерялся, что не знал, о чем со мной говорить несмотря на то, что он меня знает»...

...«Мне также известно о посещении СЕДОВОЙ начальником Технического Отдела Главжелдорстроя ФЕЙГИНЫМ в тот момент, когда он приезжает в Воронеж. Из весьма частых его приездов, я лично в течение двух раз заставал ФЕЙГИНА у СЕДОВОЙ. Это относится к периоду конца 1932 г. и начала 1933 г., но точно время я не помню. Один раз из моих посещений СЕДОВОЙ я застал ФЕЙГИНА в тот момент, когда он, увидев меня, убрал со стола бумаги и положил к себе на колени... Кроме этого, из разговоров с СЕДОВОЙ, я установил, что она получает посылки из Москвы, привозимые ей ФЕЙГИНЫМ, который также доставляет СЕДОВОЙ письма из Москвы, отвозит от нее в Москву, но от кого и куда адресуются эти письма — для меня неизвестно»...

...«По прибытии Седовой в Воронеж, примерно в ноябре м-це 1932 г., ей был предоставлен служебный вагон ПЕРЕЛЬМАНА, впоследствии отдельный номер в г-це «Бристоль», с телефоном, чего нет у других начальников отделов, живущих в той же гостинице.

Кроме того, СЕДОВА получила персональный оклад — 450 руб., занимающая должность ст. экономиста, тогда как другие не только ст. экономисты, но и ст. инженеры не получают этого. СЕДОВА прикреплена к закрытому распределителю, где состоят только нач. отделов»...

КОН М.Д., стенографистка Управления строительства Москва-Дон-

басс, быв. жена расстрелянного вредителя, ныне фактическая вторая жена первого заместителя начальника строительства КИВГИЛЛО, члена ВКП(б), быв. троцкиста показывает:

«Партийное лицо КИВГИЛЛО, как человек, стоящего во главе большого дела и от твердости и выдержки которого зависел успех дела строительства, — может быть охарактеризовано следующим образом. Основное, что преобладало в его характере и поведении, как руководителя большого хозяйственного организма — это, я бы сказала, упадническое, усталое настроение ; чувствовался упадок энергии, воли к преодолению возникающих трудностей, в результате чего явилось ослабление руководства аппаратом, а главной линией. Особенно с осени 32 года чувствовалось, что человек упустил вожжи из рук, перестал уделять достаточно внимания периферии» ...

...«Мне часто приходилось слышать от него... что предстоят в 33 году еще большие трудности, что весь 33 год будет годом, еще более трудным, чем предыдущие, что это будет год большого нажима и больших репрессий против тех, кого Советская власть считает своими врагами.

В частности, вот это последнее свое мнение КИВГИЛЛО высказал в ответ на вопрос, заданный мною и СЕДОВОЙ: «Что нас с нею ожидает в ближайшем будущем». Мы с СЕДОВОЙ, как люди, испытавшие на себе тяжесть репрессии, опасались, что к нам в дальнейшем, в связи с общей обстановкой усиления классовой борьбы в стране и вытекающих отсюда репрессивных мероприятий против чуждых классовых элементов и лиц, находящихся в той или иной мере под специальным наблюдением органов власти, может быть применена мера ограничения и репрессии в виде чистки из советского аппарата, запрещения проживания в определенных местах и т.д.

Разговор этот происходил в комнате СЕДОВОЙ, в г-це «Бристоль», где были СЕДОВА, КИВГИЛЛО и я»...

...«С СЕДОВОЙ я встречалась очень часто, мы обедали вместе и я бывала у ней в номере. Посещали ее, вернее мне приходилось встречать у нее из работников Управления — ЛУНДЕНА, ВОЛЬФСОНА, жену ИСКАНДЕРА и почти всегда у нее бывал нач. тех. отдела Главжелдорстроя ФЕЙГИН, когда он приезжал из Москвы в Воронеж. Вообще у СЕДОВОЙ был всегда большой круг знакомых и связей, она вела большую переписку, главным образом, со знакомыми в Москве и с родственниками. С ее слов мне известно, что она ведет переписку и со своим мужем, но нерегулярную, о способе пересылки писем она мне ничего не говорила, но мне известно, что она пересылала письма в Москву через ФЕЙГИНА и одно письмо она переслала своим родственникам через КИВГИЛЛО» ...

...«Вообще КИВГИЛЛО к СЕДОВОЙ относился очень хорошо и мне от него приходилось слышать, что СЕДОВОЙ нужно создать благоприятные во всех отношениях бытовые условия потому, что она является не обыкновенной высланной, а женой сына Троцкого. Вытекало это, насколько я поняла, из того уважения, которое питал КИВГИЛЛО к Троцкому»...

...«Так, мне известен случай, когда она была введена в президиум

ИТР'овской конференции или слета при Управлении Мосдонстроя. В коллективе она пользовалась большим авторитетом, надо полагать, и среди партийной массы, т.к. ее кандидатура выдвигалась партчастью»...

...«Меру паспортизации, объявленную в тот момент в газетах, мы, т.е. я и СЕДОВА, восприняли и расценивали, как меру очень жесткую, сулящую нам лично очень много невзгод и фактически закрывающую нам возможность попасть когда-либо в Москву. КИВГИЛЛО был также удручен и, высказываясь в том духе, что предстоят большие репрессии, сослался на то, что уже сейчас эти мероприятия усиленно проводятся в жизнь, говорил, что в числе уже репрессированных имеется ряд лиц, с которыми его связывают узы, дружба и общность взглядов в прошлом. Он называл ряд фамилий, но я, естественно, их не запомнила. Он нам рассказал, что вместе с этими арестованными пострадали их семьи, которые были высланы. Тон его разговора, насколько я могла отметить, был сочувственный к репрессированным его друзьям, но вывод был такой, что «ничего не поделаешь, такова сейчас линия», что не мы одни (я и СЕДОВА) находимся в таком положении, что этому подвергается очень много людей»...

Показаниями обвиняемого ЖИТНИЦКОГО и частично АНДРЕЙЧУК косвенно подтверждается принадлежность к троцкистской группе некоторых партийцев из числа ответственных работников Управления Москва-Донбасс, среди которых ведущая роль принадлежала следующим лицам:

1) ЛЕОНОВ Иван Игнатьевич, член ВКП(б) с 1926 года, Нач. Отдела Кадров строительства Москва-Донбасс, способствовал засорению аппарата строительства вредительским, троцкистским и чуждым элементом. В устраиваемые им пьянки втянул ряд партийцев из Управления Москва-Донбасс, чем способствовал разложению парторганизации.

2) ГУДКОВ Дмитрий Никифорович, член ВКП(б) с 1921 г., руководитель бюро тех. пропаганды Управления Москва-Донбасс. Совместно с ЛЕОНОВЫМ, устраивал оргии и помогал разложению парторганизации Управления. Сын кулака. Отец ГУДКОВА до революции был волостным старшиной, в 1931 году раскулачен, ныне осужден и отбывает наказание (причина выясняется). О раскулачивании отца и его осуждении Гудков от парторганизации скрыл. Из материалов обыска видно, что с отцом и семьей ГУДКОВ поддерживал связь до самого последнего времени, что в показаниях отрицал.

ЖИТНИЦКИЙ показывает:

...«Числа 18-го мая КИВГИЛЛО меня принял. В беседе со мной во время приема, КИВГИЛЛО, узнавший из письма и из моих сообщений о том, что я бывший троцкист, успокоил меня, говоря: «В отношении своего прошлого можете не беспокоиться, я сам гулял в троцкистах по 1927 год» и рассказал мне, как он в Киеве в 1923-24 г. проводил резолюцию оппозиции, проваливая ВАРЕЙКИСА, добавляя того самого ВАРЕЙКИСА, который сейчас работает Секретарем Воронежского Обкома ВКП(б). В части, касающейся моей работы, КИВГИЛЛО предложил мне руководить конъюнктурной группой, под его личным руководством. Я категорически

отказался, мотивируя тем, что в свое прошлое, по своей специальности — рабочий-швейник, а по образованию окончил международное отделение МГ???, которое никакого отношения к жел.дор. строительству не имеет, а посему эта работа мне будет не по силам. КИВГИЛЛО некоторое время пытался меня уговорить, но, ввиду категорического моего отказа, назначил меня экономистом планово-производственного Отдела, начальником которого был сначала ДЕМБОВСКИЙ Виктор Брониславович, а впоследствии ЛОПАРЕВ. Первая моя беседа с КИВГИЛЛО носила очень дружественный характер. Принял меня он очень хорошо и беседа частично носила, как мною выше указано, характер политический. Такое хорошее теплое отношение ко мне на первых порах я встречал не только со стороны Кивгилло, но и со стороны ряда других сотрудников управления, в том числе и со стороны коммунистов. Чувствовалось, что вокруг меня создается обстановка довольно благоприятная и по службе, и в бытовом отношении. Так, например, по службе меня провели приказом старшим экономистом, должности коей я не соответствовал, с окладом в 375 руб., дали мне хорошую квартиру, с телефоном на квартире, по адресу Авиационная ул. дом № 14, приняли меня в члены ИТР, в секции которой я никогда не состоял; дали недельный отпуск, под видом командировки, для поездки по месту моего прежнего жительства — в г. Ялту, с целью обмена квартиры и перевозки домашних вещей. По первой просьбе давали машину для перевозки вещей и ряд мелких вопросов, которые мне нужно разрешать, я всегда встречал внимание и поддержку. Причем, считаю необходимым отметить, что такое внимание и очень теплое отношение ко мне проявлял ГУДКОВ Дмитрий Никифорович, ЛЕОНОВ — нач. сектора Кадров, ХАР-ХАРДИН — быв. нач. Административного Отдела, впоследствии зам. нач. отдела подсобных предприятий. Все эти лица вступали со мной в разговоры, часто интересуясь отдельными эпизодами из периода борьбы троцкистской оппозиции с партией, положением троцкистов во время пребывания в заключении и в ссылке, в частности интересовались и спрашивали меня, какую роль я играл в троцкистской оппозиции и недвусмысленно ставились вопросы о моем убеждении сегодняшнего дня»...

...«В августе м-це (числа не помню), после обеда, я зашел в первомайский сад посидеть. Здесь же, в саду, встретили меня ГУДКОВ и ЛЕОНОВ, которые, кстати сказать, находились неразлучно, сели возле меня на скамейке и вскоре начался у нас разговор о моем партийном положении. Я поделился своими переживаниями, в связи с моим внепартийным положением. ГУДКОВ стал меня утешать, говоря: «Стыдно тебе хныкать, расскажи-ка нам лучше про боевые годы, как слушал на собраниях Троцкого, как распространял литературу, как жилось в тюрьме, в ссылке и т.д. «Я ему в довольно невежливой форме, но при том и не во враждебной, а в шуточной ответил: «Если хочешь узнать подробности тюрьмы и ссылки, то можешь сам испробовать». ГУДКОВ на это мне сказал: «Брось прикидываться лояльным, небось сам убежден в том, что события еще впереди». Присутствовавший здесь ЛЕОНОВ вмешался в разговор, заявив



ГУДКОВУ: «Неужели ты думаешь, что ЖИТНИЦКИЙ Борис тебе уж все сразу и расскажет».

...«Идя на обед, по пути в столовую, нагнал меня ХАРХАРДИН и обратился ко мне с вопросом: «Я слыхал, что ты был секретарем Троцкого». Услыхав такой вопрос, я засмеялся и сказал ХАРХАРДИНУ, что не следует прислушиваться ко всяким распространяемым ложным слухам. Вторым вопросом ХАРХАРДИН спросил меня, как я думаю, вернется ли Троцкий в СССР. На это я ответил, что если бы Троцкий и окончательно отказался бы (во что трудно верить), то вряд ли ему разрешили бы въезд в СССР, после пройденного им последнего этапа. ХАРХАРДИН, после этого, мне заявил, что, хотя Троцкий и не вернется в Советский Союз, но троцкизм, как учение, в историю вошло, а сталинизм, как учение, не войдет».

...«К этому времени ГУДКОВ усиленно уговаривал меня, чтобы я из Планово-производственного отдела перешел к нему, в отдел технической пропаганды... На мой вопрос, не получится ли такое положение, что я оставлю работу и в производственном отделе и там меня сократят по моему положению, как бывшего троцкиста, — ГУДКОВ на это мне ответил: «К ортодоксальным благоверным я сам не отношусь и такое положение, чтобы тебя сократили, как бывшего троцкиста, может случиться в каком-либо другом учреждении. Но у нас, в пределах Москва-Донбасс, в частности, в моем отделе — этого не будет никогда и можешь работать вполне спокойно со сто-процентной гарантией»...

...«ГУДКОВ усиленно оберегал свой Отдел от вторжения в него коммунистов и всех кандидатов на занятие вакантных должностей, присылаемых ему парторгом, он не допускал к работе, под предлогом несоответствия».

По первичным показаниям СТЕБАКОВА, устанавливается связь троцкистской организации на строительстве Москва-Донбасс украинским центром, Москвой и областными организациями в Киеве и Воронеже.

\*\*\*

По делу к.-р. вредительской и троцкистской организации арестовано 36 чел., в том числе:

1) ПЕРЕЛЬМАН Лев Моисеевич, беспартийный, инженер Путей Сообщения. Зам. нач. строительства Москва-Донбасс. Показаниями ряда вредителей, уличается в том, что являлся руководителем и вдохновителем вредительской организации на строительстве Москва-Донбасс. При белых находился в Западной Сибири и на Алтае и строил для них (Колчак, Анненков) стратегические ветки.

2) КОНШИН Александр Николаевич, беспартийный, исключен из ВКП(б) в 1932 г. за несогласие с политикой партии. Вредитель в области вербовки и распределения рабочей силы на строительстве Москва-Донбасс. По показаниям СТЕБАКОВА, являлся одним из руководителей троцкистской организации.

3) БАНДРОВСКИЙ Генрих Эдмундович — инженер Путей Сообщения, поляк, дворянин. В 1931 году привлекался по делу о вредительстве

в ЦОС'е НКПС. По особому ходатайству Главжелдорстроя, был допущен на работу на Москва-Донбасс, где, состоя в должности руководителя учетно-конъюнктурной группы плано-производственного отдела, занимался вредительством, в чем сознался. В своих показаниях характеризует себя убежденным, идейным и последовательным врагом Советской власти.

4) ЛОПАРЕВ Виктор Андреевич — инженер Путей Сообщения, сын попа, находился на территории Колчака. Брат — белогвардеец, эмигрировал в Китай. Муж сестры жены ЛОПАРЕВА живет в Харбине, где состоит судьей. С родственниками, находящимися за границей, поддерживает письменную связь. Сознался во вредительстве.

5) ГЕОРГИЕВСКИЙ Иннокентий Тимофеевич, беспартийный, сын попа. По признанию самого ГЕОРГИЕВСКОГО, отец его выдавал коммунистов и партизан колчаковскому командованию и они были расстреляны. Сознался во вредительстве и считает, что с неверной политикой в деревне необходимо активно бороться и что одним из видов активной борьбы за изменение политики партии является вредительство.

6) ДЕМБОВСКИЙ Виктор Брониславович — инженер Путей Сообщения, поляк, дворянин. Состоя в должности нач. плано-производственного отдела занимался вредительством.

7) ДОРОШЕНКО Михаил Петрович — инженер Путей Сообщения. Дворянин. Владел крупным имением в бывшей Черниговской губ. Родной брат ДОРОШЕНКО Григория — белогвардейца, находящегося в эмиграции в Болгарии. Двоюродный брат ДОРОШЕНКО Дмитрий был мининделом в правительстве Скоропадского на Украине. Находится за границей. Состоя в должности куратора (наблюдателя за производством) на линии Москва-Донбасс, занимался вредительством.

8) ПАРКОВ Федор Степанович — инженер-экономист плано-производственного отдела Управления Москва-Донбасс. В 1930 г. был снят с занимаемой должности по чистке сов. аппарата за волокиту. По личному признанию, в первое время Сов. власти занимался активным саботажем. Показаниями ряда обвиняемых по делу изобличается во вредительстве в деле планирования постройки.

9) КОН Маргарита Давидовна — стенографистка Управления строительства Москва-Донбасс т. Кивгилло. Вдова расстрелянного вредителя — работника Союзнефти. Близкие родственники КОН оптировали латвийское подданство и выехали за границу. Вопреки заявленного органами ОГПУ отвода зам. нач. управления строительства КИВГИЛЛО допускалась к секретной переписке. Фактически являлась второй женой КИВГИЛЛО.

ПП ОГПУ по ЦЧО  
31 марта 1933 г.

(ДУКЕЛЬСКИЙ)

*АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 374. Л. 86–104. Подлинник.*

*Резолюция на первой странице письма: «Варейкиса: Молотову, Кагановичу, Ворошилову, Андрееву, Благоврахову, Шатову, Ежову. И. Ст.».*

## № 6.14.

**Сопроводительная записка В.А. Балицкого<sup>13</sup> Г.Г. Ягоде с приложением докладной записки о контрреволюционной организации в паровозном депо «Октябрь» в г. Харькове**

А-716 сн

Июнь 1935 г.

Направляю докладную записку о контрреволюционной организации, вскрытой Транспортными органами НКВД УССР в паровозном деле «Октябрь» ст. Харьков — Пассажирская, посланную мною тов. Л.М. КАГАНОВИЧУ.

В. БАЛИЦКИЙ

*Приложение*  
СОВЕРШЕННО СЕКРЕТНО.

Народному комиссару путей сообщения  
тов. Л.М. Кагановичу<sup>14</sup>  
НКВД Г.Г. Ягода

Транспортными органами НКВД Украины вскрыта в паровозном депо «Октябрь» ст. Харьков-Пассаж. Контрреволюционная организация, руководимая троцкистами.

Организация ставила своей задачей разрушение паровозного хозяйства и срыв мероприятий партии, направленных на оздоровление транспорта. Члены организации вели контрреволюционную работу среди наиболее отсталых рабочих, натравливая последних против руководства партии и советской власти.

Следствием установлено, что руководителями организации являлись:

1. БОГДАНОВ Михаил Петрович, начальник депо «Октябрь», член партии с 1930 года. В прошлом активный с.-р., служивший у белых в 1919 г., с которыми на бронепоезде, лично управляя паровозом, с боем продвигался на Харьков.

2. САВЧЕНКО Александр Кондратьевич, — инструктор-теплотехник депо «Октябрь». В 1917 г. активный участник еврейских погромов в г. Лубнах. С 1918 г. по 1922 г. участник организованных хищений грузов из вагонов.

<sup>13</sup> Балицкий Всеволод Аполлонович (1892–1937). В 1934–1937 гг. нарком внутренних дел УССР.

<sup>14</sup> Каганович Лазарь Моисеевич (1893–1991). Член ЦК партии (1924–1957); член Оргбюро ЦК ВКП(б) (1924–1925, 1928–1946); секретарь ЦК ВКП(б) (1924–1925, 1928–1939). В 1935–1937 гг. нарком путей сообщения СССР.

Вступил в партию в 1923 г. В 1927 г. примкнул к троцкистской оппозиции. В 1928 г. разоблачен, сдал к.-р. троцкистскую литературу, осудил свои действия на партсобрании, оставаясь убежденным троцкистом.

Исключен из партии в 1935 году.

3. ТКАЧЕНКО Михаил Иванович, слесарь депо. Сын городского. Был в рядах партии с 1924 г. по 1932 г. и за это время трижды исключался как троцкист.

Характеризуя свою двурушническую деятельность, обвиняемые ТКАЧЕНКО и САВЧЕНКО показывают:

«...Будучи разоблаченными и разгромленными за подпольную троцкистскую работу, мы, хотя на партийных собраниях и признавали свою троцкистскую деятельность и осудили ее, но оставались верными троцкистской оппозиции, в частности я и САВЧЕНКО...»

(показания обв. ТКАЧЕНКО от 22/IV-35 г.)

«...После 1928 г. я оставался двурушником. На партийных собраниях голосовал за линию партии, но с ней не был согласен, был тверд в своих убеждениях и среди неустойчивых рабочих протаскивал троцкистские взгляды...»

(показания обв. САВЧЕНКО от 12/V-35 г.)

Обработке неустойчивых рабочих и особенно тех из них, кои по тем или иным причинам отходили от партии, — члены организации уделяли исключительное внимание.

«...Я изучал отходящих от партии лиц, для того, чтобы враждебную часть использовать для борьбы против партии...»

(показания обв. ТКАЧЕНКО от 27/IV-1935 г.)

Особенно активная к.-р. троцкистская работа организации развернулась в середине 1934 года, после вступления в должность начальника депо «Октябрь» БОГДАНОВА, который становится фактическим руководителем организации.

По директиве БОГДАНОВА, перед членами организации ставился вопрос о подрывной работе на транспорте; для этой цели, кроме троцкистов, привлекаются недовольные Советской властью.

Обвиняемый САВЧЕНКО показывает, что он от БОГДАНОВА получил такие установки:

«...Сейчас нужно работать по новому. Методы агитации уже не модны, нужно наряду с агитацией своих взглядов — БИТЬ, ЛОМАТЬ ТРАНСПОРТНОЕ ХОЗЯЙСТВО...»/

...Нашим лозунгом останется: «ЧЕМ ХУЖЕ, — ТЕМ ЛУЧШЕ» скорее придет конец этому руководству...

...В беседе со мной, БОГДАНОВ изложил мне пути и формы нашей деятельности. По его словам, мы должны строиться по звеньевому принципу, т.е. каждый из нас должен быть связан только с одним человеком. Этим преследуется цель большей конспирации и сохранения секретов нашей работы...»

(показания обв. САВЧЕНКО от 12/V-35 г.)

Обвиняемый Ткаченко в своих показаниях говорит о том же:

«...Савченко мне говорил, что на производстве, помимо троцкистской пропаганды, нужно работать так, как нас кормят...

...При ремонте паровозов, нужно делать так: посмотрел, поставил ту же деталь, независимо от ее исправности...

...Работу нужно портачить и паровозы выпускать из ремонта неисправными...».

(показания обв. Ткаченко от 25/V-35 г.)/

Следствием установлено, что организация провела большую разрушительную работу в паровозном хозяйстве.

Показаниями обвиняемого и ряда свидетелей, а также из документации устанавливается, что большое количество аварий паровозов явились следствием подрывной деятельности организации.

Справка о подрывной работе, проведенное членами организации прилагается.

Троцкистское руководство организации, в лице Богданова, Савченко и Ткаченко, в своей агитации против руководства партии, пошло до прямой пропаганды фашизма.

Троцкист Савченко показывает:

«...Одобрив политику ГИТЛЕРА, проводил пропаганду среди рабочих, восхваляя фашизацию Германии».

(показания обв. Савченко от 23/IV-35 г.)/

Член организации Штерн, исключенный из партии в 1934 г.

«Я считал, что выходом из тяжелого материального положения рабочего класса на Украине, в частности транспортных рабочих, могло быть только смена существующего строя, причем новый строй должен быть стрем, подобным германскому, где главенствующую роль играет фашизм — национальный гегемон Германии»

И далее:

«Рассуждения сводились к тому, что путь к водворению Фашистской власти Гитлера на Украине был единственный, заключающийся в оккупации Украины немцами, подобно 1918 г».

(показания обв. Штерна от 26/IV-35 г.)/

Обвиняемый Коваленко:

«...В беседах с Савченко, Стеценко, Харченко и друг. я, как и они, одобрял идеи Гитлера в Германии, который по нашему мнению понял опасность еврейского насилия и освободил страну от евреев и коммунистов»

(показания Коваленко от 22/V-35 г.)/

Следствие по делу продолжается.

Для выяснения связей организации по Красному Лиману, Основе и Купянску, прошу Вашего решения об аресте члена к.-р. организации — Нач. депо «Октябрь» Богданова Михаила Петровича.

- Приложение<sup>15</sup>: 1. Справка о подрывной работе организации.  
2. Список арестованных.

Народный комиссар внутренних дел УССР В. Балицкий

27 июня 1935 г.  
г. Киев

*АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 374. Л. 171–175. Машинописная копия.*

### № 6.15.

**Докладная записка Г.Е. Прокофьева И.В. Сталину о группе специалистов, проводящих подрывную работу на железнодорожном транспорте**

№56621

3 августа 1935 г.

По данным агентуры в НКПС существует к.р. группа специалистов, проводящая подрывную работу на жел.дор. транспорте и ставящая своей задачей создать затруднения в эксплуатации железных дорог, особенно к осенне-зимним перевозкам.

В состав этой группы входит ряд б/научных работников научно-исследовательского института эксплуатации НКПС и специалистов эксплуатационного и паровозного управлений, как-то:

1. КУДРЕВАТОВ С.К., беспартийный, б. научный сотрудник научно-исследовательского института эксплуатации НКПС, в 1930 г. был осужден к ВМСЗ с заменой 10 годами лишения свободы за к.р.вредительство; два его сына — белогвардейцы в период гражданской войны были расстреляны.

2. ЛУНЕВ К.С., беспартийный, быв.с.-р.в 1932 году был осужден к 3 годам заключения за к.р.вредительство

3. ВАСИЛЬЕВ М.И., беспартийный, профессор военно-транспортной академии РККА, будучи в заграничных командировках, оставлял копии своих докладов у иностранных «специалистов»; в 1927 г. передал американской комиссии на имя СИВЕНСА «материалы о течениях в жел.дор. ассоциациях.

4. БРАТИН В.С., беспартийный, б. нач. Восточного отдела эксплуатации НКПС, уроженец Варшавы; жена Братина — б/жена колчаковского офицера, бежавшего в Харбин — вела с б.мужем переписку; в 1926 г. БРАТИН дважды привлекался к ответственности «за небрежное обращение с моб. перепиской».

5. НИКОЛАЕВ И.Н., беспартийный, нач. пассажирской части эксплуа-

<sup>15</sup> Приложение не публикуется.

тации НКПС; в 1929 г. был вычищен с жел. дор. транспорта по 1-й категории; в 1930 г. осужден за вредительство на 10 лет.

6. БРЕУС Н.Е., беспартийный, ст.инженер Планового отдела эксплуатации НКПС, из семьи кулака (отец из-за непримиримости к большевикам в 1931 г. застрелился).

7. ГЕРМАН И.Е., б/нач. локомотивного сектора паровозного управления НКПС, в мае месяце с.г. исключен из ВКП(б) за саботаж мероприятий Народного Комиссара Путей Сообщения т. КАГАНОВИЧА; с 1904 по 1917 г. состоял в РСДРП (меньшевиков); в период занятия чехами Оренбурга и Уфы оставался на территории, занятой интервентами; в 1921 г. исключался из ВКП(б) за поддержку меньшевиков.— и другие.

Эта к.р. группа в НКПС'е, пользуясь влиянием на определенные круги железнодорожников периферии, создали условия для формирования на отдельных дорогах таких-же к.р. групп, проводящих подрывную работу.

Агентурным путем установлено, что оформившиеся к.р. группы существуют на Томской и М.Окружной дорогах.

На Томской дороге, по управлению дороги и Новосибирскому и Барнаулскому отделениям эксплуатации в состав к.р. групп входят:

1. ДМИТРИЕВ — зам. нач. бюро оперативного планирования управления дороги, в прошлом быв. крупный чиновник колчаковского министерства путей сообщения; в 1933 г. судим за срыв плановых перевозок и взяточничество; имел тесную связь с быв. вредителями ЗАВЬЯЛОВЫМ и МАЛЫШИНЫМ; а/с. элемент.

2. АБУАШВИЛЛИ — нач. сл. эксплуатации, в прошлом эс-эр, имел близкие связи с б/работниками Восточного отдела НКПС БРАТИНЫМ и работниками научно-исследовательского института эксплуатации.

3. СТРУСЕВИЧ — ст. коммерческий ревизор сл. эксплуатации, в прошлом польский дворянин, по убеждениям националист поляк; занимал видный пост в колчаковском министерстве финансов.

4. КОБА И.М., нач. грузовой части, беспартийный, кулак, в 1931 г. переведен с Екатеринбургской ж.д. по чистке прифронтовых дорог.

5. ЛОЗИН А.С., диспетчер, сын крупного царского чиновника, беспартийный, в 1934 г. был осужден тройкой ПП ОГПУ ЗСК по ст.58 п.7 (к.р. вредительство) и приговорен к 3 годам ИТЛ,— и другие.

На Окружной дороге по управлению дороги в состав к.р. группы входят:

1. ЭЛЬШТЕЙН А.Е., беспартийный, зам. нач. эксплуатации, в 1926 г. судим за должностные преступления, судимость в анкетах скрывает.

2. СНЕЖКО-БЛОТСКИЙ П.И., дежурный диспетчер, из дворян, поляк, имеет за границей сестру, в 1921 г. арестовывался по к.р.делу, в 1929 г. увольнялся со службы за задержку хлопкового маршрута, — и другие.

Инициаторами, вдохновителями и активными проводниками подрывной работы являлись и являются в настоящее время вышеперечисленные участники к.р. группы в НКПС'е.

Еще в начале 1935 года они активизировали свою подрывную работу

и организовали ряд выступлений участников группы на официальных совещаниях (главным образом в научно-исследовательском институте эксплуатации) на тему о том, что «наш вагон использован полностью, внутренних ресурсов нет, надо строить новые вагоны, а все постановления партии и правительства в направлении использования внутренних ресурсов — это очередные кампании, которыми дела мы не исправим» (из выступления ЛУНЕВА 3/II — с.г. на совещании в научно-исследовательском институте эксплуатации).

Выступление в апреле месяце с.г. шести участников к.р.группы — ВАСИЛЬЕВА, БРАТИНА, НЕЙШТАДТА, ГУРЬЕВА, КУДРЕВАТОВА, и МОРЩИХИНА с к.р.заявлением, направленным якобы против статьи инженера ИСАЕВА «почему вагон больше стоит, чем ходит» («Правда» от 15/III с.г.) было не случайно — оно являлось уже более организованным продолжением к.р.борьбы и было направлено против поставленных новым руководством НКПС задач: использовать внутренние резервы.

Этому выступлению предшествовало нелегальное совещание, состоявшееся 17/III с.г. в кабинете НЕЙШТАДТА в составе участников к.р.группы: ВАСИЛЬЕВА, БРАТИНА, НЕЙШТАДТА, ГУРЬЕВА, КУДРЕВАТОВА, МОРЩИХИНА и БЕРИШВИЛИ, на котором было решено дискредитировать новые установки т. КАГАНОВИЧА, избрав для этой цели мишенью статью Б. ИСАЕВА.

Профессор ВАСИЛЬЕВ взял на себя составление документа, который должен был по замыслу участников совещания дискредитировать установки руководства НКПС, а подбор материалов для составления этого документа был поручен БЕККЕРУ И БРЕУСУ.

Подрывная работа к.р. группы еще более активизировалась после разоблачения антигосударственной сущности документа «шести» и откомандирования подписавших его участников группы на периферию.

Оставшиеся в НКПС участники группы, периодически запираясь в кабинете БЕККЕРА, устраивают совещания и выступают организованно в тех случаях, когда обнаруживается подрывная работа одного из участников группы. Так, например, когда на совещании ИТР в мае месяце с.г. обсуждался вопрос об антигосударственной практике КРОППА в деле маршрутизации, БЕККЕР и др. выступили в защиту КРОППА; когда на производственном совещании в апреле с.г. обсуждался вопрос о срыве инженером ЛИПСКИМ разработки плана по безопасности движения поездов, БЕККЕР и др. выступили в защиту ЛИПСКОГО и преступление ЛИПСКОГО осталось безнаказанным.

В целях срыва мероприятий руководства НКПС участники к.р.группы в НКПС систематически убеждают железнодорожников, что нынешние успехи жел. дор. транспорта являются результатом того, что «сняли часть пассажирского движения и за счет пассажиров поднимают погрузку, начали выпускать паровозы «ФД», прояснилась погода, но к зиме все провалится и мы вернемся к прежним прорывам», что внутренних резервов нет, что нужно увеличивать вагонный парк и развивать станции, что «на-



меченные схемы маршрутов в жизнь не пройдут и поезда со скоростью 400 клм. в сутки ходить не могут».

Они ведут агитацию за срыв выполнения приказа НКПС №83/п о борьбе с крушениями и против новых установок руководства в пассажирском движении.

Откомандированные на периферию участники к.р. группы также продолжают вести подрывную работу.

Практическая подрывная работа участников к.р. группы целиком отражает вышеизложенные их установки в деле срыва мероприятий, главным образом по улучшению оборота вагонов.

Подрывная работа участников к.р. группы из центрального управления эксплуатации проводилась неизолрированно от подрывной работы враждебных элементов из паровозного управления.

Нач. локомотивного сектора паровозного управления ГЕРМАН «планировал» работу паровозного парка, исходя из тех же установок, из каких исходили и участники к.р. группы из эксплуатационного управления: скрывать имеющиеся в паровозном хозяйстве резервы путем дачи заниженных измерителей работы паровозов.

Участники к.р. группы и главным образом нач. пассажирского сектора НИКОЛАЕВ и нач. локомотивного сектора паровозного управления ГЕРМАН строили планы развития пассажирского движения не путем увеличения веса пассажирских поездов, а исключительно путем увеличением числа их, несмотря на то, что такой путь неприемлем с точки зрения интересов товарного движения.

Участники к.р. группы ГЕРМАН и НИКОЛАЕВ, зная, что использование паровозов «ИС» создавало возможность больших резервов пропускной способности для грузовых перевозок, саботировали форсирование их постройки и освоения находящихся в эксплуатации.

Подрывная работа участников к.р. группы на Томской дороге заключается в том, что они, систематически убеждая работников эксплуатации в управлении и на периферии в невыполнимости даваемых НКПС'ом заданий, сами дают заниженные измерители работы отделений и станций, создают условия, неизбежно влекущие огромные простои вагонов, дезорганизуют маршрутизацию и всю прочую эксплуатационную работу, особенно на решающих отделениях, производящих погрузку угля и металла.

Участники к.р. группы так регулируют распределение вагонного парка, что Кузбасское отделение систематически не обеспечивается необходимым для погрузки угля и металла количеством порожних вагонов, в то время, как другим отделением для погрузки второстепенных грузов предоставляется порожняк в размерах, доходивших до 300% к плану.

Приказы НКПС о маршрутизации участниками к.р. группы злостно саботируются.

На май месяц с.г. Кузнецкий завод, являющийся решающим пунктом погрузки маршрутов, получил план только 25 мая, а на июнь — 12 июня, ввиду чего на 20 дней июня вместо 680 маршрутов было отправлено только 441.

Особенно дезорганизуется погрузка на Барнаульском отделении эксплуатации, которое при полной обеспеченности порожняком выполнило план на 20 дней июня только на 43%.

Пассажирское движение на дороге было дезорганизовано.

На Окружной дороге быв. начальник, ныне зам.нач. эксплуатации Московско-Окружной ж.д. ЭЛЬШТЕЙН в новом графике движения поездов установил коммерческую скорость 9,63 клм. в час, вместо заданной НКПС'ом 11 клм. Участвовавшим в разработке графика диспетчерам дороги ДОЛГАНОВУ и СНЕЖКО была выдана ЭЛЬШТЕЙНОМ премия по 700 руб. каждому. Когда антигосударственная сущность этого графика была разоблачена, БЕККЕР принимает меры к переводу ЭЛЬШТЕЙНА в НКПС. (Эльштейн учился в Киевском институте с Беккером).

ЭЛЬШТЕЙН, после обработки материалов хронометражного наблюдения за простым вагонов на отдельных станциях Моск. Окружной дороги, которое показало возможность значительного сокращения простоя вагонов, дал следующее указание инженеру эксплуатации МИХАЙЛОВУ: «разработать нормы так, чтобы в общедорожном масштабе они не дали бы снижения, так как если НКПС узнает об этом (о возможности снижения простоев), то сократит оборот вагонов, а нам это невыгодно».

НКВД СССР считает необходимым ликвидировать подрывную деятельность этой группы и арестовать наиболее активных участников группы по Томской дороге и в НКПС'е, в частности следующих лиц: по НКПС — б/нач. пассажирской части эксплуатации НИКОЛАЕВА И.Н., б/ст. инженера технического сектора КРОПП Е.Л., б/научного сотрудника научно-исследовательского института, ныне инженера ст. Ртищево Рязано-Уральской дор. БЕРИШВИЛИ И.С., б/нач. наливного сектора эксплуатации БЕККЕР Я.М., б/нач. локомотивного сектора паровозного управления ГЕРМАН и б/нач. распорядительной части Восточного отдела эксплуатации ЮТОВА Д.Г.. По Томской дороге — зам. нач. бюро оперативного планирования ДМИТРИЕВА и ст.коммерческого ревизора СТРУСЕВИЧ. По Окружной дороге — зам. нач. эксплуатации ЭЛЬШТЕЙН.

ПРИЛОЖЕНИЕ<sup>16</sup>: справка.

ЗАМ. НАРОДНОГО КОМИССАРА  
ВНУТРЕННИХ ДЕЛ СССР

(ПРОКОФЬЕВ)

Послать: НКПС т. Кагановичу

*АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 375. Л. 1-9. Подлинник.*

<sup>16</sup> Печатается без приложения.

## № 6.16.

Спецсообщение А.М. Шанина<sup>17</sup> о произведенных обыскахСовершенно секретно

№57572

10 ноября 1935 г.

В ночь с 9 на 10-е ноября с.г. НКВД произведены обыски на квартирах нижеследующих ответственных работников НКПС:

1) КАГАНОВА Д.М. — зам. начальника сектора оперативного учета вагонного управления;

2) РАЙЦЕЛИС М.М. — ст. инженера эксплуатационного управления;

3) ЯРОЦКОГО А.С. — нач. сектора учета и анализа вагонного управления;

4) БЕККЕРА Я.М. — ответственного исполнителя центрального отдела планирования;

5) БРЕУСА Н.Е. — нач. эксплуатационного сектора центрального отдела учета;

6) ЧЕРЕПАНОВА В.А. — нач. сектора оперативного учета вагонного управления;

7) РЫНСКОГО М.А. — нач. группы учета и борьбы с крушениями;

8) ОЖЕГОВА Е.М. — ст. инженера центрального отдела учета;

9) КРОППА Е.Л. — инженера Южного отдела эксплуатации

Обыском устанавливается, что между указанными лицами существуют организационные связи. Они посещали друг друга на дому, постоянно обменивались отдельными научными работами, снабжали один другого различными статистическими данными о работе дорог и, наконец, ряд теоретических работ передавали друг другу для просмотра с тем, чтобы при сдаче этих работ в печать, устранять из них все то, что могло бы разоблачить этих лиц, как последователей группы «предельщиков» (Братин и друг.).

Наибольшим влиянием в этой группе специалистов пользуется БЕККЕР, который чаще других просматривает и направляет материалы его соучастников. Вместе с тем отдельные участники этой группы поддерживают связи с разоблаченной этой весной группой «предельщиков».

Широко практикуется участниками группы собирание сведений о погрузке и о работе дорог вообще и хранение этих материалов у себя на дому. Также широко практикуется вынос из НКПС'а на дом и хранение на дому секретных и не подлежащих оглашению документов, иногда характеризующих состояние дорог и их работу за несколько лет, а также пропускную способность дорог.

Ниже перечислены наиболее характерные документы, обнаруженные у каждого в отдельности:

<sup>17</sup> Шанин Александр Михайлович (1898–1937). В 1935–1937 гг. начальник Транспортного отдела ГУГБ НКВД СССР.

1. КАГАНОВ:

Альбом ремонтных средств вагонного хозяйства дорог СССР (не подлежит оглашению).

Альбом со схематическими картами и основными данными, характеризующими состояние дорог сети Союза, не подлежащими оглашению.

Сводка о работе отделений по сети железных дорог за первую декаду сентября 1935 года.

Данные о пропускной способности железнодорожного участка Кунцево — Одинцово.

Анализ диспетчерского станционного графика.

Чистые бланки с угловым штампом и круглой печатью Киевской государственной обувной фабрики на 4-х полулистах.

8 чистых бланков с одной круглой печатью этой же фабрики.

2. РАЙЦЕЛИС:

Данные о средне-суточной погрузке за 1913 год и данные о погрузке с 1929 года по первые дни ноября 1935 года и перспективные данные о погрузке в 1936 и 1937 г. при чем норма среднесуточной погрузки в 1936 году указана 75 тысяч вагонов и в 1937 году 79 тысяч вагонов.

Письмо на имя тов. АРНОЛЬДОВА, в котором РЕЙЦЕЛИС пытается оправдать свое антигосударственное выступление перед слушателями центральной эксплуатационной школы, где им приводились цифры среднесуточной погрузки на 1936 год 75 тысяч вагонов и на 1937 год 79 тысяч вагонов.

Распоряжение Центрального управления эксплуатации и центрального управления народного хозяйства от 11 августа 1935 года за № 196 о порядке составления графиков и расписаний движения поездов, в котором указано необходимое число поездов для обеспечения перевозок 80 тысяч вагонов средне-суточной погрузки по сети.

Пояснительная записка к проектировкам плана эксплуатационной работы железных дорог на 1936 год, полученная РАЙЦЕЛИС от планового отдела НКПС, где в расчетной ведомости фигурируют данные погрузки в 1936 году 75 тысяч вагонов.

Доклад т. АРНОЛЬДОВА на имя ЦЗ т. ПОСТНИКОВА от 25 марта 1935г. Об обороте вагонов с пометками на полях. По заявлению РАЙЦЕЛИСА доклад этот им получен от БРЕУСА в личное пользование.

Заключение и инструкция по учету времени оборота вагонов на станциях и с запиской БРЕУСА дать по этой инструкции свои замечания.

Наставления по планированию эксплуатационных измерителей составленные БЕККЕРОВ.

Письмо из Америки, полученное в 1935 году от гр-на РУБИНШТЕЙНА, в котором последний просит РАЙЦЕЛИСА помочь переехать в СССР.

Две записанных книжки с адресами и №№ телефонов лиц входящих в антигосударственную группировку « на пределе», как-то: БЕККЕРА, БРАТИНА, НЕЙШТАДТА и друг.

### 3. ЯРОЦКИЙ:

Два тома отчета жел. дор. СССР, составленные американцем БАДД, не подлежащих оглашению.

Отчет о состоянии вагонного парка дорог СССР за период с 1928 по 1935 год.

Информационный бюллетень отдела учета Октябрьской дороги, изданный в 1932 году.

Обзор работы Моск. Бел. Балт. ж.д. за 1928–29 гг.

Ряд заметок, справок и удостоверений на имя БРЕУСА, характеризующих чрезвычайно тесную связь ЯРОЦКОГО и БРЕУСА.

### 4. БЕККЕР:

Конспект лекций по линейной диспетчрии М.П. Орлова, статья М. РАЙЦЕЛИС «Пути улучшения работы железнодорожного транспорта — сокращение оборота товарного вагона» и статья инженера РЫНСКОГО «Решение тормозных задач по формуле». На всех указанных документах имеются редакционные выправки БЕККЕРА, устраняющие из текста установки авторов идентичные теории антигосударственной группировки «предельцев».

Справка о передаче подвижного состава Уфа-Ишимбаевской линии.

16 таблиц с данными об измерителях на вторую пятилетку по железнодорожному транспорту.

Записка от инженера ХОРОЛ А.Л. на имя БЕККЕРА следующего содержания: «Яшенька, завтра в 12 часов состоит вопрос о регулировке. Где стоит вопрос ты понимаешь. А. очень просит тебя приготовить ему завтра с утра тезисы-записку по регулировке и распределению парков (словом, что ты найдешь нужным). Как только завтра ты придешь в НКПС сейчас же свяжись со мной. Это надо сделать обязательно. Ты сам понимаешь, что это вопрос большой важности, Сегодня еще постарайся набросать что-нибудь. Всего хорошего. Жму руку. Саша».

### 5. БРЕУС:

Записная книжка с адресами и телефонами лиц-участников антигосударственной группировки «на пределе»: БРАТИН, ВАСЬЛЬЕВ, НИКОЛАЕВ, ЛУНЕВ и т.д.

Письмо от инженера ДРЕЙЕРА (члена контрреволюцион. вредительской организации в НКПС в 1929 году), в котором последний просит БРЕУСА оказать ему помощь через АРНОЛЬДОВА в переводе на работу ближе к Москве с Вост. Сибирской ж.д.

Книга «Общий курс эксплуатации железных дорог» с надписью следующего содержания: «Ищущему железнодорожных знаний Арону Марковичу АРНОЛЬДОВУ от отчаявшегося их найти — автора», которым является А.М. ФРОЛОВ.

В момент обыска в вагоне, где проживает БРЕУС, оказался прибывший из Ленинграда консультант начальника Октябрьской жел. дороги гр. СОКОЛОВ, у которого были обнаружены следующие документы: проект постановления СНК и ЦК ВКП(б) об изменении порядка планирования

перевозок в 1936 году; сводка аварий и крушений по Октябрьской жел. дор. за 1935 год; материалы по организации движения в Ленинградском узле; брошюры «Нормализация грузопотоков Октябрьской и Мурманской железных дорог» издания 1939г. По поводу обнаружения проекта постановления СНК СССР и ЦК ВКП(б) о порядке планирования перевозок, СОКОЛОВ в своих объяснениях указал, что этот материал был им получен у начальника сектора перевозок НКПС ИГНАТОВА.

#### 6. ЧЕРЕПАНОВ:

Заметка, сделанная рукой ЧЕРЕПАНОВА, о выполнении дорогами плана погрузки за 4, 5 и 6 ноября с.г. с указанием средне-суточной погрузки за 5 дней — 71.131 ваг.

Заметка, написанная собственноручно ЧЕРЕПАНОВЫМ, следующего содержания: «Я могу выразить удовлетворение первой попыткой ЦД подойти к хозяйственным вопросам, но мое удовлетворение не может выйти из рамок удовлетворения от лепета ребенка, не лепетавшего раньше вовсе и вызывавшего опасения, что он совсем говорить не будет.

Открытка КАГАНОВА от 31 августа 1935 года, адресованная ЧЕРЕПАНОВУ на курорт в Старую Руссу, в которой КАГАНОВ сообщает о положении дел в НКПС и в частности в том секторе, где работает ЧЕРЕПАНОВ.

Адреса и телефоны участников антигосударственной группировки «На пределе».

#### 7. РЫНСКИЙ:

Схематический план ст. Москва-Пассажирская Северной жел. дороги.

Продольный профиль путей на участке Москва-Пушкино Северной жел. дороги, с указанием расположения сигналов.

Приказ НКПС № 108/Ц от 28 апреля 1935 года и приказ Моск. Казанской жел. дор. № 1092 от 14 ноября 1934 года.

График движения поездов на участке Москва-Александровск Северной жел. дороги.

Письмо начальника технической части Екатерининской жел. дороги г-на КОРЕЦКОГО следующего содержания: «Александр Михайлович, намерение мое написать Вам укрепилось после прочитанного вчера в «Гудке» распоряжения Вашего создать консультацию по вопросам технической эксплуатации. В число консультантов назначен некий тов. РЫНСКИЙ. Несколько времени тому назад я послал ему в «Гудок» и «Эксплоатацию жел. дор». прилагаемое в копии письмо. Думаю, что люди, выступающие в прессе «с разъяснениями» подобными сделанным РЫНСКИМ, не могут быть авторитетны и официально числиться в такой ответственной, высоко авторитетной организации, как организованная Вами консультация. Известный Вам по Архангельску, Москве — КОРЕЦКИЙ. 23.III-35г». На письме имеется входящий номер ЦЗ/4/743 от 8.IV и резолюция: «т. ЛУНЕВУ — срочно рассмотрите и переговорите со мной. ПОСТНИКОВ». Видимо, эта переписка была передана ЛУНЕВЫМ без исполнения РЫНСКОМУ.

#### 8. КРОПП:

Проект развития Ростовского узла со схемами.

Расчеты количества пассажирских поездов в связи с проектом развития Ярославского узла.

Расчеты сортировочных горок для железных дорог.

12 приказов НКПС и дорог Московского узла и 5 инструкций по специализации поездов, взаимном пользовании дорогами, товарными парками и т.п.

Личные рукописи, относящиеся к 1931–1932 г.г. «О влиянии маршрутизации и специализации поездов на оборот вагона».

Одна пятидесятифранковая купюра, которая по словам КРОППА прислана в письме от родственников из Франции, систематически оказывающих ему денежную помощь.

Записи адресов и телефонов большинства участников антигосударственной группировки «На пределе». (Райцелис, Черепанов, Каганов и т.д.)

#### 9. ОЖЕГОВ:

Обнаружено большое количество деловых бумаг, в том числе много материалов, не подлежащих оглашению.

Доклад в транспортную комиссию СНК и ЦК ВКП(б) о плане перевозок и капитального строительства железнодорожного транспорта на 1935 год.

Новые схемы отделений движения на основе решений СНК и ЦК.

Конъюнктурный обзор железнодорожного транспорта СССР за 1931 год, не подлежащий оглашению, на 132 листах.

Анализ выполнения плана работ железнодорожного транспорта за 9 месяцев 1934 года, не подлежащий оглашению.

Материал о складском хозяйстве железнодорожного транспорта на 121 листе, не подлежащий оглашению.

Данные о выполнении плана железнодорожного транспорта в 1932 году на 91 листе, не подлежащие оглашению.

Доклад директора Южной дороги на коллегии НКПС о работе дороги за 1933 год.

Акт и материалы служебного расследования случая крушения поездов № 92 и поезда № 671 имевшее место 5 марта 1935 года.

Акт и материалы служебного расследования столкновения поездов № 751 и № 885 имевшее место 4 марта 1935 г.

Доклад о результатах обследования Курского узла.

Обширный материал о маршрутизации поездов.

Материалы о стаже работников железнодорожного транспорта связанных с движением поездов.

Материал о текучести стрелочников по всем дорогам Московского узла.

Статистическая таблица дел и осужденных железнодорожников за крушения поездов по всем дорогам Союза за 1934 и 1935 год, по сведениям линейных транспортных судов.

НАЧ. ТО ГУГБ НКВД

(ШАНИН)

*АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 375. Л. 42–52. Подлинник.*

*На первой странице документа резолюция: «т. Сталину. Агранов. 10/XI 35 г.*

## № 6.17.

**Докладная записка А.Я. Вышинского И.В. Сталину и В.М. Молотову  
о троцкистской вредительской организации в депо «Октябрь»  
г. Харькова**Сов. секретно.

№364/лсс

21 ноября 1935г.

Главным Управлением Транспортной Прокуратуры передано на рассмотрение Транспортной Коллегии Верховного Суда Союза ССР дело о к-р. троцкистской вредительской организации в депо «Октябрь» Южных ж.д. (Харьков), действовавшей в период 1934 г. и первого квартала 1935 г.

Проведенным следствием установлено, что существовавшая в депо к-р. организация, состоящая из троцкистов, сплотив вокруг себя остальной классово-чуждый элемент, пробравшийся на различные должности в депо, проводила:

1. Систематическую к-р. агитацию с призывами к свержению советского строя; в частности, блокируясь с к-р. националистическими элементами, призывала к отрыву УССР.

Агитационная деятельность выражалась как в индивидуальной обработке наразвитых и неустойчивых рабочих и служащих депо, так и в распространении к-р. листовок, написанных членами группы и отпечатанными типографским способом.

2. Активную подрывную работу путем разрушения котлового хозяйства, вредительского ремонта ходовых частей паровозов, выдачи неисправительных смесей топлива и т.д., что приводило к авариям.

Данная к-р. деятельность обвиняемых подтверждается собранными по делу документами, актом технической экспертизы произведенного ремонта паровозов и личным признанием большинства обвиняемых.

К уголовной ответственности привлечены и предаются суду 20 человек, из которых главные обвиняемые:

1. БОГДАНОВ М.П., сын б. домовладельца, собственника 30 десятин земли, б. эсер, дважды судился: за развал депо Родаково и крушение на Лиманском участке Донецкой ж.д., б. машинист бронепоезда белых (в 1919 г.), в последнее в депо «Октябрь». Состоял членом ВКП/б/с 1930 г.

В предъявленном обвинении виновным себя признал.

2. САВЧЕНКО А.К., сын кустика, участник еврейских погромов в г. Лубнах в 1917 г., обманном путем пробрался в партию, исключался за троцкизм в 1929 и в 1934 г.г., но был восстановлен в партии, ныне из рядов КП/б/У исключен, в связи с настоящим делом. В последнее время инструктор-теплотехник депо «Октябрь».

В предъявленном обвинении виновным себя признал. При передопро-



се, произведенном Прокуратурой Союза в октябре м-це, свои показания подтвердил, но затем, при предъявлении следствия 2.ХІ представителем Прокуратуры Союза, — от своих первоначальных показаний отказался, мотивируя тем, что он их давал в состоянии невменяемости.

3. ТКАЧЕНКО М.И., сын городского, член подпольной троцкистской организации в 1927-28 г.г., исключен из КП/б/У, как троцкист. В последнее время бригадир ремонта паровозов депо «Октябрь».

В предъявленном обвинении виновным себя признал.

4. ХАРЧЕНКО М.К., б. домовладелец, б. член рады Южных дорог (при Гетмане), б. член КП/б/У, имеет сына и племянника в белой эмиграции, с которым поддерживал связь. В последнее время машинист депо.

В предъявленном обвинении виновным себя признал.

5. ВОРОНЬКО М.Т. слесарь депо, дважды судимый за растрату и хулиганство — исключен из комсомола, член подпольной троцкистской организации депо.

В предъявленном обвинении виновным себя признал.

Из остальных 15 обвиняемых, среди которых 7 чел. б. члены КП/б/У, 8 человек также признали свою вину.

Один из обвиняемых ТКАЧЕНКО являлся секретным сотрудником органов НКВД и, вместо разоблачения преступных действий других обвиняемых, сам встал на путь преступлений и дезинформировал органы НКВД.

В качестве меры наказания в отношении обвиняемых БОГДАНОВА и САВЧЕНКО считал бы целесообразным применить расстрел, а в отношении остальных обвиняемых разные сроки лишения свободы.

Дело полагаю заслушать в открытом заседании суда в г. Харькове с опубликованием материалов процесса в печати.

В качестве обвинителя по данному делу состоит мой старший помощник, Главный Транспортный Прокурор т. СЕГАЛ. Считаю бы также целесообразным и свое участие в этом процессе.

Прошу Ваших указаний.

(А. Вышинский)

*АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 375. Л. 54–56. Подлинник.*

#### № 6.18.

### Справка Л.М. Кагановича И.В. Сталину о загрузке железнодорожного транспорта

22 ноября 1935 г.

*Т. Сталин! Посылаю Вам данную справку по интересовавшему вас вопросу.*

*Л. Каганович*

Группа инженеров и профессоров доказывала:

1) что транспорт работает «на пределе» и не может грузить больше чем 56 тысяч вагонов — максимум 60 тысяч вагонов.

2) Что коммерческая-участковая скорость, достигнутая в 1934 году — 14,2 километра в час, является максимально возможной.

3) Что техническая скорость товарного поезда с паровозом типа «3» не может превышать 23 километров.

Фактически же, как известно:

1) Железнодорожный транспорт грузит сейчас в сутки не 56-60 тысяч вагонов, а 73-75 тысяч вагонов.

2) Коммерческая-участковая скорость товарного поезда поднялась с 14,2 километра в час в среднем за 1934 год до 18,6 километров в час в октябре 1935 года, т.е. повысилась на 4,4 километра в час.

3) Техническая скорость товарного поезда повысилась с 22,5 километров в час в среднем за 1934 год до 27,4 километров в час в октябре 1935 года, т.е. на 4,9 километра в час.

Таковы факты, разоблачившие реакционную группу инженеров и профессоров, оправдывавшую своими квазинаучными нормами плохую работу железнодорожного транспорта.

Л. Каганович

*АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 375. Л. 57. Подлинник.*

#### № 6.19.

**Докладная записка А.Я. Вышинского И. В. Сталину  
и В.М. Молотову по делу троцкистской контрреволюционной  
организации в депо «Октябрь» г. Харькова**

Сов. секретно.

№ 374/лсс

26 ноября 1935 г.

22-го ноября с.г. мною предоставлена Вам докладная записка по делу троцкистской контрреволюционной организации в депо «Октябрь» Южных дорог.

В этой записке я ставил вопрос об организации по этому делу открытого процесса. В настоящее время мною установлено, что некоторые работники Транспортного Отдела УГБ НКВД Украины, в целях подготовки наиболее успешного проведения ожидаемого процесса, принимают ряд мер, которые являются и незаконными, и недопустимыми по существу.

Как видно из прилагаемого при сем письма зам. начальника Транспортного Отдела УГБ Украины КАРДАША на имя начальника Транспортного Отдела УГБ Украины БРОНЕВОГО, эти работники практикуют

подсаживание к арестованным по этому делу лицам — «квалифицированной подседы», которая должна, как это говорится в письме, «основательно влиять на психику арестованных», в частности, это применяется в отношении САВЧЕНКО, ШУРУПОВА и БОГДАНОВА.

В этом письме также говорится следующее:

«Чтобы точнее ориентироваться и определить возможность нашего влияния на ход переписки, ибо я имею ввиду добиться не только получения подлинников их переписки или фотографий, а и спровоцировать, если так допустимо выразиться, интересную для дела и суда переписку — я выехал вчера в Допр изучить обстановку, после чего наметил ряд комбинаций, которые излагаю ниже; всю важность этих мероприятий, сложность их и необходимость проявления исключительной осторожности и продуманности я учитываю и провалов не допущу».

Это письмо говорит (далее) о том, что, не ограничиваясь этими «мероприятиями» в отношении обвиняемых, этими работниками НКВД приступлено «к проверке возможности агентурного обеспечения семей арестованных и особо важных свидетелей».

Несмотря на то, что материалами дела вина обвиняемых вполне доказана, а отдельные отказы от признания своей вины со стороны некоторых обвиняемых не имеют решающего значения, такого рода «подготовка» процесса может поставить нормальное проведение этого дела под удар, так как при гласном разбирательстве дела не исключена возможность различных неожиданностей в связи с теми или другими незаконными действиями органов предварительного следствия, занятых этой «подготовкой».

Об этих незаконных действиях работников Транспортного Отдела УГБ НКВД Украины я сообщил тов. ЯГОДЕ, настаивая на строгом расследовании и наказании виновных и принятии мер к недопущению повторения подобных явлений в будущем, как совершенно незаконных и прямо воспрещенных уголовно-процессуальным кодексом (ст.136 УПК РСФСР).

Сообщая Вам об этих незаконных действиях отдельных работников НКВД, я вместе с тем прошу при разрешении вопроса об организации открытого судебного процесса по делу депо «Октябрь» Южных дорог учесть изложенные в настоящем моем письме соображения.

ПРИЛОЖЕНИЕ<sup>18</sup>: упомянутое.

(А. Вышинский)

*АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 375. Л. 71–73. Подлинник.*

<sup>18</sup> Приложение не публикуется.

## № 6.20.

Докладная записка Я.С. Агранова<sup>19</sup> И.В. Сталину о расследовании преступных действий сотрудника НКВД УССР Кардаша<sup>20</sup>

№ 57701

Сов. секретно

29 ноября 1935 г.

В связи с присланной нам прокурором Союза ССР т. ВЫШИНСКИМ копией письма сотрудника НКВД УССР КАРДАША, которое свидетельствует о преступных действиях последнего, мною приняты следующие меры:

1) по моему распоряжению автор письма КАРДАШ арестован НКВД УССР в г. Харькове;

2) начальник Транспортного отдела НКВД УССР т. БРОНЕВОЙ, которому КАРДАШ направил это письмо, временно отстранен от должности;

3) для расследования дела на место в г. Харьков мною командирован особоуполномоченный НКВД СССР т. ФЕЛЬДМАН и пом. начальника ТО ГУГБ НКВД т. ЛИСТЕНГУРТ.

Факты, изложенные в письме, не отразились на ходе предварительного следствия по делу к.-р. троцкистской организации в депо «Октябрь» Южной жел. дороги.

По делу к.-р. троцкистской организации арестовано 20 человек.

Прокурор Южной жел. дороги т. ЕСАУЛОВ и его помощник тов. Саржевский имели повседневное наблюдение и принимали непосредственное участие в допросах арестованных по этому делу.

По окончании предварительного следствия в г. Харьков специально приезжал для проверки и предъявления обвинения пом. главного транспортного прокурора Союза т. РАМАЗАН, которому обвиняемые подтвердили правильность материалов следствия и полностью признали свою вину.

Вторично все дело перепроверял другой помощник главного транспортного прокурора т. ГОРБУЛЕВ, которому обвиняемые тоже подтвердили свои показания и обвинительные материалы следствия.

Контрреволюционные акты троцкистов подтверждены документально.

О результатах расследования действий КАРДАША сообщу Вам дополнительно.

ЗАМ. НАРОДНОГО КОМИССАРА  
ВНУТРЕННИХ ДЕЛ СССР  
(Агранов)

*АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 375. Л. 80–81. Подлинник.*

<sup>19</sup> Агранов Я.С. (1893–1938). В 1934–1937 гг. заместитель наркома внутренних дел СССР.

<sup>20</sup> На бланке НКВД СССР.

## № 6.21.

**Записка Г.Г. Ягоды И.В. Сталину об осужденных специалистах железнодорожного транспорта**февраль 1936 г.<sup>21</sup>

Просит о досрочном освобождении осужденных специалистов жел. дор. транспорта, снятие с них судимости и восстановления их в правах за работы по паровозу серии «ФД», сверхмощному паровозу серии «ИС», мощному товарному электровозу серии «ВЛ» и др.

Сотрудников НКВД, руководивших специалистами, наградить орденами Ленина.

Резолюция: «обсудить. Ст»[алин]

*АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 375. Л. 93. Машинопись.*

## № 6.22.

**Докладная записка Г.Г. Ягоды И.В. Сталину<sup>22</sup> об освобождении осужденных специалистов железнодорожного транспорта и награждении сотрудников ОГПУ**

№55391

8 февраля 1936 г.

В 1930 году, 24 апреля, ОГПУ было организовано специальное бюро из числа осужденных специалистов железнодорожного транспорта.

Отбывая наказание, до настоящего времени осужденными специалистами проделана большая и ценная работа в области проектирования и постройки основных элементов реконструкции железнодорожного транспорта.

Наиболее крупными работами по проектированию являются: мощный товарный паровоз серии «ФД», сверхмощный пассажирский паровоз серии «ИС», мощный товарный электровоз серии «ВЛ», мощный товарный электровоз серии «ИС», сверхмощный товаро-пассажирский тепловоз серии «ВМ» и вагонный замедлитель для сортировочных горок.

Специальное бюро не только спроектировало вышеуказанные элементы реконструкции, но также руководило и принимало участие в разработке рабочих чертежей, строительстве паровозов, электровозов и т.р. и оказывало помощь в организации серийного производства и освоении этих локомотивов.

<sup>21</sup> Документ без даты. Приложен как сопроводительная записка к документу от 8 февраля 1936 г.

<sup>22</sup> На бланке НКВД СССР.

Паровоз «ФД», принятый как основной тип товарного паровоза для железных дорог СССР, показал в работе высокие эксплуатационные и конструктивные качества и широко внедряется на важнейших направлениях.

Отмечая заслуги отбывающих до настоящего времени наказание инженеров, сумевших в максимально короткий срок разрешить ряд важнейших задач реконструкции железнодорожного транспорта, прошу:

1) Разрешения о досрочном освобождении осужденных специалистов, снятия судимости и восстановления в гражданских правах.

2) Сотрудников НКВД, руководивших вышеупомянутыми работами наградить орденами Ленина.

ПРИЛОЖЕНИЕ: 1) Список осужденных специалистов, представляемых к досрочному освобождению и восстановлению в гражданских правах.

2) Список сотрудников НКВД, представляемых к награждению орденом ЛЕНИНА.

НАРОДНЫЙ КОМИССАР  
ВНУТРЕННИХ ДЕЛ СССР (ЯГОДА)

*Приложение*

### СПИСОК

#### осужденных специалистов, представляемых к досрочному освобождению и восстановлению в гражданских правах

Амнистировать, восстановить в гражданских правах авторов проектов паровозов «ИС» и «ФД» и других элементов реконструкции железнодорожного транспорта, разработанных в специальном бюро НКВД.

1) КРАСОВСКОГО Петра Осиповича — инженера путей сообщения (осужден за вредительство по ст.58 п.7 на 10 лет — 12 июня 1928 года).

2) ДИСКОВСКОГО Павла Владимировича — инженера-технолога (осужден за вредительство по ст.58 п.7 на 10 лет — 1 апреля 1928 г.).

3) ДОБРОВОЛЬСКОГО Николая Андреевича — инженера-технолога (осужден за вредительство по ст.58 п.7 — 26 июня 1930 года — наказание отбыл).

4) ГРИНЕНКО Романа Петровича — инженера-технолога (осужден за вредительство по ст.58 п.7 на 5 лет — 28 ноября 1928 года, срок наказания отбыл).

5) ЧЕРЕПАНОВА Петра Васильевича — инженера-механика (осужден за вредительство по ст.58 п.7 на 10 лет — 10 декабря 1930 года).

6) ЖАРКОВА Кирилла Григорьевича — инженера-механика (осужден за вредительство по ст.58 п.7 на 10 лет — 9 марта 1931 года).

7) МИТКЕВИЧА Эдуарда Константиновича — инженера-электрика (осужден за вредительство по ст.58 п.7 на 6 лет — 5 апреля 1928 года — наказание отбыл).

9) КУЛЬГАНА Петра Евсеевича — инженера-механика (осужден за вредительство по ст.58 п.7 на 10 лет — 8 марта 1930 года).

10) ПАНЬКИНА Петра Ивановича — инженера-механика (осужден за вредительство по ст.58 п.7 на 10 лет — 4 апреля 1931 года).

11) ФЕДОРОВА Михаила Семеновича — инженера путей сообщения (был осужден за вредительство по ст.58 п.7 на 10 лет — 10.X-1928 года досрочно освобожден).

12) ЧЕВКИНА Александра Михайловича — инженера-механика (осужден за вредительство по ст.58 п.7 на 10 лет — 13 марта 1931 года).

13) ДЕРИНГЕРА Федора Романовича — инженера путей сообщения (осужден за вредительство по ст.58 п.7 на 10 лет — 13 мая 1930 года).

14) ЕРМОЛАЕВА Николая Павловича — инженера-механика (осужден за вредительство по ст.58 п.7 на 10 лет — 21 февраля 1931 года).

15) ЗАНДГАГЕНА Петра Петровича — инженера путей сообщения (осужден за вредительство по ст.58 п.7 на 10 лет — 20 декабря 1930 года).

16) ТУПИКОВА Александра Александровича — инженера-механика (осужден за вредительство по ст.58 п.7 на 10 лет — 8 апреля 1931 года).

17) ГАЙДУКА Василия Антоновича — инженера-строителя (осужден за вредительство по ст.58 п.7 на 10 лет — 5 апреля 1929 года).

18) РОНГИНСКОГО Владислава Ивановича — инженера-электрика (осужден за вредительство по ст.58 п.7 на 5 лет — 8 марта 1931 года).

19) БУТАКОВА Константина Валерьевича — техника 2 разряда (осужден за вредительство по ст.ст.58-14, 112 — на 6 лет — 17 октября 1930 года)

20) КРЕМНЕВА Павла Федотовича — механика (осужден за вредительство по ст.58 п.7 на 10 лет — 14 марта 1930 г.).

21) КУЗНЕЦОВА Николая Андреевича — инженера-механика (осужден за вредительство по ст.58 п.7 на 10 лет — 18 октября 1930 года).

22) ФОНТАЛОВА Георгия Назаровича — инженера-технолога (осужден за вредительство по ст.58 п.7 и 11 на 10 лет — 28 сентября 1930 года).

23) ГЛАВАЦКОГО Александра Александровича — инженера путей сообщения (осужден за вредительство по ст.58 п.7 на 10 лет 28 сентября 1930 года).

24) КОЛКШ-ОСТРОВСКОГО Александра Францевича — инженера-технолога (осужден за вредительство по ст.58 п.7 на 10 лет 17 декабря 1930 года).

### **СПИСОК**

#### **сотрудников НКВД, представленных к награждению орденом ЛЕНИНА**

1. ГРАЧ Изыслав Александрович — начальник технического бюро НКВД, непосредственно руководивший всей работой бюро со дня его организации, под руководством которого осуществлено проектирование, постройка и испытание паровозов «ФД», «ИС», а также остальных элементов реконструкции железнодорожного транспорта по проектам НКВД.

2. АРКАДЬЕВ Дмитрий Васильевич и

3. ХАЩИН Николай Семенович —

Помощники начальника технического бюро НКВД, непосредственно

руководившие на заводах Луганском, Коломенском, Сормовском и «Динамо» группами специалистов по разработке рабочих чертежей и постройке паровозов, электровозов и других элементов реконструкции.

#### ГРАМОТОЙ ЦИК СССР

1. МИРОНОВ Максим Иванович — работник НКВД, руководивший отдельными группами специалистов и показавший образцы четкости и оперативности при выполнении заданий.

*АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 375. Л. 94–99. Подлинник.*

### № 6.23.

#### **Справка о работе, проделанной техническим бюро НКВД СССР**

##### 1.

#### ПРОЕКТЫ, РАЗРАБОТАННЫЕ ТЕХНИЧЕСКИМ БЮРО И ОСВОЕННЫЕ В СЕРИЙНОМ ПРОИЗВОДСТВЕ.

1. Мощный товарный паровоз серии «ФД».
2. Сверхмощный пассажирский электровоз серии «ИС».
3. Мощный товарный электровоз серии «ВЛ».
4. Саморазгружающийся товарный полувагон-гондола.
5. Вагонный замедлитель для сортировочных горок.

##### II.

#### ПРОЕКТЫ, РАЗРАБОТАННЫЕ ТЕХНИЧЕСКИМ БЮРО, ПО КОТОРЫМ ПОСТРОЕНЫ ОПЫТНЫЕ ЭКЗЕМПЛЯРЫ.

1. Сверхмощный товаро-пассажирский тепловоз серии «ВМ».
2. Мощный пассажирский электровоз серии «ПБ».

##### III.

#### ЗАКОНЧЕНЫ В ПРОЕКТИРОВАНИИ И НАХОДЯТСЯ В ПОСТРОЙКЕ.

1. Сверхскоростной поезд, автомотрисса, рассчитанный на скорость 140 километров в час; постройка закончится в текущем году.
2. Пригородная автомотрисса для пригородного и курортного сообщения; постройка закончится в текущем году.
3. Электропривод к вагонному замедлителю механизированной горки и электроцентрализация для перевода ее стрелок.

##### IV.

#### ЗАКОНЧЕНЫ В ПРОЕКТИРОВАНИИ И ПЕРЕДАНЫ НКПС ДЛЯ РЕАЛИЗАЦИИ.

1. Общий план реконструкции паровозного хозяйства по всей сети и 59 конкретных эскизных проектов реконструкции депо по Южной, Донецкой, Екатерининской, Юго-Восточной и Московско-Курской жел. дороги.
2. Реконструкция шпалопиточного дела на дорогах Союза.



3. Цементация и последующая обработка частей паровоза при их ремонте в депо.
4. Устранение конструктивных недостатков в наиболее распространенном на нашей сети паровозе «Э».
5. Воздушный пресс с давлением 3000 кгр. для втулок кулисного механизма паровоза.
6. Конус для паровозов серий «Эу» и «Су», дающий значительную экономию топлива.
7. Выдвижная сливная труба гидравлической колонки, сокращающая время простоя паровоза под набором воды.
8. Установка, усиливающая напор в гидравлических колонках для паровозов при недостаточной высоте водонапорных башен.
9. Эстакада для подачи угля на паровоз.
10. Типовой шлакоубиратель.
11. Проект удлинения старых поворотных кругов для использования их под паровозы «ФД» и «ИС».
12. Модернизация рельса типа П-а.
13. Спредер-щелкуноразравниватель для механизации работ по замене песчаного балласта на щебень.
14. Мотовоз маневровый 90 лош. сил на базе Челябинского трактора.
15. Путьский и маневровые тепловозы.

*АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 375. Л. 100–102. Машинописная копия.*

#### № 6.24.

**Письмо председателя Транспортной комиссии АН СССР  
акад. И.Г. Александрова<sup>23</sup> И.В. Сталину о работе комиссии**

9 февраля 1936 г.

Глубокоуважаемый Иосиф Виссарионович

С 1934 г. я, возглавляя Транспортную Комиссию Академии Наук, занимаюсь вопросами развития и реконструкции транспорта на перспективу.

Работы Транспортной комиссии возглавляемой Бюро в составе: академиком Александрова, Кржижановского, Чаплыгина, Байкова, Чернышева, проф. Шателен и В.М.Свердлова.

Для работы в Комиссии было в 1934 г. привлечено до 200 докладчиков из работников транспорта научно-исследовательских институтов, Госплана и инженерно-технической общественности.

<sup>23</sup> Александров Иван Гаврилович (1875–1936). академик. С 1934 г. возглавлял Транспортную комиссию АН СССР.

Само собой разумеется, что работа над перспективой развития всех видов транспорта — как одной сети, представляла собою чрезвычайные трудности, а руководство работой требовало выработки руководящих установок, чтобы не получить разнобоя.

Это быстро сделать было невозможно тем более, что из Бюро многие не принимали участия в работе.

Из заказанных Транспортной Комиссией в 1934 г. работ многие ни по научной ценности, ни по политическим и техническим установкам не были приемлемы и поэтому Транспортной Комиссией были отвергнуты и ни одна из них не была опубликована. Использовать их было почти невозможно.

Поэтому от услуг докладчиков пришлось отказаться и взять всю работу на себя лично с помощью небольшого числа хороших специалистов (6 человек).

В своей работе, представленной Вам, В.М. Молотову и Л.М. Кагановичу (который, насколько мне известно, одобрительно о ней отозвался), я исходил из совершенно других установок и измерителей, которые ни в какой мере не могут квалифицироваться как предельческие, хотя и моя работа вероятно не свободна от некоторых ошибок. Я просил заслушать по моей свободной работе доклад в авторитетных органах.

8-ого февраля в «Гудке» помещена статья под заголовком «Осиное гнездо». В этой статье дается хотя и не полная, но правильная оценка ряду работ более года тому назад представленных в Транспортную Комиссию и ею не одобренных. Материал этот был передан в газету «Гудок» для критической оценки в газете самой Транспортной Комиссией. Я намерен дополнительно подвергнуть в печати резкой критике ряд других подобного характера работ. Не довольствуясь этим, газета «Гудок» причислила и руководство Комиссии к числу предельщиков, квалифицируя их как «осиное гнездо буржуазных интеллигентов, предельщиков, не находивших до поры до времени ни острастки, ни удержу».

Думаю, что у газеты не могло быть никаких данных для подобного рода бесцеремонного выпада.

Убедительно прошу Вас — предоставить мне возможность изложить мою сводную работу по развитию транспорта в перспективе на авторитетном совещании, — второе, — оградить от подобного рода компрометирующих характеристик газеты «Гудок», не соответствующих по моему мнению отношению Партии к советской интеллигенции, работающей над большими проблемами социалистического строительства.

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ТРАНСПОРТНОЙ  
КОМИССИИ АКАДЕМИИ НАУК СССР  
(Акад. И.Г. АЛЕКСАНДРОВ)

*АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 375. Л. 103–105. Подлинник.*

*Автограф на первом листе: «Читал не без удовольствия И.Ст».*

## № 6.25.

**Докладная записка А.Я. Вышинского И.В. Сталину  
и В.М. Молотову о троцкистской вредительской организации  
в депо «Октябрь» г. Харькова**Секретно.

№55/лс

11 февраля 1936 г.

22 ноября и 26 ноября 1935 года мною были представлены Вам записки по делу к.р. троцкистской организации в депо «ОКТЯБРЬ» Южной ж.д. (по обвинению БОГДАНОВА, САВЧЕНКО, ГРЕБЕННИЧЕНКО и друг.).

В Прокуратуру Союза поступил ряд жалоб от обвиняемых по этому делу на длительность предварительного заключения и затяжку рассмотрения дела.

Прошу дать указания.

А. Вышинский

*АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 375. Л. 106. Подлинник.**Резолюция: К приезду Кагановича. Ст.*

## № 6.26.

**Докладная записка А.Я. Вышинского И.В. Сталину и В.М. Молотову  
о деле Красноярского депо.**Сов. Секретно

№ 83 лсс

5 марта 1936 г.  
Гор. Москва

Закончено следственным производством и передано для судебного рассмотрения дело Красноярского депо.

К середине 1935 года японским агентом Брейданом, активным участником колчаковского движения, польским легионером, дважды пробиравшимся в ряды партии, исключенным при проверке партдокументов, была создана в Красноярском депо вредительская контрреволюционная группировка, поставившая своей задачей развалить в зиму 1935/36 работу депо и дезорганизовать движение Восточно-Сибирской жел. дороги.

Следствие установило, что этой к/р группировке удалось дезорганизовать работу цехов механического, кузнечно-прессового, автоматного и подъемного ремонта. Станки и оборудование доведены были до состояния полной непригодности к работе. Паровозы выпускались

явно больные, останавливавшиеся в пути следования при первых поездках, что вызвало длительные остановки поездов на перегонах.

Таких случаев на Восточно-Сибирской дороге было: в октябре — 47, в ноябре — 72, в декабре — 98, в январе — 140. Депо не додало паровозов вследствие неготовности по ремонту: в октябре — 22, в ноябре — 27, в декабре — 179, в январе — 226. Число больных паровозов доведено до 40% общего их количества.

Депо и паровозы доведены до состояния, требующего длительного времени для восстановления их нормальной работы.

Вредительская деятельность этой группировки подтверждена документами, свидетельскими показаниями и заключениями экспертизы.

По делу привлечены:

1. БРЕЙДАК, 1896 г. рожд., поляк, начальник цеха подъемного ремонта, создавший в депо вредительскую группировку по заданию японской разведки, с которой был связан через приезжавшего специального агента. БРЕЙДАК разработал и руководил проведением плана вредительства, пытался организовать в интересах Японии диверсионную группу; организовал фотосъемку стратегических пунктов, в частности, Енисейского моста и депо.

2. ПИЧУРИН, 1900 г. рожд., харбинец, в 1932 году арестовывался по подозрению в шпионаже, в том же году завербован для диверсионной работы агентом японской разведки ВОЙЩЕВЫМ.

Работая в депо в качестве пом. бригадира автоматной бригады с момента вхождения в к/р группировку, непосредственно проводил вредительский ремонт автотормозов.

3. ВАЙВОРОВСКИЙ, 1901 г. рожд., сын кулака, семья выслана в Сибирь, украинец, осуждался за крушение на 3 года, в депо занимал должность мастера по автотормозам.

Будучи членом этой к/р группировки, довел автотормозное оборудование Красноярского депо до аварийного состояния.

4. ТЕРЕНТЬЕВ, инженер механического оборудования Красноярского депо, 1899 г. рожд., из дворян, служил добровольно у Колчака в карательных частях.

Войдя в к/р группировку, по заданиям БРЕЙДАКА довел до полного развала станки, оборудование, молоты, сорвал монтаж цеха горячей промывки. По указаниям БРЕЙДАКА производил фотосъемки стратегических пунктов.

5. ПИТАЛЬСКИЙ, 1891 г. рожд., из рабочих бригадир автоматной бригады, в Красноярском депо работает 18 лет. Будучи завербован БАЙВОРОВСКИМ, практически организовал вредительский ремонт автотормозов.

6. АДАМОВИЧ, 1898 г. рожд., поляк, родственники живут в Польше, служил в колчаковском карательном отряде, в депо занимал должность инженера по труду.

Будучи завербован БРЕЙДАКОМ, по поручению последнего, завер-

бывал в н/р группировку ТЕРЕНТЬЕВА И БАЙВАГОВСКОГО. С целью срыва стахановского движения и вызова недовольства рабочих, применял вредительские нормы расценок, учет работы стахановцев умышленно запутывал.

7. ВАЛЕНДИН, польский перебежчик, бригадир буксовый бригады. Будучи завербован БРЕЙДАКОМ, проводил по указанию последнего вредительский ремонт букс, выведивший из строя паровозы.

Все обвиняемые сознались, кроме БРЕЙДАКА, уличаемого, однако, другими обвиняемыми.

Полагаю, необходимым дело рассмотреть с участием сторон, в открытом судебном заседании выездной сессии Военной Коллегии Верховного Суда Союза ССР.

В отношении БРЕЙДАКА И ПИЧУРИНА применить — расстрел. К остальным обвиняемым применить различные сроки лишения свободы.

Прошу Ваших указаний.

А. ВЫШИНСКИЙ

*АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 375. Л. 120–122. Подлинник.*

#### № 6.27.

### Постановление Политбюро ЦК ВКП(б) «о деле Красноярского депо»<sup>24</sup>

№ ПЗ7/286

10 марта 1936 г.

Тов. Вышинскому

Опросом членов ПБ от 9.III.36

286. — Вопрос т. Вышинского.

Дело красноярского депо рассмотреть с участием сторон в открытом судебном заседании выездной сессии Военной Коллегии Верховного Суда Союза ССР.

В отношении Брейдака и Пичурина применить расстрел. К остальным обвиняемым применить разные сроки лишения свободы.

СЕКРЕТАРЬ ЦК

*АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 375. Л. 119. Машинописная копия.*

<sup>24</sup> На бланке ЦК ВКП(б).

## № 6.28.

**Докладная записка Г.Г. Ягоды, В.В. Ульриха и А.Я. Вышинского  
в ЦК ВКП(б) И.В. Сталину и в СНК СССР В.М. Молотову о деле  
работников Томской железной дороги**

Сов. Секретно

№ 106л/с

21 марта 1936 г.

Закончено следственным производством и передано для судебного рассмотрения дело контрреволюционной группы работников службы пути Томской железной дороги, организованной в 1934 г.

Следствием установлено, что в течение 1934–35 г.г. членам этой контрреволюционной организации удалось: 1) сорвать работы по развитию узлов и станций — 2-й Чулымской, Тайги, Боготол, Чернореченской, Усяты, Белово; 2) привести в состояние явно угрожающее движению — 1-ую Чулымскую, 4-ую Болотнинскую дистанции пути, участок пути Обь-Проектная. Получаемый участниками этой группы для разработки карьеров динамит сосредотачивался в их руках для использования в прямых диверсионных целях. Мосты через Обь и Томь приведены были в состояние, явно угрожавшее безопасности движения.

Прямым результатом развала путевого хозяйства явились крушения в сентябре месяце 1935 г. курьерского поезда № 2, скорого поезда № 12, в октябре — товарного поезда № 837.

Все эти обстоятельства подтверждены показаниями большинства обвиняемых и документальными данными.

В состав этой организации входило 19 человек, из которых главными обвиняемыми являются:

1. МЕДЗЫХОВСКИЙ М.Э., 1892 г. р., начальник производ. отдела службы путей, инженер транспорта, с 1928 по 1933 г.г. работал на К.В.ж.д. Будучи в Харбине завербован в 1932 г. агентом японской разведки КАТО в течение года сообщал ему шпионские сведения о работе русской части К.В.ж.д., получал задания освещать деятельность консула СЛАВУЦКОГО. В 1933 г. по заданию КАТО, МЕДЗЫХОВСКИЙ выехал в СССР для шпионской и вредительской работы на дорогах Востока, прежде всего на Томской, где по указаниям КАТО уже работали другие обвиняемые по этому делу — МАРИЕНГОФ и КЛОЧКОВ — агент польской разведки. МЕДЗЫХОВСКИЙ был связан с агентом КАТО КИМЗАЕНОМ, которому трижды передавали для КАТО сведения о строительстве Байкало-Амурской магистрали.

В своей шпионской и вредительской работе МЕДЗЫХОВСКИЙ полностью созрел.

2. КЛОЧКОВ К.К., 1889 г. р., зам. начальника служб пути, инженер-транспортник. Будучи завербован на шпионскую работу в пользу

Польши своим родственником САМОЙЛИС, передал ему сведения о железно-дорожных мостах через Днепр и Березину, о водокачках и их мощности. КЛОЧКОВ в 1929 г. был осужден Коллегией ОГПУ за вредительство на 3 г. лишения свободы. По отбытии наказания КЛОЧКОВ прибыл на Томскую дорогу и в 1934 г. по настоянию МЕДЗЫХОВСКОГО вступил в контрреволюционную вредительскую организацию.

КЛОЧКОВ полностью сознался.

3. МАРИЕНГОФ В.Ю., 1891 г. р., нач. тех.отдела службы пути, сын купца, инженер, служил у Колчака. Являясь агентом японской разведки, непосредственно руководил диверсионной работой, осуществлял развал пути, завербовал в организацию нач. 1-й дистанции пути КОТЛИЦКОГО, передал японской разведке через МЕДЗЫХОВСКОГО материалы о мобготовности Кузбасской линии.

МАРИЕНГОФ в своей преступной деятельности сознался.

4. ТРИПОЛЬСКИЙ П.Ф., 1899 г. р., зам. нач. производ. отдела Сибстройпути, сын кулака, инженер, завербован в организацию КЛОЧКОВЫМ.

Работая на Томской по развитию ряда решающих станций, сорвал выполнение этой работы, как и строительство водопровода на ст. Тайга, имеющее мобзначение.

ТРИПОЛОСКИЙ виновным себя не признал, но полностью изобличен показаниями КЛОЧКОВА, МАРИЕНГОФА и фактическими данными, собранными по делу.

5. МЕДВЕДЕВ К.И., 1899 г.р., нач. карьеров службы пути, горный инженер.

МЕДВЕДЕВ виновным себя не признал, но уличается показаниями МАРИЕНГОФА.

6. МАЛАХОВ М.Н., 1899 г.р., старший дорожный мастер, служил у Колчака добровольно в бронедивизионе, был в партии с 1925 г., в 1935 исключен за службу у Колчак, в контрреволюционную организацию завербовал КЛОЧКОВЫМ.

МАЛАХОВ полностью сознался.

7. САЙЧУК Ф.М., 1899 г.р., дорожный мастер, поляк, служил у Колчака, доброволец польских легионов, с 1927 по 1934 г. был членом ВКП(б), исключен за сокрытие службы у белых.

САЙЧУК не признал себя виновным, но уличается МАЛАХОВЫМ.

Считаем необходимым это дело передать на рассмотрение в закрытом заседании выездной сессии и Верховной Коллегией Верховного Суда Союза ССР, находящейся в настоящее время в Красноярске по делу б. работников Красноярского депо.

В отношении МЕДЗЫХОВСКОГО, МАРИЕНГОФА и КЛОЧКОВА полагали бы применить высшую меру уголовного наказания — расстрел.

В отношении остальных — ограничиться различными сроками лишения свободы.

Просим Ваших указаний.

НАРОДНЫЙ КОМИССАР ВНУТРЕННИХ ДЕЛ СССР (Г. Ягода)  
ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ВОЕННОЙ КОЛЛЕГИИ ВЕРХСУДА  
СОЮЗА ССР (В. Ульрих)  
ПРОКУРОР СОЮЗА ССР (А. Вышинский)

*АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 375. Л. 157–159. Подлинник.*

*Резолюция: «За. И.Ст».*

**№ 6.29.**

**Докладная записка Г.Г. Ягоды В.М. Молотову  
о контрреволюционной группе в НКПС**

Совершенно секретно

№55762

22 марта 1936 г.

НКВД вскрыта контрреволюционная группа инженеров в эксплуатационном управлении НКПС и его научно-исследовательском институте.

Данными следствия установлено, что начало активной деятельности контрреволюционной группы относится к началу 1935 года, в связи с приходом на транспорт нового руководства.

Участниками этой группы являются ряд старых специалистов, связанных в прошлом с разгромленной на транспорте в 1929 году контрреволюционной вредительской организацией и ряд молодых инженеров, окончивших Киевский эксплуатационный институт.

Особо активная контрреволюционная деятельность была развернута после того, как ряд их единомышленников: быв. зам. начальника эксплуатационного управления НКПС БРАТИН, профессор научно-исследовательского института эксплуатации ВАСИЛЬЕВ М. И. научные сотрудники этого же института — МОРЩИХИН, НЕЙШТАДТ, БЕРИШВИЛИ, ГУРЬЕВ и КУДРЕВАТОВ были сняты с работы в Наркомате и откомандированы на низовую работу на дороги.

Занимая ряд решающих командных должностей в центральном эксплуатационном управлении НКПС, его научно-исследовательском институте, вагонном управлении, частично плановом отделе НКПС к.-р. группа развернула активный саботаж и сопротивление мероприятиям проводимым в настоящее время для подъема транспорта.

Будучи тесно связаны между собой нитями старой дружбы, систематически проводили конспиративные совещания у себя на квартирах и в ка-



бинетах НКПС, где вырабатывались установки их контрреволюционной деятельности.

В целях успешного выполнения саботажа и организованного сопротивления проводимым в настоящее время на транспорте мероприятиям, участники группы знакомили друг друга с документами, не подлежащими оглашению и информировали каждого о намечавшихся мероприятиях в Наркомате. Систематически следили за ситуацией, складывавшейся на дорогах в части выполнения плана погрузки и затруднениями, влиявшими на работу отдельных дорог.

Следствием установлено, что приказы тов. КАГАНОВИЧА:

№ 83/ц — о борьбе с авариями и крушениями; № 100 — об улучшении оборота вагона; № 108 — о маршрутизации перевозок и друг., об увеличении скоростей и графике движения, улучшении пассажирского движения, улучшении оборота паровоза и т.п. саботировались контрреволюционной группой.

Особо злостный саботаж и противодействие проводили в деле ограничения борьбы с крушениями и авариями.

Инженер ЛИПСКИЙ сознавшийся в своей к.-р. деятельности, дал в своих показаниях развернутую картину саботажа в деле борьбы с авариями и крушениями, проводившегося им лично в содействии другого участника к.-р. группы инженера БЕККЕРА. Последний сознался, что ему было известно о саботаже ЛИПСКОГО и что он его прикрывал.

В служебном столе и шкафах ЛИПСКОГО обнаружены 144 акта, полученных с дорог, из которых 19 актов по крупным крушениям и авариям с человеческими жертвами. ЛИПСКИЙ сознался, что проводя саботаж приказа тов. КАГАНОВИЧА № 83/ц — о борьбе с крушениями и авариями, он сознательно не принимал мер по этим актам и скрыл их от других центральных управления НКПС.

Деректива о доведении погрузки на железных дорогах до 80.000 вагонов и мероприятия, проводимые НКПС в связи с этим, встретили активное сопротивление с их стороны.

Старший инженер центрального эксплуатационного управления НКПС РАЙЦЕЛИС М.М. сознательно, с целью срыва дерективы о доведении погрузки до 80.000 вагонов, выступил на лекции перед слушателями центральной эксплуатационной школы с расчетами и доказательствами, что только в 1937 году транспорт сумеет грузить 79.000 вагонов в сутки.

Участники контрреволюционной группы заняли своими людьми кафедру организации движения центральной эксплуатационной школы и использовали это для пропаганды среди слушателей своих контрреволюционных взглядов.

Занимая ответственные должности в научно-исследовательском институте эксплуатации и центральном эксплуатационном управлении НКПС, эта группа захватила издававшийся указанными учреждениями журнал «Эксплуатация», использовав такой для широкой пропаганды своих контрреволюционных взглядов среди работников эксплуатации.

Руководство научно-исследовательским институтом осуществлялось группой старой профессуры (М.И. ВАСИЛЬЕВ, ФРОЛОВ, КУДРЕВАТОВ, ГОРДИЕНКО, КАРГИН) и находившимися под ее влиянием участниками контрреволюционной группы МОРЩИХИНЫМ, ГУРЬЕВЫМ и НЕЙШТАДТОМ. Огромное влияние на работу института оказывал б.зам.начальник центрального управления эксплуатации НКПС инженер БРАТИН.

Вся эта группа создала в институте обстановку показательной «научной» работы, не имеющей отношения к разрешению вопросов практической оперативной работы транспорта. Практическая ценность каждого работника института определялась и не пользой, которую он приносит транспорту своей работой, а количеством брошюр и статей, помещаемых в журналах, хотя бы эти брошюры и статьи являлись явно вредными для транспорта.

В погоне за количеством «научных» трудов обычно практиковалась переделка ранее написанных книг и статей, изменялось только их название и производилась перестановка материалов. Инженер ГУРЬЕВ издал таким образом до 80 «научных» трудов.

Инженер НЕЙШТАДТ и БРЕУС, являвшиеся фактическими хозяевами журнала «Эксплуатация» создали обстановку, при которой основными авторами статей, помещавшихся в указанном журнале, являлись главным образом сами НЕЙШТАДТ и БРЕУС и их соучастники МОРЩИХИН, ВАСИЛЬЕВ, КРОПЦ, БЕККЕР, БРЕУКС и ЛИПСКИЙ.

Для оказания материальной поддержки своим соучастникам НЕЙШТАДТ и БРЕУКС в феврале месяце с.г. организовали при редакции нелегальную кассу, которая субсидировалась деньгами НЕЙШТАДТОМ из средств научно-исследовательского института.

Распорядителем средств нелегальной кассы являлся инженер БРЕУС, который при участии б. зав.редакцией РЫЖЕВСКОГО выдавал деньги из нелегальной кассы по своему усмотрению.

При обыске у БРЕУСА обнаружено: приходно-расходная книга нелегальной кассы и расписки и получения денег.

В целях срыва мероприятия НКПС по оздоровлению вагонного парка, начальник сектора вагонного парка, начальник сектора вагонного управления НКПС инженер ЯРОЦКИЙ А.С. разработал для дорог вредительские нормы больных и текущего ремонта вагонов на ноябрь, декабрь 1935 года и январь 1936 года, а инженер вагонного управления ЛАЗАРЕВ из месяца в месяц занижал программы ремонта колесных пар и изготовления запасных частей для вагонов на вагонно-ремонтных заводах НКПС, вследствие чего производственная мощность этих заводов не исполосовывалась, а накопление больных вагонов из-за недостатка колесных пар и запасных частей возрастало. Это привело к тому, что в июле-августе месяце 1935 года при норме 5000 на дорогах Союза в текущем ремонте накопилось 13000 вагонов, из которых 8000 — то неисправности колесных пар.

Инженеры: БРЕУС Н.Е. и ЯРОЦКИЙ А.С. выпустили в начале 1935 года подробный справочник о вагоноремонтных средствах дорогах Союза, являющийся руководством в оперативной работе по оздоровлению вагон-

ного хозяйства. В этом справочнике занижены возможности вагонно-ремонтных пунктов, что приводило к заниженным производственным программам по ремонту вагонов.

По делу арестованы:

1. БЕККЕР Я.М., старший инженер центрального планового отдела НКПС, происходит из семьи бывшего домовладельца, арендатора ряда домов и совладельца частной извозной конторы в г. Киеве, беспартийный. Отец БЕККЕРА привлекался к уголовной ответственности за подрыв государственной торговли (дело было прекращено за смертью); брат — Михаил Маркович в 1930 году был осужден на 3 года концлагеря за нелегальный переход границы.

2. БРЕУС Н.Н., начальник сектора эксплуатации и перевозок центрального отдела учета НИПС, с 1918 по 1920 год состоял в ВКП (б) (выбыл механически); в 1919 будучи в красной армии, арестовывался особым отделом 5-й армии по подозрению в шпионаже и за связь с белогвардейской ФОЛЬМАН; в том же году содействовал своему брату — Александру, военнослужащему, стать на путь измены родине (брат перешел на сторону белых); в 1931 году судим краснопресненским нарсудом в Москве за задержку ответов на заметки рабкоров; в том же году подвергался обыску в связи с арестом ряда работников управления МББ жд.; в 1930 комиссией по чистке соваппарата, за сокрытие своего социального происхождения, был объявлен выговор. Отец БРЕУСА в 1919 году арестовывался органами ЧК за службу у белых и в 1920 году в связи с арестом и национализацией его вкладов в банке, застрелился; мать происходит из семьи военного интендантского чиновника.

3. КАГАНОВ Д.М., зам. начальника сектора центрального управления эксплуатации НКПС, в 1925 году подвергался аресту органами б. ОГПУ за связь с активными членами меньшевистской организации (был освобожден).

4. РАЙЦЕЛИС М.М., старший инженер центрального управления эксплуатации НКПС, сын бывшего учителя еврейского языка, беспартийный, с 1922 по 1923 год состоял в комсомоле, механически выбыл. При чистке соваппарата в 1930 году получил выговор за невыполнение заданий. Имеет родственников, проживающих за границей.

5. ЛИСИЦКИЙ Я.С., старший инженер центрального управления эксплуатации НКПС. С 1921 по 1925 учился в Киевском политехническом институте, откуда был вычищен, как непролетарский элемент. Мать ЛИСИЦКОГО происходит из семьи крупных торговцев.

6. КРОПП Э.Л., старший инженер центрального управления эксплуатации НКПС, сын владельца портняжной мастерской арендатора мельницы, беспартийный, в 1923 году подвергался обыску по контрабанде; в январе 1932 года за выступление в журнале «Железнодорожное дело» со статьей, направленной против мероприятий партии и правительства по маршрутизации перевозок увольнялся из научно-исследовательского института эксплуатации НКПС, дважды (в 1932 и 1935 годах) подвергался

взысканиям за нарушения трудовой дисциплины. Брат КРОППА МЕНАША-ШАЯ-ЛЕЙБОВИЧА ранее крупный лесопромышленник. КРОПП имеет своих и жены родственников, проживающих за границей (Польша, Швейцария, Франция, Америка).

7. ЯРОЦКИЙ А.С., старший инспектор вагонного управления НКПС, сын бывшего губернского секретаря и владельца хутора, беспартийный, в 1931 исключен из ВЛКСМ за правый уклон. Брат ЯРОЦКОГО — Иван доброволец белой армии.

8. ХОРОЛ А.Л., старший консультант при начальнике Кировской ж.д. в Ленинграде.

9. БАЙВЕЛЬ И.Я., зам. начальника грузового отдела службы эксплуатации управления МББ жд., сын бывшего владельца крупной механической больницы в г. Бердичеве, беспартийный; в 1933 году судим линейным судом МББ жд. За халатное отношение к работе и был подвергнут общественному порицанию; в 1930 году получил приговор за неправильную постановку учета вагонов на МББ жд. С 1925 года учился в Киевском политехническом институте, откуда был вычищен за сокрытие социального происхождения. Имеет родственников, проживающих за границей (Польша, Палестина).

10 РЫЖЕВСКИЙ Н.А., зав. редакцией журнала «Эксплуатация ж.д.» откуда был уволен из дворян, беспартийный; в период гражданской войны бежал с белыми. Отец РЫЖЕВСКОГО офицер царской армии, происходит из семьи слугителя культа, домовладелец в г. Харькове; брат Георгий служил в контрразведке белых, бежал за границу; вся семья РЫЖЕВСКИХ при занятии Харькова Красной армией бежала с белыми.

Следствием и агентурно выявлено, что к.-р. группа не ограничивала свою деятельность в НКПС'е, а имела своих единомышленников на ряде дорог.

По делу об одной из таких групп, ликвидированной на Томской дороге (нач. эксплуатации АБУАШВИЛЛИ, б. научный сотрудник научно-исследовательского института эксплуатации МОРЩИХИ и друг.), подтверждается контрреволюционная деятельность этой группы, направленная на саботаж и сопротивление мероприятиям руководства НКПС и связь с участниками вскрытой к.-р. группы в аппарате НКПС.

Так как следствием и агентурно установлено, что идеологами и руководителями сопротивления и к.-р. саботажа на жел. дор. транспорте являлись профессор ВАСИЛЬЕВ М.М. и КУДРЕВАТОВ С.К., б. научные сотрудники научно-исследовательского института, НЕЙШТАДТ С.И., ГУРЬЕВ С.В., БЕРИШВИЛИ И.С. и быв. нач. отдела Восточных дорог эксплуатационного управления БРАТИН В. и что после откомандирования их на низовую работу они продолжают проводить саботаж мероприятий НКПС и группировать вокруг себя к.-р. элементы, НКВД полагал бы необходимым произвести аресты к.-р., группы;

1) ВАСИЛЬЕВА М.М. (в 1927 году передавал различные материалы иностранцам); 2) КУДРЕВАТОВА С.К. (в 1930 году как участник к.-р. организации был осужден за вредительство к высшей мере наказания с

заменой 10-ю годами лишения свободы); 3) НЕЙШТАДТА С.И. (сын коммерсанта); 4) ГУРЬЕВА С.В. (имел связи с руководителями вредительской организации в НКПС, вскрытой в 1929 году); 5) БРАТИНА В.С.

Дело в отношении арестованных участников к.-р. группы, вскрытой в аппарате НКПС, следствием полностью закончено. Прошу указаний: рассмотреть ли это дело, а также дело в отношении группы ВАСИЛЬЕВА, КУДРЕВАТОВА, НЕЙШТАДТА и других по его окончании, в специальной коллегии Верховного Суда или в Особом Совещании НКВД.

Я лично полагаю бы данное дело рассмотреть на Особом Совещании НКВД.

НАРОДНЫЙ КОМИССАР ВНУТРЕННИХ ДЕЛ СССР  
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ КОМИССАР ГОСУДАРСТВЕННОЙ  
БЕЗОПАСНОСТИ (ЯГОДА)

*Приписка — послано: т. Сталину  
т. Кагановичу*

*АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 375. Л. 123–132. Подлинник.*

*Резолюции: «т. Кагановичу  
Как твое мнение?  
Молотов*

*т. Молотову  
Я согласен с предложением  
т. Ягоды  
Л. Каганович*

*За — Молотов*

*И. Ст.  
Согласен с т. Ягодой»*

#### № 6.30.

Служебная записка А.Я. Вышинского И.В. Сталину и В.М. Молотову  
о деле Харьковского депо «Октябрь»

Сов.секретно

№ 112/лсс

25 марта 1936 г.

21-го ноября 1935 года мною были представлены Вам материалы по делу Харьковского депо «Октябрь» с моими соображениями о дальнейшем направлении этого дела.

Ввиду того, что с момента совершения проходящими по этому делу лицами преступлений прошло уже около года, я считал бы целесообразным не рассматривать этого дела в суде, а направить его в Особое Совещание при НКВД Союза ССР.

Прошу Ваших указаний.

А.Вышинский

13.IV.59г.

*АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 375. Л. 162. Машинописная копия.*

### № 6.31.

#### Постановление Политбюро ЦК ВКП(б) о работниках службы пути Томской железной дороги<sup>25</sup>

Строго Секретно

№ П38/122

26 марта 1936 г.

Т.т. Вышинскому, Ягода, Ульриху

Опросом членов ПБ от 9.III.36

122. — Вопрос т. Вышинского.

По делу к.-р. группы работников службы пути Томской ж.д. — в отношении Медзыховского, Мариенгофа и Ключкова применить высшую меру уголовного наказания — расстрел.

В отношении остальных — ограничиться различными сроками лишения свободы.

СЕКРЕТАРЬ ЦК

*АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 375. Л. 156. Машинописная копия.*

### № 6.32.

#### Статья в газете «Правда» «Приговор по делу группы шпионов-диверсантов — бывших работников красноярского депо»

27 марта 1936 г.

КРАСНОЯРСК. 25 марта. (ТАСС). 21-24 марта с.г. выездной сессии Военной коллегии Военного суда Союза ССР в г. Красноярске заслушано дело бывших работников Красноярского депо. Военная кол-

<sup>25</sup> На бланке ЦК ВКП(б).

легия под председательством тов. Рыченкова и в составе членом суда тт. Кандыбина и Добржанского, с учетом пом. Прокурора Союза ССР тов. Гродко и защитников Прозоровского и Антонычева установила, что главные обвиняемые: Брейлак Иосиф Мартынович, начальник цеха подъемочного и среднего ремонта, служившего в прошлом в армии Колчака и польским легионером, и Пичугин Константин Кириллович, служащий Красноярского депо, будучи завербованы агентом одной иностранной разведки для шпионской и диверсионной работы в июне месяце 1935 г., создали и возглавили шпионско-диверсионную организацию, которая осуществляла по их заданиям сознательное разрушение и вывод из строя подвижного состава в целях подрыва мощи советского государства.

Брейдак и Пичурин приговорены к высшей мере наказания — расстрелу. Остальные обвиняемые, члены этой шпионско-диверсионной организации приговорены: Терентьев Н.И., Адамович М.В. и Балваровский Е.Ф. — к 10 годам лишения свободы с конфискацией всего лично им принадлежащего имущества, с поражением в правах на пять лет каждого; Питальский В.Т. — к 5 годам лишения свободы без поражения в правах и без конфискации имущества.

*Правда 1936. 27 марта. № 86.*

### № 6.33.

## Постановление Политбюро ЦК ВКП(б) о деле Харьковского депо «Октябрь»<sup>26</sup>

№ ПЗ6/170

30 марта 1936 г.

Т.т. Вышинскому, Ягода

Опросом членов ПБ от 29.III.36

170. — О деле Харьковского депо «Октябрь».

Принять предложение т. Вышинского о передаче дела Харьковского депо «Октябрь» на рассмотрение Особого Совещания при НКВД Союза ССР.

СЕКРЕТАРЬ ЦК

*АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 375. Л. 161. Машинописная копия.*

<sup>26</sup> На бланке ЦК ВКП(б).

## № 6.34.

**Шифровка Сергеева И.В. Сталину об окончании следствия  
по делу вредителей Кузбассугля**СТРОГО СЕКРЕТНО

№ 374/III

Поступила в ЦК ВКП(б) на расшифрование  
30 III 1936 г. ч.21. м.40.  
Новосибирск

УНКВД по Западно-Сибирскому краю закончило следствие по делу группы вредителей служащих внутрикопейского транспорта Киселевского и Прокопьевского рудников Кузбассуголь и работников Кузнецкого отделения Томской дороги в числе 10 человек. Группа дезорганизовала погрузку и выгрузку угля, срывала выполнение приказа НКПС об обороте вагонов и маршрутизации. По указанию Вышинского дело передается для слушания в Транспортный трибунал Томской дороги.

Ввиду особого значения вывозки угля из Кузбасса и непрекращающегося на дороге до сих пор этого безобразия, — крайком просит ЦК дать указание передать дело в приехавшую в Новосибирск выездную сессию Верхсуда для слушания в открытом судебном заседании в городе Прокопьевске, обеспечив присутствие на процессе рабочих и служащих железнодорожного транспорта Кузбасса.

Сергеев.

*АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 375. Л. 170. Машинописная копия.*

## № 6.35.

**Докладная записка А.Я. Вышинского И.В. Сталину  
и В.М. Молотову о деле группы вредителей Киселевского  
Рудоуправления Кузбассугля и работников станции Акчурла  
Томской железной дороге**Секретно

№124/лс

31 марта 1936 г.

По телеграмме тов. Сергеева (Зап.Сиб. крайком) от 30-го марта с. г. сообщая, что мною действительно сделано распоряжение о передаче дела группы вредителей Киселевского Рудоуправления Кузбассугля и работников станции Акчурла Томской ж.д. на рассмотрение Военного Трибунала Томской дороги, ввиду того, что данное дело не является столь сложным и требующим обязательного рассмотрения выездной сессией Военной Коллегии Верховного Суда Союза ССР.



Сущность дела заключается в том, что группа работников Киселевского Рудоуправления Кузбассугля в течение 1935 года саботажем и обманом государства систематически срывали погрузку и вывоз угля и недовыполнили план погрузки и с ноября 1935 г. по февраль 1936 г. на 11 тысяч вагонов.

По данному делу привлечено к ответственности 10 человек.

По характеру дела и вине каждого из подсудимых применения высшей меры наказания (расстрела) по данному делу не предполагается.

(А. Вышинский)

*АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 375. Л. 169. Подлинник.*

**№ 6.36.**

**Записка В.В. Ульриха И.В. Сталину и В.М. Молотову  
о деле работников Томской железной дороги<sup>27</sup>**

СОВ.СЕКРЕТНО.

№001124

31 марта 1936 г.

на №П38/122 от 26/III-с.г.

Посылаю проект информации ТАСС по делу шпионско-диверсионной организации среди работников службы пути Томской железной дороги.

Прошу Ваших указаний.

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ВОЕННОЙ КОЛЛЕГИИ  
ВЕРХОВНОГО СУДА СОЮЗА С.С.Р.  
АРМВОЕНЮРИСТ  
(В. УЛЬРИХ)

*АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 375. Л. 163. Подлинник.*

*Резолюция: «Сообщен ответ Шакошиникову зав. се час-ти у Ульриха. Поскр»..*

**№ 6.37.**

**Приговор по делу группы шпионов диверсантов  
бывших работников Томской ж.д.**

1 апреля 1936 г.

Новосибирск, 30 марта (ТАСС). 28-29 марта. с.г. выездной сессией Военной Коллегии Верховного Суда Союза ССР, в гор. Новосибирске заслушано дело бывших работников Томской жел. дороги.

<sup>27</sup> На бланке Военной коллегии Верховного суда СССР.

Военная Коллегия под председательством тов. РЫЧКОВА и в составе членов суда т.т. КАНДЫБИНА и ДОБРЖАНСКОГО установила, что главные обвиняемые: МЕДЗЫХОВСКИЙ Михаил Эмильевич, б. начальник производственного отдела службы пути, МАРИЕНГОФ Василий Юрьевич б. начальник технического отдела службы пути и КЛОЧКОВ Константин Константинович — б. заместитель начальника службы пути, будучи завербованы агентами одной иностранной разведки для шпионской и диверсионной работы, летом 1934 года создали и возглавили контрреволюционную, шпионско-диверсионную организацию, которая осуществляла, по их заданиям до начала 1936 г., сознательное разрушение путевого хозяйства Томской ж.д., в целях подрыва мощи Советского государства.

МЕДЗЫХОВСКИЙ, МАРИЕНГОФ и КЛОЧКОВ приговорены к высшей мере наказания — РАССТРЕЛУ. Остальные обвиняемые, члены шпионско-диверсионной организации приговорены: ТРИПОЛЬСКИЙ П.Ф. и МЕДВЕДЕВ К.И. — к 10-ти годам лишения свободы с поражением в правах на ПЯТЬ лет каждого и с конфискацией всего лично им принадлежавшего имущества; МАЛАХОВ М.Н., САЙЧУК Ф.М. — к ПЯТИ годам лишения свободы, без поражения в правах и конфискации имущества; ПИОТРОВИЧ И.А. — к ТРЕМ годам лишения свобод без поражения в правах и без конфискации имущества.

*Притиска: «Опубликовано 1. IV. 1936 г»..*

*АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 375. Л. 164. Машинописная копия.*

### № 6.38.

#### **Шифровка Л.Г. Миронова Г.Г. Ягоде о вскрытой контрреволюционной организации на Томской железной дороге**

№156/180

2 апреля 1936 г.  
Новосибирск

На Томской жел. дороге и на станциях Новосибирск, Топки, Эйхе, Болотная и Тайга вскрыта контрреволюционная организация, ставившая задачу — довести Томскую железную дорогу до полного расстройтва, путем:

- 1) неприема поездов от Омской жел. дор, что дезорганизующе влияет на работу Омской жел. дор.;
- 2) умышленной сдачи поездов пачками на Восточно-Сибирскую жел. дор., что приводило к зашивке передаточных станций Чулым и Чернореченская;
- 3) умышленной задержки воинских эшелонов к поездов грузами для ДВК;
- 4) срыва вывоза угля и металла Кузбасса, путем дезорганизации подачи порожняка;

5) неправильного формирования поездов и организации продвижения, чем создаваясь пробки на узловых станциях дороги, особенно на станциях Новосибирск, Эйхе и Тайга;

6) умышленной задержки поездов у светофоров;

7) принятия поездов у семафоров на занятые пути, создавая тем самым, условий крушений и аварий.

В результате такой деятельности к.-р. группа по всем станциям Томской жел. дол. брошено, по состоянию на 25 марта 1936 года, 194 состава и до настоящего времени узловые станции — Новосибирск, Тайга, Болотная и Эйхе забиты простаивающими вагонами следующими на дорогах востока.

Арестованный — начальник грузовой части службы эксплуатации Томской жел. дор. БОЙЧЕНКО при допросе 1 и 2 апреля показал, что является участником к.-р. организации, возглавляемой бывшим начальником службы эксплуатации Томской жел. дор. АБУАШВИЛИ (арестован), что организация действовала заданием японской разведки и была связана сотрудником японского консульства в Новосибирске ТАНАКА, что непосредственную связь с ТАНАКА осуществлял старший ревизор служба эксплуатации бывший крупный чиновник колчаковского правительства СТРУСЕВИЧ, что имея на решающих узлах и станциях Томской ж.д. среди руководителей службы эксплуатации и начальников станций своих участников организация систематически добивалась полного развала дороги. По состоянию на 2 апреля сознались участники указанной к.-р. организации: начальник грузового отдела дороги БОЙЧЕНКО, старший диспетчер Новосибирского эксплуатационного отделения КЕРЖЕНЦЕВ, диспетчер этого же отделения ВОЙЦЕХОВСКИЙ, начальник технического отдела станции Новосибирск ПОПКОВИЧ, сотрудник этой станции СТЕПАНОВ. Основания их показаний организацию входили следующие сотрудники дороги: начальник службы эксплуатации Томской жел. дор. АБУАШВИЛИ быв, викжелевец, примыкавший к правым эсерам, начальник грузовой части БОЙЧЕНКО колчаковец, старший коммерческий ревизор служб эксплуатации СТРУСЕВИЧ польский дворянин бывший начальник железнодорожного отделения министерства финансов колчаковского правительства, дежурный управления дороги МОЛОСТОВ кандидат в ВКП(б), активно содействовал эвакуации колчаковской армии, начальник хозяйственной группы ЛОСЕВ быв. правый эсер, начальник группы учета и анализа ЛУБЧАНСКИЙ, начальник станции Эйхе ГЕНЗЕЛЬ — брат белый офицер находится в Манчжурии, начальник станции Болотная БЕДЕНКО бывший офицер, начальник станции Топ(оборвано) СИДОРЕНКО бывший офицер, старший диспетчер Новосибирского эксплуатационного отделения КЕРЖЕНЦЕВ колчаковец, был судим за вредительство, диспетчер того же отделения ВОЙЦЕХОВСКИЙ сын кулака расстрелянного участника Ишимского восстания, начальник конторы передачи станции Новосибирск ПОПКОВИЧ офицер царской армии, агент той же конторы СТЕПАНОВ сын священника расстрелянного в 1921 году

диспетчера Новосибирского отделения САВЕЛЬЕВ — колчаковец, ВИКТОРЕНКО сын жандарма.

Все перечисленные лица арестованы. Следствие направляется на выявление и аресты остальных участников к.-р. организации.

№ 180 МИРОНОВ.

*АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 375. Л. 165–167. Машинописная копия.*

*Резолюция: «т. Сталину. Ягода 3. IV».*

### № 6.39.

#### Постановление Политбюро ЦК ВКП(б) о вредительстве на Томской железной дороге<sup>28</sup>

Строго Секретно

№ П38/226

4 апреля 1936 г.

Т.т.Вышинскому, Ягода, Винокурову, Запсибкрайком.

Опросом членов ПБ от 4.IV.36

226. — Дело вредителей Кузбассугля и Кузнецкого отделения Томской дороги.

Передать дело группы вредителей служащих внутрикопейского транспорта Киселевского и Прокопьевского рудников Кузнецкого отделения Томской дороги в выездную сессию Верховсуда для слушания в открытом судебном заседании в г. Прокопьевске.

СЕКРЕТАРЬ ЦК

*АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 375. Л. 168. Машинописная копия.*

### № 6.40.

#### Записка В.В. Ульриха И.В. Сталину и В.М. Молотову о проектах сообщений ТАСС<sup>29</sup>

Сов. СЕКРЕТНО

№001125

8 апреля 1936 г.

Считая целесообразным сообщение в прессе о приведении в исполнение приговоров Выездной Сессии Военной Коллегии Верховного Суда

<sup>28</sup> На бланке ЦК ВКП(б).

<sup>29</sup> На бланке Председателя Военной коллегии Верховного суда СССР.

Союза ССР в отношении диверсионно-шпионских групп среди бывших работников Томской ж.д. и Красноярского депо, посылаю проект 2-х сообщений ТАСС и прошу Ваших указаний.

В.УЛЬРИХ

*Приложение №1*

КРАСНОЯРСК, 8 Апреля (ТАСС). Приговор Выездной Сессии Военной Коллегии Верховного Суда Союза ССР от 24 Марта т.г. в отношении организаторов группы шпионов диверсантов — бывших работников Красноярского депо: БРЕЙДАК Иосифа Мартыновича и ПИЧУРИНА Константина Кирилловича, осужденных к высшей мере наказания — расстрелу, приведен в исполнение.

*Приложение №2*

НОВОСИБИРСК, 8 Апреля (ТАСС). Приговор Выездной Сессии Военной Коллегии Верховного Суда Союза ССР от 29/III с.г. в отношении организаторов группы шпионов диверсантов — бывших работников Томской железной дороги: МЕДЗЫХОВСКОГО Михаила Емилевича, МАРИЕНГОФ Василия Юльевича и КЛОЧКОВА Константина Константиновича осужденных к высшей мере наказания — расстрелу, приведен в исполнение.

*АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 375. Л. 171–172. Подлинник.*

*Резолюции: «Предлагаю напечатать только в местной прессе Молотов. Ст».*

*«т. Ульриху сообщено 10.IV.36. (Подпись неразборчива)».*

**№ 6.41.**

**Записка В.В. Ульриха И.В. Сталину и В.М. Молотову  
о проектах сообщений ТАСС<sup>30</sup>**

СОВ.СЕКРЕТНО.

№001127

19 апреля 1936 г.

Считаю целесообразным поместить информацию о двух приговорах Военного Трибунала Сибирского военного округа по делам о японских шпионско-диверсионных группах, — посылаю два проекта сообщения ТАСС.

Прошу Ваших указаний.

В. УЛЬРИХ.

<sup>30</sup> На бланке Военной коллегии Верховного суда СССР.

«ПРИГОВОР ПО ДЕЛУ ГРУППЫ ШПИОНОВ-ДИВЕРСАНТОВ»

ОМСК, 19 Апреля (ТАСС). 2–6 апреля Военным Трибуналом Сибирского Военного Округа в г. Омске, в составе: Председателя БАУМАНОВСКОГО и членов суда ИСАЕВА и ВАСИЛЬЕВА, заслушано дело группы шпионов-диверсантов.

Военным трибуналом установлено, что разведкой одной из иностранных держав на территорию СССР была переброшена группа бывших белогвардейцев для проведения шпионской работы, а также для организации диверсионных актов на железнодорожном транспорте.

Наиболее активные участники этой группы — ЛЕСКОВ Сергей Ильич, быв. штабс-капитан царской и белой семеновской армии — владелец магазинов; РУДЮК Трофим Павлович, доброволец колчаковской полиции, участник расстрела партизан; НАЗАРОВ Филипп Ильич, ПЛЮШЕНКО Иулиан Григорьевич, КАБАКОВ-ПАКУЛОВ Алексей Кириллович, крупный подрядчик, и ТЕТЕРИН Алексей Иванович — приговорены к высшей мере наказания — РАССТРЕЛУ, с конфискацией лично им принадлежащего имущества.

Остальные участники этой группы приговорены к лишению свободы: ГЛЯДИНСКИЙ Константин Федорович — на 10 лет, АНУРОВ Алексей Гаврилович — на 8 лет, МАРГУН Авраам Васильевич и СПИЧЕНКОВА Мария Петровна — на 6 лет, ТЕТЕРИН Иван Иванович, ЛОКАЙ Елизавета Федоровна — на 4 года.

*Автограф: «В этом виде лучше для омской газеты. М».*

«ПРИГОВОР ПО ДЕЛУ ГРУППЫ ШПИОНОВ-ДИВЕРСАНТОВ,  
БЫВШИХ РАБОТНИКОВ ОМСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ»

ОМСК, 19 апреля (ТАСС). 7-9 апреля Военным Трибуналом Сибирского Военного Округа в г. Омске, в составе: Председателя БАУМАНОВСКОГО и членов суда ИСАЕВА и ВАСИЛЬЕВА, заслушано дело шпионов-диверсантов, бывших работников Омского паровозоремонтного завода.

Военный трибунал установил, что быв. служащие Омского паровозоремонтного завода ЯСУЛАЙТИС И.И., СТРЕЛЬНИКОВ А.А., ЛЕХОВИЧ В.Ф., МАТСОН М.Г. и ТВОРОНОВИЧ Е.А. по заданию разведки одной из иностранных систематически занимались шпионажем. Собранные секретные сведения оборонного характера, переправлялись ими через ЯСУЛАЙТИС за границу. Эта же группа готовила диверсионные акты на Омской железной дороге.

Приговорены: ЯСУЛАЙТИС Иван Иванович, СТРЕЛЬНИКОВ Анисфор Акимович, ЛЕХНОВИЧ Василий. Федотович и МАТСОН Михаил Гансович — к высшей мере наказания РАССТРЕЛУ, с конфискацией лично принадлежащего имущества, ТВОРОНОВИЧ Евсей Антонович — к лишению свободы сроком на 10 лет, с конфискацией лично принадлежащего ему имущества.

*АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 375. Л. 173–175. Подлинник.*

*На записке Ульриха резолюция рукой Сталина: «Согл»..*

*На проекте первого проекта сообщения автограф: Где они работали? М».*

## **VII.**

### **ВРЕДИТЕЛЬСКИЕ ОРГАНИЗАЦИИ В ЗОЛОТО-ПЛАТИНОВОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ЦВЕТНОЙ МЕТАЛЛУРГИИ СССР**

#### **№ 7.1.**

**Сопроводительное письмо помощника секретаря ЦК ВКП(б)  
членам и кандидатам Политбюро ЦК ВКП(б), членам  
Президиума ЦКК с приложением обвинительного заключения  
по делу «О контрреволюционной вредительской организации в  
золотоплатиновой промышленности СССР»**

Строго секретно.  
8 мая 1929 г.

**Членам и кандидатам Политбюро ЦК:** т.т. Андрееву, Бухарину, Ворошилову, Кагановичу, Калинин, Кирову, Косиору С., Куйбышеву, Микояну, Молотову, Петровскому, Рудзутак, Сталину, Томскому, Бауману, Чубарю.

**Членам Президиума ЦКК:** т.т. Ильину, Лебедю, Орджоникидзе, Сольцу, Шкирятову, Яковлеву Я.А., Янсону, Ярославскому.  
Тов. Смирнову А.П.  
(Подлежит срочному возврату)

Рассылаются для ознакомления следующие материалы:

1) Обвинительное заключение по делу о контрреволюционной вредительской организации в золотоплатиновой промышленности СССР.



[...]

Пом. Секретаря ЦК

*Приложение*  
**СОВ. СЕКРЕТНО**  
23 марта 1929 года

Утверждается:  
Заместитель Председателя Объединенного  
Государственного Политического управления  
Г. Ягода  
Москва.  
23 марта 1929 года.

**Обвинительное заключение по делу  
о контрреволюционной вредительской организации  
в золото-платиновой промышленности С.С.С.Р.**

**Формула обвинения**

Контрреволюционная организация в золото-платиновой промышленности осуществляла вредительскую деятельность в последней под руководством организаторов Клуба горных деятелей, по указаниям и директивам заграничных объединений б. русских собственников.

Вредительская организация в золото-платиновой промышленности ставила своей целью свержение Советской власти и восстановление в СССР буржуазно-капиталистического строя.

Для достижения этой цели контрреволюционная организация систематически осуществляла путем вредительских действий дезорганизацию золото-платиновой промышленности Союза, с тем, чтобы лишь Советскую власть возможности разрабатывать ценные недра силами социалистического государства и принудить его к капитуляции перед иностранным капиталом.

Противодействуя всеми мерами восстановлению и развитию золото-платиновой промышленности, контрреволюционная организация добивалась внедрения иностранного капитала в экономическую жизнь Союза в целях ослабления социалистического сектора народного хозяйства и захвата иностранным капиталом командных высот советской промышленности.

В результате планомерных вредительских действий, охватывавших важнейшие отрасли промышленности, в том числе и золото-платиновую, контрреволюционная организация рассчитывала обеспечить благоприятную обстановку для создания в СССР непрерывных хозяйственных кризисов, которые должны были предопределить успех интервенции, подготовляемой империалистическими государствами против СССР.

Для выполнения антисоветских заданий заграничного руководства вредительская организация в золото-платиновой промышленности осуществляла целый ряд преступных действий, как-то: скрывала богатые месторождения металлов; срывала выполнение производственных программ предприятий; выводила из строя ценное оборудование: закупала за границей и заказывала на заводах СССР капитальное оборудование, не отвечавшее условиям работы на приисках; непроизводительно вкладывала в предприятия государственные средства в целях финансовых кризисов; искусственно увеличивала себестоимость добычи металла; составляла неправильные промфинпланы и технические проекты для противодействия развития золото-платиновой промышленности; представляла в высшие правительственные учреждения заведомо ложные доклады о результатах разведок площадей, состоянии приисков и перспективах их эксплуатации; посредством умышленно неправильной организации труда и искажения правительственных директив по установлению трудовой дисциплины; вызывала недовольство рабочих против советской системы руководства промышленностью; вступала в соглашение с иностранными капиталистами и бывш. русскими собственниками для противодействовала выходу советского золота и платины на внешний рынок и для обеспечения интересов международных золото-платиновых фирм; получала, и проводила в жизнь антисоветские директивы заграничных буржуазных объединений, наконец, получала от них же денежную помощь, как вознаграждение своим членам за проводившуюся ими контрреволюционную вредительскую работу в золото-платиновой промышленности СССР.

По данному делу суду предаются нижеследующие лица:

- 1) ПАЛЬЧИНСКИЙ Петр Акимович
- 2) РАБИНОВИЧ Лазарь Григорьевич
- 3) РЮМИН Петр Сергеевич
- 4) ПОДЪЯКОНОВ Сергей Аристархович
- 5) ЧАРКВИАНИ Константин Минич
- 6) ГУСЯТНИКОВ Сергей Петрович
- 7) КРЫЛОВ Александр Иванович
- 8) ДОМЕНОВ Вячеслав Александрович
- 9) ДРОЗЖИЛОВ Петр Андреевич
- 10) ТХОРЖЕВСКИЙ Владислав Николаевич
- 11) МИСЮРЕВИЧ Евгений Михайлович
- 12) ЛЕВИЦКИЙ Роман Филиппович
- 13) ЛИПОВСКИЙ Михаил Иванович
- 14) ДИДЕНКО Александр Николаевич
- 15) СТАХЕВИЧ Борис Сергеевич
- 16) ТАРАСОВ Вениамин Михайлович
- 17) МАЦЮСОВИЧ Альберт Людвигович
- 18) ЭЙДЛИН Марк Абрамович
- 19) САВЕЛЬЕВ Василий Васильевич
- 20) САВИНОВ Владимир Викторович

- 21) РУТКОВСКИЙ Иосиф Иосифович
- 22) ПОРВАТОВ Борис Михайлович
- 23) ОСНОВИН Сергей Дмитриевич
- 24) КОТЛЕР Александр Францевич
- 25) РОГОВИН Исай Ильич
- 26) КЛЕЙМАН Тимофей Александрович

#### ПРИМЕЧАНИЯ:

1) Проходящий по делу КАПЦОВ С.А. осужден ранее по делу Московского О-ва Взаимного кредита.

2) МЕЗИТ П.Ю., КРИВОЛУЦКИЙ О.С., РЫЦК Е.И. и БЕЛОСОВ Н.И. выделены из настоящего дела и осуждены Особым Совещанием при Коллегии ОГПУ на различные сроки высылки.

3) Проходящие по делу: КОРОТКЕВИЧ А.М., СТЕПАНОВ Б.Л., МИШАРИН, КУЛАНОВ, МЫЧЕЛКИН, МАРКОВ, ШЛАЙН, ХРЕННИКОВ, ГАРТВАН, МИХЕЕВ и СЕРГЕЕВ к ответственности не привлечены.

4) Проходящий по делу ФЕДОРОВИЧ И.И. находится на излечении.

### Раздел I

#### Личный состав контрреволюционной вредительской организации

Контрреволюционная вредительская организация в золотоплатиновой промышленности представляла собой не многочисленную, замкнутую группировку заговорщиков, находившихся на ответственных должностях в высших хозяйственных и правительственных учреждениях СССР.

Ее состав пополнялся, как общее правило, высококвалифицированными специалистами, занимавшими при капиталистическом строе привилегированное и обеспеченное в материальном отношении положение. Многие из членов контрреволюционной вредительской организации явились либо со-владельцами предприятий, либо рассчитывали вступить в ряды промышленной буржуазии, имея на текущих счетах в банках крупные суммы денег.

Инициаторы и руководители контрреволюционного заговора совершенно сознательно, в силу классовых принципов и по соображениям конспирации, избегали расширять рамки вредительской организации за пределы основной группы инженеров, имевших дореволюционный стаж, связанных друг с другом кастовой психологией, личными взаимоотношениями и совместной службой на предприятиях быв. собственников.

Среди лиц, участвовавших в контрреволюционной организации, почти отсутствуют молодые инженеры, а тем более низший технический состав предприятий.

Все указанные особенности личного состава контрреволюционной организации содействовали превращению ее в мощное орудие вредительской деятельности, которая нанесла огромный материальный ущерб государству и была направлена на дезорганизацию хозяйственной жизни страны в целях свержения Советской власти.

Социальное происхождение членов контрреволюционной вредительской организации и их служебное положение при Советской власти явствуют из нижеследующих биографических сведений.

1. ПАЛЬЧИНСКИЙ Петр Акимович, горный инженер, профессор Ленинградского горного института, профессор Высших педагогических курсов для инженеров, член НТС ВСНХ СССР, Председатель Клуба Горных Деятелей.

В прошлом: б. член Правления Лысьвенского акц. О-ва, б. тов. Министра Торговли и Промышленности в правительстве Керенского, быв. Петербургский генерал-губернатор при временном правительстве, быв. командующий, по назначению временного правительства, обороной зимнего дворца во время Октябрьского переворота. При перевороте был арестован и содержался под стражей совместно с членами Вр. правительства. В 1922 г. Был арестован ОГПУ по обвинению в контрреволюционной деятельности.

2. РАБИНОВИЧ Лазарь Григорьевич — горный инженер, председатель научно-технического Совета Каменноугольной промышленности ВСНХ СССР, зам. Пред. Промсектора Госплана СССР, бывший нач. Горного Отдела Главгортопа ВСНХ СССР.

В прошлом: с 1906 г. Состоял в партии к.д., владел капиталом в 250.000 рублей; владелец акций в сумме 50.000 р. Ирнинского Каменноугольного О-ва и быв. директор правления этого О-ва.

3. РЮМИН Петр Сергеевич — горный инженер Зам. Пред. Научно-технического Совета Горнорудной промышленности ВСНХ СССР, Зам. Директора Механообра, член НТС по цветным металлам, член Технического Совета Гипромеза, консультант «Союззолото» и «Уралплатины».

В прошлом: Акционер Николо-Павдинского акц. О-ва и Донецкой ж.д. (владел акциями на сумму 20.000 р.), Технический директор и Член Правления Ленского Золотопромышленного т-ва, Управляющий Николо-Павдинским Горным Округом.

4. ПОДЪЯКОНОВ Сергей Аристархович — бывш. Дворянин, горный инженер. С 1923 по 1925 г. Директор рудной промышленности Главгортопа ВСНХ СССР, с 1925 по 1927 г. — член Правления «Алданзолото», с 1927г. — зав. Техническим Отделом «Союззолото».

В прошлом: Главный ревизор управления окладных сборов Министерства финансов (в чине статского советника).

5. ЧАРКВИАНИ Константин Минич — бывш. потомственный почетный гражданин, горный инженер. До 1925 г. — начальник Дальневосточного горного Управления, с 1925 г. — директор рудной промышленности Главгортопа ВСНХ, с 1927 г. — член Правления «Союззолото».

В прошлом: заведовал технической частью Баладжанских золотых рудников барона МЕДЕ, управляющий вольфрамовыми рудниками в Забайкалье, находившимися в ведении Министерства Императорского двора. Владел капиталом в 40.000 руб., хранившихся в Волжско-Камском Банке.

6. ГУСЯТНИКОВ Сергей Петрович — горный инженер. Бывший на-

чальник Отдела Золота и Платины Главгортопа ВСНХ СССР, старший инженер Моботдела Главгортопа ВСНХ.

В прошлом: Вице-директор Горного Департамента Министерства Торговли и Промышленности.

7. КРЫЛОВ Александр Иванович — горный инженер. Бывш. профессор Уральского Горного Института. С 1922 по 1927 г. — инженер Главгортопа ВСНХ СССР по золото-платиновой промышленности, с 1927 г. — инженер «Союззолото».

В прошлом: Пом. окружного инженера Красноярско-Ачинского Горного Округа.

8. ДОМЕНОВ Вячеслав Александрович — техник-химик. Член Правления и технический директор треста «Уралплатина».

В прошлом: Главный химик Французского Анонимного О-ва Кочкарских золотых приисков. В 1919 г. при Колчаковском пр-ве состоял доверенным Березовского Золотопромышлен. Т-ва.

9. ДРОЖИЛОВ Петр Андреевич — горный инженер. Зав. технико-производственным Отделом треста «Уралплатина».

В прошлом: Управляющий Отделением Сибирского банка в Уфе, акционер Нижегородского и Сибирского банков, эвакуировался с белыми в Сибирь при освобождении Урала от колчаковцев.

10. ТХОРЖЕВСКИЙ Владислав Николаевич — горный инженер. Бывш. потомственный почетный гражданин. Заместитель технического директора Исовского Горного Округа треста «Уралплатина».

В прошлом: управляющий платиновых приисков Нижне-Тагильского О-ва «Демидовых Сан-Донато» и совладелец ряда золотых приисков.

После Октябрьского переворота бежал с приисков, боясь возмездия со стороны рабочих за жестокое обращение. С занятием Урала Колчаком возвратился в Екатеринбург и состоял Зав. Отделом Золота и Платины Уральского Горного Управления. При освобождении Урала от колчаковцев эвакуировался в Сибирь и поселился во Владивостоке, где до 1925 года владел каменно-угольными копиями.

11. МИСЮРЕВИЧ Евгений Михайлович, бывш. дворянин, по национальности поляк, горный инженер; четыре брата его находятся в эмиграции в Польше, из которых один был помощником военного атташе Польской миссии до 1923 года. Бывш. технический директор Тагильского Округа треста «Уралплатина», Зав. производственным Отделом «Союззолото».

В прошлом: заведывал горными работами Акц. О-ва «Ольховских золотых рудников» и был акционером этого О-ва. При Колчаке вступил добровольцем в отряд генерала Попова и был активным работником Минусинской контрразведки.

12) ЛЕВИЦКИЙ Роман Филиппович, быв. дворянин, помещик. Горный инженер. Бывший инженер для поручений «Уралплатины» и ВСНХ, инженер-инспектор Уральского ОСНХ.

В прошлом: состоял пайщиком Акц. О-ва «Углепор» с паем в сумме

60.000 рублей; был учредителем и акционером Акц. О-ва золотых рудников на Памире и участвовал в таковом с капиталом в размере 25.000 рублей, был учредителем, а затем директором каменно-угольного Акц. О-ва «Горноток», вложив в таковое О-во 25.000 р. Собственных капиталов до революции имел до 500.000 руб.

В 1923 г. был привлечен к ответственности за связь с Английской и Польской миссиями и выслан в Нарымский край сроком на 3 года.

13) ЛИПОВСКИЙ Михаил Иванович — горный инженер. Быв. зав. Геологическим Отделом треста «Уралплатина», инженер-геолог Геологического Комитета СССР, лектор Ленинградского Горного Института.

В прошлом: был управляющим каменноугольными копиями Дворниченко. С эвакуацией Урала колчаковцами бежал на Северный Кавказ. В 1920 году привлекался к ответственности за вывоз имущества копей при эвакуации. Был приговорен к тюремному заключению.

14) ДИДЕНКО Александр Николаевич — горный техник. Быв. помощник Технического директора Исовского Горного Округа «Уралплатины», зам. зав. строительным Отделом треста «Уралплатина» (по драгостроению).

В прошлом: работал на платиновых приисках Анонимно-Платиново-промышленной компании в качестве зав. эксплуатацией группы драг.

15) СТАХЕВИЧ Борис Сергеевич — горный инженер. Бывший технический директор Кытлымо-Косьвенского Горного Округа треста «Уралплатина», зам. главного инженера «Богомолстроля».

В прошлом: служил на предприятиях Уркарта и Богословского Об-ва. Сын политкаторжанина — члена группа «Земля и Воля». В 1905 г. был членом военной организации при Петербургском комитете РСДРП. После провала организации был арестован, но военный судом оправдан за недоказанностью обвинения. Работал на Урале, при Колчаке эвакуировался с белыми, выехал на Лену, где работал до 1923 года.

16) ТАРАСОВ Вениамин Петрович — инженер-механик. Главный механик треста «Уралплатина». Происходит из семьи крупных золотопромышленников на Урале.

В прошлом: заведывал золотыми приисками в В.-Уральском районе, служил на приисках своего отца, Кочкарской Золотопром. К-0 и в Акц. О-ве Верхне-Исетских заводов. До 1918 года состоял владельцем технической К-ры и производил поставки оборудования для казенных заводов. Состоял в строительном отряде при Управлении инженеров Сибирской армии (колчаковской). Эвакуировался с этой армией и был захвачен в плен частями Красной армии.

17) МАЦЮСОВИЧ Альберт Людвигович — горный инженер. Зав. Планово-Производственным П/Отделом треста «Уралплатина», По национальности литовец, в 1923 году обращался в Польское посольство в Москве с ходатайством об оптации.

В прошлом: служил в Ленском Золотопромышленном Т-ве в качестве заведующего Федотьевской группой приисков.

18) ЭЙДЛИН Марк Абрамович — горный инженер; бывший зам. Главного Управляющего Ленскими приисками треста «Лензолото», зав. горными работами в Богомолстрое.

В прошлом: служил в Ленском золотопромышленном Т-ве в должности Зав. Федотьевским Управлением.

19) САВЕЛЬЕВ Василий Васильевич — горный инженер. Пом. Главного управляющего Ленских приисков концессии «Лена-Гольдфильдс».

В прошлом: работал на этих же приисках в должности зав. Нижним Управлением. После национализации Ленских приисков состоял главным управляющим этих приисков треста «Лензолото». В период Ленских расстрелов в 1912 году занимал должность зав. Нижним Управлением Лензолото (в числе требований, предъявленных рабочими во время забастовки, предшествовавшей расстрелу, было также требование об удалении с Лены САВЕЛЬЕВА).

20) САВИНОВ Владимир Викторович — образование высшее — врач, зав. торговым отделом Главного управления приисков концессии «Лена-Гольдфильдс».

В прошлом: заведовал больницей в Бодайбинском районе.

21) РУТКОВСКИЙ Иосиф Иосифович — горный инженер. Главный инженер Кочкарского Золотоокруга.

В прошлом: управлял Центральным рудником в Мариинской тайге.

22) ПОРВАТОВ Борис Михайлович — горный инженер, б. зам. пред. Правления и технический директор треста «Русские Самоцветы» зав. II/Отделом металлургии «Союззолото».

В прошлом: зав. металлургическим цехом Акц. О-ва Кочкарских золотых рудников, консультант по обработке руд Мариинского прииска Томской губернии, управляющий рудником Ольховского Акционерного Об-ва. В 1919 году был начальником Минусинской контрразведки при штабе генерала Барановского.

23) ОСНОВИН Сергей Дмитриевич — горный инженер, зам. зав. производственно-техническим Отделом треста «Минеральное сырье». Быв. зам. начальника Угольного Управления Кузбасстреста и исполняющий обязанности директора Каменноугольной промышленности Сибкрая.

В прошлом: работал в Российском золотопромышл. Об-ве и Богословском Горно-Заводском Об-ве в должности директора рудников.

24) КОТЛЕР Александр Францевич, по национальности чех, гр-н Чехо-Словацкой Республики, образование среднее, эксперт по драгоценным камням: Ювелирной Конторы Мосторга.

Бывш. коммерческий директор треста «Русские Самоцветы» привлекался ОГПУ в 1920, 21 и 25 году по обвинению в мошенничестве. Осужден условно к высылке.

В прошлом владелец ювелирной конторы в Петербурге.

25) РОГОВИН Исай Ильич — горный инженер. Инженер-консультант плано-Экономического Отдела Правления «Союззолото». Бывш. консультант «Русплатины» за границей.

В прошлом: состоял зав. техническим отделом Российского Золото-промышленного Об-ва.

26) КЛЕЙМАН Тимофей Александрович, горный инженер, инженер при ТПО «Союззолото». С 1922 по 1927 год работал в качестве консультанта в Наркомфине.

### **Политическая характеристика членов к.-р. организации**

Для политической характеристики членов контрреволюционной вредительской организации могут служить нижеследующие выдержки из показаний обвиняемых.

#### **Руководитель контрреволюционной вредительской организации ПАЛЬЧИНСКИЙ показывает:**

«Я признаю, что моя политическая платформа, деятельность и выступления за время существования Советской власти, были явно антибольшевистскими, а если отождествлять Советскую власть с диктатурой пролетариата — то и антисоветскими». (Показ. Пальчинского от 31 ноября 1928 года).

«На вопрос о моих положительных ближайших политических идеалах — формулирую их следующим образом; Федерация Советских Социалистических Республик, но без диктатуры пролетариата и ВКП(б), причем Советы должны носить характер куриальных представительств с широким и всесторонним представительством всех классов и сословий». (Показ. Пальчинского от 3 ноября 1928 года).

#### **Член к.-р. вредительской организации СТАХЕВИЧ, Б.С. показывает:**

«Я решил, что советская система хозяйства нежизненна и решил вступить на путь активной борьбы с ней и в дальнейшем продолжать связь с той группой, о которой говорил П.А. Дрозжилов. Таким путем, по-моему мнению должно было ускориться медленное перерождение Советской власти, о котором проповедовал Устрялов. Так от устряловщины я перешел к вредительству». (Показ. Стахевича от 3 сентября 1928 года).

#### **Член к.-р. вредительской организации Порватов показывает:**

«Я не верил в возможность организовать промышленность коллективным творчеством рабочих масс. Чувство мелочной обиды, что я уже больше не командир промышленности, командуют ничего не понимающие в ней, а творят массы, я «спец», нечто вроде советчика или доктора у колыбели вновь рождающейся промышленности, без радости о ее появлении, не связанный с ней родственно». (Показ. Порватова от 29 сентября 1928 г.)

#### **Член к.-р. вредительской организации Тхоржевский показывает:**

«Служил я у различных частных золотопромышленников, причем большую часть своей службы в качестве управляющего отдельными приисковыми районами. Понятно, что служа честно своему хозяину, я разделял взгляды бывш. русских собственников на систему организации здорового, делового, частного капитала и видел в нем единственное средство для развития промышленности России...



Я не верил в возможность осуществления социалистических основ жизни и считал, что все попытки к осуществлению их отдалают нормальный ход исторического развития русского народа».

(Показ. Тхоржевского от 14 августа и 3 сентября 1928 года).

**Член к.-р. вредительской организации Левицкий показывает:**

«...благожелательно к Советской власти я относиться не мог, потому что она у меня забрала все сбережения, в виде акций, промышленных предприятий и лежавшие в банках деньги».

(Показ. Левицкого Р.Ф. от 27 сентября 1928 г.)

**Член к.-р. вредительской организации Тхоржевский показывает:**

«Как видно, Соввласть мне хорошего ничего не сделала, а наоборот, я потерял все свои сбережения, которые у меня были до революции».

(Показ. Тхоржевского от 3 сентября 1928 года).

**Член к.-р. вредительской организации Порватов показывает:**

«Мне страшно, мне невыразимо страшно и тяжело признаться во всех своих преступлениях... Я сознаюсь в том, что во время гражданской войны я активно вел борьбу против Советов и нес подлую и гнусную работу начальника контрразведки на Минусинском фронте».

(Показ. Порватова от 3 октября 1928 года).

**Член к.-р. вредительской организации Мисюревич показывает:**

В июне 1919 года красные партизанские отряды продвигались на Урянхай мимо Ольгинского рудника, которым я в это время управлял. Опасаясь, что партизаны зайдут в рудник и желая от них отбиться, я приказал механику рудника Молодцову или монтеру Зевакину, кому из них точно не помню, выточить бомбы... Заряжали их динамитом я сам и Зав. Складом Долотов, Фаддей. Бомбы эти затем хранились у меня на квартире».

(Показ. Мисюревича от 9 сентября 1928 г.)

«По приезде в Минусинск я добровольно вступил в отряд при главнокомандующем Усинско-Урянхайского края ген. Попове»...

«В Минусинске еще до отступления я встретился со своим старым знакомым инженером Порватовым. Он занимал какую-то должность в контрразведке. Того обстоятельства, что я давал контрразведке информацию, я не отрицаю».

(Показ. Мисюревича от 11 сентября 1928 года).

«После Октябрьской революции, на протяжении 2-х лет, я был активным белоармейцем и врагом Советской власти, ведя открытую вооруженную борьбу».

(Показ. Мисюревича, Е.М. от 15 сентября 1928 года).

## Раздел II

### Возникновение, развитие и структура к.-р. вредительской организации

#### Роль Клуба Горных деятелей

Видную роль в оформлении к.-р. вредительской организации сыграл Клуб Горных Деятелей, основанный Пальчинским в Москве в 1922 году.

Собрав в Совете Старшин Клуба Горных Деятелей авторитетнейших профессоров и инженеров-горняков, стоявших на антисоветских позициях, Пальчинский превратил Клуб Горных Деятелей в плацдарм для формирования контрреволюционных кадров, предназначенных для вредительских действий.

**Инженер Пальчинский показывает:**

«Я признаю, что к моменту организации Клуба Горных Деятелей, как Секции ВАИ, я стоял на позициях открытой борьбы против Советской власти.

Исходя из этой позиции, я организовал Клуб Горных Деятелей, как организацию, с помощью которой я оформлял и проводил в жизнь свои взгляды на промышленность. В этом клубе я сгруппировал вокруг себя группу инженеров, как-то: Рабиновича, Федоровича, Рутковского, Крылова, Подъяконова, Михеева, Сергеева и других инженеров, имевших значительное положение и влияние на деятельность горнопромышленных предприятий, под моим руководством принимавших в КГД определенные решения и в дальнейшем проводивших их в жизнь, будучи на промышленных предприятиях».

(Показ. Пальчинского от 10 ноября 1928 года)

**Инженер Доменов показывает:**

«Цель клуба — дать возможность инженерству обсудить вопросы техники, безусловно, полезна, но работа Клуба приобрела иное направление. Здесь обсуждались не только технические вопросы, здесь проводились определенные идеи, соответствующие контрреволюционно настроенному инженерству».

(Показ. Доменова от 29 сентября 1928 года)

**Торг.-Пром и его директивы для реакционно-настроенного русского инженерства**

Значение Клуба Горных Деятелей было быстро учтено и использовано бывш. собственниками, объединившимся в то время в Торгово-Промышленный Комитет ( в Лондоне) для борьбы против Советской Власти.

На одном из совещаний совета Торгпрома, происходившем 23/VI — 22 г. в Лондоне, была принята резолюция, выдержка из которой говорит:

«Связи, устанавливающиеся между иностранными и русскими промышленниками на почве взаимной защиты прав и содействия к созданию в России нормальных экономических и правовых условий, создают благоприятные предпосылки для разрешения вопроса о привлечении иностранного капитала в хозяйство России».

В другом постановлении (журнал № 21 заседания Комитета Союза представителей промышленности и торговли от 20/X-22 г., г. Лондон) по докладу Филиппа Антоновича Иванова — соакционера и ближайшего помощника Уркарта, дается следующая директива:

«Необходимо, чтобы, кроме упомянутых выше соглашений, скорее состоялись соглашения по золоту и платине. Эти металлы чрезвычайно ин-

тересуют иностранцев. Они хотят купить у большевиков всю их добычу, но таковая почти у них не идет, тогда они могут путем концессий и т.д. прибрать самые промыслы к своим рукам, особенно платину, в коей мир нуждается».

В приведенных двух выдержках, как и в других аналогичных документах, Торгпромом была определена основная линия, какой должны были придерживаться советские инженеры в их практической работе по восстановлению промышленности Союза.

### **КГД подтверждает установку Торгпрома**

Эта линия получила свое отражение в ряде постановлений Клуба Горных Деятелей, который принял решения бывших собственников, как руководящие директивы.

Резолюция по докладу инженеров Крылова и Подъяконова редактированная профессором — горным инженером П.А. Пальчинским и приятная 17/1-1923 г. на собрании членов КГД, ярко отражает указанные выше решения Торгпрома. Так, например, определяя объекты для концессионирования, указанная выше резолюция в 4-м пункт говорит:

«Объектом для концессионного капитала может являться только крупная и отчасти средняя золотопромышленность. Поднятие этой промышленности собственными силами неосуществима».

В пункте 5-м резолюции указывается:

«Для восстановления этого (т.е. крупного — наше примечание) вида русской золотопромышленности необходимо вложить иностранные капитал и притом такой, который в состоянии был бы сосредоточить в одних руках, если не всю нашу крупную промышленность, то по крайней мере ее главнейшие объекты. Привлечение иностранного капитала должно быть в форме участия в смешанных обществах русских и иностранных».

Согласно показаниям арестованного инженера Крылова А.И., делавшего доклад в КГД о золотопромышленности,

«...резолюция предусматривала, что государство наше золото-платиновой промышленностью не может заниматься и, следовательно, нужно сдать иностранному капиталу все крупные механизированные предприятия в концессию. К этим предприятиям главным образом, мы отнесли Березовск, Кочкарь, Ленские прииски, Енесей, Саралу, «Богомдарованный» рудник и Центральный рудник Мартайги».

(Показ. Крылова от 26 сентября 1928 г.)

Из всей этой резолюции явствует, что директива, данная Торгпромом из-за границы, была понята нашими инженерами в полном соответствии с желаниями бывших их хозяев.

В дальнейшем резолюция КГД превратилась в практическую директиву по золотопромышленности для вредителей-специалистов, работавших в советском аппарате.

**Формируя определенное мнение среди реакционного инженерства, занимавшего ответственные посты в хозяйственных органах,**

**КГД как бы предопределял тем самым практическую деятельность советских учреждений.**

**Инженер КРЫЛОВ показывает:**

«В зависимости от того, как эти вопросы разрешались в Клубе Горных Деятелей, каждый из участников клуба, посещавший собрания и принимавший участие в обсуждении тех или иных вопросов, считал своим долгом защищать и проводить точку зрения клуба горных деятелей в своей практической работе в наших хозяйственных органах».

(Показ. Крылова от 16 сентября 1928 г.)

**Инженер МИСЮРЕВИЧ показывает:**

«Получив в КГД установку на сдачу золотопромышленности в концессию, я, РУТКОВСКИЙ и КАПЦОВ эту идею провели в Главном Управлении Горной Промышленности».

(Показ. Мисюревича от 21 сентября 1928 г.)

Таким образом, Клуб Горных Деятелей, возглавляемый Советом Старшин, превратился в руках таких к.-р. организаторов, как Пальчинский П.А., в легальный антисоветский плацдарм, на котором была сосредоточена группа инженеров-вредителей, приступивших к практической деятельности в золотоплатиновой промышленности.

**Инженер МИСЮРЕВИЧ Е.М. показывает:**

«В политическом отношении организаторы Клуба Горных Деятелей являлись определенно враждебно настроенными к Соввласти и, особенно, к восстановлению крупной промышленности.

**Таким образом, фактически руководителем горной промышленности оказалась к.-р. организация — Совет Старшин Клуба Горных Деятелей, во главе которого стояли РАБИНОВИЧ и ПАЛЬЧИНСКИЙ».**

(Показ. Мисюревича от 24 октября 1928 года).

**Возникновение к.-р. организации в Москве**

**Инженер ПОДЪЯКОНОВ показывает:**

«Организация зародилась в 1922 г. при Клубе Горных Деятелей (КГД). Организатором был инженер Пальчинский, который путем бесед, которые имели как бы чисто отвлеченный технический характер, проводил мысль, что золото- и платинопромышленность не могут получить должного развития силами государства, что эта задача требует громадных капиталов и доступна только частной инициативе, вследствие разбросанности и среднего и мелкого характера предприятий. Такие беседы он проводил со мной и инженером Крыловым. Когда мы с ним соглашались, находя его мнение, в общем, справедливым, он тоже постепенно в товарищеских беседах сообщил, что у него есть связи с заграницей, что заграничные капиталисты охотно возьмут концессию на золото и платину и только при этом условии это дело получит быстрое развитие».

(Показ. Подьяконова от 3 октября 1928 года)

**Оформление Моск. группы к-р. организации****Инженер ПОДЪЯКОНОВ показывает:**

«Первое заседание центра произошло в Москве, в январе или феврале м-це 1924 года. Оно было создано ПАЛЬЧИНСКИМ и здесь мы первые узнали друг друга, как члены одной организации, кроме КРЫЛОВА, о котором я догадывался уже после нашего совместного доклада в КГД. На заседании Пальчинский сделал общую информацию. Он сообщил, что за границей существуют две большие финансовые организации, которые близко заинтересованы по своему прежнему участию в русской золотопромышленности. Это группа Уркарта, в которую входят и бывшая Ленская золото К и французская Парижская группа, куда входят быв. владельцы Березовских и Кочкарских промыслов и русские золотопромышленники. Обе группы желают в виде концессий или аренды взять свои прииски. В отношении платины существует особый консорциум, который желает взять на себя реализацию русской платины за границей, при условии дать капиталы для развития платинового дела и ее капитального оборудования. Пальчинский сообщил, что в состав центра входят, кроме присутствующих (его, меня и Крылова), еще Доменков и Рюмин».

(Показ. Подьяконова С.А. от 4 октября 1928 г.)

**Методы вербовки членов и развертывание к-р организации****Инженер Доменов показывает:**

«Поскольку мне было известно, что Подьяконов пользуется авторитетом в таких учреждениях, как Госплан, ВСНХ, а также имел большой вес в Клубе Горных Деятелей, я рассматривал его предложения не как Подьяконова самостоятельные, а как нечто такое, что выработано было и проводимо в жизнь авторитетными работниками перечисленных выше организаций».

Такие мои заключения подтвердились заявлением Подьяконова, что ответственности за осуществление предлагаемых им мероприятий не следует опасаться, так как в соответствующих организациях у него, ПОДЪЯКОНОВА, имеется надежная поддержка, и мероприятия эти выработанные не одним только им, ПОДЪЯКОНЫМ, а приняты уже для проведения в жизнь путем согласования с группой ответственных руководителей».

Из этого я сделал вполне логический вывод, что Подьяконов является членом подпольной контрреволюционной организации и путем предложения мне осуществлять действия, дезорганизующие платиновую промышленность, фактически вербовал меня в члены указанной контрреволюционной организации. Сделав мне вышепредложенные указания, Подьяконов предупредил меня, что все содержание разговора с ним должно быть сохранено в тайне. Одновременно Подьяконов мне указал, что содержание нашей работы, а так же круг лиц, принимающих участие в ней непосредственно и руководящих этой работой, держатся в строгой конспира-

ции и никого кроме него, Подъяконова, я по этой работе знать не должен и держать связь должен только с ним одним. Последнее время еще больше меня убедило, что Подъяконов является не простым членом подпольной контрреволюционной организации, а одним из руководителей ее».

(Показ. Доменова от 2 октября 1928 года)

**Инженер Подъяконов показывает:**

«До организации центра моя работа сводилась к сношениям с Доменовым по вопросам Уралплатины. Я получил от Доменова полный доклад со статистическими данными в виде объемистой рукописи о положении Уралплатины и передал его Пальчинскому в клубе КГД. Это было осенью 1923 года. Доменов во время приездов в Москву, а также, когда я был на производственном совещании Уралплатины в Свердловске, ставили меня в курс своей работы на приисках, причем говорил, что разработал программу о капитальном строительстве, которую предстояло обсудить. От Пальчинского я получил для передачи Доменову 8000 рублей, которые ему и передал».

(Подъяконов С.А. от 4 октября 1928 года).

**Инженер ДРОЗЖИЛОВ показывает:**

«Дело (вербовки — наше примеч.) было поставлено очень тонко. Меня никто не уговаривал и никто открыто ничего не говорил, но все велось к одной вышеуказанной цели».

(Показ. Дрозжилова от 31 августа 1928 года).

«Впоследствии я понял, что это был один из вредительских актов, ибо в дальнейшем был втянут постепенно в контрреволюционную работу по тресту и, таким образом, принял участие о вредительстве».

(Показ. Дрозжилова от 31 августа 1928 года.)

**Инженер СТАХЕВИЧ показывает:**

«Психологически я был подготовлен, вообще, к вредительству тем обстоятельством, что я переоценил значение НЭПа и сменевеховства... В тот момент я почувствовал, что Правление в лице Доменова, на меня начинает оказывать определенный нажим. С другой стороны, до меня доходили слухи, что будто бы идут разговоры, что меня сместят оттуда, несмотря на то, что в тот момент я ничего не был в состоянии сделать, потому что обстоятельства этих неудач зависели не от меня. Одновременно ближайший помощник ДОМЕНОВА — ДРОЗЖИЛОВ по отношению ко мне проявлял предупредительность и участие, которым располагал меня в свою пользу. Он говорил мне, что следовало бы составить официальный акт, чтобы зафиксировать то положение, которое я застал. Кроме того, в силу тех аварий, которые были с генераторами, меня в то время стали привлекать к ответственности за бесхозяйственность. дело это дальше не пошло, но первые 10 м-цев и первый период вступления во вредительскую работу я находился под следствием. У меня получилось такое впечатление, что ДОМЕНОВ меня прижимал и определенно выразил свое недовольство в характеристике и оценке моей работы, а Дрозжилов меня тихонько деликатно продвигал, потому что я являлся или могу являться элементом таким, который идет вразрез с руководящим ядром».

(Стенограмма очных ставок с Пальчинским от 1 ноября 1928 года).

«Зимой 23/24 г. тотчас с окончанием Съезда округов Уралплатины, как-то в служебное время ДРОЗЖИЛОВ наедине со мной у него в кабинете мне сообщил конфиденциально, что у них имеется кружок специалистов и что мне следовало бы войти в него, отмечая, что мои выступления на съезде шли вразрез по ряду вопросов с мнением этого кружка.

Для меня уже в то время из данного разговора с ДРОЗЖИЛОВЫМ стало ясно, что существует нелегальная антисоветская организация. Весной 1924 года при посещении Кытлыма ДРОЗЖИЛОВЫМ, говоря о своей поездке за границу, он одновременно подчеркнул, что по возвращении его обратно, деятельность упомянутого кружка оживится и его, ДРОЗЖИЛОВА, влияние усилится, что мне необходимо будет принять в дальнейшем активное участие в нем. Я не возражал против этого предложения».

(Показ. Стахевича от 28 августа 1928 года)

#### **Состав к.-р организации «Уралплатина»**

**Инженер ПОДЪЯКОНОВ** показывает:

«Он (ПАЛЬЧИНСКИЙ) меня просил привлечь в организацию ДОМЕНОВА, как первого знатока и выдающегося работника по платине, что я и сделал».

(Показ. Подъяконова от 5 октября 1928 года).

На вопрос, какие лица были завербованы им, инженером Доменовым, последний показывает:

«ДРОЗЖИЛОВ, мой помощник, механик ТАРАСОВ, в Тагильском округе — МИСЮРЕВИЧ, сначала он был управляющим, позднее управляющим был назначен один партиец, а МИСЮРЕВИЧ стал техническим директором, в Кытлыме — СТАХЕВИЧ, на Ису-ГОЙЕР, они были завербованы мной, а потом уже сами должны были вербовать себе сеть».

(Стенограмма очных ставок с Пальчинским от 1 ноября 1928 год).

**Инженер ДОМЕНОВ** показывает:

«...Сообщаю, что в Уральскую организацию входили еще следующие лица: МАЦЮСОВИЧ, А.Л., ДИДЕНКО А.Н., СУХОВ М.Т. и в начале работы Уралплатины до ухода из нее М.И. Липовский.

А.Л. МАЦЮСОВИЧ был привлечен в организацию Е.М. МИСЮРЕВИЧЕМ, во время работы его в Н. Тагильском округе...

А.Н. ДИДЕНКО был привлечен в организацию Е.Г. ГОЙЕРОМ...

М.И. ЛИПОВСКИЙ состоял активным членом нашей организации до ухода его из Уралплатины на научную работу в УПИ».

(Показ. Доменова от 10 октября 1928 года).

#### **Члены к.-р организации в НКФ**

**Инженер Доменов** показывает:

«Относительно КЛЕЙМАНА, т.е. вхождение его в к.-р. организацию, я узнал от ОРЛОВИЧА. После выяснения роли ГУСЯТНИКОВА и КЛЕЙМАНА, я решил познакомить их с работой Уральской организации и

устроил совещание аналогичное предыдущему. Состав совещания: СТАХЕВИЧ, ДОЙЕР, МИСЮРЕВИЧ, ТАРАСОВ, ГУСЯТНИКОВ, РЮМИН, КЛЕЙМАН и ОРЕЛОВИЧ. На этом совещании были заслушаны доклады техруков о ходе вредительской работы...»

(Показ. Доменова от 29 октября 1928 года)

### **Состав к.-р. организации в золотопромышленности**

**Инженер КРЫЛОВ показывает:**

«На линии моего влияния и мной были завербованы следующие работники: **ЕНИСЕЙЗОЛОТО: 1. ПРОФ. СТЕПАНОВ. 2. КОРОТКЕВИЧ; УРАЛЗОЛОТО: 1. РУТКОВСКИЙ. 2. ПОЛЯКОВ (юрист). 3. СМОЛИН (геолог); Д.В.К.: КОЛЕСНИКОВ».**

Оговариваюсь, что из перечисленных лиц РУТКОВСКИЙ был завербован, собственно, не мной, а, как мне известно, ПАЛЬЧИНСКИМ, с которым он поддерживал непосредственную связь, деловую и финансовую. Равным образом, по Енисейзолото — связь с профессором Степановым, а последний уже с Короткевичем. Мелкие технические работники на местах мне неизвестны».

(Показ. Крылова от 18 октября 1928 г.)

**Инженер ПОРВАТОВ показывает:**

«Я откровенно сознаюсь, что я участвовал во вредительской работе, состоя участником вредительской организации в Москве, организацией, ставившей себе задачу дезорганизации социалистической промышленности...»

Я был завербован ПОДЪЯКОНОВЫМ, ГУСЯТНИКОВЫМ...

...Я некоторое время был и представителем Московской вредительской организации на Урале по «Уралзолото». Назначен на эту работу я был Подьяконовым. Через некоторое время я с этой должности, так сказать, был оттеснен Рутковским, который занял мое место — представителя Московской вредительской организации на Уралзолото».

(Показ. Порватова от 10 октября 1928 года).

**Инженер МЫЧЕЛКИН показывает:**

«Зарождение этой организации надо отнести к концу 1919 года, т.е. ко времени отъезда Малоземова за границу. Выше уже сообщалось, что Малоземов при своем отъезде за границу вполне основательно рассчитывая на возможность в ближайшее время перехода приисков в руки государства, дал руководящим работникам приисков директиву сохранить прииски до лучших времен, для старых хозяев».

(Показ. Порватова от 10 октября 1928 года).

**Инженер Савельев показывает:**

«В группу специалистов, работавших на приисках и противодействующих развитию приисков, входили: Я, Эйлин, Стахевич, Левин, Мишарин, Лазаревский. Вредительство было направлено против увеличения добычи песков и золота за счет сокращения работы приисков».

(Показ. Савельева от 20 октября 1928 года).



**Инженер РОГОВИН показывает:**

«Однажды Подъяконов после возвращения с Ленских приисков, куда был командирован в 1923 году для обследования, примерно в 1924 г. сообщил, что организация имеет широко разветвленные ячейки на местах, при этом сказал, что на Ленских приисках Эйдлин и Савельев принадлежат к организации. Немного позже о принадлежности Эйдлина и Савельевича к к.-р. организации мне говорили или Крылов или Чарквиани».

(Показ. Роговина от 15 ноября и 10 декабря 1928 года).

**Состав к.-р. организации в самоцветной промышленности****Инженер Порватов показывает:**

«Короткое время я работал в Главном Управлении Горной промышленности, затем перешел в трест «Русские Самоцветы». Над созданием этого треста я работал совместно с Крыжановским Леонидом Ильичем, умершим в 1925 или 1926 году и академиком Х».

(Показ. Порватова от 10 октября 1928 года)

«Тогда я не понимал и не отдавал себе ясного отчета в некоторых фактах, которые теперь для меня совершенно очевидны, как, например, что до меня академик Х. несомненно завербовал на вредительскую работу зам. Ком. Отд. Л.И. Крыжановского и Котлера, при помощи которых, на первых же порах была дискредитирована возможность успешной коммерческой работы треста с каменными товарами, как за границей, так и на внутреннем рынке».

(Показ. Порватова от 13 сентября 1928 года).

**Инженер Основин показывает:**

«Приблизительно через год после приезда в Москву я был назначен начальником Отдела золота и платины Главного Управления Горной промышленности. Через некоторое время после назначения на эту должность я вошел в Московскую вредительскую организацию, состоявшую из Крылова А.И., Роговина И.И.»

(Показ. Основина С.Д. от 20 ноября 1928 года).

**Состав Моск. Группы к.-р организации****Инженер Подъяконов показывает:**

«Центр был собран в первый раз в Москве Пальчинским в помещении КГД, когда впервые сошлись члены центра к.-р. организации, в январе или феврале 1924 года.

В состав центра входили: Пальчинский — как председатель, и члены: Я, Чарквиани, Крылов, Рюмин и Доменов».

(Показ. Подъяконова от 3 октября 1928 года).

**Инженер Чарквиани показывает:**

«Подъяконов указал, что в состав центра входят: инж. Пальчинский, инж. Подъяконов, инж. Рюмин, Гусятников и, насколько помнится, также Роговин, хотя последнее не могу твердо утверждать, забыл. Подъяконов предложил и мне вступить в число членов центра.

Приблизительно в мае 1925 года я, заверенный другим членом центра, что Пальчинскому не будет дано возможности устраивать какие-либо фортели, вступил в число членов центра.

(Показ. Чарквиани от 4 октября 1928 года)

**Инженер Рутковский показывает:**

«К концу 1923 года я был кооптирован в Совет старшин, взамен кого-то, выбывшего из совета.

В совете на меня были возложены обязанности казначея клуба. Через некоторое время я фактически превратился, так сказать, в двойного казначея: в казначея клуба и казначея-распорядителя денежных сумм, получавшихся Пальчинским и Рабиновичем из-за границы.

(Показ. Рутковского от 25 октября 1928 года).

**Общая структура к.-р. организации в золото-промышленности.**

**Инженер Крылов показывает:**

Структура нашей золотоплатиновой организации схематически может быть изображена так:

ПАЛЬЧИНСКИЙ

Руководитель Москв. Центра золота и платины

В НКФ

1. Орелович
2. Клейман
3. Роговин

РУТКОВСКИЙ И.И.

Казначей к.р. организации, впоследствии — представитель м.ц. в «Уралзолото».

Члены Московского центра: (предприятия и районы их влияния)

<u>1. Доменов</u>	<u>2. Чарквиани</u>	<u>3. Подъяконов</u>	<u>4. Крылов</u>	<u>5. Рюмин</u>
«Урал-платина» (работа на местах)	«Уралплат» «Алданзолото», ДВК (работа в центре)	«Уралплатина», «Лензолото», Алданзолото» (работа в центре и на местах)	«Енисейзолото», Уралзолото, ДВК (работа в центре)	Представит. Драгостроен. «Уралплатины», Енисейзолото», ДВК (работа в центре и на местах)

(Показ. Крылова от 18 сентября 1928 года).

**Связь к.-р. организации с заграницей.**

Возникновение и развитие к.-р. организации, а также ее вредительская деятельность находились в тесной связи с антисоветскими планами быв. русских собственников и иностранных правительств.

**Инженер Пальчинский показывает:**

«Характер моих взаимоотношений с иностранными посольствами и

иностранными капиталистическими группами в период до моего последнего ареста в тех случаях, когда это имело место, формулирую следующим образом: связываясь с иностранцами и пытаясь привлечь иностранный капитал в СССР, я исходил, помимо моего желания помочь русским техническим силам, также из моей установки на изменение советских экономических форм и советского режима с помощью вливания в страну иностранного капитала в соответствии с моей прошлой антисоветской позицией, изложенной мною в моей декларации от 3-ого ноября 1928 года).

(Показ. Пальчинского от 5 ноября 1928 года).

**Инженер Подъяконов показывает:**

«Связь с границей велась лично Пальчинским, который через командированных за границу инженеров посылал информацию и получал деньги».

(Показ. Подъяконова от 3 октября 1928 года).

Помимо Московской группы связь с границей завязывали и поддерживали по своей собственной инициативе местные вредительские организации и отдельные ее члены. Возникновение этих связей относится для некоторых районов к весьма давнему времени.

**Обвиняемый Савинов показывает:**

«Примерно, в конце февраля или в марте 1920 г. лично от жены быв. главноуправляющего Малоземова, Малоземовой, Елизаветы Андреевны слышал, что она получила с какой-то оказией письмо от своего мужа, в котором он писал, чтобы она передала друзьям его согласие тем из них, которые останутся на службе б. Ленском т-ве, часть их жалованья он будет откладывать за границей в инвалюту. Это обещание понималось, как вознаграждение за ограждение интересов Ленского т-ва в условиях работы при национализации».

(Показ. Савинова от 6 августа 1928 года).

**Инженер Савельев показывает:**

«Помимо письма, примерно в 1920 г., от Малоземова Эйдлиным была получена записка, привезенная Комичем, которая была законспирирована именем Ефим, вместо Марка, эту записку мне показывал Эйдлин и говорил, что Малоземову через Комича он послал сообщение об общем положении Ленских приисков. Также были слухи о том, что Эйдлин переписывался с Атласом (б. секретарь Малоземова)».

(Показ. Савельева от 15 октября 1928 года).

**Инженер Левицкий показывает:**

«Осенью 1922 г., уехав в заграничную командировку, я в Лондоне встречался с Малоземовым (быв. главноуправляющ. Ленского т-ва), который просил навести справки в Главконцесском, как обстоит вопрос о передаче Ленских приисков в концессию, а также просил передать, что лиц, которые будут оказывать содействие о проведении концессии на Ленские прииска, он материально компенсирует и добавил, что родная сестра его в Москве замужем за Гуляевым, с которым поддерживает постоянную связь. По приезде в Москву в Главконцесском выяснил, что вопрос передачи Ленских приисков принципиально решен и задержка происходит

лишь в приезде уполномоченных лиц для ведения переговоров. Об этом я сообщил Малоземову (в Лондон) с приложением анкетных листов для заполнения теми лицами, кои должны приехать для заключения договора».

(Показ. Левицкого от 27 сентября 1928 года).

**Инженер Диденко показывает:**

«Дюлонга я знаю с дореволюционного времени. Дюлонг служил в Платиново-промышленной кампании. Примерно в 1922 г. Дюлонг приехал на прииска из Свердловска и тогда же он, Дюлонг, был у меня дома... Дюлонг рассказывал, что он приехал по делам Красного Креста, а также для выяснения судьбы своих вещей... Дюлонг был у Гойера, Евгения Густавовича, больше не знаю у кого именно. Помню, что он был у кого-то на Журавлике (на прииске)».

(Показ. Диденко от 29 июня 1928 года).

**Инженер Мисюревич показывает:**

«В декабре 1921 г. из Ленинграда ко мне в Москву приехал Грауман, быв. председатель Правления Российского золото-промышленного об-ва и затем Ленского золот.-пром. О-ва, мой знакомый, по совместной работе с 1911 г. в Российском о-ве... Грауман предложил мне следующее: будучи связан с английскими капиталистами, быв. владельцами Ленского о-ва, Грауман хочет получить для них в концессию золото-промышленный район. Я должен ему в этом оказать содействие, за что после сдачи концессии получаю ответственное назначение в Правлении этого концессионного о-ва.

Приняв это предложение и переговорив с ним, я договорился с Грауманом и Захваткиным о том, что объектом нашей деятельности на основе этой договоренности будет Енисейская губерния».

(Показ. Мисюревича от 17 сентября 1928 года).

**Директивы заграничного руководства к.-р. организацией**

Вредительская работа к.-р. организации диктовалась интересами заграничных капиталистических группировок и являлась осуществлением их директив, направленных к срыву социалистической промышленности.

**Инженер Стаhevич показывает:**

«В другой раз В.А. Доменов имел со мной беседу о необходимости соглашения с фирмами, держащими в своих руках сбыт платины. При этом я понял, что он ввиду что-то вроде организации платинового синдиката. Это, по мнению В.А. Доменова, могло бы избавить нас от падения рыночных цен на платину, чего он ожидал в связи с выступлением на рынке продукции Трансваальской платиновой промышленности и возможной войны за рынок. При этом В.А. Доменов явно переоценивал шансы Трансвааля в этой борьбе и я понял, что он был не прочь заключить соглашение с платиновым синдикатом, которое, как я думал, обеспечивало бы Трансваальской платинопромышленности возможность встать на ноги».

(Показ. Стаhevича от 22 декабря 1928 года).

**Инженер Левицкий показывает:**

«Придя в контору Артура Броуна в Лондоне, я уже встретил Ф.А. Ива-

нова, который пригласил меня к себе на квартиру и дал мне свой адрес. После этого, спустя день или два, я зашел на квартиру Иванова, передал ему привет от В.А. Доменова...

Я же его, в свою очередь, подробно информировал о ходе восстановления платиновой промышленности СССР, о состоянии дражного хозяйства, о годовой добыче металла и о цели своей командировки...

Обменявшись мнением с Ивановым, мы решили созвать узкое заседание учредителей и членов Правления Англо-Русского платинового синдиката с целью осветить и обсудить положение мировой платиновой промышленности. Через несколько дней Иванов это заседание созвал и на него явились следующие лица: Дектон-Данель, Грифис, Иванов и я фамилию которого забыл.

На этом заседании я сделал доклад о положении дел в русской советской платиновой промышленности, осветил состояние дражного флота, количество добываемого металла и подробно доложил о мерах, которые предпринимаются для восстановления платинового дела в Россию.

На этом же заседании мне было поручено по возвращении в Советскую Россию переговорить с кем следует о проведении концессии на платиновых приисках в пользу Англо-Русского платинового синдиката...

...Добавляю, что на этом заседании было высказано, что лица, которые будут проводить в Совроссии решения Англо-Русского платинового синдиката и при осуществлении намеченных целей, получают о новых концессионных предприятиях должности членов Правления или др. ответственные должности.

Об этом я также сообщил В.А. Доменову.

(Показ. Левицкого от 24 сентября 1928 года).

**Инженер Роговин показывает:**

«Моя вредительская работа сводилась:

1. К выработке облегченных условий для концессий (Лена-Гольдфильдс, Аянская корпорация, Штольценберг)».

(Показ. Роговина от 15 ноября 1928 года).

### **Финансирование к.-р. организации**

Финансирование к.-р. организации было основано на денежных фондах, поступавших из-за границы и распределявшихся между вредителями руководителями Московской группы. Инженер РУТКОВСКИЙ показывает:

«У Левицкого я застал довольно большое общество, у него были: Шварц, Крылов, я и Мисюревич, кажется. Делясь с нами своими впечатлениями о поездке в Англию и Германию, он, между прочим, сказал, что бывшие русские собственники за границей организовались и надеются в той или иной форме вернуться в Россию, предварительно установив связи с нею.

В 1925 г. мне уже со слов самих Пальчинского и Рабиновича стало известно, что денежные фонды Пальчинского, и в частности деньги, которые я их этих фондов получал, эти фонды идут от старых русских собственников, находящихся за границей.

До моего отъезда на постоянную работу на Урал, т.е. за период времени 1924 год — осень 1926 г. я имел от Пальчинского 4–5 денежных получек, получив за это время в общей сложности тысячи три или тысячи три с лишним рублей. Эти деньги я получил лично для себя и сам их и израсходовал на себя.

В этот период времени, в период времени с 1924 по осень 1926 г. я уже превратился, так сказать, в распорядителя денежных фондов Пальчинского. Я приходил к последнему, говорил, кто из нашей московской группы в каких, примерно, суммах нуждается и получал эти суммы от Пальчинского. Всего за период времени 1924 год — осень 1926 г. я получил от Пальчинского для раздачи целой группе лиц 10–12 тысяч рублей.

Эти 10–12 тысяч рублей я роздал Подъяконову, Чарквиани, Крылову и Порватову. Помимо меня, Подъяконов, Чарквиани и Крылов получили деньги непосредственно от Пальчинского. Получал ли у последнего деньги Порватов — я не знаю. Получавшиеся мною у Пальчинского деньги я раздавал названным выше лицам во время своих частых посещений ВСНХ и на совещаниях московской группы».

(Показ. Рутковского от 25 октября 1928 года).

**Инженер ДОМЕНОВ показывает:**

«Получено: от Подъяконова, как я показывал в первый раз — 10.000 руб., от Рюмина — 7.000 руб. и от Чарквиани — 5.000 руб.

Всего — 22.000 руб. Роздано: Стахевичу около 2 1/2 тыс. руб., Гойеру — 4.000 руб., Мисюревичу около 3000 руб., Мацюсовичу около 2.000 руб., Тарасову и Дрозкилову — 2.500 руб. и израсходовано на свои нужды около 7–8.000 руб. Все эти цифры приблизительные, возможно, что кому-нибудь я дал больше или меньше».

(Показ. Доменова от 29 октября 1928 года).

**Инженер КРЫЛОВ показывает:**

«Всего денег мною было получено от Пальчинского 3.100 руб., каковые полностью были переданы на места, а именно: 1.600 руб. проф. Степанову для Енисейзолото и 1.500 руб. Колесникову для ДВК. Из перечисленных сумм было получено и передано в 1925 г. (осенью) — 1.000 руб., весной 1926 г. — 1.000 руб. и осенью того же года — 1.100 руб».

(Показ. Крылова от 18 октября 1928 года).

### Раздел III

## Политические цели и тактика контрреволюционной вредительской организации

### 1. Политические цели

Вредительская деятельность к.-р. организации была направлена в конечном счете к свержению Советской власти и восстановлению буржуазного капиталистического строя.

**Возвращение быв. собственников**

**Инженер РУТКОВСКИЙ показывает:**

«Вся практическая вредительская работа моя вытекала из той основ-

ной установки, которую мне дал КГД и, в первую очередь, Пальчинский. Эта основная установка заключалась в следующем: «Старые собственники должны вернуться».

(Показ. Рутковского от 25 октября 1928 года).

**Обвиняемый САВИНОВ показывает:**

«После свержения Колчаковской власти на заседании Промсовета в обстановке уже объявленной национализации приисков, я лично высказался в том смысле, что окончательное упрочение Соввласти считаю не бесспорным, что должна и более через тот или иной промежуток времени опять какая-либо перемена и что тем из членов Промсовета, которым придется работать при новой обстановке, нужно будет свою линию поведения направлять так, чтобы сохранить прииска, как хозяйственную единицу и иметь возможность вернуть их прежним владельцам в том неразрушенном виде, в каком они получены».

(Показ. Савинова от 6 августа 1928 года).

**Инженер САВЕЛЬЕВ показывает:**

«В 1921 г. летом приезжал на прииски Бородин с инж. Марковым, который однажды, идя по тракту из Артемовского Управления, группе инженеров, как-то: мне, Эйдлину, Стахевичу, возможно, Мишарину и Левину, высказывался, что развитие золотой промышленной в России должно идти по линии привлечения иностранного капитала в виде концессий и что Советская власть сама вести дело золотопромышленности не сможет, он же сообщил, делая при этом несколько таинственный вид, что в Париже образовалась группа бывш. владельцев национализированных предприятий, которые собираются вести переговоры с правительством о возвращении им их предприятий и что по его мнению Ленские прииски также будут возвращены бывш. Т-ву и тогда, по возвращении, старшие служащие получат вознаграждение. Смысл этой передачи сводился к заинтересованности за ограждение интересов быв. владельцев».

(Показ. Савельева от 6 и 15 октября 1928 года).

**Реставрация буржуазно-капиталистического строя.**

**Инженер РУТКОВСКИЙ показывает:**

«Дело не должно было, конечно, ограничиться сдачей в концессию старым собственникам одного или нескольких хозяйственных объектов, дело должно было пойти дальше — к массовому внедрению старых собственников в советское хозяйство, а отсюда к изменению системы, характера советского хозяйства, а отсюда уже и к изменению и политического режима страны».

(Показ. Рутковского от 25 октября 1928 года).

**Инженер ПОРВАТОВ показывает:**

«Наконец, для третьей части, состоящей из прослойки инженерства, которая в дореволюционное время имела капиталы и собственные предприятия, или же занимала крупнейшие должности в капиталистическом хозяйстве и всем своим телом, подобно сямским близнецам, являлась сросшейся с промышленным и банковским капиталом (русским или загра-

ничным), — для этой группы, члены которой были одновременно мозгом вредительства и разгнездились в ВСНХ, Госплане и прочих важнейших цитаделях хозяйственной жизни Советского союза, конечная цель заключалась не в «санировании» советской промышленности путем вливания в нее капиталов на основе организации смешанных акционерных обществ и не в расширении частновладельческого сектора в Советском Союзе. Ей нужен был старый порядок со всем комплексом буржуазного «рая» — возвращение фабрик, заводов, капиталов, сотысячных тантьем, окладов и права эксплуатировать чужой труд, — чего в СССР нет и не будет. Вредительские замыслы этой группы заключались в расстройстве всей хозяйственной жизни страны, в дезорганизации крупнейших промышленных центров Союза, в ослаблении его мощи, в подготовке интервенции и реставрации буржуазно-капиталистического строя».

(Показ. Порватова от 5 января 1929 года).

## **2. Тактика.**

Для достижения контрреволюционных политических целей вредительская организация применяла два основных вида тактических действий. В первый период своего существования к.-р. организация путем подрыва социалистической промышленности подготавливала почву для внедрения в экономическую жизнь страны иностранного капитала, как орудия борьбы против советского государственного строя.

Во втором периоде к.-р. тактика заключалась в создании всесоюзных хозяйственных кризисов, которые должны были содействовать успеху иностранной интервенции и вооруженному свержению Советской власти.

### **Тактика 1-го периода.**

На расширенном собрании членов Московской к.-р. организации, в феврале 1927 года, Пальчинский следующим образом формулировал вредительскую тактику первого периода.

#### **Инженер Подьяконов показывает:**

«Он (Пальчинский — Наше примечание) кратко охарактеризовал предшествующую работу совета<sup>1</sup> по руководству работой разных организаций. Совет, по его словам, был соорганизован в конце 1924 года и в программу своей деятельности поставил способствовать внедрению концессионного и частновладельческого капитала в СССР, чтобы этим путем изменить экономическую, а затем и политическую линию Советского правительства в сторону предоставления частному и концессионному капиталу возможности вновь свободно развивать свою работу во всех областях хозяйства страны. В этих целях, по мысли совета, отдельные организации могли развивать свою работу в направлении искусственной задержки роста государственной промышленности, не удовлетворяя своевременно

<sup>1</sup> Под названием «Совета Союза инженерных организаций» имеется в виду не полностью выявленная к.-р. вредительская организация, дело которой находится в стадии разработки.



ее нужд и запросов, не выявляя, а, наоборот, скрывая имеющиеся в ней возможности, в смысле запасов в недрах, возможных источников сырья и т.д., и, наконец, путем прямого вредительства, направляя работы так, чтобы они не давали ожидаемого от них эффекта, возбуждая одновременно недовольство рабочих масс проводимыми Советским правительством мерами по внедрению и поддержанию производительности труда, а также истолковывая в заведомо неверном свете все проводимые меры по экономии в народном хозяйстве».

(Показ. Подьяконова от 26 октября 1928 года).

**Инженер РУТКОВСКИЙ показывает:**

«Первый этап практической работы, вытекающий из этой установки, можно назвать концессионным. Наша задача заключалась в том, чтобы соответствующим образом подготовить общественное мнение, создать условия для широкого привлечения концессионеров, облегчить последним возможность получения тех или иных объектов. Наша работа велась по двум линиям — по линии Клуба Горных Деятелей, дававшего общую установку и по линии соответствующих хозяйственных и планирующих учреждений, практическими работниками которых мы были и в которых многие из нас занимали командные должности».

(Показ. Рутковского от 25 октября 1928 года).

**Инженер Левицкий показывает:**

Я, работая в золотоплатиновой секции Главного управления Горной Промышленности ВСПХ с объявлением НЭПа и концессионной политики, определенно считал, что задача специалиста, ускорить передачу крупных предприятий в концессию иностранным капиталистам путем вредительства и мою точку зрения разделял Рудковский, Мисюревич и Капцов, после чего решили привлечь иностранных капиталистов и составили список объектов для для концессионирования, включили Лену, Кочкарь и Ольховку. Исходя из этого решения, поставили целью в своей повседневной работе: 1) поддерживать крупные золотопромышленные предприятия от развала, 2) противодействовать их восстановлению, 3) сохранять недра для будущих концессионеров, 4) установить связь с бывшими владельцами этих предприятий. В осуществлении этого, Мисюревич связался с бывшим акционером Ленского т-ва Грауманом (ныне умершим), а последний имел переписку с бывшими владельцами Лены, в частности с Гинсбургом. Практическое ведение переговоров в советских учреждениях взял на себя Мисюревич». (Показ. Левитского от 27 сентября 1928 года).

**Инженер Доменов показывает:**

«Он (Подьяконов — наше примечание) сказал, что в Москве имеется группа лиц — инженеров, которые организовались с той целью, чтобы проповедовать идею концессионной политики. В начале были такие разговоры, что группа главным образом проповедует идею сдачи в концессию золото-платиновых предприятий, что есть еще группа выше этой, тогда называлась организация, в которую входит золото-платиновая группа».

(Стенограмма очных ставок Пальчинского от 1 ноября 1928 года).

**Инженер Подъяконов показывает:**

«После этого, он (ПАЛЬЧИНСКИЙ — наше примечание), более откровенно говорил со мной и сообщил. Что существует за границей большая организация прежних собственников, представителем которой он является, которая поручила организовать русских инженеров по золотой и платиновой промышленности, для содействия к сдаче этой промышленности в концессию иностранцам».

(Показ. Подъяконова от 3 октября 1928 года).

В пункте 5-м резолюции собрания членов Клуба Горных деятелей от 17/1 — 1923 года, приведенной выше говорится:

«Для восстановления этого (крупного — наше примечание) вида русской золотопромышленности необходимо вложить иностранный капитал и при том такой, который в состоянии был бы сосредоточить в одних руках, если не всю нашу крупную промышленность, то, по крайней мере, ее главнейшие объекты».

**Инженер Чарквиани показывает:**

«Подъяконов и Гусятников заявили мне, что тенденция группы в тот период (середина 1925 года) состояла в поощрении, путем дачи соответствующих благоприятных заключений, сдачи в концессию не разработанных государственных предприятий и в отдельных случаях умышленное неприятие мер в восстановлению консервированных предприятий. Указанные лица сообщали, что в сущности почти все инженеры держатся одинаково с ними мнения. После этого я дал согласие вступить в группу».

(Показ. Чарквиани от 8 октября 1928 года).

**Инженер СТАХЕВИЧ показывает:**

«После известного периода «моральной подготовки» руководители вредительской работы стали внедрять в колеблющуюся, как указано выше, часть специалистов мысль о необходимости ускорения концессионного капитала, для чего было необходимо доказать невозможность восстановления и реконструкции наших промышленных предприятий своими собственными средствами. Простейшим средством к этому явилось составление преувеличенных планов, капитальных затрат и вывод из строя, якобы за совершенной непригодностью, имеющегося оборудования.

Наряду с этим предлагались к осуществлению сразу в большом заводском масштабе новые производственные процессы, применимость которых в данных условиях не была еще доказана в предварительно опытных полужаводских установках.

Это были уже прямые акты вредительства».

(Показ. Стахевича от 5 января 1929 года).

**Инженер РУТКОВСКИЙ показывает:**

«Ближайшей нашей задачей было всемерное содействие насаждению и концессии в области золото-платиновой промышленности... Мы продолжали нашу преступную деятельность в других формах, — в форме саботирования начинаний хозорганов, в деле восстановления промышленности в таком отношении к нему, которое мы определяли выражением:

«чем хуже, тем лучше», что значило, что чем больше трудностей и неудач встретит власть на пути хозяйственного строительства. Тем скорее она убедится в непригодности социалистических методов этого строительства и тем скорее она начнет эволюционировать экономически и политически в указанном выше направлении, представлявшемся нам единственно спасительным для страны. Из такой установки логически вытекали и те преступные вредительские действия, в которых мы повинны».

(Показ. Рутковского от 27 декабря 1928 года).

**Инженер Подьяконов показывает:**

«От участников организации требовалось проводить идеи организации в тех учреждениях, где они служили и задерживать естественное развитие предприятия, чтобы их сделать убыточными».

(Показ. Подьяконова от 3 октября 1928 года).

**Инженер Подьяконов показывает:**

«Подлинная цель организации оказалась контрреволюционной, глубоко враждебной Советскому союзу и сводилась, прежде всего, к задержке нормального роста и развития нашей промышленности и к подрыву нашей хозяйственной мощи... Неприкрытая голая контрреволюционная сущность организации с течением времени становилась все яснее и все резче выступила перед сознанием позорная, предательская роль, которую заграничный капитал хотел навязать русскому инженерству».

(Показ. Подьяконова от 1 января 1929 года).

**Инженер ДРОЗЖИЛОВ показывает:**

«При обсуждении этого вопроса с Доменовым В.А. — переоборудование приисков новыми драгами, мы определяли, как необходимые предпосылки для возможного соглашения с капиталистами. При этом имелось в виду, что электродраги в условиях эксплуатации их средствами Советского государства дадут отрицательный эффект, а это, в свою очередь, приближит необходимость сдачи приисков в концессию».

(Показ. Дрозжилова от 8 сентября 1928 года).

### **Переход к новой тактике**

Безрезультатность вредительской деятельности, направленной на внедрение иностранного капитала в экономическую жизнь СССР, была отмечена в речи Пальчинского на расширенном собрании членов Московской к.-р. организации в феврале 1927 года.

**Инженер Подьяконов показывает:**

«Больше, чем полутора годовой срок работы Совета показал, что проводившаяся по его инициативе политика не дала результатов: промышленность СССР не удалось удержать, рост ее идет стихийно вперед, опрокидывая все препятствия. И, таким образом, в данный момент вся безуспешность работы Союза вполне очевидна для Совета. В тоже время проводимая политика прямого вредительства, оставаясь безрезультативной, являлась опасной, благодаря легкой возможности ее обнаружения при необходимости вовлекать в соучастие для совершения вредительских

действий часто таких людей, на полное сочувствие которым целям союза нельзя было рассчитывать. Кроме того, вредительство нельзя скрыть от рабочих масс, которые, хотя и бессознательно, но всегда чувствуют, что развитию дела ставятся искусственные препятствия. Ввиду этого, Совет, обсудив положение дела, решил изменить свою политику и отказаться на будущее время от прежней политики прямого вредительства, сохранив ее в виде исключения лишь в тех предприятиях, где она была рассчитана на долгий срок, для постепенной и незаметной ее ликвидации. Иначе внезапное прекращение вредительской политики могло бы сразу обратить на это внимание одним только резким улучшением положения дела».

(Показ. Подъяконова от 26 октября 1928 года).

### **Тактика 2-го периода**

#### **Плановое вредительство и система всесоюзных хозяйственных кризисов**

На упомянутом выше расширенном собрании членов Московской к.-р. организации была принята новая тактика, характеризующая второй период вредительской деятельности, как подготовку к вооруженной интервенции иностранных государств против СССР.

«В дальнейшем Совет наметил политику воздействия на нормальный ход хозяйственно-экономической жизни страны, путем создания в непрерывных кризисов на почве несоответствия размеров производства одних отраслей промышленности, предъявляемому на него спросу со стороны других отраслей и населения. Основным средством для этого, по мнению совета, является работа организации и членов их в области программной, как при обычных годовых программах, так и в особенности при составлении программы на 5-летие и более долгие сроки. Сведения для этих программ и их составление должны были проводится таким образом. Чтобы результатом их являлся непрерывный, если можно выразиться, хозяйственный кризис, переживаемый страной, то в одной, то в другой области хозяйства. При сложности явлений хозяйственно-экономической жизни такой обширной страны, как СССР, где хозяйство еще находится в стадии организационной, где многие факторы еще не изучены и относительно их значения существуют большие разногласия даже среди партийных работников, проведение такой политики в области программ гарантируют возможность ее наилучшего сокрытия и даже в случае обнаружения хотя бы крупного несоответствия программы действительно нуждам, такое несоответствие всегда может быть объяснено или ошибкой, или недостатком средств, или невозможностью учесть всю сложность создавшейся обстановки. В тоже время эта политика затронет самые широкие слои населения. Кризисы в области промышленности, работающей на нужды населения, увеличат неизбежно цены на фабрично-заводские изделия и создадут недовольство крестьян, результатом которого будет сокращение сельского хозяйства и потому недостаток и дороговизна этих продуктов, что в свою очередь создаст недовольство и в широких народных массах.

В тоже время недостаток основного сырья, как следствие кризиса, делает необходимым закупку их за границей, что не может не отразиться на положении денежного и финансового хозяйства и на устойчивости валюты».

(Показ. Подъяконова от 26 октября 1928 года).

**Инженер ДОМЕНОВ показывает:**

«Подпольная к.-р. организация, в состав которой входил и я, а центр которой состоял из работников руководящих правительственных органов СССР, ставила себе целью путем дезорганизации промышленности создать систему финансовых кризисов и тем самым ослабить хозяйственное и политическое положение Советского Союза.

(Показ. Доменова от 2 октября 1928 года).

**Конечная цель вооруженной интервенции.**

**Инженер СТАХЕВИЧ показывает:**

«Один из таких возможных путей, — это легко осуществимое при наличии вредительства центральных хозяйственных и планирующих органов (ВСНХ, МНПС, Госплан), создание кризисов благодаря непропорциональному, дисгармоничному развитию отдельных отраслей промышленности. В результате был бы налицо, например, уголь и кокс, но не было бы руды а стало быть и металла. Отсутствие металла расстраивает работу восстановленных и вновь построенных машиностроительных, вагоностроительных и рельсопрокатных заводов. Таким образом, наши хлебобобы и совхозы остаются без сельскохозяйственных орудий, железной дороги, без достаточного количества рельс, вагонов и т.д. и т.д. на рудниках создаются залежи руды и угля, на элеваторах из сыпных пунктов — хлеба в силу расстройтва железнодорожного транспорта. Встает необходимость массового сокращения производства и расчета рабочих...

Короче говоря, создается обстановка, благоприятная для вторжения армии интервентов».

(Показ. Стахевича от 5 января 1929 года).

## РАЗДЕЛ IV ВРЕДИТЕЛЬСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ КОНТРРЕВОЛЮЦИОННОЙ ОРГАНИЗАЦИИ НА МЕСТАХ

### Глава I

#### Вредительство в платиновой промышленности на Урале

##### 1) Капитальное переоборудование

##### *Тагильское электродрозостроение*

Вредительство в этой области заключалось в переоборудовании Тагильского округа мощными драгами при полной их необеспеченности разведанными площадями и запасами платины на полный амортизационный срок, а также при несоответствии размера и типа драг условиям работы в Тагильском, что в общей сложности влекло за собой повышение

себестоимости платины — «ввиду того, что расчеты стоимости всяких сооружений были сделаны эскизно, расстановка драг была сделана на глаз, так как не было точных подсчетов заказов. Результаты такой постановки дела не замедлили сказаться: проект предусматривал постановку 4-х 14½-ф. и одной 7½-ф. драги. При более внимательном рассмотрении Доменову, Мисюревичу Дрозжилову, даже без наличия точного материала, стало ясно, что для пяти драг места недостаточно и они охотно уступили одну 7½-ф. драгу Кытлыму. Поспешность и непродуманность этого решения сказались на выборе напряжения моторов этой драги. Кытлымские драги имели моторы напряжения 200 вольт и 220 вольт, вновь же заказанные для Тагила имели 400 вольт. Таким образом, в Кытлым был введен новый тип мощности и измерительных приборов со всеми вытекающими отсюда последствиями (лишний запасные агрегаты). Между тем, этого вполне можно было избежать».

(Показ. Стахевича от 25 июля 1928 года).

Из пяти драг, предусмотренных к постановке в Тагильском округе, две драги по 13 ½ ф. предназначались к установке одна на реке Чауш и другая на реке Мартьян в конце полигона старой паровой драги № 6, которую было предположено ликвидировать, несмотря на наличие всех технических возможностей для ее дальнейшей работы. Когда драги уже были заказаны, обнаружилось, что металла на реке Чауш нет совершенно:

«В 1925 г. разведка по Чаушу показала, что там кубажа меньше, чем предполагалось по проекту. В связи с этим пришлось отказываться от постановки 13½ ф. драги на Чауше и решено было поставить ее на Висме. Предполагавшуюся к постановке на Висму 7½ ф. драгу решено было перебросить в Кытлымский округ».

(Показ. Доменова от 16 сентября 1928 года).

Вынужденная переброска 7½ ф. драги из Тагильского округа в Кытлымско-Косьювенский округ с целью скрыть следы вредительства в новом драгостроении тоже была выполнена в целях дальнейшего вредительства, ибо драга перебрасывалась в район, недостаточно обеспеченный запасом кубажа и металла. К выполнению этого вредительского акта Стахевич привлек геолога Кытлымского района Рыцка, при помощи которого был составлен подложный подсчет запасов металла, с тем, чтобы оправдать переброску в Кытлымско-Косьювенский округ совершенно ненужной здесь драги.

#### **Геолог Рыцк показывает:**

«Я, удовлетворившись этим доводом, сделал подсчеты, согласно предложению Стахевича. В результате запас драги № 2 оказался увеличенным совершенно искусственно больше, чем на 2.000.000. куб.метров, т.е. был удлинен срок работы драги № 2 на 6–7 лет, тогда как фактический рентабельный) запас мог быть выработан приблизительно в 4–5 лет. Подходя к вопросу о необходимости постановки драги № 3), мы должны прийти к выводу, что вес полигон драги № 3 1) мог бы быть выработан драгой № 2 (вновь отремонтированной) и драгой № 1, если бы последняя после капитального ремонта проработала еще около 8-ми лет.

Таким образом, постановка новой драги на россыпи Сев. И Ср. Кытлымов явилась вредительским актом, инициатором которого явился Стахевич, а слепым исполнителем я».

(Показ. Рыцк от 1 сентября 1928 года).

1) Наше примечание. Драга № 3 — новая электрическая драга, для которой не оказалось полигона в Тагильском округе.

Из показаний Доменова и Рыцка видно, что эта переброска была вынужденной, ибо в противном случае могла обнаружиться вредительская сущность всего Тагильского проекта. При переброске 7½-ф. драги в Кытлымский округ осуществлялся одновременно основной принцип вредительского переоборудования, заключающийся в выборе для драги района с недостаточным промышленным содержанием металла.

Очевидность вредительского содержания проекта рельефно обнаруживается при подсчете запасов металла для полного амортизационного срока драг. Нормальный срок работы электродраги на одном полигоне определяется в 15–20 лет. Опыт «Уралплатины» показал, что даже для паровых драг, при своевременном ремонте срок полной амортизации можно значительно продлить. Однако, при осуществлении проекта, фактический амортизационный период работы драг оказался значительно меньшим.

**Инженер Доменов показывает:**

«С принятым решением поставить 13½ -ф. драгу на Висиме срок службы этой драги сокращался до 6 лет»

(Показ. Доменова от 16 сентября 1928 года).

**Инженер МИСЮРЕВИЧ показывает:**

«Таким первым вредительским актом является составление проекта нового драгостроения без предварительных разведок. В результате получилось, что было построено 4 новые драги, когда нужно построить 3, используя для выработки нижней части Мартьяна драгу паровую, сделав капитальный ремонт понтона или новый понтон.

Кроме того, я считаю технически более правильным, вместо заказа 13½-ф. драги, нужно было заказать 9 или 10 фут. Этим уменьшились бы отчисления на амортизацию и сумму капитальных затрат, примерно, на 20–25%, то есть на 2–3 миллиона рублей и драги могли бы проработать в полигонах с промышленным содержанием металла не менее 14–15 лет».

(Показ. Мисюревича от 15 сентября 1928 года).

Заказанные для Тагильского округа драги, помимо указанных недостатков, принадлежали к калифорнийскому типу, который по климатическим, почвенным и другим условиям был непригоден для Тагильского округа.

**Инженер Тарасов показывает:**

«Далее выбор стандартных американских 13½-ф. драг в условиях Н.-Тагильского округа, с глубиной черпанья около 15 метров, не диктовался условиями работ, так как глубокое черпанье можно было ожидать самое большее у двух драг. Следовательно, драги можно было заказать с меньшей емкостью черпаков и с меньшей глубиной черпанья. Такие

мощные 13½-ф. драги, где супер-структура была таковой, что выдержала бы работу цепи и с большей емкостью черпаков, естественно, оказались слишком тяжелыми, а отсюда и дорогими сооружениями»...

«...На драгах № 8 или № 1 при работе бочки постоянно получалось заливание порогов у выходной ее части, ввиду не достаточной длины водопроводов для орошения шлюзов».

(Показ. Тарасова от 10 сентября 1928 года).

### *Исовское электродрагостроение*

По инициативе Доменова к.-р. организация решила продолжать переоборудование парового дражного флота на электрический, заведомо зная о бесцельности этой работы с точки зрения производственного эффекта.

Еще в 1923—24 г., при рассмотрении в ВСНХ проекта нового электродрагостроения была утверждена только часть этого проекта, касавшаяся Тагильского округа.

После этого трестом «Уралплатина» из года в год систематически ставился в ВСНХ вопрос об утверждении второй части проекта, заключающейся в установлении таких электродрог в Исовском округе.

Отказ в утверждении второй части проекта «Уралплатины» — был мотивирован ВСНХ необходимостью проверить работу новых Тагильских электродрог. Несмотря на это, с 1924 по конец 1927 года, то есть до момента утверждения проекта нового электродрагостроения в Исовском округе, «Уралплатиной» не производилось никаких разведок, необходимых для обоснования драгостроения.

Отсутствие разведок усугубляется тем обстоятельством, что средства, отпускаемые на разведки, оставались неиспользованными.

### **Инженер ТХОРЖЕВСКИЙ показывает:**

«Непроизводство разведок для нового драгостроения тем более недопустимо и преступно, что из года в год, начиная с 1924 года, ассигнуемые на разведки суммы в значительной степени остаются и оставались неиспользованными».

(Показ. ТХОРЖЕВСКОГО от 1 августа 1928 года).

Ведомости подсчетов металла для обоснования Исовского проекта составлялись отчасти по старым архивным материалам, а отчасти по распросам старожил.

### **Инженер ТХОРЖЕВСКИЙ показывает:**

«...В начале 1928 года постановлением Правления «Уралплатины» был оформлен вопрос о постройке 4 новых электродрог на Ису. В марте 1928 года был заключен договор с Мотовилихинским заводом о постройке 4-х 13½-ф. электродрог, а июле 1928 года был дан заказ этому же заводу на постройку 5-й драги. Постройка и установка всех 5-ти электродрог, включая поселки и вспомогательные службы, обойдется «Уралплатине» в сумме около 8.000.000 рублей. Помимо постройки указанных пяти драг в первую очередь, намечались к постройке во вторую очередь: одна драга на р. Вые и две драги на реке Нясьме. «Уралплатина» и Управление округа



при постановке вопроса о постройке пяти мощных электродраг на Ису, очевидно рассчитывали, что Исовская россыпь, несмотря на свою почти проработанность, все же содержит достаточное количество платины, экономически выгодное для разработки 13½-ф. электродрагами. Для обоснования такого рода заключений, несмотря на то, что вопрос о новом драгостроении был поднят еще в 1923 году, разведки даже ориентировочного характера на протяжении времени до 1927 г. включительно не производились. Отсюда вытекает сомнительность, подсчета общего запаса металла для строящихся электродраг, места залегания металла, а также среднее его содержание, что обычно служило определением рентабельности эксплуатации драг».

(Показ. Тхоржевского от 1 августа 1928 года).

**Инженер ДРОЗЖИЛОВ показывает:**

«Проект нового драгостроения на Ису мало чем отличается от Н.-Тагильского. Первоначально предполагалось поставить 6 больших драг. Но даже при всей необоснованности проекта постановка драги на р. Туре была настолько проблематична, что я настоял на выброске ее из проекта, а драга на р. Вые была введена условно. Цифры характеризующие запасы кубажа и металла были заведомо взяты оптимистическими, а кроме того в поданном в центр проекте, весь расчет велся на содержании платины в 48,5 дол. В 1 куб. саж., в то время, как эта цифра в подсчетах кубажа и металла относится к металлу, то есть к платине и золоту».

(Показ. ДРОЗЖИЛОВА от 8 августа 1928 года).

Для того, чтобы исчерпать вопрос об Исовском проекте, необходимо остановиться на показаниях геолога Трифонова, на основании подсчетов которого был утвержден этот проект.

«В результате уверенности в том, что драги обязательно будут из года в год давать предусматриваемое пятилеткой содержание нет. Здесь только вопрос о вероятных цифрах».

(Показ. Трифонова от 3 августа 1928 года).

Эти обоснования содействовали проведению вредительских планов к.-р. организации.

**Инженер ТХОРЖЕВСКИЙ показывает:**

«Место постройки для новых драг на Ису уже установлено. В частности, для двух драг за № 2 у Маломальской и № 3 — у Журавлика в настоящее время роются котлованы, сооружаются технические постройки и казармы для рабочих.

Разведки же для этих двух драг начнутся лишь только в будущем 1928/29 году, в то время, когда эти драги должны вступить в эксплуатацию уже в октябре 1929 года.

В тоже время необходимо отметить, что на реке Выя и Нясьме, где новое драгостроение, проектируется во вторую очередь уже производятся разведки».

(Показ. Тхоржевского от 1 августа 1928 года).

В заключение нужно отметить, что как Тагильский, так и Исовский

проекты составлялись, главным образом, из расчета эксплуатации новых мощных драг на отвалах уже ранее переработанных паровыми драгами или стационарными сооружениями. Разведки, произведенные в 1928 году штейгером Пименовым на протяжении одного квадратного километра у ст. Маломайского, где роется котлован для нового электродраги, показали в какой степени были преувеличены ранее подсчеты металла.

По показаниям Пименова и согласно разведочного плана установлено, что металл в отвалах почти совершенно отсутствует. Очень слабая мощность слоя имеется в разрезах, а главное содержание металла обнаружено только в целиках.

Вот так формулирует результаты вредительского драгостроения геолог Трифионов.

«Я считаю, что поскольку пуск новых электродраг возможно запоздает и таковые не выйдут в эксплуатацию в операцию 1929\30 г, а это в связи с выводом из строя действующих и действующих паровых драг в количестве свыше 5% всего флота Исовского округа, ставит выполнение производственной программы 1929/30 г. под угрозу срыва, что влечет за собой ослабление экономического положения СССР»

(Показ Трифионова от 3 августа 1928 года)

### *Итоги вредительства при переоборудовании.*

**Инженер ДОМЕНОВ** показывает:

«Первым актом вредительства нужно назвать Тагильский проект, который мы пустили с целью вредительства раньше времени, в то время, когда его можно было пустить, тогда, когда были бы произведены капитальные разведки. Он был сырым, а мы его пустили. Можно еще назвать — проект Исовского драгостроения. Тогда предполагалось по этим двум проектам запросить 22 миллиона рублей. Цель была такая: Советская власть 22-х миллионов дать не может, а раз не может, отсюда вывод, нужно сдать в концессию. Но вышло не так.

Это первый акт, он не вполне удался, удался же в том отношении, что Тагильский округ поставил больше драг, чем это было нужно. Потому же в процессе работы вынуждены были одну драгу перебросить в Кытлым. Теперь втрое — одновременно с этим был утвержден проект переброски Каменуш. драг. Это тоже вредительство, потому что они еще могли работать, это было сделано с целью, чтобы сохранить долину Нясьмы, потом вывели из строя Ниновскую драгу и долина Нясьмы была поставлена на консервацию. Третий акт вредительства — после того, как были восстановлены все старые драги, стали их выводить из строя. Тагильские драги были предназначены к выводу, когда придут новые драги, но мы этого не дождались, и оставили их. После этого мы остановили Исовские драги. Затем в 27 году был последний акт нашего вредительства — это постройка пяти драг, правда потом, остановились на 4-х драгах на основании необоснованного проекта Исовского драгостроения»

(Стенограмма очной ставки с Пальчинским от 1 ноября 1928 г.)

## 2) Преждевременный вывод из строя парового дражного флота

Форсирование нового драгостроения в обстановке, обрисованной выше, проводилось под знаком необходимости скорейшей замены парового дражного флота, якобы нерентабельно работающего и не дающего возможности увеличить добычу металла.

В действительности к.-р. организация принимала все меры к скорейшему выводу из строя парового флота путем прямых вредительских действий и ряда ложных расчетов, доказывающих неэкономичность работы такового.

### Методы вывода из строя парового дражного флота.

Из прямых вредительских действий наиболее характерны следующие:

1) заведомая перегрузка драг кубажом и удлинение сезонной операции драг и 2) хищническая эксплуатация площадей, обуславливающая скорейшую разработку дражных полигонов с неполным изъятием металла из россыпей.

### Обвиняемый Стахевич показывает:

«В целях хищнической эксплуатации полигонов и сокращения сроков эксплуатации драг, Дрозжилов при составлении смет давал директиву намечать производственную программу с высоким содержанием полигонов. Этим достигалось сокращение площади эксплуатации драг, а, следовательно, и преждевременный выход их из строя, оставление в бортах участков с промышленным содержанием платины, возможных в будущем для эксплуатации их капиталистами и в то же время это прикрывалось лозунгом «Даешь платину Соввласти» при составлении производственных планов ДРОЗЖИЛОВЫМ требовалось чрезвычайное увеличение годового кубажа сверх нормального на 25–30%. Этим достигалось быстрое изнашивание механизмов, увеличивался снос металла, а, следовательно, опять-таки преждевременный вывод из строя драг и оставление отвалов с повышенным содержанием, годных для эксплуатации капиталистами в будущем».

(Показ. Стахевича от 28 августа 1928 года)

### Перегрузка драг кубажом

Перегрузкой драг кубажом и удлинением сезонной операции к.-р. организация осуществляла разрушение дражного хозяйства.

### Инженер ТАРАСОВ показывает:

«Как правило, при составлении контрольных цифр, так и производственной программы, Дрозжилов и Производственный II/Отдел старались не только выжать все из представленных округом соображений возможной реальной добычи металла, но часто даже давали и повышенное задание.

Это, в свою очередь, требовало более продолжительной операции драгирования, большего числа полезных рабочих часов (нагрузка дня) на драге, более раннего пуска драг в операцию с более поздней их установкой на производство зимнего ремонта.

Ранний пуск драг в операцию был своего рода лозунгом работ и касал-

ся не только одних более или менее мощных драг, но и вообще всех старых изношенных драг. Такие драги были в изобилии в Исовском округе, где по сравнению с другими округами износ их был наибольшим. В периоды холодного времени года, эти драги работали чрезвычайно неудовлетворительно, разбивались вконец и все более и более расшатывались, как говорится, по всем швам. За это время работы каждый механизм драги перенапрягался и драги так надсаживались, что при наступлении теплой погоды, вместо полезной работы по драгированию, начинались крупные ремонты или происходили неожиданные поломки. Это вносило, помимо потери дорогого времени, разлагающее действие и на дражную бригаду.

Считаясь с сильно увеличенной программой, округу приходилось определенно хищничать, выбирая наиболее богатые участки в принятом полигоне или работать, даже выходя из пределов полигона. Это создавало полную бесплановость работ. Оставались невыбранными борта, которые, как вполне рентабельные при выработке полигона полностью, теперь считались неподходящими по содержанию металла. Сплошь и рядом случалось, что такие участки оказывались потерянными навсегда, если впоследствии эти места не будут продрагированы электродрагами большой производительности.

К этому потерянному металлу присоединился весь тот металл, какой во время холодной погоды сносило со шлюзов, так как обычно подогревание шлюзов было недостаточным. Такая постановка работы приносила определенные вредительства: расшатывание дражных единиц; ведение хищнической разработки, затушеванной всевозможными объяснениями; потеря металла в полигонах, как не выбранного, так снесенного со шлюзов при промывке в холодное время»

(Показ Тарасова от 10 сентября 1928 года)

Таким образом, все усилия организации были направлены к тому, чтобы сохранить как можно больше платины для будущих хозяев, а, следовательно, нанести ущерб советской платиновой промышленности.

### *Хищническая выработка полигонов*

Хищническая выработка полигонов в Кытлым-Косьвенском Округе характеризуется следующими цифрами: с 1923 по 1927-й драгой № 5 оставлено 1.607.870 кубометров породы со средним содержанием от 120 до 430 миллигр. С общим запасом металла в 357.862 грамма. Драгой № 4 оставлено 1.823.245 куб. метр. породы со средним содержанием металла от 140 до 180 миллигр. с общим запасом металла в 262.189 грамм. Драгой № 1 оставлено 1.397.105 кубометров породы со средним содержанием от 140 до 320 миллигр. с общим запасом металла в 334.780 грамм.

### *Вредительство посредством бухгалтерских операций*

Для того чтобы как можно быстрее вывести паровые драги из строя, к-р. организация использовала не только заведомо неправильно технические соображения, но и ложные бухгалтерские данные. Путем подтасовки

цифр и другими бухгалтерскими комбинациями повышение оценочной стоимости драг, а отсюда и амортизация) доказывалась нерентабельность старых паровых драг.

**Инженер ДОМЕНОВ показывает:**

«В части счетного аппарата — это уже было позднее. Тогда я уже был связан с бухгалтером, которого я привлек не как члена организации, а как соучастника. Чтобы вывести драги на Ису, Валерьяновскую № 4 и предпологающуюся № 3, я уговорил его сделать так, чтобы амортизация очень сильно ложилась на себестоимость»

(Протокол очных ставок с Пальчинским от 1 ноября 1928 года)

**Инженер ДРОЗЖИЛОВ показывает:**

«Кроме того, считаю себя виновным в подтасовке бухгалтерский данных в отношении составления промфинпланов, смет и калькуляций, в особенности с амортизационными фондами. Все это делалось В.А. Доменовым при участии моем, главного бухгалтера Суховым, для того, чтобы придать сметам и отчетам вид, показывающий благополучное положение треста, а также для маневрирования со стоимостью хозяйской и старательской платины, или для создания доказательства нерентабельной работы той или иной драги».

(Показ Дрозжилова от 3 августа 1928 года).

Для обоснования ликвидации ряда действующих и действовавших ранее драг первоначальная стоимость (оценка) паровых в 1925 году была значительно увеличена.

Вот данные, касающиеся ликвидированных драг в Исовском округе:

Наименование драги	Первоначальная оценка	Общая дооценка	Всего аморти.	Получено матер.	Списано в убыток
Вер.Исов. № 2...	17.503	96.000	59.916	1.299	40.075
Екатеринск...	91.676	125.060	52.329	1.418	77.978
Валер. № 1...	23.527	145.000	57.119	1.067	90.309
—« № 2...	35.072	96.000	44.540	1.550	53.250
Ниновская...	96.943	150.000	25.661	19.157	114.566

(Из материалов Правления треста «Уралплатина»).

В связи с повышением оценки увеличились амортизационные отчисления на количество добытого металла.

Протоколом Правления треста «Уралплатина» от 8 августа 1927 г. устанавливается следующий размер отчислений амортизации за год по каждой драге:

По Верхне-Исовской № 2 18.000. руб. 20% стоим. драги.  
 —«— Екатеринбургской 24.000 —«— 20% —«—  
 —«— Валериановской № 1 28.000 —«— 20,14% —«—  
 —«— Валериановской № 4 18.000 —«— 20% —«—  
 —«— Ниновской 36.000 —«— 20 —«—

(Примеч. Ниновская драга была ликвидирована в 1926 г.)

Сущность бухгалтерской комбинации сводилась, таким образом, к тому, что с дооценкой драг на время их работы удорожалась стоимость добываемого металла. Отсюда делался вывод, что драги нерентабельны и, следовательно, их необходимо ликвидировать. Таким путем уменьшилось число работающих единиц и невыполнялась производственная программа.

Искусственно выведенная высокая стоимость металла не являлась единственным аргументом в руках вредителей. К.-р. организация мотивировала необходимость ликвидации старых драг их плохим техническим состоянием, отсутствием промышленных полигонов и другими техническими соображениями.

### ***Выведение драг из строя***

Однако, как это видно из показаний обвиняемых, действительное положение дела не отвечало техническим заключениям вредителей. В большинстве случаев драги имели возможность работать в течении ряда лет с вполне достаточной рентабельностью.

### **Инженер Тхоржевский показывает:**

«Одним из основных по значению актов вредительства был вывод из строя действовавших драг в Исовском Горном Округе. Ликвидация драг производилась по мотивам, якобы, полной технической их негодности и отсутствия у драг надлежащих полигонов с промышленно-выгодным содержанием металла, что исключало вопрос о капитальном ремонте драг. К этим же мотивам относились также и различные доказательства, о, якобы, нерентабельной и убыточной работе отдельных ликвидированных драг. В действительности, ликвидированные драги работали достаточно рентабельно и убыточность их доказывалась только бухгалтерским путем при использовании заведомо подтасованных данных (калькуляция, с учетом амортизации, накладные расходы и т.д.)».

(Показ Тхоржевского от 21 августа 1928 года).

### ***Екатерининская драга на реке Туре***

### **Инженер Тхоржевский показывает:**

«В конце 1927 года была выведена из строя и ликвидирована Екатерининская драга, работавшая на реке Туре. Вопрос ликвидации этой драги поднимался еще в 1926 году. Я в это время придерживался той точки зрения, что драга Екатерининская может работать еще несколько лет. Однако, драга была ликвидирована в то время, когда для ее дальнейшей работы требовались минимальные расходы по цементированию понтона».

### **Валериановская драга № 4.**

«По производственной программе на 1927/28 год было предусмотрено, что драга № Валериановская будет остановлена в декабре 1927 года. Несколько остановка этой драги и разбор ее был основан, видно из отношения Исовского Горного Округа за № 3534 от 12/IX-23 г., адресованного в Правление «Уралплатины» за подписью Гойера и Анкудинова, в котором

определяется обеспеченность драги Валериановской № 4 полигоном на работу в течение 13 лет».

(Показ. Тхоржевского от 21 августа 1928 года).

«Когда в сентябре 1927 года выяснилось, что Валериановская № 4 драга в течение двух оставшихся до останова месяцев должна работать в наименее выгодной и убыточной части полигона, при выходе в более богатую часть полигона лишь в летнюю операцию 1928 года, каковая производственной программой не была предусмотрена, Управление Округа в лице Гойера подняло вопрос об остановке и ликвидации драги, не дожидаясь конца текущей операции. Вопрос этот был поднят в отношении от 20/IX-27 г. за № 6251. Из указанного отношения еще раз вытекает, что округ был достаточно осведомлен об обеспеченности драги Валериановской №4 полигоном с выгодным содержанием, тем не менее, ставил вопрос, разрешенный в дальнейшем положительно, о выводе из строя работоспособной, с обеспеченным полигоном драги...

#### **Артельная драга № 2**

«Производ. программой на 27/28 г. была предусмотрена останов и ликвидация драги Артельной № 2. По своему техническому состоянию драга эта была весьма удовлетворительной и обеспечена была полигоном по 1929 год. Таким образом, останов ее был явно нецелесообразным. Когда же перед округом в конце 1927 года встал вопрос о ликвидации этой Артельной № 2 драги, то Управление Округа возбудило ходатайство перед Правлением «Уралплатины» об оставлении драги № 2 в эксплуатации, при условии ликвидации (взамен ее) драги Валериановской № 1».

#### **В. Исовская драга № 2**

«...Предусмотрены были останов и разбор драги В.-Исовской № 2 к концу 1927 года. Однако, драга эта имела еще ля работы в летнюю операцию 1928 года полигон с запасом платины в 1 п. 6 ф., при среднем содержании в 0,15 грамм в кубометре.

При чем остаток полигона упирался в тупик и этим в сущности должна была закончиться эксплуатация драги. Несмотря на возможность остановить драгу после того, как она доработает весь свой полигон и возьмет упомянутые выше 1 п. 6 ф. платины, она все же была остановлена в конце 1927 года и разобрана. И, таким образом, оставшаяся часть полигона не была выработана и для операции 1927/28 г. потеряно фактически 1 п. 6 ф. металла, при невозможности в ближайшие годы металл этот добыть».

(Показ. Тхоржевского от 1 августа 1928 года).

Переброска Каменушинской драги являлась явно вредительским актом.

#### **Инженер Стахевич показывает:**

«Насколько я знаю, нецелесообразность дальнейшей работы Каменушинской драги на Каменушке твердо обоснована не была. Таким образом, уже сама ликвидация возможности дражных работ там явилась актом вредительства. Помимо того, Каменушинская драга была перенесена на Верхний Ис без всяких переделок в черпающем аппарате, а между тем, глубина черпания в В. Иссу была вдвое меньшей, нежели в

Каменушке. Отсюда ясно, что работать Каменушинская драга рационально не могла.

При первых посещениях этой драги я пришел к твердому выводу, что как это ни будет дорого, но раму этой драги необходимо укоротить процентов на 40, а в связи с этим придется обрезать нос понтона. Резюмирую: налицо опять-таки вредительство — снятие Каменушинской драги полигона, где она могла работать, установка ее в совершенно иных условиях драгирования, без всяких переделок, замедление сборки путем составления негодных чертежей».

(Показ. Стахевича от 1 сентября 1928 года).

#### **Кытлымо-Косьвенская драга № 1.**

##### **Инженер Стахевич показывает:**

«9-ое задание по вредительству. По вопросу о ведении драги № 1 на ликвидацию. Впервые это задание было дано мне Дрозжиловым, летом 25 года по приезде его в Кытлым, по возвращении из Америки. Он указал мне, что драгой № 1 надо вырабатывать только самую богатую часть россыпи, а затем ее возможно даже в 26–27 и не позже 27–28 года разобрать. Это задание совпало с мнением Рюмина, который по этому вопросу подал специальную докладную записку Правлению, где докладывал нецелесообразность дальнейшей эксплуатации драги № 1. В период составления этой записки отчетность «Уралплатины» велась таким образом, что искусственно увеличивалась стоимость одного грамма металла, добываемого этой драгой, путем отнесения амортизационных вычислений и обще-административных расходов одинаково на добытый грамм по всем драгам, тогда как, конечно, по драге №1 эти расходы в виду ее меньшей стоимости и независимости от электростанции, следовало относить значительно менее. В силу этого стоимость одного грамма добытого драгой № 1 увеличилась, например, в 25–26 году на 60 коп. В части направления работ драги № 1, инструкция Дрозжилова была мной осуществлена».

(Показ. Стахевича от 29 августа 1928 года).

#### **Вывод из строя Тагильского парового флота**

##### **Инженер Дрозжилов показывает:**

«Одновременно с разрешением вопроса о постановке новых электродрог, определено было, что старый паровой дражный флот будет ликвидирован и ликвидации такого будет происходить при непосредственной замене его электродрагами. Так было определено, но совершенно иначе осуществлено. Первоначально предполагалось остановить драги (паровые) за №№ 1, 2, 6 и 7 перед самым пуском электродрог. Постройка новых драг затянулась на год с лишним и казалось следовало-бы в интересах сохранения темпа добычи металла, соответственно отложить ликвидацию старых драг. В действительности нами были ликвидированы драги за № 1, 2 и 7 в то время, когда нам известно было о запоздании окончания постройки новых электродрог, при безусловной для драг за №2 и №7 дальнейшей возможности работать. Здесь налицо самое очевидное вредительство, в



котором я принял сознательное непосредственное участие. Осуществления вывода из строя паровых драг в Тагильском округе проведено мной вместе с Доменовым при противодействии тов. Сажина, тогда председателя Уралплатины — и это привело к уменьшению намыва металл».

(Показ. Дрозжилова от 4 сентября 1928 года).

**Консервация полигонов: а) на реке Нясьма, б) на реке Каменушка и в) полигонов Кытлымо-Косьвенск. Округа**

### *3. Консервация полигонов с богатыми залежами металла*

К числу значительных вредительских актов относится консервация заведомо платиноносных площадей путем ликвидации работающих на них драг, переброски драг на другие полигоны или невыполнения необходимых разведочных работ, что создало видимость исчерпания платиноносных площадей.

#### **Инженер Тхоржевский показывает:**

«Сущность полученных мною от Гойера, Е.Г. директив сводилась к тому, чтобы работу по эксплуатации вести в таком направлении, которое обеспечивало бы сохранение недр для будущих концессионеров.

В 1926 году была ликвидирована Ниновская драга, работавшая на реке Нясьма. Драга эта являлась одной из самых мощных в округе и единственным существенным ее недостатком являлось крайне плохое состояние ее деревянного понтона. Полигоном же с вполне промышленным содержанием металла драга была обеспечена на 10 с лишним лет. В связи с тем, что затраты на постройку нового (деревянного) понтона не должны были превысить 150.000 рублей максимально, драгу это должно было, это было технически возможно, безусловно капитально отремонтировать, после чего добыча металла в Округе увеличилась бы и стоимость таковой добычи не повысилась бы. Однако, драгу эту ликвидировали, после чего в полигоне ее на р. Нясьме никакие работы не проводились и, таким образом, полигоном тот фактически был законсервирован.

Еще до моего поступления произведена была переброска Каменушинской драги с реки Каменушки на В. Ис (прииск Граневой). Переброска эта была произведена в связи с утверждением о, якобы, невозможной работе этой драги в полигоне р. Каменушки, вследствие валунистости последней.

Как мне в дальнейшем пришлось удостовериться, Каменушинская драга к моменту ее переброски фактически прошла уже валунистую часть полигона и для нее должна была поступить нормальная фаза работы, обеспеченная благоприятным грунтом и очень хорошим содержанием металла. Несмотря на это драга все же была переброшена и стоимость такой переброски достигла 284.718 руб. Такой переброской достигнута была консервация богатых россыпей на реке Каменушке и увеличена себестоимость добываемого Каменушинской драгой на Иссу металла, так как на таковой падали расходы по переброске драги».

(Показ. Тхоржевского от 21 августа 1928 года).

**Инженер Стахевич показывает:**

«Установка на консервацию Кытлымо-Косьвенского Горного округа формально была обоснована и дана на одном из съездов округов «Уралплатины» (на втором) геологом Липовским М.И., который докладывал, что запасами платны округ обеспечен на 15 лет примерно. Директивы же пункта 3 и 4, данные мне Дрожиловым, сводили этот срок к 10–12. Но вопросу о перспективных разведках мне было дано распоряжение сконцентрировать таковые только в котловине Кытлыма, не выходя за пределы и ниже драги № 5» ...

(Показ Стахевича от 28 августа 1928 года).

**Драга б. Вернера****4. Консервация дражных единиц**

Вредительство в этой области не могло принять широкого размера по двум причинам: 1) к началу восстановительного периода мы почти не имели дражных единиц, представляющих ценность для будущих концессионеров и 2) вредительство по этой линии являлось недостаточно конспиративным и могло легко обнаружиться.

Несмотря на это, на территории треста «Уралплатины» происходила в течение 6 лет консервация самой молодой дражной единицы — драги б. Вернера.

Причина заключается в том, что драга б. Вернера являлась собственностью члена к.-р. Вредительской организации Е.Г. Гойера — техдиректора Исовского округа.

**Инженер Тхоржевский показывает:**

«На реке Б. Именной, начиная с 1922 г. по настоящее время, стоит на положении консервации драга б. Вернера. Указанная драга по моменту постройки является самой молодой дражной единицей в составе флота Исовского округа. По техническому своему состоянию драга б. Вернера была вполне удовлетворительной, но в результате останова ее в 1922 году и снятия части ее механизмов, она требует для своего восстановления затрат в сумме, согласно смет, 88.000 руб., в том случае, если она будет работать в полигоне р. Б. Именной. В том же случае, если бы ее пришлось перебросить на какой-либо другой полигон, конечно, платиновые затраты на ее восстановление должны были бы возрасти до 150.000 рублей».

В своих прежних показаниях я уже останавливался на вопросе о неиспользовании в течение 6-ти лет мощной и вполне исправной драги б. Вернера. Сейчас могу лишь добавить, что мне известно было о принадлежности в дореволюционное время участка россыпи, в котором драга б. Вернера должна была работать Гойеру Евг. Густ., в кампании с неким Красильниковым...

«В то же время драга б. Вернера могла быть свободно использована на других платиноносных площадях, которые можно было для нее разведать. В том случае, если бы драга Вернера своевременно, т.е. в 1923–24 году была переброшена на какой — либо другой платиноносный полигон, то

она в течение последующих 4 лет должна была выработать около 10 пудов платины, если исходить из ее мощности и среднего содержания платины в породе 0,200 грамм. Указанное содержание платины взято несколько ниже фактического содержания платины в разрабатываемых в настоящее время россыпях. Таким образом, простой драги Вернера за указанный выше промежуток нанес ущерб государству в размере стоимости и значения, как валюты 10 пудам платины — равных 600.000 валютных рубл».

(Показ. Тхоржевского от 1 августа 1928 года).

### ***5. Затрата больших средств на разведку рудной платины***

Период электродражного переоборудования совпал с большим финансовым напряжением, повлекшим за собой ограничение разведки россыпной платины и систематическую урезку смет на эти работы. Несмотря на тяжелую финансовую обстановку и наличие нетронутых целиков с промышленным содержанием россыпной платины, вредительская организация весьма широко поставила вопрос о рудной платине и на разведку ее было затрачено почти без всякого результата свыше 2.400.000 рублей.

Вопрос о рудной платине, мало изученный в СССР, мог стать актуальным для нашей промышленности только в том случае, если бы имеющиеся у нас большие запасы россыпной платины, перерабатываемые дражным путем, приходили к концу.

При совершенно неразведанных громадных полигонах (целиках) россыпной платины, добыча которой обходится дешево при наличии мощных новых драг, заниматься в широком масштабе разведкой рудной платины значило использовать отпускаемые средства не для развития советской платиновой промышленности, а в интересах ожидавшихся вредителями быв. хозяев.

#### **Инженер Стахевич показывает:**

«Затраты громадных сумм, в значительной степени замаскированных в отчетах, на разведку рудной платины (одна из форм маскировки была — необложение их в нужном размере общими накладными расходами). Несомненно затраты эти в то время, когда не было еще в возможном масштабе восстановлено дражное хозяйство округов (главным образом Исовского), являлись фактами вредительского характера. Особо поразительна та откровенность, с которой оттягивались от дражного хозяйства средства на затраты по разведке рудной платины. Как пример, приведу заказ оборудования обогатительной фабрики для Н. Тагильского округа под видом дражных частей. Причем это было сделано в то время, когда русские заводы еще не наладили у себя производство дражных частей из специальных сортов стали (хромоникелевой, марганцевистой и высокоуглеродистой) и драги треста в общей сложности затрачивали в силу этого на простой, излишних не менее 7500–9000 часов в операцию.

В то же время в технических отчетах и докладах Правление треста делало аналогичные выкладки потерь рабочего времени и металла из-за плохого качества запасных частей, изготовляемых на русских заводах».

(Показ. Стахевича от 31 августа 1928 года).

### **6. Свертывание старательских работ**

В первой части обвинительного заключения указывалось, какую роль в золотоплатиновой промышленности играло старательское дело. Доля добычи металла старателями всегда была довольно значительной. Помимо этого, быв. хозяева использовали старателей для разведки новых платиноносных площадей. Еще и в настоящее время старатели являются спутниками развивающейся золото — платиновой промышленности избрала старательское дело, как объект, на котором легче всего было осуществить вредительские цели.

#### **Инженер Стахевич показывает:**

«Пятое задание: Свертывание старательского дела — велось оно по линии урезывания кредитов на старательские разведки для отыскания новых мест для старательских работ, а также урезывание кредитов на заготовки необходимых для старателей продуктов, главным образом, хлеба, отчасти мяса (скота). Исходя из этой установки, мною были ликвидированы старательские работы по малой Косье. Это задание также было дано Дрозжиловым».

(Показ. Стахевича от 28 августа 1928 года).

#### **Инженер Тхоржевский показывает:**

«В области старательского дела вредительская работа Гойера и Щербакова В.М. велась также активно, последовательно наносился удар за ударом. В этой области мне известны следующие вредительские акты:

1) Была введена система получения от старателей обеспечения (со старателей при выдаче им билета на старанье взимался аванс до 25 р.) под видом ограждения интересов округа, затем эта система взыскания обеспечений была изменена на удержание определенного % при выдаче старателям денег за металл. Таким образом, за последние пять лет старательским Отделом округа получено обеспечение свыше 200.000 р. Изъятие такой суммы из бюджета старателей безусловно имело громадное отражение на развитии старательского дела в сторону искусственного торможения добычи старательского металла.

2) Я считаю введенную систему норм намыва металла с кубического метра добытых песков и политику цен на добытый металл вредной. Старателям при выдаче билета устанавливалась норма как на количество добычи песков, так и на необходимость добыть металл, при чем плата за грамм устанавливалась определенная пониженная от 1 р. 70 к. В то же время старательский отдел оставлял за собой право в любое время по своему усмотрению и без согласия на то старателя увеличивать ему норму намыва металла на кубический метр по минимальной цене».

(Показ. Тхоржевского от 3 сентября 1928 года).

## **Глава II**

### **Вредительство в золотопромышленности на Ленских приисках**

Методы и способы вредительской деятельности к.-р. организации (ячейки) на Ленских приисках являлись общими для всей золото-плати-

новой промышленности, но постановка практических задач отличалась значительным своеобразием.

Задача организации в платиновой промышленности заключалась в том, чтобы средства, отпускаемые на ее восстановление, использовать в интересах быв. владельцев и при помощи вредительской тактики вынудить Советское правительство концессионировать эту отрасль промышленности.

### **Состояние Ленских приисков до национализации**

Ленские прииска в силу целого ряда объективных причин из всех районов золотой промышленности оказались менее затронутыми гражданской войной.

К моменту национализации их и образования трестов: сначала «Сибзолото», а затем «Лензолото», на промыслах Ленского золото-промышленного Т-ва. Предприятие было обеспечено необходимым техническим оборудованием и продовольствием, а в производстве было занято достаточное количество рабочих. После национализации тресту перешли вполне подготовленные золотосодержащие пески, которых хватило бы для эксплуатации в течение двух лет с минимальной добычей до 500 пудов золота в год. Имелись также значительные разведанные участки, обеспечивавшие предприятие «мускульным» золотом на 10 лет, и разведанные площади для механической добычи с общим содержанием в них золота до 3.000 пудов.

Это положение, благоприятное для ведения разработки без больших затрат, отмечено в докладе, посланном 26 ноября 1918 г. быв. главноуправляющим Ленскими приисками Малоземовым Правлению Лензолото в Лондон. В период пребывания Колчака в Сибири.

В своем докладе Малоземов указывает:

«Производительность приисков увеличивается, смета на 1919 г., оставленная с большой осторожностью, намечает добыть хозяйскими работами не менее 465 п., имеющиеся верные разведанные запасы золота на Федосьевском, Чанчике, Светлом обеспечивают работы более чем на 10 лет, имеются вполне надежные перспективы, должно дожить до нормального соотношения между издержками производства и ценой золота».

О том же свидетельствует имеющийся в деле протокол Промсовета быв. Акц. О-ва «Лензолото» от 18/X-18 г. Промсовет утвердил программу работ на 1919 г., по которой предусмотрена промывка подготовленных песков в количестве 83.400 куб. саж., и добыча 467 п. 19 ф. золота. При этом на 1920 г. оставалось вполне подготовленных песков 89.590 куб. саж.

Приведенные выше данные говорят за то, что для обоснования сдачи в концессию Ленских приисков к.-р. организация должна была привести их в упадок и тем оправдать необходимость привлечения иностранного капитала.

Соответствующая вредительская директива была дана Малоземовым к.-р. ячейке на Ленских приисках.

**Инженер Савельев показывает:**

«В конце декабря 1919 года или немного позднее от Малоземова было получено письмо, содержание которого сводилось к тому, что жизнь или работа на приисках должна мало по малу замирать и просил старших служащих оставаться на своих местах для ограждения интересов быв. владельцев».

(Показ. Савинова от 7 августа 1928 года).

**1. Создание нерентабельности добычи путем ненужной затраты средств*****Преступное отношение к производству со стороны старших служащих***

Как уже отмечено выше, производство на Ленских приисках было на полном ходу и поэтому преступное отношение, которое начал проявлять технический персонал к своей работе, немедленно сказалось в виде сокращения производительности предприятия.

**Инженер Савельев показывает:**

«Поднятие производства со стороны старших служащих тормозилось вследствие их преступного и пассивного отношения к делу, под влиянием тех установок и заинтересованности, которые сводились к ограждению интересов владельцев, а со стороны младших служащих вылилось в виде стихийного халатного отношения к делу. В этот период рабочая команда не увеличивалась, а даже уменьшилась, та программа работ, которая была рассчитана на полный масштаб не выполнялась».

(Показ Савельева от 15 октября 1928 года).

Раздутие штатов рабочих и служащих и отвлечение их от нужных работ.

Под предлогом улучшения аппарата предприятия старший технический состав загромождал его лишними людьми, обременял ненужной работой и, в силу дороговизны платы труда, увеличивал стоимость добываемого металла.

**Обвиняемый Савинов В.В. показывает:**

«Аппарат Главной конторы, Приисковых Управлений, контор Бодайбинск. ж.-д. и лесозаготовки был доведен количественно до совершенно небывалых ранее размеров, была разведена огромная, по существу ненужная работа, статистическая работа. Все это, конечно, ложилось тяжелым бременем на промышленность, заставляя ее нести не оправдываемые существом работы, расходы и в корне противоречило рациональной постановке дела».

(Показ. Савинова от 9 августа 1928 года).

На подсобных предприятиях также происходило чрезмерное расширение рабочих кадров, отчего страдало производство, ибо излишние затраты на рабочую силу ложились бременем на единицу вырабатываемого металла.

**Инженер Савельев В.В. показывает:**

«На подобных предприятиях, особенно на ж.-д., управляющий Мычелкин слишком расширил свою команду и мало старался ее сократить, такое же

положение осталось позднее при управляющем Соколове. Вследствие этого могущая освободиться команда на производственные работы не попадала»».

(Показ Савельева от 20 октября 1928 года).

**Свидетель — юриконсульт Чулицкий показывает:**

«Иногда практиковалась переброска рабочей силы из одного управления в другое, когда то или иное управление временно приостанавливалось и переходило на положение окарауливания. Это производило впечатление бесплодной траты средств при весьма высокой дороговизне того времени».

(Показ Чулицкого от 7 августа 1928 года).

**Снабжение приисков продовольствием и техническими товарами**

Ставя перед собой задачу понизить работоспособность производственного аппарата, к.-р. организация сосредоточивала также свое внимание на продовольственном и техническом снабжении.

**Инженер Савельев показывает:**

«Снабжение приисков производилось в абсолютно недостаточном для полной команды количестве и если в годы 1920–21 можно было говорить о том, что трудно и негде было закупить вследствие плохого общего положения, то в позднейшие годы этот мотив отпадает...»

Наряду с этим некоторые технические материалы, о которых хорошо знает М.М. Лазаревский посылались в избытке и не того качества, какого нужно. Например, резиновые рукава более тяжелые были заменены рукавами бронированными, очень дорогими и мало приспособленными для своей цели».

(Показ. Савельева В.В. от 20 октября 1928 года).

## **2. Сокращение подготовки золотосодержащих песков**

Отвлекая отпускаемые средства от работ по подготовке золотосодержащих песков и сокращая тем самым добычу металла, к.-р. организации имела в виду этим видом вредительства создать в ВСНХ решительный сдвиг в сторону концессионирования ленских предприятий.

**Главный маркшейдер быв. треста «Лензолото» Кулаков С.А. показывает следующее:**

«В период треста «Лензолото» подготовка песков производилась в размерах явно не обеспечивающих нормальную работу приисков на будущее. Средства, отпускаемые для этой цели, расходовались не по назначению. Ответственность за своевременную и достаточную подготовку песков лежала на Савельеве, Эйдлине, Мишарине, Селиховкине и Стахевиче, которые не желали обеспечить нормальную работу промыслов на предстоящий период».

(Показ. Кулакова от 6 и 7 августа 1928 года).

**Обвиняемый Савинов показывает:**

«Совершенно не соблюдалось одно из основных правил технической, так называемая подготовка песков. То, что было разработано — только и отрабатывалось. О будущем думали мало»...»

Поисково-разведочная работа, представляющая всю будущность дела, сводилась почти к нулю, проводились только эксплуатационные разведки, ни в какой мере не обеспечивающие технически правильное развитие дела. В результате получилась картина — с одной стороны, как будто что-то делается, а с другой — «воз стоит на месте и впереди у него никакой дороги для движения».

(Показ. Савинова от 9 августа 1928 года).

### 3. Производство разведок

Работая довольно продолжительное время на Ленских приисках, Эйдлин и Соловьев были хорошо осведомлены о том, что левый увал по течению реки Бодайбо не содержит в себе золота. Несмотря на предупреждение со стороны Кулакова, они вложили до 50.000 рублей на буровые разведки, которые не дали и не могли дать положительных результатов.

**Свидетель — гл. маркшейдер Кулаков показывает:**

«По распоряжению Промсовета (Савельева, Эйдлина и др.), были произведены буровые работы по разведке левого увала по течению реки Бодайбо вниз от Липаевской больницы. Эти работы стоили 30.000 рублей. Одновременно произведены буровые работы на р. Аканану и затрачено 20.000 руб. В результате этой разведки золотоносных площадей вовсе не оказалось. До начала этих работ я доказывал о нецелесообразности этих работ, несмотря на это Промсоветом дано такое распоряжение».

(Показ. Кулакова от 6 августа 1928 г.)

### 4. Непроизводительные затраты на новое строительство и оборудование

Осуществляя подготовку Ленских приисков к сдаче в концессию, старший инженерский пытался обосновать необходимость концессионирования отсутствием у Советского государства достаточных капиталов для ведения производства на приисках своими силами. Для ослабления финансового базиса предприятия вредители вкладывали средства в такие явно бесцельные проекты, как постройка Бодайбинской жел. дороги. Выстроенная на протяжении 6-ти верст, она оказалась совершенно ненужной по той причине, что лесоматериал, к распоряжению которого она подводилась, был неподходящим для приисковых работ.

**Свидетель — гл. маркшейдер Кулаков показывает:**

«Добыча золота при Лензолото являлась нерентабельной, вследствие нецелесообразности затрат, к числу которых относится постройка Бодайбинской ж.д., на расстоянии 6 верст для доставки лесных материалов от лесозаготовок на прииска, а после колоссальных затрат на постройку ее выявилась нецелесообразность их по сравнению с наличием там леса пригодного для эксплуатации и дорога через некоторый период времени



за ненадобностью была закрыта. Находившиеся в этом районе лесоматериалы совершенно не оправдали затраченных средств».

(Показ. Кулакова от 6 и 7 августа 1928 года).

**Инженер Савельев показывает:**

«К числу нецелесообразных затрат относится проводка канавы от 12 шахты до 7-го Артемовского прииска в целях осушения 7 шахты Софийского прииска. Эти работы проводил Мишарин, хотя сам водоотлив для осушения этой шахты был нецелесообразен, так как летом эта шахта не откачивалась, а проведенная канава была безрезультатной, и имела лишь значение при откачке воды уже при концессии».

(Показ. Савельева от 15 сентября 1928 года).

Весьма характерными для Ленской вредительской организации являются работы, произведенные, в районах Мамакана и Якоря. Уже перед сдачей Ленских приисков в концессию Промсовет приступил к капитальному строительству лесорубных в концессию Промсовет приступил к капитальному строительству лесорубных помещений, обошедшемуся советскому государству в 100.000 рублей.

**Инженер Савельев показывает:**

«Зимой 1924–25 г. была запрошена санкция Правления на расходы по смете, примерно, в 100.000 рублей для оборудования, после чего с весны 1926 года обставлялись Якорь и прилегающий к нему Мамакан, где возводились лесорубные помещения. Если бы предвидеть, что предприятие будет сдано в концессию, то для Лензолото самый выгодный вариант — это не нужно было обставлять прилегающий к Якорю — Мамакан, а поставить небольшие (частичные) работы, рассчитанные только на один год, а не на длительный промежуток времени».

(Показ. Савельева от 15 октября 1928 года).

Желая уменьшить свою вину Савельев делает оговорку: «если бы предвидеть, что предприятия будут сданы в концессию». Однако, в действительности члены к.-р. организации были прекрасно осведомлены о положении дела с концессионированием Ленских приисков.

**Инженер Савельев показывает:**

«В том, что Правительством ведутся переговоры на сдачу Ленских приисков в концессию мне стало известным в начале 1924 г».

(Показ. Савельева от 12 октября 1928 года).

**Инженер Эйдлин показывает:**

«В 1923–24 г. на приисках «Лензолото» стало известно о предстоящих в Москве переговорах по поводу сдачи приисков в концессию. Администрация из бывших сотрудников Ленского Т-ва и я отнеслись сочувственно к идее сдачи приисков в концессию. Это сочувствие базировалось на предстоящем улучшении материального благосостояния сотрудников».

(Показ. Эйдлина от 12 июля 1928 года).

Произведенные выдержки из показаний свидетельствуют о том, что вредители на Ленских приисках производили затрату капитала с таким

расчетом, чтобы она дала производственный эффект к тому времени, когда прииска перейдут в концессионную эксплуатацию.

### 5. Оказание покровительства частнику

Весьма широким каналом, по которому протекало вредительство на Ленских приисках, являлось покровительство частника в ущерб интересам государства.

#### **Свидетель — юрисконсульт Чулицкий показывает:**

«Следует отметить работу по заключению договора между «Лензолото» и подрядчиками Бутылкиным и Капустинным на поставку лесоматериалов на сумму в 540.000 руб. Из представленного мною проекта договора Эйдлин собственноручно вычеркнул пункт о неустойке в размере 25% цены порядка и договор был им изменен и приобретал неопределенный смысл, дававший возможность создания неопределенных положений при применении на практике. Впоследствии, когда договор стал осуществляться, то к концу года выяснилось, что он выполнен быть не может и получились убытки, которые были списаны. Также нередко давали авансом все 100% подряда, а якутским подрядчикам выдали значительно превышали эти суммы и Эйдлин неизменно защищал такую политику».

(Показ. Чулицкого от 7 августа 1928 года).

### 6. Подготовка к концессионированию приисков

Доведя трест «Лензолото» до убыточности, к.-р. организация начала составлять доклады относительно отработанности приисков и иссякания запасов золота, доказывая, что Ленский район не может интересоваться в дальнейшем государство.

#### **Свидетель — гл. маркшейдер Кулаков С.А. показывает:**

«Наряду с нерентабельностью добычи золота, руководители «Лензолото» информировали центр о том, что запасы золота исчерпывали и что недалек тот момент, когда прииска будут закрыты».

(Показ. Кулакова от 6 августа 1928 года).

Вредительской деятельности к.-р. организации на Ленских приисках значительно содействовало то обстоятельство, что по линии НКФ проводилась параллельно тактика установки низкой цены на золото. Определением цен на золото ведал консультантом НКФ СССР Орелович (ныне умерший), являвшийся членом к.-р. организации.

#### **Инженер Роговин И.И. показывает:**

«Плата за добываемое золото НКФ была установлена для «Лензолото» в реальной валюте от 2 руб. 50 коп. до 2 руб. 75 коп. за золотник и эту цену всегда отстаивал работавший в НКФ Орелович Илья Васильевич. Такая нереальная цена за золото приводила к большой убыточности треста и это имело несомненное значение при переговорах о сдаче в концессию Ленских приисков».

(Показ. Роговина от 20 ноября и 10 декабря 1928 года).

Анализируя практическую деятельность Ленской к.-р. организации,

мы видим, что ей удалось охватить системой вредительства почти все отрасли хозяйства и производства на приисках и этим самым содействовать сдаче предприятия в концессию.

### Глава III

#### Вредительство в золотопромышленности на Алдане

Сведения о большом количестве золота, добываемого на Алдане хищниками-старателями и последующая работа в 1924 г. созданного Якутской республикой треста «Якзолтрест», поставили перед ВСНХ СССР вопрос о создании крупной хозяйственной единицы союзного значения для разработки вновь открытого, богатого золотоносного района. Это мероприятие ВСНХ диктовалось расширением наших взаимоотношений с буржуазными странами и возрастающим в силу этого значения золота. Сведения о богатстве Алдана проникли за границу и вызвали повышенный интерес к этому району со стороны иностранцев с точки зрения возможности концессионирования этого района.

Стремление иностранного капитала нашло свое отражение в работе к.-р. организации в золотоплатиновой промышленности.

#### Вредительская организация насаждает на Алдане свое техническое руководство

На заседании Московского центра, в мае 1925 года с участием Пальчинского, Подъяконова, Чарквиани, Крылова и Гусятникова обсуждали вопрос о посылке Подъяконова на Алдан с особыми заданиями вредительского характера.

##### Инженер Крылов показывает:

«На втором заседании (май 1925 г.) обменялись мнениями относительно поездки Подъяконова на Алдан. Было ясно, что Подъяконов едет из-за материальных соображений, а его работа на Алдане должна вылиться в подготовку Алдана для сдачи в концессию. Такие директивы были даны ему нашей организацией».

(Показ. Крылова от 18 октября 1928 года).

##### Инженер Подъяконов показывает:

«В конце мая или начале июня 1925 г. Пальчинский выразил желание собрать центр по вопросу об Алдане, который тогда занимал всех. Мы условились, что соберемся вечером и он взял на себя уведомить Чарквиани и Крылова.

На заседании мне было предложено взять на себя техническое руководство «Алданзолотом» в качестве главного инженера или члена Правления. Мне было дано задание выяснить, что представляет собою Алдан, не может ли он явиться объектом концессии. Я, по совету Чарквиани, предложил свои услуги тов. Чубарову и был назначен Членом Правления».

(Показ. Подъяконова от 4 октября 1928 года).

#### Установка вредительской организации на сдачу Алдана в концессию

Таким образом, уже к моменту организации треста «Алданзолото» вновь открытый богатейший золотоносный район был намечен к.-р. орга-

низацией как база для будущей работы иностранных капиталов. Решение центра к.-р. золотоплатиновой организации послать Подъяконова С.А. на Алдан с целью постановки вредительства отвечало интересам концессионеров, со стороны которых уже поступили к тому времени соответствующие заявки на этот район.

**Инженер Крылов показывает:**

«По отношению к Алдану был взят курс на желательность сдачи его в концессию, на что имелось фактически предложение, но концессионная комиссия ВСНХ ставила слишком жесткие условия для концессионера, что вызвало резкое критическое отношение с нашей стороны».

(Показ. Крылова от 17 октября 1928 года).

Свое отношение к сдаче этого района в концессию к.-р. организация выразила в той директиве, которая была дана Подъяконову для его практической работы в тресте «Алданзолото».

**Инженер Крылов показывает:**

«В связи с Алданом нашей группой было выдвинуто предложение, встретившее успех, о назначении туда в качестве члена Правления и технического руководителя инженера Подъяконова С.А., который должен был поставить разведочные работы так, чтобы подорвать хозяйственное положение треста «Алданзолото» и тем способствовать его сдаче в иностранные руки».

(Показ. Крылова от 17 октября 1928 года).

Получив от к.-р. организации руководящие указания, Подъяконов в качестве члена Правления треста «Алданзолото» 5-го августа 1925 года выехал на Алдан, где пробыл до мая 1926 года. Обследовав за это время весь район, Подъяконов возвратился в Москву и встретившись в КГД с Пальчинским, информировал его о состоянии и перспективах приисков. После этого имело место специальное заседание московской группы, посвященное вопросу о вредительстве на Алдане.

**Инженер Подъяконов показывает:**

«В конце мая 1926 года было у меня в помещении «Алданзолото» совещание. Собрались я, Пальчинский и Чарквиани. Я сделал еще раз сообщение об Алдане, что это богатейший район и что его затруднение — это отсутствие достаточных запасов мускульного золота, которые бы хватили до постановки крупного механического дела. Тогда мне было предложено увеличить еще более производственную программу, чтобы ее невыполнением посеять недоверие к делу и поставить программу разведок на 1926/27 год так, чтобы она не дала новых запасов мускульного золота, а для этого не расширять района первого ода, где, по-видимому, основные запасы уже выявлены. Составить пятилетку капитальных расходов, преувеличить суммы, необходимые для оборудования дела. С этой директивой выехал на Алдан 18–20 июня 1926 года».

**Практическое вредительство на Алдане**

После возвращения на Алдан в июне 1926 года Подъяконов выполнил вредительские директивы, данные ему к.-р. организацией.

**Инженер Подъяконов показывает:**

«Согласно заданию центра организации, я увеличил размеры программы до 450 пудов, явно невыполнимых. Провести это не встретилось затруднений, так как все были ослеплены результатами первого года. Программы разведок, также согласно заданию, я провел так, что сосредоточил все разведки в том же районе первого года, не поставил дополнительные разведки на р. Томмоте, где предварительная разведка являлась слишком недостаточной и где были настойчивые указания, что там есть золото. Не ввел в программу разведку на жильное золото, хотя указания на его присутствие были по вершине прииска Лебединского. Ввел программу 1926/27 г. один миллион рублей на заказ 18-ти футовой драги Путиловскому заводу, не имея детально разведанной площади и заказ оборудования на гидростанции, не имея точных данных о дебете воды.

Наконец, я составил пятилетку капитальных затрат на сумму свыше 20 миллионов рублей».

(Показ. Подъяконова от 4 октября 1928 года).

**Техник Мезит показывает:**

«Я должен признать, что среди работников «Алданзолото», были лица, занимавшиеся вредительством. К числу таких лиц я отношу инженера Подъяконова; невольным виновником считаю я себя тем, что выполнял его распоряжения, зная, что они невыгодны для государства. Вредительскими актами были: закрытие работ на 8–9 лет участка прииска Незаметного, ниже начала дражных работ: установка драги на середине прииска, недоразведка прииска Томмот, хотя в распоряжении Подъяконова имелись данные прежних разведок, диктующие необходимость дальнейшей разведки. К таким данным относятся: разведки Флусова 1921 г., «Якзолтреста» 1924 г. И разведка «Алданзолото» 1925 г., давшая запас мускульного золота 114 пудов.

(Показ. Мезита от 29 июля 1928 года).

Закрытие участка прииска Незаметного являлось явно вредительским актом.

**Техник Мезит показывает:**

«В 1925 году я заведывал прииском Незаметным, вообще, туда входил как нижний участок, так и верхний. В 1924 г. На нижнем участке были сделаны подготовительные работы — капитальная канава и водоприемная, общей стоимостью более 40.000 рублей. Запасы золота нижнего участка, судя по выработке старателей, были хорошие, так, например, артель Халтурина, состоявшая из 30 чел., в сутки намывала 2 фунта золота. После приезда Подъяконова стал вопрос об установке драги на Незаметном. При установке этой драги, ее установил Подъяконов, не внизу Незаметного, а по середине участка не хуже места установки драги и Подъяконову было известно. Участок же Нижний был закрыт и продолжает быть закрытым до настоящего дня...

Прямым актом вредительства было то, что драга была установлена а Незаметном вообще, так как этот участок мог продолжаться разработкою старателями. А участок ниже Незаметного по реке Орто-Сале, где развед-

кой было обнаружено золото, которое нельзя было добывать старательским способом, оставили закрытым. Расстояние этого участка от Незаметного, примерно, 3 клм. и почва, а главное, характер залегания золота явно говорил о необходимости установки драги там. Таким образом, в этом случае, оказались закрытыми для эксплуатации два участка: Орто-Салинский и Нижне-Незаметный — оба участка с хорошим содержанием золота».

(Показ. Мезита от 30 июля 1928 года).

### **Срыв снабжения приисков**

Вредительская тактика применялась также в отношении снабжения приисков. На Алдане, также, как в «Уралплатине» и на Лене, проводилась дезорганизация снабженческого аппарата и систематические срывы снабжения района необходимыми товарами. Положение дела снабжения Алдана в период пребывания там С.А. Подъяконова являлось критическим.

#### **Техник Мезит показывает:**

«Крайне остро чувствовался недостаток инструмента, например: на требование 2.000 кайл я получаю 200, а на требование 300 ломов, я получаю 50, бутар требую 200, получаю 80. Я мог отпускать на артель в 10 чел., только 2 кайла, а лома не всем, а только некоторым артелям. Все это имело большое производственное впечатление, так как сильно задерживало успешность и планомерность работ: некоторые артели за отсутствием инструментов не могли полностью выполнять нужную работу и Управлению приисками приходилось лавировать работами, выбирая или артели, имеющие инструменты или изменяя план и ход работ, что вызывало опять недовольство рабочих и задерживало ход подготовительных работ».

(Показ. Мезита от 1 августа 1928 года).

### **Управление Горного Надзора Якутского горного округа о вредительстве на Алдане**

Управление Горного Надзора Якутского Горного Округа обследовало Алдан и констатировало наличие явно преступной деятельности со стороны Подъяконова и других должностных лиц.

«1. Ведение подготовительных работ в зимнее время, вызывающее... непокрываемый кредит старателям.

2. Ведение подготовительных работ без надлежащего предварительного освещения эксплуатационных участков детальной промышленной разведкой, вследствие его старатели бросают подготовленные целики и уходят с приисков, а дорогостоящие подготовительные работы, произведенные «в кредит» — остаются использованными.

3. Организация работ при полном отсутствии инструмента на складах снабжения — обстоятельства, усугубляющее опасность подземных работ и лишаящее старателя возможности максимально развивать производительность своего труда, так как вместо хорошего инструмента приходится работать негодным, старым хламом, заменить который, при всем желании, нечем.

4. Очевидная крайне вредная неувязка производства и снабжения, сказывающаяся как в полном отсутствии на складах в магазинах продуктов национального спроса, так и в количественном несоответствии зимних забросок товаров — численности приискового населения в летнее время (случайные разработки, непредусмотренные технической сметой, в целых, разведанных старателями). Управление Горного Округа при этом считает отмеченные организационно — технические дефекты следствием недостатка плавности в управлении приисками и проявлением крайнего легкомыслия не имеющей достаточных оснований смелости в установлении сметных заданий.

5. Все прииски, за редким исключением, производят впечатление полной беспризорности и лишены авторитетного технического руководства.

(Показ. Нач. Якут. Горн. Округа инж. Грюнвальда от 31 августа 1928 года).

Отметив в своем акте ряд фактов преступного ведения работ, Горный Надзор Якутского Горного Округа, после многих бесполезных попыток воздействия на трест «Алданзолото» был вынужден 13 октября 1927 года особым докладом на имя СНК ЯАССР и ВСНХ РСФСР обратиться с просьбой об аресте Подьяконова С.А., как главного виновника всех перечисленных в акте злоупотреблений.

«Исчерпав все законом указанные средства убеждения, определенно сформулированные в выводах инспекторских обследований предшествующего времени, всегда своевременно вручаемых тресту. Управление Горного Округа просит отдать под суд инженера Подьяконова С.А. и Правление быв. треста «Алданзолото» по 128 ст. УК РСФСР».

(Доклад Нач. Якут. Горн. Округа от 13/X-27 г.)

### **Содействия со стороны Моск. группы к.-р. организации**

Члены Московской группы к.-р. организации, работавшие в высших хозяйственных органах Союза, приняли меры для прекращения начатого расследования.

#### **Инженер Чарквиани показывает:**

«Доклад Горного Округа о недочетах работы Подьяконова я получил, но не желая разрешать вопроса сам, передал этот доклад на заключение комиссии из представителей ВСНХ. Наркомфина и Союза Горнорабочих.

Эти представители были: от ВСНХ — инж. Крылов и Наркомфина — инж. Клейман, которые являлись членами нашей организации».

## **Глава IV**

### **Вредительство в золотопромышленности на Урале**

#### **Организационные мероприятия Моск. к.-р. группы**

Кочкарь является одной из крупнейших и важнейших золотопромышленных единиц. Московская вредительская организация сознательно и упорно консервировала Кочкарь до 1925 г. в ожидании будущих концессионеров. Только в конце 1925 г. вопрос о восстановлении Кочкара

был поставлен на очередь. Это решение, принятое ВСНХ, шло вразрез с намерениями к.-р. организации, ибо последняя считала, что такой богатый промышленный район, как Кочкарь должен быть передан в руки иностранцев. Стремление организации не допустить его восстановления выразилось в том, что московский центр решил послать Рутковского И.И. техническим руководителем Кочкаря.

**Инженер Рутковский показывает:**

«Наша вредительская организация имела в виду использовать мой переход на Урал в организационных целях — иметь в моем лице своего представителя в Уральской золото — промышленности; я не возражал против этого».

(Показ. Рутковского И.И. от 18–19 ноября 1928 года).

**Общая обстановка на Кочкаре**

В конце 1925 года ВСНХ РСФСР создал и послал в «Уралзолото» специальную комиссию под предводительством Начальника Горного Отдела ВСНХ РСФСР Игнатьева с экспертом Чарквиани К.М. (впоследствии член Правления «Союззолото»). Комиссия определила приблизительные запасы руды, содержание золота, себестоимость его, направление горных работ и т.д. Все расчеты и планы этой комиссии были только примерными, ориентировочными.

**Инженер Чарквиани показывает:**

«Поскольку все расчеты и планы комиссии были предварительными, «Уралзолото» было обязано разработать детальный план восстановления Кочкаря и уточнить стоимость восстановления, в частности:

- 1) Проверить наличие оборудования и его состояние и выяснить какое оборудование нужно дополнительно;
- 2) Выяснить вопрос о времени дачи электрической энергии Челябинской электростанцией и в связи с этим выработать план силовых установок Кочкаря;
- 3) Выяснить кубаж имеющихся на Кочкаре жилых построек и в соответствии с этим и нуждами в жилплощади проектировать новое жилстроительство».

(Показ. Чарквиани от 6 декабря 1928 года).

**Инженер Рутковский показывает:**

«Такое серьезное дело, как восстановление Кочкаря, где ставилась задача создать лучшее и образцовое предприятие, оборудованное по последнему слову техники золотого дела, — конечно, требовало самой серьезной и тщательной предварительной проработки, т.е. прежде приступа к работам, надо было разработать весь проект восстановления».

(Показ. Рутковского от 18–19 ноября 1928 года).

1. Бесплатность работ по восстановлению приисков

**Инженер Рутковский показывает:**

«Надо было в первую очередь приступить к проработке плана. Но я, под влиянием вредительских настроений, ничего не предпринял, и так до конца 27 года схема восстановления не была выработана и



работы велись в течение этого года без определенного плана, без всякого ясного представления предстоящих затрат и конечной себестоимости золота».

(Показ Рутковского от 18–19 ноября 1928 года).

**Инженер Чарквиани показывает:**

«Я установил, что детального плана восстановления Кочкаря. Уралзолото до сих пор (осень 1926 г.) не составило, а в то же время уже заказало за границу оборудование. Это обстоятельство было, конечно, вопиющей ненормальностью».

(Показ. Черквиани К.М. от 6 декабря 1928 года).

**Инженер Рутковский показывает:**

«Уже в 28 г. вредные последствия этого дали о себе знать: энергии не хватило, распределение ее было беспорядочно, недоставало рабочих, не было увязки работ между цехами, проектирование подготовительных работ и производственных сооружений не поспевало за исполнением и фактически ряд работ — установка компрессоров, водоснабжение станции, трансформаторные подстанции и др. выполняются без всяких проектов, в результате — переделки, перестройки и напрасные расходы. Не были своевременно готовы расчеты и проекты воздушного хозяйства, откатки и вентиляции, что вызывало потом задержки и замешательства в работе».

(Показ. Рутковского от 18–19 ноября 1928 года).

2. Оборудование приисков.

Этот вопрос имел громадное значение для восстановления золотоносных районов, ибо как Кочкарь, так и Березовск, до их консервации, были хорошо оборудованы в техническом отношении.

### **Отношение к старому оборудованию**

**Инженер Рутковский показывает:**

«Ввиду крайне высокой себестоимости золота Кочкаря, его восстановление с самого начала связывалось с максимальным использованием старого его оборудования: разного рода насосов, подъемников, трансформаторов, моторов, разного другого электрооборудования, канатов, лебедок и пр. Оборудование это пролежало без дела более 10 лет, в условиях, не вполне гарантировавших его сохранность, известно было также, что лучшая часть его расташена. Ясно, конечно, что раньше, чем рассчитывать на его использование, надо было тщательно проверить его сохранность и степень пригодности для дальнейших работ. Я этого не сделал и впоследствии, когда оборудование это надо было пустить в дело, оказалось, что часть его совсем непригодна, а часть в значительно худшем состоянии, чем предыдущая и использование его затруднительно. Все эти обстоятельства причинили потом много затруднений в работе, время же для заказа, вместо непригодного оборудования, нового было упущено».

(Показ. Рутковского от 18–19 ноября 1928 года).

### **Выписка заграничного оборудования**

Явно преступным образом Рутковским был составлен и сдан заказ на новое заграничное оборудование (насосы).

#### **Инженер Рутковский показывает:**

«Я предложил Правлению выписать насосы фирмы Бальке... Были заказаны фирме Маффей 2 центробежных насоса с моторами на 200 вольт, мощностью по 275 сил каждый и 2 таких-же насоса мощностью 165 сил каждый и фирме Бальке 4 углубочных насоса. По своей преступной небрежности и халатности, я, зная, что электрическая часть заказа на центробежные полосы для нас не ясна, не обратился за консультацией к какому-либо из опытных в этом вопросе лиц, оставил для моторов напряжение в 200 вольт, а в отношении способа пуска моторов никаких указаний фирме не сделал, в частности не указал от каких машин они будут работать, и эту часть представил усмотрению фирмы; последняя прислала насосы с моторами с коротко-замкнутыми якорями. Пуск таких моторов от мало-мощных машин станции представил исключительные трудности и сопряжен был с опасностями для станции. Надо заметить, что пока в работе были только 165-сильные насосы, пуск их был очень затруднителен, когда работала 250-сильная машина Бульт, несомненно, что пуск 275-сильных насосов даже от 1000-сильных машин станции представил еще большие трудности. Кроме того, заказ моторов на 200 вольт представил не меньшие неудобства. Даже 165-сильные насосы потребовали очень тяжелые и громоздкие кабели (3х310), спуск которых в шахту чрезвычайно неудобен, моторы же в 275 требуют кабель (3х800), спуск которого в шахту Стенлей на глубину 280 метров представляется просто неосуществимым пока шахта каким-либо иным путем не будет откачена. Необходимо признать, что моторы на 200 вольт для шахты Стенлей не годятся и их надо заменить моторами в 2000 вольт.

Что касается углубочных насосов Бальке, то они в условиях углубки шахт (в забое) и при ограниченном притоке воды, оказывались совершенно непригодными».

(Показ. Рутковского от 18–19 ноября 1928 года).

### **Разборудование Березовского рудника**

В составе треста «Уралзолото» находилось второе, по довоенному масштабу, крупное предприятие — Березовский рудник. Характеристика этого района была дана Доменовым при колчаковском правительстве в следующих словах: «Березовское дело — уникум, золотое дно».

Несмотря на это, район до последнего времени приходился на консервации. К.-р. вредительской организации удалось сорвать эксплуатацию Березовска путем сокрытия богатств этого района и разборудования предприятия.

#### **Инженер РУТКОВСКИЙ показывает:**

«Правление «Уралзолото» распродало часть Березовского оборудова-

ния... Я, как «патриот» Березовского дела, первое время относился к этому разбазариванию резко отрицательно, но потом, под влиянием усилившегося во мне настроения «чем хуже, тем лучше», стал поощрять его... Таким путем были вывезены оттуда в Кочкарь: турбогенератор в 1000 сил с котлом, 4 подъемных лебедки для спуска насосов в шахты, рудоподъемник электрический, компрессор на 25 куб. метров воздуха в минуту, компрессор на 4 куб.м., шахтные кабели и разное другое более мелкое оборудование.

Какие бы то ни были восстановительные работы в Березовском чрезвычайно затруднены и заторможены, тем более, что на возвращение этого оборудования обратно в Березовский нет никаких надежд, — ему придется обзаводиться всем заново».

(Показ. Рутковского от 18–19 ноября 1928 года).

### *3. Дезорганизация электроэнергетического хозяйства.*

Значение правильной подачи электрической энергии в таком промышленном районе, как Кочкарь, огромно. Поэтому к.-р. организация избрала именно этот участок для вредительства.

#### **Инженер РУТКОВСКИЙ показывает:**

«Наиболее серьезной частью задачи восстановления Кочкаря было обеспечение работ электроэнергией. После разорения Кочкарской станции, кажется, в 1928 г., когда с нее были увезены на Челябинские копи две турбины — в 2800 сил и в 750 сил, с котлами, на ней остались: дизель в 1000 сил, дизель в 300 сил, паровая машина Бульт в 250 сил и в 1924 г. на нее был перевезен из Березовского завода локомобиль Вольфа в 150 сил. Все эти четыре машины устарелого типа, сильно изношенные, требовавшие частых ремонтов. Весь этот музей машин был ненадежен для задачи восстановления Кочкаря. Таким образом, положение с энергией нарушало всю программу восстановления. Мое отношение к этому положению было сугубо преступно. Я пассивно помирился с отказом Кочкаря в агрегате в 2000 кв. Я не принял тогда никаких мер к тому, чтобы убедить Главэлектро в совершенной необходимости для Кочкаря добавочной машины в 2000 кв.; я не настоял на этом и перед Правлением».

(Показ. Рутковского от 18–19 ноября 1928 года).

Вредительская тактика была применена и при ремонте машин, имевшихся на Кочкаре, и их использовании.

#### **Инженер РУТКОВСКИЙ показывает:**

1. «Зная, что машина малый Дизель (300 сил) требует серьезного ремонта — главным образом, очистки от накипи каналов охлаждения, я, уезжая в Свердловск, не дал строгого распоряжения не пускать этой машины до производства ремонта, в мое отсутствие она была пущена и получила повреждение (разрыв рубашки одного из цилиндров) и надолго вышла из строя.

2. «Установку Березовской турбины, — говорит Рутковский, — надо было считать работой, не терпящей никаких отлагательств, сверхудар-

ной. Я и к этому отнесся пассивно, наплевательски — не принял мер к ускорению ее установки... В результате турбина, пуск которой нормально надо было ожидать в апреле-мае, еще в начале октября не вполне была готова».

(Показ. Рутковского от 18–19 ноября 1928 года).

#### **4. Шахтные работы**

Затрачивая громадные средства на откачку шахт, вредительская организация к моменты окончания работ создавала такие условия, при которых вновь подвергались затоплению.

##### **Инженер РУТКОВСКИЙ показывает:**

«В марте месяце встал вопрос об откачке шахты «Маргарита», полученные были от фирмы «Маффей-Шварцкопф» центробежные насосы. Шахта эта имеет глубины 140 метров и была затоплена, кажется, в 1915 г. Оба насоса для этой работы требовали около 350 сил, остальное потребление составляло около 250 сил. Таким образом, при работе большого дизеля (1000 с.) откачку вести можно было, при остановках же его, а они были часты — раза два в месяц... можно было качать только одним насосом... на случай остановки большого Дизеля полного резерва на станции не было... При таком положении вещей представлялось невозможным... приниматься за откачку шахты «Маргарита», не дождавшись установки и пуска турбины. Я, тем не менее, высказался перед Управлением за откачку «Маргариты», к чему в конце марта и было приступлено. Этот риск значительно вырос, когда в мае вышел из строя малый Дизель. Этим положение настолько осложнилось, что надо было отказаться от дальнейшей откачки «Маргариты» и выждать пуск турбины. Однако, этого я уже не решился сделать, а продолжал рисковать совершенно безрассудно. Поистине, каким-то чудом к сентябрю удалось откачать шахту до глубины 136,5 метров, оставалось всего 3,5 метра, но... в начале сентября произошло повреждение насосов и моторов и шахта снова стала затапливаться водой...»

Ввиду неудачи с откачкой ш. «Маргарита», ее придется теперь начать снова, на что потребуется месяца 2–3 времени, а так как каждый месяц откачки вызывает расход в 15–20 тысяч рублей, то прямой убыток от неудачи с откачкой надо считать в 50–60 тысяч рублей».

(Показ. Рутковского от 18–19 ноября 1928 года).

Последующим вредительским актом явилась углубка шахта «Красная» и «Октябрь».

##### **Инженер РУТКОВСКИЙ показывает:**

«Если бы я не допустил откачки шахт с весны 28 г. до пуска турбины в работу, то углубка шахт южной группы «Красная» и «Октябрь» — была бы более удовлетворительно обеспечена энергией и достигла бы больших успехов. Стараясь быть беспристрастным, я считаю, что замедление с горными работами по шахте «Октябрь» выразилось, примерно, в 4–5 месяцев, а по шахте «Красной», где с насосами дело обстояло особенно плохо, — несколько более — месяцев 6. Что касается откачки шахты «Марга-

рита», то так как на ее новую откачку теперь потребуется 2–3 месяца, то оттяжка в ее откачке выразится, примерно, в 8 месяцев».

(Показ. Рутковского от 18–19 ноября 1928 года).

Ущерб, нанесенный государству вредительской работой по углубке шахт «Красная» и «Октябрь», выражается в крупных суммах.

Инженер РУТКОВСКИЙ показывает:

«Что касается убытка от замедления с углубкой шахт «Красная» и «Октябрь», то... если принять, что от неустройства станции и от плохих насосов и компрессоров, проистекало, примерно, 75% удорожания углубки, т.е. Около 750 рублей, то на 120–140 метров, пройденных в 28 г., удорожание составит до 100 тысяч рублей против сметных предположений».

(Показ. Рутковского от 18–19 ноября 1928 года).

### **5. Руководство со стороны Моск. группы и к.-р. организации**

Инженер РУТКОВСКИЙ показывает:

«Моей преступной деятельности в Кочкаре благоприятствовало и отношение к восстановлению его со стороны Правления (т.е. Правления «Союззолото»), точнее — его Производственно-Технического Отдела, которым руководили мои единомышленниками: Чарквиани, Мисюревич, Подьяконов и Крылов...

Правление не только не было озабочено оказанием в необходимых случаях содействия и помощи Кочкарю, оно легкомысленно создавало для него новые затруднения. Конечно, тут вина не Правления, как такового, а тех его сотрудников, на которых лежало общее руководство работами Кочкаря и которые, подобно мне, были опутаны паутиной преступного вредительства».

(Показ. Рутковского от 18 ноября 1928 года).

«В августе-сентябре 1927 года проездом в Свердловске был Пальчинский. Минут за 10 до конца занятий он зашел ко мне в помещение треста «Урал-золото». По окончании занятий, он, по моему приглашению, зашел ко мне на квартиру, находившуюся тут же в помещении треста. Я имел с Пальчинским беседу, примерно, с полчаса... Пальчинский вспомнил одно из моих технических предложений, касавшихся Березовска: просил оказать содействие в распространении редактировавшегося им журнала «Поверхность и недра» и указал на необходимость продолжения вредительской работы.

(Показ. Рутковского от 25 октября 1928 года).

## **Глава V**

### **Вредительство в самой цветной промышленности**

#### **Организация треста «Русские Самоцветы»**

Организация треста «Русские Самоцветы» (ныне «Минеральное Сырье») закончилось в январе 1923 года. В состав треста вошли следующие производственные единицы:

1) Камнерезные фабрики вместе с месторождениями цветных и поделочных камней, находящиеся на Урале, Алтае и Восточной Сибири;

- 2) Изумрудные копи (Урал, Баженовский район);
- 3) Коррундово-наждачная группа на Урале и в Сибири;
- 4) Мраморное дело на Урале;
- 5) графит в Сибири и на Украине;
- 6) Украинские керамические глины.

### **Вредительство в руководстве самоцветной промышленностью в ВСНХ**

Руководителями по самоцветной промышленности в ВСНХ являлись инженеры Подъяконов и Гусятников. Как члены к.-р. организации, они оказывали решающее влияние на направление вредительской деятельности в тресте.

#### **Инженер ПОРВАТОВ показывает:**

«Свою практическую вредительскую работу в «Самоцветах» я проводил под влиянием, под давлением Подъяконова, Гусятникова. Дача этими лицами мне тех или других рецептов, формул и планов не формулировалась ими, как дача мне вредительских указаний, слова «вредительство» не произносилось; его не существовало в нашем обиходе и в нашем лексиконе. Однако, несмотря на то, что этими лицами те или другие планы и предложения преподносились со ссылкой на объективные условия, на советскую политику или на общее состояние финансов и проч., я прекрасно понимал, что по существу, я получаю и осуществляю задания вредительского порядка».

(Показ. Порватова от 4 октября 1928 года).

#### **Основные задачи вредительства**

##### **Инженер ПОРВАТОВ показывает:**

«Целью, которой мы должны были прийти по этой вредительской дороге, было: подготовка почвы к сдаче в концессию самоцветной промышленности и в первую очередь важнейшей составной части ее — изумрудных копей. Основная линия вредительства, которую я осуществлял в «Русских Самоцветах» шла именно, здесь, шла по линии ошельмования треста, вообще, по линии затушевывания значения изумрудных копей, по линии отдаления времени эксплуатации последних».

(Показ. Порватова от 10 октября 1928 года).

### **Разбухание треста, недостаточное и неправильное финансирование его**

Политика урезки кредитов при непомерном увеличении количества производственных предприятий треста исходила от инженеров ВСНХ: Подъяконова и Гусятникова.

#### **Инженер ПОРВАТОВ показывает:**

«Эти инженеры всегда ставили те или другие препятствия к проведению всяких наших заявок на необходимые кредиты для нормального развития треста, хотя они, конечно, прекрасно понимали, что организа-

ция ряда совершенно новых производств начатых трестом «Самоцветы» с целью получения валютных товаров и продуктов, сокращающих импорт, совершенно необходимы тресту и без них он будет влечь жалкое существование и рост его будет кривобоким, ибо все эти производства приходилось строить совершенно с чистого и голого места в силу того, что таких производств не существовало ранее. Вместе с этим эти же инженеры не препятствовали набуханию треста многочисленными объектами в первых фазах развития треста».

(Показ. Порватова от 1 октября 1928 года).

«Я же оказал также сопротивление в разбрасывании, которое проявило Правление, захватывая новые объекты производства (Мурманская слюда, Шерлова гора, Канский шпат, Украинский графит и друг.), хотя я видел и понимал, что финансово-рахитичный трест неизбежно захлебнется в этом бесконечном круге производственных объектов».

(Показ. Порватова от 1 октября 1928 года).

#### **Изумруды и корундово-наждачная группа.**

Важнейшими производственными единицами в составе треста «Русские Самоцветы» являлись изумрудные копи и корундово-наждачная группа.

#### **Инженер ПОРВАТОВ показывает:**

«До войны и в настоящее время существовало и существует во всем мире только два промышленных изумрудных месторождения — это колумбийские копи в Южной Америке, известные под названием «МЮЗО» и наши Баженовские копи на Урале. Копи «МЮЗО» работают около тысячи лет, а Баженовские около ста. Оба — объекты мирового значения, давшие и могущие дать продукции на многие сотни миллионов рублей. В Колумбии копи находятся в углистых известняках и само месторождение в отношении эксплуатации (высокие скалистые горы, твердость породы, отсутствие какой-либо закономерности в распределении промышленных участков, чрезвычайно трудные транспортные условия, вредные климатические условия и проч.), поставлены в значительно худшие условия, чем наши копи. Еще до войны, капитал постарался объединить в одних руках и Колумбийские и Уральские копи, создав Акционерное Об-во».

(Показ. Порватова от 13 октября 1928 года).

Вредительская деятельность к.-р. организации была направлена к срыву этой отрасли промышленности.

#### **Инженер ПОРВАТОВ показывает:**

«Единственный объект, который мог бы сразу давать средства тресту и который следовало бы развивать форсированным темпом, на основе быстрой интенсивной разведки и скорейшей постановки хозяйских работ — изумрудные копи — затушевывался этими работниками и характеризовался в высших инстанциях, как рискованное предприятие, на которое опасно тратить деньги, что это не производство, а картежная игра, в которой шансов больше проиграть, чем выиграть».

(Показ. Порватова от 1 октября 1928 года).

**Инженер ОСНОВИН показывает:**

«Вредительство мое в «Русских Самоцветах» шло также в первую очередь по линии заведомо неправильного планирования и финансирования отдельных объектов треста «Русские Самоцветы». Так, я не добивался с должной энергией достаточного финансирования изумрудных копей, недостаточно финансировал корундовую группу, точнее корундово-наждачную группу, в продукции которой СССР чрезвычайно нуждается и в сильнейшей степени зависит от заграницы».

(Показ. Основина от 20 ноября 1928 года).

**Камнерезное дело**

В то время, как важнейшие объекты треста «Русские Самоцветы» умышленно не эксплуатировались, камнерезные фабрики и торговые операции треста безрезультатно поглощали огромные суммы.

**Закупка сырья и камнерезной продукции**

**Инженер ПОРВАТОВ показывает:**

«Академик Х. убедил меня, что фабрики не могут успешно работать без освежения сырьевых их запасов, поэтому необходимо купить у Академии (у Минерального Музея) имеющуюся там на складе партию сырья. Условия покупки в основном были выработаны в Правлении Комчастью еще до моей поездки в Академию. Впоследствии оказалось, что лишь незначительная часть купленного сырья может быть использована на фабрике и ничего не подходит для заграничного рынка...

Второй такой же случай, только на большую сумму, имел место с покупкой... большой партии малахита Горного Института... По уверению Котлера и Х. это должно было быть исключительно выгодной сделкой, так как малахит за границей из рук рвут и он расценивается чуть-ли не на караты. Партия была куплена... и, кажется, по сию пору лежит на складе треста, т.к. «конъюнктура» на рынке с малахитом резко изменилась...

Совершенно такая же история с покупкой нескольких партий бадахшанской ляпис-лазури, также на довольно значительную сумму и также по мотивам «живейшего интереса» к этому товару со стороны заграничного рынка в момент покупки партий трестом и «резких изменений конъюнктуры» в период купленного товара. Политика Х. и Котлера, прекрасно знавших состояние рынка, и в данном случае, конечно, заключалась в затоваривании и в умерщвлении живых оборотных средств треста, а я своим молчанием и пассивностью способствовал этому».

(Показ. Порватова от 13 октября 1928 года).

**Реализация художественных изделий Треста**

Эта область работы треста также была подчинена вредительским заданиям руководящей к.-р. группы.

**Инженер ПОРВАТОВ показывает:**



«Дальше мое конкретное вредительство по камнерезным фабрикам заключалось в смотре пальцы на разворачивание производства камнерезных художественных и мелких галантерейного типа изделий, когда я видел, что эти изделия идут исключительно на склад и все партии этого вида товара, отправленные за границу, не реализуются.

Наше увлечение художественностью и новизной доходило до абсурда. Приведу следующие примеры: делалось символическое панно из цветных камней, изображающее алуку зарю восхода солнца с нашей советской эмблемой в лучах солнца и стоимостью в несколько сот рублей за штуку. Кто же купит такое панно не только за границей, но и у нас в Союзе? Или еще: фигурка из яшмы, изображающая кошку с распущенным хвостом — вся фигурка величиной немного больше дюйма. Цена 100–120 рублей. Таких примеров можно привести много. Кто давал эти мотивы? Комчасть. Кто изготовлял рисунки и модели? Художник Орлов и другие по заказу Комчасти. Ни Х., ни Котлер, чуть-ли не ежегодно бывающие за границей и облавившие все каменные центры и прекрасно знающие действительный спрос заграничного рынка и покупательскую способность рядового заграничного покупателя, ни словом не обмолвились о ненужности такой продукции, о бесполезных затратах на нее».

(Показ. Порватова от 13 октября 1928 года).

О результатах этой вредительской работы говорят следующие цифры:

	1922–23 г.	23–24 г.	24–25 г.
Произведено камнерезной продукции на	27.900 р.	128.400 р.	205 300 р.
Реализовано	ничего	50.400 р.	128.000 р.

### **Срыв экспортного плана**

#### **Инженер ПОРВАТОВ Б.М. показывает:**

«когда Зам. Пред. ВСНХ тов. Пятаков обещал тресту дать некоторую сумму денег... на условиях увеличения экспорта, кажется, до 1 милл. руб., Правление приняло предложение. Это согласие было губительным для треста, ибо экспортный план нечем было заполнить и тов. Карасик с согласия Правления и обнадеживающих обещаний Комм. части, а также по совету Подьяконова или Гусятникова заполнил зияющие прорехи камнерезной продукцией и каменным сырьем. В результате фабрики были загружены работой на полку, а Комчасть усилила заготовку ляпис-лазури, и, кажется, малахита на Урале и нефрита в Сибири с таким же успехом и уверенностью в безнадежность реализации этих товаров».

(показ. Порватова от 13 октября 1928 года).

### **Постройка Теченской ф-ки**

Одним из крупных вредительских актов в самоцветной промышлен-

ности являлась постройка Теченской (на Урале) фабрики абразивных материалов.

**Инженер ОСНОВИН показывает:**

«К вредительской работе в «Русских Самоцветах», работе, проводившейся Порватовым, а затем, после его ухода из «Русских Самоцветов», мною, надо отнести постройку Теченской фабрики абразивных материалов. Фабрика эта была построена на недостаточно разведанном месте; схема обработки материалов была недостаточно проработана; затрачено на ее постройку было, кажется, 130 тысяч рублей, а работала она с нагрузкой процентов на 25».

(Показ. Основина от 20 ноября 1928 года).

## РАЗДЕЛ V ОБСТОЯТЕЛЬСТВА, СОДЕЙСТВОВАВШИЕ ВОЗНИКНОВЕНИЮ И РАЗВИТИЮ К.-Р. ВРЕДИТЕЛЬСКОЙ ОРГАНИЗАЦИИ

### Влияние социального прошлого специалистов

Социальное прошлое высококвалифицированной, технической интеллигенции явилось решающим фактором в деле возникновения вредительской деятельности и создании в дальнейшем подпольной к.-р. организации, поставившей своей целью борьбу с Советской властью.

**Инженер СТАХЕВИЧ показывает:**

«Вредительские организации возникли в момент начала восстановительного периода советской промышленности, разрушенной в годы империалистической, а затем гражданской войны и интервенции. Возникновение их именно в начале восстановительного периода чрезвычайно характерно, так как именно в тот период часть нашей технической интеллигенции представляла благоприятную среду для развития вредительских настроений. Действительно, память о сытой и спокойной жизни в дореволюционный период была еще свежа у большинства инженерства, и этим воспоминаниям резко противопоставлялась тяжелая, требовавшая самоотверженности, плохо оплачиваемая работа по восстановлению ... советских фабрик, заводов...».

(Показ. Стахевича от 6 января 1929 года).

**Инженер Крылов показывает:**

«Идеологически русское инженерство дореволюционного периода, воспитанное в условиях капиталистического хозяйства не могло на первых порах оценить возможностей и значения социалистического хозяйствования, положенного в основу политической программы Советской власти. Саботаж, антисоветская пропаганда и, наконец, вредительская деятельность в отдельных отраслях промышленности явилась следствием такого положения и характеризовали свою работу значительного слоя инженерства первых лет мирной работы Советской власти, начиная с 1921 года».

(Показ. Крылова от 29 декабря 1928 года).

**Инженер Порватов показывает:**

«Дореволюционное инженерство по своей психологии и политическим идеалам является плотью и кровью старой русской интеллигенции, не имевшей глубоких корней в рабочей и крестьянской массе, не осознавшей замкнутости своего круга и не пошедшей вместе с народом за учредилковский барьер. Народ один без интеллигентской массы пошел добывать всю власть Советам, и один построил Советское государство, оставив интеллигенцию с ее половинчатой политической платформой по другую сторону опрокинутого жизнью учредилковского барьера... Неприятие Октябрьской революции основной толщей русской интеллигенции, особенно в первый период Советской власти, оторванность ее от рабоче-крестьянских масс, политическая отчужденность и стенания по поводу своей изолированности общеизвестный факт. Инженерство, не осознав политической обреченности русской интеллигенции, явившейся в результате ее изолированности, занято ту же позицию в вопросе восприятия советского строя и неверия в ее прочность».

(Показ. Порватова от 5 января 1929 года).

**Система пропаганды вредительской идеологии**

Антисоветские тенденции, неразрывно связанные с классовой сущностью буржуазной технической интеллигенции, усиливались и оформлялись в целостную контрреволюционную идеологию при помощи вредительской пропаганды.

**Инженер Стахевич показывает:**

«Для меня, несомненно, что аналогичные разговоры В.А. Доменов вел и с другими ответственными работниками, и что при этом он беседы вел, имея определенную установку — заинтересовать нас и вселить в нас веру в приход в той или иной форме в нашу платинопромышленность иностранного капитала, быть может в виде концессии, а быть может в виде синдиката. В связи с этим, нам напоминалось о прелестях работы в иностранных предприятиях и о тяжести работы в Советских.

Несомненно, что часть идей В.А. Доменова (Московского центра, представителем которого являлся В.А. Доменов) таким путем через нас передавалась дальше, тому инженерству, которое работало на местах на производстве и в аппарате Правления в Свердловске».

(Показ. Стахевича от 22 декабря 1928 года).

«Вскоре я стал замечать, что в этих разговорах профсоюзы стали постепенно заменять терминами «советские организации» и «партийные организации». Таким образом, для меня стало ясно, что база пропаганды В.А. Доменова расширяется. Одновременно он любил рассказывать о прелестях работы в Кочкаре, где он служил во французской К-о до революции. При этом всегда он противопоставлял факты теплой заботливости со стороны французской компании фактам иного порядка, часто имевшим место в советской промышленности вообще, и в Уралплатине в частности. Как-то в разговоре со мной В.А. Доменов сказал, что, конечно, если толь-

ко он поедет за границу, он не преминет повидаться с Балласом (бывшим директором франц. золотопромышленного предприятия в Кочкаре), и что он попытается выяснить в соответствующих инстанциях, нельзя ли Кочкарь выдвинуть как концессионный объект».

(Показ. Стахевича от 22 декабря 1928 года).

**Инженер Порватов показывает:**

«Враги Советов свою кампанию открыли не с вредительства в самой промышленности, а прежде всего с вредительства инженерских мозгов. Делалось это тонко, продуманно и не стесняясь никакими мерами. Колеблющихся расшатывали и доказывали им, что советская промышленность зашла в тупик, ее худосочие и отсутствие капитала делают ее неизлечимо больной. На возражение, что она там не менее поднялась до уровня до-революционного времени, пропагандисты-вредители приводят примеры рекордных финишей в этом направлении различных капиталистических стран. Когда им возражают и указывают на несравнимость примеров ввиду того, что у нас кроме империалистической войны была еще гражданская война и революция, последняя установила в Союзе новые формы жизни и новые приемы хозяйствования (новое никогда и нигде сразу хорошо не устраивается) и напоминают о многих других специфических причинах исключающих сравнение, тогда пропагандисты начинают убаюкивать колеблющихся мелодией о Германии, сумевшей при выплате неслыханной контрибуции быстро «оправиться» от разрухи и даже восстановить свою валюту. Если «обрабатываемый» объект устал и измучен трудностью своей работы и тяжелой (на первых порах) обстановкой на советских предприятиях, ему развешивают картину чарующей фатоморганы капиталистического «рая» и сулят всякие блага и радости с приходом концессионеров. Если он многосемейный и материально нуждается — ему готовы «реально» помочь в его нужде. Если он твердо стоит на Советской платформе, его порочат и поносят в инженерской товарищеской среде, как подлизывающегося и подмазывающегося к коммунистам и приклеивают к нему кличку «коммуноида», а в глазах высшего начальства шельмуют его, как «фантазера» или «самозванца» инженерной специальности. Таких примеров можно привести бесконечно много, они слишком хорошо известны всему инженерству».

(Показ. Порватова от 5 января 1929 года).

**Инженер СТАХЕВИЧ показывает:**

«Понимая, насколько важна соответственная идейная подготовка инженера, вредительская руководящая головка, наряду с занятием стратегических пунктов в центральных хозяйственных и планирующих учреждениях. Стремилась и к организации планомерного воздействия на инженерно-техническую среду путем развития пропаганды своих взглядов, используя для этого все легальные пути, прибегая при этом к эзоповскому языку, тенденциозно освещая факты промышленно-хозяйственной жизни Союза, замалчивая показывающие ваш рост и наоборот по много раз возвращаясь к одним и тем, же, если они говорили о неудачах в советской

промышленности и нашей отсталости по сравнению с западом. Такого рода пропаганда велась некоторыми из участников вредительских организаций в так называемом Клубе Горных Деятелей (Москва), в Русском Технич. Обществе (Ленинград), в журнале «Поверхность и Недра» (орган...), отчасти в «Вестнике инженеров». В обоих этих журналах печатался ряд постановлений Клуба Горных Деятелей, некоторых из которых, например, постановление, принятое КГД (1925 г.), рассматривавшее наши крупные золотопромышленные предприятия и вообще всю нашу золотопромышленность как объект для концессий, давали программу действий по этому вопросу совершенно антисоветскую».

(Показ. Стахевица от 5 января 1929 года).

### **Использование к.р. организацией легальных возможностей**

Для пропаганды контрреволюционной идеологии и развертывания вредительской организации врагами Советской власти были использованы легальные возможности в виде инженерно-технических организаций и специальных научных журналов.

#### **Инженер ПОРВАТОВ показывает:**

«Вредительские шупальца протягивались и дальше в наиболее жизненно важные и важные каналы — в инженерские научно-технические организации и научно-технические журналы. В организациях, как это было с секцией КГД. Под легальной вывеской ВАИ насаждается и уютно располагается вредительский куст по горной промышленности, где за товарищеским чаем с сухарями П.А. Пальчинский и его присные доказывают необходимость и выгоду сдать чуть ли не всю золотовалютную промышленность концессионерам, там же вербуют для слюдяной концессии Госбарда инженеров на работу и открыто убеждают инженеров-горняков в преимуществах частной промышленности над советской, т.е., говоря короче, открыто ведут контрреволюционную экономическую пропаганду. В журналах, как, например в «Поверхность и Недра» и даже иногда в официальном органе ВАИ «Вестник Инженеров» под эпическим изложением вешнее невинных вопросов, рассыпано богатым бисером славословие рекордам и успехам капиталистического хозяйства».

(Показ. Порватова от 5 января 1929 года).

#### **Инженер КРЫЛОВ показывает:**

«Антисоветское направление русского инженерства в первые года после революционного периода наиболее характерное свое отражение получило в работе крупнейшей общественной организации, объединяющей это инженерство, а именно Всероссийской Ассоциации инженеров (ВАИ) и ее отдельных филиалов (Клуб Горных Деятелей и др.), а так же издававшихся отдельными группами инженерства научно-технических изданиях (Вестник инженеров, Горный журнал, Поверхность и Недра и др.)... На заседаниях инженерных организаций, замкнувшихся с официальной стороны в кругу исключительно научного общения, можно было слышать доклады, если не контрреволюционного содержания, то, во всяком случае,

противоречивые духу советского строительства, советской идеологии. К числу таких докладов я должен причислить и свой доклад «О концессионных объектах в золотой промышленности СССР», прочитанных мною в 1923 г. в Клубе Горных Деятелей.

(Показ. Крылова от 29 декабря 1928 г.)

**Инженер ЧАРКВИАНИ показывает:**

«Пальчинский и другие руководители КГД сумели, с одной стороны, организовать при клубе ряд интересных технических докладов, а с другой — создали в клубе атмосферу товарищеской непринужденности под прикрытием которой высказывавшиеся ими попутно при обсуждении ли технических докладов на регулярных речах на ежегодных товарищеских вечерах мысли и идеи, по существу антисоветские и постепенно незаметно внедрялись в глаза как антисоветские и постепенно незаметно внедрялись в умы инженеров, делали там свою антисоветскую работу».

(Показ. Чарквиани от 29 декабря 1928).

**Инженер СТАХЕВИЧ показывает:**

«Припоминая некоторые свои разговоры с разными спецами, я считаю, что московская вредительская головка гораздо больше, чем журналами, распространяла свое влияние и пропаганду через так наз. «Клуб Горных Деятелей». Возможно, что аналогичные органы пропаганды были среди технической интеллигенции других специальностей. «КГД», например, завоевал себе такое положение, что значительная часть руководящего состава работников горных предприятий, учреждений и правлений Москвы были не только рядовыми членами, но и членами Правления, совета старейшин, ревизионной комиссии и т.д. В «КГД» еженедельно ставились доклады по разным вопросам горного хозяйства, причем вопросы эти по рассказам, получали освещение часто по своей сущности антисоветское».

(Показ. Стахевича от 22 декабря 1928 года).

**Инженер РУТКОВСКИЙ показывает:**

«Каким путем проводились эти преступные тенденции в инженерную среду? Я уже отметил. Что они пропагандировались в замаскированном, конечно, виде, на всяких официальных заседаниях и в докладах, в докладах и выступлениях на съездах. Затем, с этой целью был использован и Клуб Горных Деятелей, организовавшийся в 22 г. И ставивший себе задачу объединение горных деятелей на почве научно-технической и горной экономики. Клуб привлек к себе преимущественно инженеров старого времени, большинство которых революция лишила их прежних привилегий в служебном и имущественном положениях...

Таким образом, ХОТЯ Клуб и занимался большей частью чисто научно-техническими вопросами, но отдельных случаях, обсуждая преступно-тенденциозные доклады и вынося по ним таковые же резолюции, он являлся проводником этих тенденций в среду инженерства, где они, под влиянием тех или других факторов, могли претворяться в явно вредительские действия. Общая оппозиционная атмосфера в клубе, созданная смелыми и нередко резкими выступлениями его лидеров и отдельных

членов с критикой мероприятий власти и хозорганов в области горного дела и инженерной общественности, благоприятствовали восприятию этих тенденций...

В целях широкого распространения, резолюции клуба рассылались по разным учреждениям — ВСНХ, Госплан и т.д. — всего, как помнится, около полутора десятка адресов, в том числе и редакции журналов: «Вестник Инженеров», «Поверхность и Недра» и «Горный Журнал», на страницах которых некоторые из резолюций и появлялись, становясь, таким образом, достояние широких кругов инженерства. Изредка печатались и отчеты о деятельности Клуба. В этом отношении полнее всего деятельность Клуба отразилась на страницах «Вестника Инженеров», органа Всесоюзной Ассоциации Инженеров, секцией которой был Клуб» а также и журнала «Поверхность и Недра», издателем коего был председатель Совета Старшин клуба. Таким образом, поскольку эти журналы отображали деятельность Клуба, постольку они также являлись проводниками его тенденций в инженерную среду.

(Показ. Рутковского от 27 декабря 1928 года).

### **Роль кастовой замкнутости инженерства**

Культивирование кастовой этики и противопоставление инженерства советской общественности являлось одним из вредительских приемов, направленных к обеспечению деятельности к.-р. организации.

#### **Инженер СТАХЕВИЧ показывает:**

«В течение 1924 года и в части 1925 В.А. Доменов неоднократно вел со мной разговоры на тему необходимости техническим работникам «Урал-платины» держаться сплоченно и таким образом противопоставлять себя профсоюзным организациям, по словам В.А. Доменова, поддельвающимся по ручную работу массу защищающим сплошь и рядом интересы цеховые и даже индивидуальные».

(Показ. Стахевича от 22 сентября 1928 года).

«Я лично осуществил свое влияние на инженерскую молодежь, работавшую у меня в Кытлыме, делая ей прививку кастовой этики, содействуя ее группировке около меня в противовес инженерно-технической секции.

Одновременно я внушал скептическое отношение к инженерно-технической секции, наиболее видным ее членам, достигал того, что работа И.Т.С. Не развивалась, а хирела. Мне же это было необходимо, чтобы предотвратить нападение на меня с тыла».

(Показ Стахевича от 22 декабря 1928).

#### **Инженер ПОРВАТОВ показывает:**

«После регулирующих и планирующих учреждений начинаю работать в трестах, но и здесь я вижу, встречаю старую картину спецов, замкнутых в их кастовую скорлупу, не могущих выпрыгнуть из нее. Они жмутся друг к другу, живут без омоложения новой жизнью и без санирования измененной, но окончательно неперерожденной мелкобуржуазной своей идеологии. Такой замкнутый круг с взаимной поддержкой и ошибках, промахах и

даже преступлениях, с кривобокой товарищеской этикой, цеплянием друг за друга и протаскиванием своих, превращается в порочный круг».

(Показ. Порватова 29 сентября 1928 года).

**Инженер РУТКОВСКИЙ показывает:**

«Должен в дополнение ко всему еще отметить, что считаю себя виновным в том, что под влиянием тех же вредительских настроений, я намеренно игнорировал производственную общественность, этот, наиболее реальной, в настоящее время, путь корректировать правильность производственной работы и влиять на должное отношение к ней рабочему массе».

(Показ. Рутковского от 18–19 ноября 1928 г.)

### Влияние общеполитических условий на деятельность

**к.-р. организаций**

**Инженер ТХОРЖЕВСКИЙ показывает:**

«Активность вредительской работы особенно проявилась в 1927 году по моему глубокому убеждению в связи с происходившими в то время внутривластными разногласиями. Подтолкнувшими нас на активную борьбу с советской системой хозяйства. Так, по крайней мере, я был убежден в том, что внутривластные разногласия (шатания) неизбежно приведут к гибели Соввласти и что уже наступил термидор в русской революции и скоро восторжествует система капиталистических отношений в России».

(Показ. Тхоржевского от 3 сентября 1928 г.)

### Занятие командных постов членами к.-р. организации

Высокая научно-техническая квалификация буржуазного инженерства позволяла ему занимать руководящие посты в советской промышленности и использовать свое служебное положение для развертывания вредительской деятельности к.-р. организации.

**Инженер ПОРВАТОВ показывает:**

«Укрепившись на командных высотах промышленности, вредительской головке легко было проводить в жизнь свои преступные планы, т.к. если подготовка по десоветизации отслаивающейся или колеблющейся части технической интеллигенции оказывалась недостаточной, вредительская головка могла проводить свои действия по вертикали — в порядке соответствующих докладов, заключений и редактируемых ею проектов постановлений, в по горизонтали — в порядке служебных письменных или устных распоряжений. Оперативно это развязывало руки вредительскому центру, т.к. послушных «полезных» можно было повышать по службе всячески поощрять, а непокорных, «коммуноидов», «фантазеров» и т.п. дергать в черном теле, шельмовать их перед высшим начальством или просто убирать с занимаемых постов».

(Показ. Порватова от 5 января 1929 г.)

**Инженер МИСЮРЕВИЧ показывает:**



«В политическом отношении организаторы Клуба Горных Деятелей являлись определенно враждебно настроенными к Соввластям и особенно, к восстановлению крупной промышленности.

Таким образом, фактически руководителем горной промышленности оказалась к.-р. организация — Совет Старшин Клуба Горных Деятелей, во главе которого стояли Рабинович и Пальчинский».

(Показ. Мисюревича от 24 октября 1928 года).

**Инженер ПОРВАТОВ показывает:**

«Создалась, таким образом, под крышей Об-ва «Клуба Горных Деятелей», установка общей платформы понимания и действия определенной группы инженеров, которые, занимая ответственные командные посты в ВСНХ и Госплане, могли проводить свою идеологию сопротивления социалистическому развитию промышленности при рассмотрении отчетов и планов всех горных трестов, с одной стороны, не пропуская через эти учреждения негодные этой организации планы, а с другой, действуя на связанных с нею отдельных работников трестов, проводящих планы призывам к подчинению решениям, принятым по данному вопросу «Клубом Горных Деятелей», т.е. организации солидаризованной инженерской мысли, если эти работники по разным причинам формально не были связаны с руководящим центром этой организации».

(Показ. Порватова от 3 октября 1928 года).

«Связь по вредительской работе, соподчиненность по вредительской линии шла, таким образом, по линии служебной соподчиненности, что было весьма умной и твердо гарантией от возможных провалов. В случае провала на человека, вольно или невольно нарушившего вредительские планы обрушилось бы, используя всю мощь соответствующего Советского хозяйственного аппарата, а кроме этого «вредительское начальство» занимало командные посты».

(Показ. Порватова от 11 октября 1928 года).

**Передоверие руководства управленческим аппаратом  
к.-р. инженерству**

К числу предпосылок, обогативших вредительскую деятельность к.-р. организации в золотоплатиновой промышленности, следует назвать передоверие аппарата в этой промышленности со стороны коммунистического руководства к.-р. инженерству.

**Инженер ДОМЕНОВ показывает:**

«В 1922 году мне пришлось очень трудно работать. Я фактически руководил делом, т. Ломов был занят по Уралсовету и фактически все лежало на мне».

**Инженер ТАРАСОВ показывает:**

«По отношению к коммунистическому руководству в Уралплатине и ее округах, можно сказать с уверенностью, что за все время существования треста, такое руководство было чисто формальным. Если обратиться к характеристике прошедших председателей Правления, их

заместителей и окружных управляющих то мы увидим такую картину. Первый председатель Правления Треста, большой коммунист Г.И. Домов передал все руководство делом В.А. Доменову. Г.И. Ломов называл себя тараном, который пробивает брешь, для того, чтобы дальнейший путь был легкий, без крупных препятствий. Когда я обращался к А.А. Сольникову (2-й председатель Правления), то я слышал от него или полное согласия на все, о чем говорилось, или стереотипную фразу: «делайте как лучше».

**Использование к.-р. организацией слабости парт.  
и профсоюзн. контроля**

**Инженер Стахевич показывает:**

«Восьмое задание. В отношении рабочей политики давалось задание Дрозжиловым вести твердую линию на сокращение заработной платы и жесткую дисциплину, не считаясь с конфликтами. В отношении дисциплины я эту линию осуществлял, в отношении дисциплины я эту линию осуществлял, в отношении же сокращения заработной платы, я этой директивы не проводил, чем вызывал недовольство Дрозжилова; точно также он не удовлетворялся только твердостью, а как я понял его, он желал грубости и обострения на этой почве отношений с рабочими».

(показ. Стахевича от 28 августа 1928 года).

**Инженер Криволицкий показывает:**

«Мне приходилось видеть как Стахевич был груб с работниками и я видел в этом административный прием. Постепенно во мне стала развиваться эта же грубость; когда на меня жаловались, то Стахевич меня защищал. Эту же грубость с рабочими я видел со стороны Румянцева, Рыцка и его помощника Голикова и др. и я видел, как Стахевич одобрял эту грубость. Теперь для меня стало ясно, что это не административный прием, а прием вредительский».

(Показ. Криволицкого от 21 августа 1928 года).

**Свидетель ПОХОЧИН — рабочий-зайщик Алданских приисков показывает:**

«Мезит набирал себе штат сотрудников, людей с антисоветским духом и всячески старался разгонять партийцев подальше от групп управления. Присланного меня Главным Управлением хотели забросить на кл. Робкий, а также секретаря комсомола Христюна и с большим трудом нам удалось остаться на Томмоте. Нанимал Мезит в штат без согласия союза, не согласовывал вопросов и не проводил в жизнь целесообразных предложений производственного совещания. Для государства Мезит не старался, а, наоборот, тормозил работу и умышленно проделал много ошибок, которые оттягивали время добычи золота, вводили в расход трест, ослабляли материально рабочих и настраивали против Соввласти и партии».

(Показ. Похочина от 22/VIII-28 г.)

**Свидетель ИВАНОВ — рабочий Ленских приисков показывает:**

«Рабочих, которые смело выступали против него (Мишарина — Наше

примечание), он снимал с приисков и отсылал на 100–200 верст от прииска на лесозаготовки».

(Показ. Иванова от 18 июня 1928 года).

**Свидетель ЖУЛИКОВ — горнорабочий с 30-летним стажем и быв. красный партизан показывает:**

«Мезит определенно вел политику подорвать производственную программу. Он еще до прорыва дамбы имя гада и контрреволюционера, которым его звали все рабочие не только за углом, но и на общих собраниях. Благодаря своей дерзости он постоянно оскорблял рабочих. Во время прорыва дамбы радовался горю рабочих и пьянствовал».

(Показ. Жуликова от 22 августа 1928 года).

**Свидетель ИВАНОВ — горнорабочий показывает:**

«Рабочих, которых набрали летом в Москве, привезли на прииска и стали изменять договор, заключенный в Москве. Когда Семенова вывезли на тачке, начальник Милиции Артемовского прииска начал угрожать рабочим револьвером».

«С рабочими (Мишарин — Наше примечание) был невероятно груб и было даже при мне в 1923 г. летом два случая, когда он одного рабочего избил на отвале, а другого в шахте».

(Показ. Иванова от 18 июня 1928 года).

## Раздел VI

### Заключение

**Результаты деятельности вредительской организации:**

Результаты описанной выше вредительской работы сказались самым ощутительным образом в истекшем хозяйственном году. Следующие цифры наглядно иллюстрируют и подтверждают это

За три квартала прошлого 1927–28 операционного года выполнение производственной программы по отношению к смете на тот же период в % было таково:

По ДВК	50,9%
С-Енисею	29,2%
Сарале	42,69%
Кочкарю	83,9%
Всей Сибири, Восточному Казахстану и «Степняку»	56%

Степень выполнения производственной программы, намеченной на III-й квартал 1927–28 г., иллюстрируют следующие цифры:

По ДВК	56,7%
С-Енисею	29,3%
Сарале	28,3%
Кочкарю	80,2%
Всей Сибири	47,5%

Еще более отрицательные результаты дали разведочные работы, производившиеся в 1926–27 хоз. году. Эти разведки почти повсеместно ве-

лись в пустую, не дав никаких, сколько-нибудь значительных открытий. Так, на 90% оказались безрезультатными разведки, производившиеся на Д. Востоке и на Алдане.

### **Золотоплатиновая промышленность после ликвидации вредителей:**

Ликвидация вредительской организации в золотоплатиновой промышленности резким образом изменила обстановку, описанную выше.

#### **А) Ход выполнения производственных программ**

Положительные результаты проведенной ЭВК ОГПУ работы по ликвидации вредительской организации в золото-платиновой промышленности оказались уже к настоящему времени как по линии выполнения производственных программ, так и по линии разведочных работ. Выполнение производственной программы «Союззолото» за IV-й квартал 1927–28 операционного года (т.е. после ликвидации вредительской организации) представляется уже в следующем виде:

По ДВК	108%	сметы за IV кв. (против 56,7% III-й квартал)
С-Енисею	61,3%	(против 29,3% за III-й кв.)
Сарале	39%	(против 28, 3% за III-й кв.)
Кочкарю	36%	(против 80,2% за III-й кв.)
Всей Сибири	56%	(против 47,5 % за III-й кв.)

Приведенные цифры свидетельствуют огромнейшем сдвиге в сторону повышения % выполнения производственных программ по основным золотопромышленным районам. Исключением является Кочкарь, давший большое снижение добычи. Этот факт объясняется тем обстоятельством, что вредительство на Кочкаре продолжалось до самого последнего времени, причем это вредительство носило характер демонстрации низовой вредительской агентуры против снятия верхушки к.-р. организации в Кочкаре и против вновь назначенного технического руководства. Приводимые ниже выдержки из письма инженера А. Вячеслова от 1/X-28 г., адресованного Правлению «Союззолото», иллюстрируют и подтверждают непрекратившееся еще вредительство на Кочкаре:

«...29-го сентября около 9 часов вечера мне было сообщено, что на большом дизеле (в 1.000 л.с.), работавшем в то время, обнаружилось горение масла на подшипниках главного вала. При осмотре масляного фильтра, были обнаружены мною в нем следы песка. После останова дизеля и вскрытия подшипников присутствие песка подтвердилось. Песок произвел значительные повреждения и вывел машину из работы на срок около месяца»...

И далее:

«...При пуске (паровой машины «Бульт») было обнаружено, что в одном из подшипников было кем-то спущено масло, что, если бы не было своевременно замечено, также вывело из работы и эту машину».

И еще:

«...Сегодня, 1-го октября, около 7 часов вечера произошла кратковременная остановка шахты «Красной», вследствие чьей-то хулиганской выходки, выразившейся в попытке произвести короткое замыкание на ли-

нии 2.000 в., идущей на эту шахту, посредством забрасывания на провода каких-то предметов. В этот же день при продувке путей паропровода в турбине была найдена в паровом клапане неизвестно как в него попавшая гайка, которая, оставшись незамеченной, могла сильно повредить вновь установленную турбину».

Не прекратившимся до самого последнего времени вредительством и объясняется снижение производственной программы на Кочкаре, снижение, представляющее в данное время единственное исключение из общего несомненного и значительного повышения добычи золота по всем золото-промышленным районам.

### **Б) Положение с разведками**

Еще более разительная перемена имеет место в отношении разведок. Если прошлогодние разведки повсеместно велись впустую, то к данному времени, к концу 1927–28 хоз. года, почти по всем золотоплатиновым районам произошел ряд богатейших открытий. Так, например:

Джетыгаринским управлением «Союззолото» разведкой обнаружены запасы в 1.500 кгр. золота.

Свердловским золотоплатиновым управлением открыты золотоносные жилы, пригодные для старательских работ и платиноносные полигоны для работ драгами.

Восточно-Казахским управлением «Союззолото» обнаружено 700 кгр. золота.

Сретенским управлением «Союззолото» определен запас в 5.000 кгр. золота.

Зейским управлением «Союззолото» по одному только Моготскому району, на основании старых, скрывавшихся вредителями, данных английской разведки, определена дражная площадь с запасом в 2.200 кгр.

Хабаровским управлением «Союззолото» подсчитан для Харгинской 13½ футовой драги запас золота в 6.400 кгр.

Алданским управлением «Союззолото» установлены вероятные запасы золота по Куронаху в 20.000 кгр., по Пимгеркану — 800 кгр., по Южному Пингеру — 300 кгр., Терканде — 300 кгр.

За счет чего идут все эти открытия, перечень которых можно было бы еще значительно увеличить? Большинство выявленных запасов золота, по существу, не является новыми открытиями, а представляет собой результаты старых разведок, которые были прекрасно известны вредителям и скрывались ими до самого последнего времени.

В этом отношении чрезвычайно характерен факт с обнаружением запаса золота, по существу, не является новыми открытиями, а представляет собой результаты старых разведок, которые были прекрасно известны вредителям и скрывались ими до самого последнего времени.

В этом отношении чрезвычайно характерен факт с обнаружением запаса золота по р. Могот. Эти запасы золота открыты по данным английской разведки, производившейся в прошлом и хорошо известной вредительской организации.

Указанные выше данные свидетельствуют о том огромном влиянии, которое к.-р. организация оказывала на аппарат золото-платиновой промышленности, используя его для проведения работы.

## Раздел VII РЕЗОЛЮТИВНАЯ ЧАСТЬ

На основании всего изложенного нижепоименованные:

1. ПАЛЬЧИНСКИЙ, Петр Акимович, 54 лет, уроженец Вятской губ., русский, гр. РСФСР, с высшим образованием (профессор), б/п., женат, привлекался по делу шахтинских вредителей

2. РАБИНОВИЧ, Лазарь Григорьевич, 69 лет, урож. г. Каменец-Подольска, еврей, гр. РСФСР, с высшим образованием, б/п., холост, осужден по делу шахтинских вредителей.

3. РЮМИН, Петр Сергеевич, 50 лет, урож. г. Зарайска, русский, гр. РСФСР, горный инженер, с высшим образованием, б/п., женат, под судом не был.

4. ПОДЪЯКОНОВ, Сергей Аристархович, 57 лет, из дворян г. Соколка, Гродненской губ., русский, гр. РСФСР, женат, б/п., горный инженер, с высшим образованием, под судом не был.

5. ЧАРКВИАНИ, Константин Минич, 49 лет, грузин, урож. гор. Кутаиса, гр. РСФСР, женат, б/п., горный инженер, с высшим образованием, под судом не был.

6. ГУСЯТНИКОВ, Сергей Петрович, 49 лет, женат, гр. РСФСР, урож. г. Ленинграда, женат, б/п., горный инженер, с высшим образованием, под судом не был.

7. КРЫЛОВ, Александр Иванович, 51 г., русский, гр. РСФСР, из крестьян Московской губ., Воскресенского уезда, дер. Лучинское, женат, б/п., горный инженер, под судом не был.

8. ДОМЕНОВ, Вячеслав Александрович, 48 лет, русский, гр. РСФСР, из крестьян Уфимской губ., Златоустовского уезда, Кусинской волости, Кусинский завод, женат, б/п. (быв. меньшевик), образование среднее, техник, под судом не был.

9. ДРОЗЖИЛОВ, Петр Андреевич, 50 лет, русский, гр. РСФСР, урож. г. Свердловска, женат, б/п., горный инженер, с высшим образованием, под судом не был.

10. ТХОРЖЕВСКИЙ, Владислав Николаевич, 47 лет, русский, гр. РСФСР, урож. г. Ставрополя-Кавказского, женат, б/п., горный инженер, с высшим образованием, под судом не был.

11. МИСЮРЕВИЧ, Евгений Михайлович, 46 л., урож. Подольской губ., поляк-украинец, гр. РСФСР, из дворян, горный инженер, с высшим образованием, б/п., женат, под судом не был.

12. ЛЕВИЦКИЙ, Роман Филиппович, 61 год, урож. Подольской губ., русский, гр. РСФСР, из служ., горный инженер, с высшим образованием, б/п., женат, в 1924 г. был сослан в Сибирь на 3 года за шпионаж.

13. ЛИПОВСКИЙ, Михаил Иванович, 41 г., ур. Псковской губ., рус-

ский, гр. РСФСР, сын фельдшера, горный инженер, с высшим образованием, б/п., женат; в 1920 г. обвинялся в вывозе госимущества с копеек при Колчаке и освобожден по амнистии.

14. ДИДЕНКО, Александр Николаевич, 42 лет, урож. г. Свердловска, русский, гр. РСФСР, из семьи чиновника, окончил Кунгурское техническое училище, горный техник, б/п., разведшийся, под судом не был.

15. СТАХЕВИЧ, Борис Сергеевич, 44 лет, гр. РСФСР, урож. Иркутской губ. и уезда, с. Пивовариха, русский, быв. член РСДРП, горный инженер, с высшим образованием, под судом не был.

16. ТАРАСОВ, Вениамин Петрович, 50 лет, русский, урож. г. Свердловска, сын б. золотопромышленника, русский, гр. РСФСР, б/п., горный инженер, с высшим образованием, женат, под судом не был.

17. МАЦЮСОВИЧ, Альберт Людвигович, 49 лет, урож. б. Виленской губ., литовец, гр. РСФСР, из крестьян, с высшим образованием, горный инженер, б/п., женат, привлекался к ответственности по 109 ст. УК РСФСР в Н. Тагиле.

18. ЭЙДЛИН, Марк Абрамович, 43 лет, гр. РСФСР, из мещан Могилевской губ., Горецкого у., д. Дубровно, еврей, горный инженер, б/п., с высшим образованием, холост, под судом не был.

19. САВЕЛЬЕВ, Василий Васильевич, 49 лет, гр. РСФСР, из быв. крестьян Вятской губ., Глазовского уезда, б/п., горный инженер, с высшим образованием, женат, под судом не был.

20. САВИНОВ, Владимир Викторович, 50 лет, гр. РСФСР, уроженец Херсонской губ., русский, женат, с высшим образованием, по профессии врач, под судом не был.

21. РУТКОВСКИЙ, Иосиф Иосифович, 50 лет, урож. г. Городище, Пензенской губ., сын лесничего, литовец, гр. РСФСР, горный инженер, с высшим образованием, б/п., женат, под судом не был.

22. ПОРВАТОВ, Борис Михайлович, 52 лет, уроженец Рязанской губ., Скопинского уезда, Вослибовской волости и села, сын лесничего, русский, гр. РСФСР, горный инженер, с высшим образованием, б/п., женат, под судом не был.

23. ОСНОВИН, Сергей Дмитриевич, 45 лет, урож. г. Томска, сын преподавателя, русский, гр-н РСФСР, горный инженер, с высшим образованием, б/п., женат, под судом не был.

24. КОТЛЕР, Александр Францевич, 57 лет, уроженец г. Ленинграда, чех, чехословацкий подданный, с средним образованием, б/п., женат, б. торговец, привлекавшийся к следствию органами ОГПУ в 1920, 1921 и 1925 г. по 169 ст. Уг. Код. РСФСР (мошенничество) и осужденный условно к высылке.

25. РОГОВИН, Илья Исаевич, 51 г., еврей, гр. РСФСР, из мещан г. Минска, женат, б/п., горный инженер, с высшим образованием, под судом не был.

26. КЛЕЙМАН, Тимофей Александрович, еврей, гр. РСФСР, из мещан г. Люблин, женат, б/п., горный инженер, с высшим образованием, под судом не был.

**ОБВИНЯЮТСЯ:**

1. ПАЛЬЧИНСКИЙ, П.А. и РАБИНОВИЧ, Л.Г. — в том, что состоя на государственной службе в должностях: первый — профессора Ленинградского Горного Института, профессора педагогических курсов для инженеров и члена НТС ВСНХ СССР, а второй — председателя НТС ВСНХ СССР, и Зам. Пред. Промсектора Госплана СССР, являясь непримиримыми противниками Советской власти и системы социалистического хозяйства:

а) находясь в связи с белоэмигрантскими торгово-промышленными кругами, а также с иностранными капиталистическими группировками и представителями иностранных правительств, создали в золото-платиновой промышленности подпольную контрреволюционную вредительскую организацию в целях свержения Советской власти и реставрации буржуазно-капиталистического строя;

б) возглавляли названную контрреволюционную вредительскую организацию, входя в состав московской группы организации по золото-платиновой промышленности;

в) вербовали из среды антисоветски настроенного инженерства активных членов в созданную ими контрреволюционную вредительскую организацию;

г) проводили через основанный ими Клуб Горных Деятелей и научно-технические журналы систематическую пропаганду идеи возвращения важнейших отраслей советской промышленности бывшим собственникам и внедрения иностранного капитала в экономику СССР, как средство борьбы против Советской власти;

д) сосредоточивали в своих руках руководство тактикой контрреволюционной вредительской организации, направляя деятельность отдельных групп ее по линии дезорганизации советской промышленности и создания всесоюзных хозяйственных кризисов, с целью подготовить господство частного капитала в советской экономике и обеспечить успех интервенции иностранных государств против СССР;

е) для достижения указанных выше целей, поддерживали регулярную связь с белоэмигрантскими торгово-промышленными кругами и иностранными капиталистическими группировками и представителями иностранных правительств, снабжали их секретными сведениями о положении советской промышленности, получали от них директивы, направленные против интересов рабоче-крестьянского государства и проводили эти директивы в жизнь, получали от упомянутого заграничного руководства денежные суммы для финансирования контрреволюционной вредительской деятельности организации, т.е. в преступлениях, предусмотренных ст. ст. 58-6, 58-7 и 58-11 Уг. Код. РСФСР.

ПАЛЬЧИНСКИЙ — виновным себя признал частично.

РАБИНОВИЧ — виновным себя не признал.

II. РЮМИН, П.С., ПОДЪЯКОНОВ, С.А., ЧАРКВИАНИ, К.М., ГУСЯТНИКОВ, С.П., КРЫЛОВ, А.И., ДОМЕНОВ, В.А., РУТКОВСКИЙ,



И.И. И ОСНОВИН, С.Д., в том, что, являясь противниками Советской власти и системы социалистического хозяйства, занимая ответственные посты в высших учреждениях СССР, вступили в организованную ПАЛЬЧИНСКИМ П.А. и РАБИНОВИЧЕМ Л.Г. Московскую группу контрреволюционной организации, руководившую вредительскими действиями в золото-платиновой промышленности СССР, и принимали участие в выработке и проведении вредительских планов в целях осуществления задач организации, указанных в п. 1.

III. Все лица, указанные в пункте 11, а также: ДРОЗЖИЛОВ П.Ф., ТХОРЖЕВСКИЙ В.Н., МИСЮРЕВИЧ Е.М., ЛЕВИЦКИЙ Р.Ф., ЛИПОВИЦКИЙ М.И., ДИДЕНКО А.Н., СТАХЕВИЧ Б.С., ТАРАСОВ В.В., ПОРВАТОВ Б.М., КОТЛЕР А.Ф., РОГОВИН И. И., КЛЕЙМАН Т.А. — в том, что являясь противниками Советской власти и системы социалистического хозяйства, занимая ответственные должности в высших учреждениях СССР, в трестах и их предприятиях (Урал, Алдан, Лена, Енисей, ДВК), вступили в контрреволюционную вредительскую организацию и действуя, как по директивам московской группы и ее представителей на местах, так и по собственной инициативе, проводили практическое вредительство в золото-платиновой и самоцветной промышленности СССР, в целях осуществления задач, организации указанных в п. 1.

IV. В части персонального выполнения вредительских действий лицами, перечисленными в пунктах 11 и 111:

РЮМИН П.С. — в том, что состоя на государственной службе в должности Зам. Директора Механобра и Зам. Пред. НТС горной промышленности, и являясь членом московской руководящей группы контрреволюционной вредительской организации в золото-платиновой промышленности СССР:

А) осуществлял руководство практическим вредительством на местах и вредительством при составлении промфинпланов, проводившимся названной выше организацией;

Б) принимал непосредственное участие в проведении в жизнь вредительского проекта электродрагооборудования в Н.-Тагильском платиновом округе «Уралплатины»;

В) в ущерб интересам СССР содействовал иностранной компании «Лена Гольдфильдс» в получении концессии на Ленских золотых приисках, путем дачи в НТС благоприятного для концессионера заключения, за что получил от главного акционера кампании 200 англ. фунтов стерлингов, — т. е. в деяниях, предусмотренных ст.ст. 58-7 и 58-11 Уг. Код. РСФСР.

Виновным себя не признал.

ПОДЪЯКОНОВ, С.А. — в том, что состоя на государственной службе в Госплане СССР и золото-платиновом Директорате ВСНХ СССР и являясь членом московской руководящей группы контрреволюционной вредительской организации в золото-платиновой промышленности СССР:

А) по поручению руководителя организации ПАЛЬЧИНСКОГО завербовал в организацию Зам. Пред. Правления треста «Уралплатина» ДОМЕ-

НОВА и передавал последнему деньги, получавшиеся ПАЛЬЧИНСКИМ из-за границы на нужды организации;

Б) по директивам организации, используя свое служебное положение в Госплане СССР и ВСНХ СССР, провел через названные учреждения вредительский проект постройки новых Тагильских драг для «Уралплатины» на сумму 12.000.000 руб.;

В) занимая ответственные должности в тех же учреждениях, давал тресту «Уралплатина» с вредительской целью указания об увеличении кубажа для драг, чем способствовал скорейшему их износу;

Г) будучи членом Правления «Алданзолото», по директивам организации, с целью скомпрометировать в глазах Правительства предположения по эксплуатации силами государства этого богатого золотоносного района, составил преувеличенную заведомо невыполнимую программу добычи золота на 26/27 г., вел неправильно разведки с целью показать отсутствие на Алдане мускульного золота, закрыл участки Томмоцкий и Нижне-Незаметненский с богатым содержанием золота, составил преувеличенную пятилетку капитальных затрат на сумму 20 млн рублей, заказал 18 фут. драгу для Алдана стоимостью в 1 млн рублей, не имея для этой драги разведанных площадей на Алдане.

Д) как член Московской группы контрреволюционной вредительской организации, принимал участие в решениях организации о проведении вредительских планов во всех остальных добывающих золото-платиновых районах;

Е) как член контрреволюционной вредительской организации, передавал ПАЛЬЧИНСКОМУ полученные от членов организации ДОМЕНОВА, секретные сведения о добыче и запасах платины в СССР для отправки этих сведений за границу белоэмигрантским торгово-промышленным группировкам, а также получал от ПАЛЬЧИНСКОГО на личные нужды деньги, получавшиеся от объединений б. русских собственников за границей;

Ж) уезжая в 1927 году в командировку за границу, перевез через границу полученное от ПАЛЬЧИНСКОГО письмо с условным адресом, предназначенное для упомянутых организаций, т.е. в преступлениях, предусмотренных ст.ст. 58-6, 58-7 и 58-11 Уг. Код. РСФСР.

Виновным себя не признал.

ЧАРКВИАНИ К.М. — в том, что состоя на государственной службе в ВСНХ СССР, а впоследствии членом правления «Союз-золото» и являясь членом московской руководящей группы контрреволюционной вредительской организации в золото-платиновой промышленности СССР:

А) принимал участие в решениях организации о производстве вредительских действий в золотоплатиновой промышленности;

Б) Используя свое служебное положение, проводил через золото-платиновый директорат ВСНХ СССР вредительские промфинпланы, в которых сознательно преувеличивались затраты на оборудование и сокращалась добыча металла;

В) После отъезда из Москвы ПОДЪЯКОНОВА служил связью между московской руководящей группой и вредительской организации в «Урал-платине», а также получал от ПАЛЬЧИНСКОГО для себя и передачи ДОМЕНОВУ деньги, поступавшие из-за границы для нужд организации т.е. в преступлениях, предусмотренных ст.ст. 58-7 и 58-11 Уг. Код. РСФСР.

Виновным себя признал.

ГУСЯТНИКОВ С.П. — в том, что состоя на гос. службе в должности Нач. отдела золота и платины Главного Горн. Управления ВНСХ СССР и являясь членом московской руководящей группы контрреволюционной вредительской организации в золото-платиновой промышленности СССР:

А) По заданию организации, используя свое служебное положение, провел через директорат ВНСХ заведомо вредительский проект постройки драг трестом «Уралплатина», для Тагильского и Исовского округов;

Б) Участвовал в заседаниях проф. СТЕПАНОВА, инж. КОРОТКЕВИЧА и КОЛЕСНИКОВА;

В) Получал для себя и передавал перечисленным лицам получаемое им от ПАЛЬЧИНСКОГО деньги из средств организации, — т.е., в преступлениях, предусмотренных Ст.Ст. 58-7 и 58-11 Уг.Код. РСФСР.

Виновным себя признал.

ДОМЕНОВ В.А. — в том, что, состоя на гос. службе в тресте «Уралплатина» и являясь членом московской руководящей группы контрреволюционной вредительской организации в золотоплатиновой промышленности СССР:

А) Создал в аппарате треста Уралплатины и на предприятиях местные группы организации, вовлекшие в нее лиц из инженерно-технического персонала треста;

Б) Составил проект заказа новых электродраг для Тагильского и Исовского округов Уралплатины на сумму 22 млн рублей; не имея разведанных площадей для этих драг, а также сознательно разрушил и вывел из строя паровое дражное хозяйство «Уралплатины»;

В) Скрывал площади с богатым содержанием платины, не производя разведок на рассыпную платину в заведомо платиноносных участках и расходуя в то же время крупные суммы на явно убыточные работы, которыми являлась разведка рудной платины;

Г) Путем установления неправильных методов эксплуатации и ремонта драг создавал на производстве обстановку, вызвавшую удорожание себестоимости платины;

Д) Осуществлял мероприятие по ускорению износа действующего парового дражного флота путем увеличения нагрузки такового и производство работ в зимнее время;

Е) Отдавал распоряжения о хищнической выработке полигонов и о свертывании старательских работ с целью нанесения ущерба золото-платиновой промышленности СССР;

Ж) Проводил в высших хозяйственных учреждениях проект вхождения СССР в Мировой Платинов. Синдикат, при помощи которого иностранные капиталисты намеревались установить контроль над добычей платины в СССР, и ее реализацией на внешнем рынке;

З) При содействии вовлеченного в организацию гл.бух. треста «Уралплатина» СУХОВА подтасовывал бухгалтерские данные об амортизационных расходах паровых драг с целью оправдать ликвидацию последних;

И) Через командируемых за границу инженеров «Уралплатины» передавал бывшим владельцам платиновых компаний и приисков сведения о состоянии платиновой промышленности СССР; такие же сведения для отсылки за границу через ПОДЪЯКОНОВА—ПАЛЬЧИНСКОМУ;

К) Разновременно получил ПАЛЬЧИНСКОГО через ПОДЪЯКОНОВА из средств организации около 23 тыс. рублей для финансирования вредительской деятельности организации в «Уралплатине», — т.е. в преступлениях, предусмотренных ст.ст. 58-6, 58-7 и 58-11 Уг. Код. РСФСР.

Виновным себя признал.

РУТКОВСКИЙ И.И. — в том, что, состоя на гос. службе в должности сотрудника, а затем начальника Отдела золота и платины Главного Управления Горное Промышленности и являясь членом московской руководящей группы контрреволюционной вредительской организации в золото-платиновой промышленности СССР:

А) Выполнял обязанности казначея-распределителя денежных фондов, получавшихся названной организации из-за границы для финансирования вредительской работы;

Б) В бытность свою начальником отдела золота и платины главного Управления горной промышленности (1922–1924 гг.), содействовал ряду старых собственников в получении ими в аренду принадлежавших им золото-промышленных предприятий

в) в бытность свою на работе в Московском Представительстве «Уралзолото» и Уралоблисполкома (1924–26 гг.) содействовал разоборудованию ряда предприятий «Уралзолото», в частности, Березовских золотых рудников;

г) в бытность свою на работе в «Уралзолото» в качестве инженера по капитальному строительству, а затем главного инженера Кочкарского Приискового Управления (1926–28 гг.) так поставил работы на Кочкаре, что затормозил восстановление приисков, причинив огромный материальный ущерб государству и оттянув на длительное время действительное восстановление Кочкаря;

д) как член организации, получал для себя и для передачи членам московского центра: Подъяконову, Чарквиани и КРЫЛОВУ от ПАЛЬЧИНСКОГО и РАБИНОВИЧА деньги из средств организации, — т.е. в преступлениях, предусмотренных ст.ст. 58-7 и 58-11 Уг. Код. РФСР.

Виновным себя признал.

ОСНОВИН С.Д. — в том, что, состоя на государственной службе и занимая последовательно должности: Зам. Нач. Угольного Управления Сибири, нач. Отдела золота и платины в Главном управлении горной промышленности, завед. производ.-тех. отделом треста «Русские Самоцветы» и являясь членом контрреволюционной вредительской организации, а также членом Московской руководящей группой этой организации в золото-платиновой промышленности СССР:

а) предпринял постройку, так называемого, Гурьевского металлургического завода, что являлось осуществлением плана строительства Кузбасса, намеченного старыми собственниками последнего, и противоречило задачам социалистического строительства в Кузбассе;

б) проводил вредительское планирование и финансирование золото-промышленности и каменноугольной промышленности Сибири;

в) проводил заведомо неправильное планирование отдельных хозяйственных субъектов треста Самоцветы, недостаточно финансируя такие важнейшие объекты самоцветной промышленности, как изумрудные копи и корундово-наждачная группа, и вкладывая с избытком средства во второстепенные отрасли (камнерезное дело и проч.);

г) предпринял постройку Теченской (на Урале) фабрики абразивных материалов на недостаточно разведано месте, без составления необходимой схемы обработки материалов, что впоследствии, привело к неоднократной переделке фабрики, к недогрузке ее на 75%, а затем к переброске частей заграничного оборудования с Урала в Москву, что повлекло непроизводительную затрату денежных средств;

д) как член организации, получал для себя от РАБИНОВИЧА деньги из средств организации, — т.е. в преступлениях, предусмотренных ст.ст. 58-7 и 58-11 Уг. Код. РСФСР.

Винным себя признал.

ДРОЗЖИЛОВ П.А. — в том, что, состоя на государственной службе в должности Зав. Т.П.О. управления Треста Уралплатина и являясь членом контрреволюционной вредительской организации в золото-платиновой промышленности СССР:

а) участвовал в проведении вредительских актов, перечисленных в пункте обвинения ДОМЕНОВА, — т.е. в преступлениях, предусмотренных ст.ст. 58-7 и 58-11 Уг. Код. РСФСР.

Винным себя признал.

ТХОРЖЕВСКИЙ В.Н. — в том, что, состоя на государственной службе в должности Зам. тех. директора Исовского Платинового Округа, и являясь членом контрреволюционной вредительской организации в золото-платиновой промышленности СССР:

а) участвовал во вредительстве путем вывода из строя 4-х действовавших паровых драг и выработки проекта постройки мощных новых драг

без наличия достаточных площадей для них, — т.е. в преступлениях, предусмотренных ст.ст. 58-7 и 8-11 Уг. Код. РСФСР.

Виновным себя признал.

МИСЮРЕВИЧ Е.М. — в том, что, состоя на государственной службе в Главном Управлении горной промышленности и являясь членом контрреволюционной вредительской организации в золото-платиновой промышленности СССР:

а) содействовал за денежное вознаграждение б. собственникам, в частности, быв. золотопромышленнику ИВАНИЦКОМУ К.И., в получении ими в аренду их прежних золотопромышленных предприятий;

б) совместно с руководителем организации в «Уралплатине» Доменовым В.А., организовал разведки на рудную платину, затратив на них 2.400.000 руб., что ни в какой мере не вызывалось необходимостью и являлось способом отвлечения государственных средств от их прямого назначения;

в) участвовал в составлении и осуществлении проекта переоборудования Н.-Тагильского округа «Уралплатины» новыми мощными электродрагами, причем переоборудование это было проведено таким образом, что выписанные из-за границы электродраги были излишне высокой мощности и не были обеспечены разведанными и подготовленными площадями;

г) участвовал в выводе из строя ряда действовавших и пригодных для дальнейшей работы правовых драг;

д) как член организации получал для себя от ДОМЕНОВА деньги из средств организации;

е) в годы гражданской войны (1918–1919 гг.) принимал активное участие в вооруженной борьбе против Советской власти в Сибири (б. Минусинский уезд), руководя защитой от партизан Ольховского рудника;

ж) в те же годы, состоя чиновником особых поручений при штабе белой армии генерала Барановского, сотрудничал в Минусинской контрразведке, — т.е. в деяниях, предусмотренных ст.ст. 58-7, 58-11 и 58-13 Уг. Код. РСФСР.

Виновным себя признал.

ЛЕВИЦКИЙ Р.Ф. — в том, что, состоя на государственной службе в должности горного инженера Уралоблсовнархоза и являясь членом контрреволюционной вредительской организации в золотоплатиновой промышленности СССР:

а) по заданиям организации информировал быв. собственников и иностранных капиталистов в лице Англо-Русского Платинового Синдиката о положении советской платинопромышленности и перспективах ее развития;

б) принимал участие совместно с быв. собственниками и представителями иностранного капитала в выработке мероприятий по установлению контроля международного платинового Синдиката над добычей платины

в СССР и ее реализацией на внешнем рынке, проводил вредительскую работу по подготовке к сдаче в концессию быв. собственникам ряда золотоплатиновых промышленных предприятий, — т.е. в деяниях предусмотренных ст.ст. 58-6, 58-7 и 58-11 Уг. Код. РСФСР.

Виновным себя признал.

ЛИПОВСКИЙ М.И. — в том, что, состоял на государственной службе в должности геолога Правления треста «Уралплатина», затем в должности заведывающего Уральским отделом Геолкома и в последнее время — научного сотрудника Ленинградской Геолкома, являясь членом контрреволюционной вредительской организации в золотоплатиновой промышленности СССР:

А) систематически показывал содержание металла значительно меньше, чем это фактически имело место в платиноносных площадях, обосновывая таким образом вредительское недовыполнение производственных программ;

Б) при выделении полигонов наносил на плане, в качестве обязательных для разработки мест, районы с низшим содержанием платины, консервируя таким образом места с богатым содержанием платины для концессионеров;

В) установил связи с иностранными капиталистами и информировал их о состоянии и перспективах развития советской платинопромышленности, в частности, уезжая в 1924 году в служебную командировку за границу, получил из английской миссии в Москве необходимые ему рекомендательные письма за границу, дав при этом обязательство информировать Канадское министерство горной промышленности о состоянии советской платиновой промышленности;

Г) будучи за границей, опубликовал в печати секретные сведения о перспективах добычи рудной платины в СССР;

Д) как член организации, получил для себя от ДОМЕНОВА деньги из средств организации, — т.е. в деяниях предусмотренных ст.ст. 58-6, 58-7 и 58-11 Уг. Код. РСФСР.

Виновным себя признал.

ДИДЕНКО А.Н. — в том, что состоя на государственной службе в должности заведывающего техническим отделом Исовского горного округа «Уралплатины» и являясь членом контрреволюционной вредительской организации в золотоплатиновой промышленности СССР:

А) в целях проведения вредительской работы, установил связи с б. собственниками, в частности, в 1922 году имел специальную встречу с б. заведывающим торговыми операциями «Платинопромышленного Общества» ДЮЛОНГОМ, приезжавшим на Урал из-за границы, якобы, по делам Красного Креста, а фактически для установления через ДИДЕНКО связи между старыми собственниками и их б. служащими, устроившими-ся после революции на работу в «Уралплатину»;

Б) совместно с членом организации ТХОРЖЕВСКИМ осуществлял ряд вредительских актов, изложенных в пункте обвинения ТХОРЖЕВСКОГО, — т.е. в деяниях, предусмотренных ст.ст. 58-7 и 58-11 Уг. Код. РСФСР.

Виновным себя не признал.

СТАХЕВИЧ Б.С. — в том, что состоя на государственной службе с 1919 по 1922 г. в «Лензолото» в качестве члена Правления, а затем перейдя на службу в «Уралплатину», на должность управляющего Кытлымо-Косьвенским Округом и состоя членом контрреволюционной вредительской организации в золотоплатиновой промышленности СССР:

А) провел следующие вредительские действия в Кытлымском округе: неправильно вел разведки с целью необнаружения платиносодержащих площадей; увеличивал кубаж для драг и удлинял сроки работы последних в зимнее время с целью их скорейшего износа; свертывал старательские работы с целью сокращения добычи платины, пытался вывести из строя паровую драгу № 1; составил проект установки мощной электродраги, не имея для нее разведанной площади;

Б) как член организации, получил для себя от ДОМЕНОВА 2.500 рублей из средств организации, — т.е. в преступлениях, предусмотренных ст.ст. 58-7 и 58-11 Уг. Код. РСФСР.

Виновным себя признал.

ТАРАСОВ В.П. — в том, что состоя на государственной службе в должности заведывающего техническим П/Отделом Производственно-Технического Отдела Правления треста «Урал-платина» и являясь членом контрреволюционной вредительской организации в золотоплатиновой промышленности СССР:

А) проводил заказы на оборудование драг, в таком виде, что отдельные части заказов не соответствовали одна другой, что задерживало ремонт драг, сокращало срок работы и срывало производственную программу;

Б) задерживал производство зимних ремонтов драг, вследствие чего драги в весенне-летний период выходили из строя, чем сокращался операционный срок их работы и срывалась производственная программа предприятия;

В) участвовал в вредительском выводе из строя действовавших и пригодных для дальнейших работ паровых драг, в частности, трех паровых драг в Нижне-Тагильском округе «Уралплатины», — т.е. в деяниях, предусмотренных ст.ст. 58-7 и 58-11 Уг. Код. РСФСР.

Виновным себя не признал.

МАЦЮСОВИЧ А.Л. — в том, что, состоя на государственной службе в тресте «Уралплатина» в должностях Зав. Техническим Отделом Н.-Тагильского платинового округа, технического директора Кытлым-Кось-



венского платинового округа, а затем инженера при Правлении треста «Уралплатина» и являясь членом контрреволюционной вредительской организации в золото-платиновой промышленности СССР:

а) участвовал в осуществлении проекта оборудования Н.-Тагильского платинового округа новыми электродрагами без предварительных разведок; б) участвовал в проведении не вызывавшихся необходимостью разведок на рудную платину 7, что являлось вредительским отвлечением значительных государственных средств (2.400.000 руб.) от их прямого, целесообразного назначения; в) участвовал в вредительском выводе из строя действовавших и пригодных для дальнейшей работы драг Н.-Тагильского платинового округа, — т.е. в деяниях, предусмотренных ст.ст. 58-7, 58-11 Уг. Код. РСФСР.

Виновным себя не признал.

САВЕЛЬЕВ В.В. — в том, что состоя на государственной службе в должности Главноуправляющего треста «Сибзолото», а затем «Лензолото» и являясь членом контрреволюционной вредительской организации в золото-платиновой промышленности СССР:

а) поддерживал нелегальную связь через быв. Главноуправляющего МАЛОЗЕМЕВА с бывшими владельцами, находящимися за границей и информировал их о состоянии промыслов;

б) нерационально использовал рабочие команды, свертывая горные работы и увеличивая число рабочих на подсобных предприятиях;

в) умышленно не проводил подготовку песков для будущих работ;

г) производил заведомо неправильно горные работы, оставляя в бортах шахт богатое содержание золота;

д) приостанавливал работы в шахтах с богатым содержанием золота и затоплял их, для отработки которых требовалось откачивание воды, что удорожало стоимость добычи золота;

е) создавал нерентабельность добычи золота путем производства ненужных работ, как-то: производство разведок на участках, явно не содержащих золота, возведение построек, прокладка канавы для водоотлива, прокладка Бодайбинской жел. дор., и проч., — т.е. в преступлениях, предусмотренной ст.ст. 58-7 и 58-11 Уг. Код. РСФСР.

Виновным себя признал частично.

ЭЙДЛИН М.А. — в том, что состоя на государственной службе в должности Пом. Главноуправляющего треста «Лензолото» и являясь членом контрреволюционной вредительской организации в золотоплатиновой промышленности СССР:

а) участвовал в совершении вредительских действий, перечисленных в пункте обвинения Савельева В.В., — т.е. в преступлениях, предусмотренных ст.ст. 58-7 и 58-11 Уг. Код. РСФСР.

Виновным себя не признал.

ПОРВАТОВ Б.М. — в том, что, состоя на государственной службе в должности заведывающего производственно-техническим Отделом и члена Правления треста «Русские Самоцветы» (ныне «Минеральное сырье») и являясь членом контрреволюционной вредительской организации:

а) проводил в ВСНХ и других органах заведомо неправильные планы развития финансирования отдельных предприятий треста «Русские самоцветы», недостаточно финансируя важнейшие объекты (изумрудные копи) и с избытком вкладывая средства в заведомо убыточные отрасли самоцветной промышленности (камнерезное дело);

б) поощрял руководимую другим членом вредительской организации КОТЛЕРОМ А.Ф. коммерческую деятельность треста, намеренно поставленную таким образом, что камнерезная продукция треста «Русские самоцветы» по своему качеству, характеру и ценам не могла иметь сбыта ни на внутреннем, ни на внешнем рынке, чем срывались экспортные планы, непроизводительно затрачивались значительные денежные средства и дискредитировалась государственная самоцветная промышленность за границей;

в) содействовал заключению трестом «Русские самоцветы» ряда заведомо невыгодных для них коммерческих сделок (с Академией Художеств, с Горным Институтом и др.) в целях непроизводительного расходования обработанных средств и ослабления финансового положения треста;

г) предпринял постройку Теченской (на Урале) фабрики абразивных материалов на недостаточно разведанном месте, без составления необходимой схемы обработки материалов, что, впоследствии, привело к неоднократной переезде фабрики, к недогрузке ее на 75%, а затем к переброске части заграничного оборудования с Урала в Москву, что повлекло непроизводительную затрату значительных денежных средств; д) в годы гражданской войны (1918–19) состоял начальником контрразведки при штабе белой армии генерала Барановского на Минусинском фронте в Сибири, — т.е. в деяниях, предусмотренных ст.ст. 58-7 и 58-11, 58-13 Уг. Код. РСФСР.

Виновным себя не признал.

КОТЛЕР А.Ф. — в том, что, состоя на государственной службе в должности коммерческого директора Правления треста «Русские самоцветы» (ныне «Минеральное сырье») и являясь членом контрреволюционной вредительской организации:

а) руководил коммерческой деятельностью треста в таком направлении, что она непроизводительно поглощала оборотные средства, дезорганизовывала его работу и дискредитировала на заграничном рынке государственную самоцветную промышленность;

б) выпускал камнерезную продукцию, которая по качеству, характеру и ценам заведомо не могла иметь сбыта ни на внутреннем ни на внешнем рынке, что поглощало оборотные средства треста и ослабляло его финансовое положение;

в) взял на себя обязательство увеличения экспортного плана треста до 1 милл. рублей, заполнил его такой продукцией, которая заведомо не могла иметь сбыта за границей, что привело к срыву экспортного плана;

г) провел ряд коммерческих сделок по закупке каменного сырья и камнерезной продукции (с Академией художеств, Горным институтом и др.), заведомо убыточных для треста «Русские самоцветы», в целях ослабления финансового положения треста, — т.е. в деяниях, предусмотренных ст.ст. 58-7 и 58-11 Уг. Код. РСФСР.

Виновным себя не признал.

РОГОВИН И.И. — в том, что состоя на государственной службе в Наркомфине СССР в должности консультанта по платине и являясь членом контр-революционной вредительской организации:

а) провел следующие вредительские акты: выработал облегченные условия для концессионеров (Лена-Гольдфильдс, Аянская корпорация, Штольценберг); проводил заведомо неверные промфинпланы; не принимал мер к восстановлению консервированных предприятий (Центральный рудник Мартайги — Сибирь) и преувеличивал суммы, необходимые на капитальное строительство, — т.е. в преступлениях, предусмотренных ст.ст. 58-7 и 58-11 Уг. Код. РСФСР

Виновным себя не признал.

КЛЕЙМАН Т.А. — в том, что состоя на государственной службе в Наркомфине СССР в должности консультанта Валютного Управления и являясь членом контрреволюционной вредительской организации:

а) принимал участие в совершении вредительских действий, перечисленных в пункте обвинения Роговина И.И., — т.е. в преступлениях, предусмотренных ст.ст. 58-7 и 58-11 Уг. Код. РСФСР.

Виновным себя не признал.

САВИНОВ В.В. — в том, что не состоя членом контрреволюционной вредительской организации:

а) являясь членом Временного Промсовета быв. Ленского золотопромышленного Т-ва, в период установления Советской власти в Бодайбинском районе, противодействовал национализации золотых приисков и, будучи материально заинтересован бывш. владельцами промыслов через Главноуправляющего МАЛОЗЕМОВА, на нелегальном заседании членов Промсовета, после национализации промыслов давал инженерно-техническому персоналу указания для вредительской работы, в целях сохранения Ленских приисков в интересах бывш. владельцев в неразработанном состоянии;

б) состоя до 1923 года на государственной службе в должности врача больницы треста «Сибзолото», а затем «Лензолото» и зная о вредительской деятельности ряда инженеров на Ленских промыслах, не донес

об этом подлежащим органам Советской власти, — т.е. в преступлениях, предусмотренных ст. 17-58-7 и 58-11 Уг. Код. РСФСР.

Виноватым себя признал.

НАЧ. ЭКОНОМУПР'а ОГПУ ПРОКОФЬЕВ.

НАЧ. 8 ОТД. ЭКУ ОГПУ ГАЙ.

*АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 352. Л. 36, 46–122. Машинописная копия.*

### № 7.2.

## Обвинительное заключение по делу «О контрреволюции, шпионаже и вредительстве в цветной металлопромышленности»

СОВ. СЕКРЕТНО  
ТОЛЬКО ЛИЧНО

25 июня 1929 г.

Утверждаю:

Заместитель Председателя Объединенного  
Государственного Политического Управления

Г. ЯГОДА

Москва

25 июня 1929 года.

## Обвинительное заключение по делу о контрреволюции, шпионаже и вредительстве в цветной металлопромышленности

### Формула обвинения

Контрреволюционная группа специалистов в промышленности цветных металлов, оформившись в 1921 году, своей целью ставила оказание всемерной помощи иностранному капиталу в лице английского промышленника Л. УРКАРТА, претендовавшего на получение в концессию своей бывш. собственности.

В дальнейшем, учитывая наблюдающийся общий подъем народного хозяйства СССР, контрреволюционная группа своей целью ставила создание кризиса с цветными металлами в промышленности, транспорте и учреждениях обороны Союза, потребляющих эти металлы.

Для достижения своей цели контрреволюционная группа вошла в тайные сношения с Л. УРКАРТОМ и др. б. собственниками царской России.

Систематически осуществляя связь с УРКАРТОМ, его тайными агентами и при посредстве английского торгового представителя в Москве, группа давала ему подробнейшую информацию о состоянии и развитии

предприятий цветной металлургии, за что получила денежное вознаграждение.

В тех же целях, при прохождении концессионных переговоров Сов. правительства с УРКАРТОМ, группа информировала последнего о всех секретных мероприятиях и заседаниях заинтересованных правительственных и хозяйственных учреждений.

В вышеупомянутых целых контрреволюционная группа систематически, путем вредительских действий, задерживала развитие и дезорганизовывала промышленность цветных металлов.

В результате этой деятельности, на несколько лет было задержано восстановление национализированных и задержано строительство новых предприятий, что вызвало и на много лет вперед поставило Союз перед угрозой острого дефицита в цветных металлах.

По данному делу проходят нижеследующие лица:

- 1) ИВАНОВ Андрей Прокофьевич,
- 2) ШАРОВ Алексей Капитонович,
- 3) ЛЕССИГ Николай Карлович,
- 4) ГУШТЮК Иван Трифонович,
- 5) ШАФФ Константин Васильевич.

#### ПРИМЕЧАНИЕ:

- 1) Проходящий по делу гр. ЖДАНОВ В.И. проходит по отдельному делу.
- 2) Проходящий по делу гр. КИСЕЛЬНИКОВ В.В. умер в 1926 году.
- 3) В отношении упоминающихся в деле гр. ПАЗУХИНА, СТУКАЧЕВА и ЖУКОВСКОГО материалы выделены.

### Глава I

#### Состав контрреволюционной группы вредителей в цветной промышленности

##### Характеристика группы

До революции большинство горнозаводских акционерных обществ и предприятий цветной промышленности (медь, цинк, свинец) входили в состав Русско-азиатской корпорации, финансируемой английскими специалистами, во главе с Лесли Уркартом, персонально административно провозглашавшим это дело. Наиболее мощными предприятиями являлись: группа Уральская-Кыштым и Карабаш, Таналык-Баймак и Алтайская-Риддер с Экибастузскими месторождениями. Весь без исключения технический персонал, включая и руководящие посты на этих предприятиях, состоял из русских инженеров, получавших крупное жалование и являвшихся держателями акций корпорации.

Будучи малочисленной по своей специальности, вся группа инженеров-цветников, служащих Уркарта, после национализации, естественно, осталась на своих местах.

Наиболее крупные служащие Уркарта, постепенно заняли ряд ответ-

ственных должностей в хозяйственных организациях цветной промышленности Союза.

В то же время не только не прекращая, но инициативно налаживая связь с Уркартм и его агентами, ряд инженеров оформились в небольшую группу, крепко связанную прошлым социальным положением, политическими воззрениями и антисоветскими настроениями.

В состав ее входили:

ИВАНОВ Андрей Прокофьевич, 56 лет, горный инженер, до революции акционер и директор-распорядитель Алтайской группы предприятий Русско-Азиатской корпорации, Предправления Донецко-Грушевского и Алексеевского каменноугольного акц. о-в, владелец капитала в 500.000 рублей, вложенных в акции различных промышленных предприятий, главным образом, Русско-Азиатск. Корпорац.; до с/г. имеет 50.000 р. в иностранных банках. С 1926 года заведовал Отделом Цветных Металлов Главметалла, состоял членом НТС Цветмета, Гипромеза и консультант разных учреждений цветной промышленности.

ЛЕССИГ Николай Карлович, 48 лет, горный инженер, до революции акционер Русско-Азиатской Корпорации и управляющий Риддеровскими предприятиями; владелец капитала в 50.000 рублей. Привлекался к ответственности в 1923/24 году за шпионаж в пользу Уркарта и осужден Коллегией ОГПУ к высшей мере социальной защиты с заменой 10-ю годами принудительных работ. С 1925 года член Правления треста Полиметалл.

ШАРОВ Алексей Капитонович, 49 лет, в прошлом купец 1-й гильдии и владелец акций различных пром. предприятий на сумму 1 милл. рублей и наличности в банках 250.000; член Правления и крупный акционер О-ва «Медь», финансово связанной с Русско-Азиатской Корпорацией.

Член Правления Промбанка СССР и заведующий секцией цветных металлов акц. О-ва «Металлоимпорт».

ГУШТЮК Иван Трифионович, 48 лет, горный инженер, в прошлом заведующий горными работами на Риддере, где служил под начальством Лессига. В 1924 году привлекался Семипалатинским ГО ОГПУ у ответственности по подозрению в шпионаже, освобожден ввиду недостатка улик.

С 1926 года Завед. производством треста Полиметалл.

ШАФФ Константин Васильевич, 51 год горный инженер, в прошлом управляющий Соймановской долиной Кырштырских предприятий Уркарта.

Инженер Гипромеза по цветной Секции.

О политических воззрениях и контрреволюционных настроениях обвиняемых лучше говорят сами обвиняемые.

Инж. ИВАНОВ А.П. в конце своей автобиографии с пафосом восклицает:

«Не будь революционером, я бы сделался богатым промышленником!»

И далее:

«Революция 1917 года застала меня в Ленинграде на посту председателя Правления 3-х каменноугольных Об-в: Донецко-Грушевского, Александровского и «Александровская гора» при одновременном владении акциями и облигациями Русско-Азиатской Корпорации (где ИВАНОВ служил директором с 1913 по 1917 год). Все, что тогда делалось, настолько противоречило моим сложившимся понятиям, что я, лишенный положения и средств, бежал на Украину. «Когда красные приближались к Ростову, я с семьей бежал в Новороссийск. Лишь под влиянием своей жены, я с болью в душе остался в Советской России».

(Из показаний от 22/XI-28 г.)

Характеризуя общее настроение инженеров, руководивших металлопромышленностью, инж. ИВАНОВ А.П. показывает:

«Общее настроение техников, образовавших группу в Горном управлении и др. отделов ВСНХ было таково, что Совправление не сможет поднять промышленность своими силами и неизбежно прибегнет к помощи иностранных капиталистов».

И далее:

«Работая не по специальности (в 1923/24 году в НКПС), я завязал сношения со спецами, работавшими в цветной металлургии. К этому времени в Москве создалась целая группа лиц, ярких идеологических противников Советской власти, которые вели линию по сдаче в концессию предприятий цветмета иностранному капиталу в лице б. владельцев».

(Из показаний Иванова от 22/XI-28 г.)

Инженер ЛЕССИГ Н.К. свои показания начинает так:

«Приходу Советской Власти я не симпатизировал и работал по необходимости, лишь как бы существовать. Идеологически, как я, так большинство знакомых мне инженеров, как-то: КИСЕЛЬНИКОВ ИВАНОВ А.П., ЖДАНОВ В.И., ГУШТЮК И.Т. и др. были настроены против соввласти».

(Из показаний Лессига от 26/XI-28 г.)

То же говорит и ШАРОВ А.К.:

«Я не хочу скрывать, что Советский строй был встречен мною не с радостью. Порвать в один день с прошлым, в котором я уже успел найти себе определенное место, было делом нелегким и не одного дня. Прошлое было заманчивым, настоящее было мрачно и не ясно. Время шло, обстоятельства не менялись. Было тяжело переживать все, что творилось вокруг. Надежды на возвращение прошлого еще теплились. Работу, которую приходилось выполнять, была сложна и непонятна, а поэтому тяготила и утомляла более чем привычный огромный труд. Все эти переживания в конце концов создали враждебное отношение к существующим порядкам. Нужен был какой-нибудь выход, но его трудно было найти. Кругом все люди одного со мною положения, переживали те же чувства, искали того же выхода, но также как и я его не находили».

(Показания Шарова от 20/XII-28 г.) г.

Аналогичные антисоветские настроения имели другие обвиняемые — инж. Гуштюк И.Т. и Шафф К.В.

Отмеченные настроения сплотили группу воедино и при первой возможности с поддержкой агентуры Уркарта, группа вступила в активные действия.

## Глава II

### Период 1921–25 гг. Оформление группы. Установление связи с Уркартом. Первое вредительство и шпионаж.

Успешная ликвидация Красной армией белогвардейщины на Юге, Востоке и Севере России, повсеместное установление и укрепление Советской власти сокруши надежды б. собственников на скорую реставрацию старого строя и возвращение собственности открытым военным путем.

Оставался один путь, путь подпольный, и на него вступили как собственники (и русские, и иностранцы), находившиеся за рубежом, так и собственники, оставшиеся в пределах Сов. Союза, повлекшие на этот путь и группу своих б. крупных служащих.

Особенно ярко это построение совершалось в цветной промышленности.

За границей, в Лондоне, глава Русско-Азиатской корпорации Лесли Уркарт и крупный акционер корпорации инж. Иванов Филипп Антонович (б. управляющий Уральскими предприятиями корпорации) поставили задачу получения своих предприятий в концессию, о чем Уркарт официально предложил Сов. правительству.

Здесь, в Союзе, упомянутая группа Уркартовцев, не прекращавшая за время гражданской войны связи с Уркартом и его агентами, своей задачей поставила активное содействие этим планам Уркарта.

Свидетельство этого мы находим в следующих показаниях обвиняемых:

Обв. Лессиг пишет:

«После национализации предприятий тактика Правления, проводившаяся через ФЕОДОСЬЕВА, сводилась к тому, чтобы сохранить предприятия от разрушения, так как у Правления имелась твердая уверенность в том, что в ближайшее время она снова делается полным хозяином предприятий.

Когда в феврале м-це Советская власть в Семипалатинске поставила вопрос о возобновлении работ Риддерского предприятия, ФЕОДОСЬЕВ заявил, что нет насосов для водоотлива Риддерского рудника, затопленного в 1916 году, а поэтому работы на нем возобновлены быть не могут. Хотя это утверждение насчет насосов было и правильно, но можно было отлить не Риддерский, а Сокольный рудник, о котором Феодосьев умолчал. Последний рудник имеет малый приток воды и насосы для его водоотлива были в полной исправности. Связь моя с правлением во время колчаковщины сводилась к нерегулярным письменным сообщениям относительно предприятия».

(Из Показаний Лессига от 19/VI-29 г.) г.

Обвин. ШАРОВ о своих мыслях 1921/22 г. сообщает:



«Надежда на возвращение прошлого еще теплилась, хотелось поделиться своими намерениями с лицами, уславшими за границу — отсюда возникла первая переписка».

Устанавливалась связь.

Инженер ИВАНОВ А.И. показывает:

«В дореволюционное время, я, будучи директором-распорядителем Риддерского и Киргизского Горнопромышленных Обществ, входивших в состав Иртышской корпорации, а впоследствии Русско-Азиатской, пользовался полным доверием крупнопромышленного английского деятеля Уркарта.

Доверие Уркарта, его желание опереться на меня в его русских горнопромышленных делах продолжается до сих пор, судя по тем предложениям, которые пересылались мне до 1926 г. через его главного секретаря Вебстера. Кроме меня УРКАРТ намеревался привлечь на работу в тех же делах ЛЕССИГА, ГУШТЮКА и др., характеристика коих, и их роль во вредительстве цветной металлургии будут мною описаны ниже.

(Из показ. Иванова от 22/11-28 г.)

Сам УРКАРТ 7/7 — 1921 года, собираясь ехать в Сов. Россию, выступая на общем собрании акционеров Русско-Азиатской Корпорации в Лондоне, отметил:

«Большинство нашего личного состава и технического и административного управления находится в предприятиях и ждет нашего возвращения».

(Извлечение из стенограммы упомянутой речи, оставленной Уркартом инж. Лессигу в 1921 году).

#### **Личные связи с Уркартом**

Весьма деятельная связь этих инженеров с УРКАРТОМ установилась со времени его пребывания в Сов. России в 1921 году по делам просимой концессии, что видно из следующих показаний ИВАНОВА А.П.:

«Лишенный средств, я начал думать о том, как бы мне получить хотя часть моих денег от Иртышской корпорации. Случай этот мне представился, когда я поехал из Владикавказа в командировку в Москву по делам Алагирского завода в ноябре 1921 г.

Явившись в Горное Управление, в ведении которого был Алагирский завод, я встретил Лессига, Комитопулло, работавших ранее у Уркарта, а также Кисельникова.

Они мне сообщили, что в августе здесь был Уркарт, с целью получения концессии на свои заводы и рудники, что состоялся ряд заседаний, которых вырабатывались основные условия договора с Уркартом.

Кисельников, Лессиг, а также и Гуштюк и Шаров оказывали в этих заседаниях всяческое содействие Уркарту, работая в его пользу.

Шаров, крепко связанный с Уркартом по Акц. О-ву «Медь», и которого я увидел в ВСНХ, в приемной т. БОГДАНОВА, прямо мне сказал, что УРКАРТ свои предприятия получит и что КИСЕЛЬНИКОВ, ЛЕССИГ, ГУШТЮК, он и я можем рассчитывать на получении на них хороших мест. Я этому обрадовался, так как это сразу устраивало все мои дела. Тоже самое

мне подтвердил КИСЕЛЬНИКОВ, ЛЕССИГ и ГУШТЮК, когда я подробно их расспрашивал о переговорах и предложениях УРКАРТА.

(Показания Иванова от 22/11-28 г.)

Признаются в этом и другие обвиняемые.

### **ЛЕССИГ:**

«В августе месяце 1921 г. Я, возвращаясь с женой со Смоленского рынка, встретил группу иностранцев на Софийской набережной у б. Каменного моста. Иностранцы эти были: 1) Уркарт, 2) Джонс, 3) секретарь Уркарта и корреспондент, не помню какой английской газеты. Все они вернулись обратно и зашли ко мне на квартиру (Софийская наб., 8, кв. 11). Из разговора я узнал, что УРКАРТ приехал с целью ведения концессионных переговоров. В это же свидание наше, через несколько дней, он обратился ко мне с просьбой рекомендовать адвоката. Не зная московскую адвокатуру, я обратился с аналогичной просьбой к своему соседу по комнате В.В. Кисельникову, который и назвал мне фамилию Таубе. Должен отметить, что секретарем Уркарта в первый же день был принесен ко мне на квартиру ящик с консервами. Вскоре после приезда Уркарта начались концессионные переговоры. Мне было поручено начальников ГГУ (в то время Горного Совета) дать для КК ВСНХ производственную программу по Таналыку и Риддеру с Экибастузом. Производственная программа эта обсуждалась в КК ВСНХ и после заседания УРКАРТ заметил мне, что я наметил невозможно высокие цифры... Из более близких связей Уркарта в Москве могу указать на два лица: Таубе и Шаров, особенно первый. В течении пребывания УРКАРТА в Москве я несколько раз бывал с ТАУБЕ в доме № 14 по Софийской набережной, где останавливался УРКАРТ. Здесь обсуждались пункты концессионного предложения».

### **ШАРОВ А.К.**

«Знакомство с Уркартом для меня не было делом новым, так как я с ним имел деловые отношения в течении многих лет до революции...»

Встречи с Уркартом на двух заседаниях в комиссиях при Внешторге и Концесскомме, где я являлся представителем Центромеди, привели к тому, что УРКАРТ сделал мне предложение повидаться с ним. Первую встречу мы назначили на Пречистенском бульваре».

(Из показан. От 9/2-29 г.)

### **Шпионаж в пользу Уркарта**

За первой встречей последовала вторая, третья и полная связь наладилась. От Шарова также как и от других, Уркарт получил подробную информацию по вопросам, касающимся общего состояния промышленности, своих б. предприятий и течения концессионных переговоров.

### **Обвиняемый ШАРОВ об этот пишет:**

«Вторую встречу Уркарт назначил в маленьком ресторане на Пречистенке, находившемся по левой стороне в новом большом здании, в подвальном помещении. Туда в условное время явился Уркарт и Н.М. Таубе, его поверенный в делах концессии. За обедом УРКАРТ интересовался, главным образом, тем, как идет снабжение, каким порядком уплачивается

зарплата, каково положение с транспортом и материалами. На все это я дал исчерпывающие ответы.

...Уркарт мне задал вопрос, не получилось ли какого-либо серьезно-го повреждения на его б. Карабашском заводе. На это я ответил, что по внешнему виду я никаких повреждений не заметил: вместе с тем я указал Уркарту на необходимость некоторого переоборудования завода».

(Из показ. Шарова от 19/2-29 г.)

Подтверждение фактов информации УРКАРТА мы находим и в показаниях ИВАНОВА А.П.

«Последний (т. е. Уркарт) в Москве жил близко около квартиры Кисельникова и Лессига и часто посещал их, ведя с ними беседы, связанные с теми или другими вопросами по испрашиваемой им концессии. ЛЕССИГ и КИСЕЛЬНИКОВ информировали его о взглядах и намерениях правительства, устанавливали тактику действий в предстоящих совещаниях, за что получили от УРКАРТА материальную поддержку, а также обещание пригласить их на службу. Такую же роль играл Шаров, который вернулся к моему приезду из поездки в Кыштым в качестве члена комиссии по определению стоимости восстановления Карабашского медного предприятия».

(Из показаний от 22/11-28 г.)

#### **Явочная квартира и роль адвоката Таубе.**

Из вышеприведенных показаний Лессига видно, что Укарт для ведения своих дел в СССР нанял присяжного поверенного Таубе Николая Мартыновича, подпольного адвоката по концессионным делам рекомендованного инж. Кисельниковым и Лессигом. На этого Таубе Уркарт возложил не только проведение концессионного договора, но также и организацию шпионажа, а в последствии (как увидим из документов) и организацию инженерских групп для проведения вредительской работы. Во время своего пребывания в Москве, Уркарт связал Таубе, с одной стороны, с английским торговым представителем Ходжсоном, а с другой — со всеми инженерами, уже вошедшими с ним в сношения.

Эта «механика» целиком разоблачается следующими показаниями обвиняемых:

#### **ЛЕССИГА Н. К.**

«В период пребывания УРКАРТА в Москве, он познакомил меня с ХОДЖСОНОМ и другими членами английского представительства. Знакомство Таубе с английской миссией началось с осени 1921 г., когда Уркарт ввел его и меня туда. Знакомство это продолжалось до отъезда Таубе в декабре м-це 1923 г. за границу. Английская миссия была нужна для посылки за границу, если содержание этих писем нужно скрыть. Первое время до того момента, когда денежные переводы в иностранной валюте нельзя было переводить через Госбанк, миссия брала на себя эти функции. Что Таубе отправлял письма через миссию, мне известно из его же слов. Ввиду рекомендации Уркарта, Таубе и меня, отношение Ходжсона, Питерса и др. членов миссии было самое любезное».

**ИВАНОВА А.П.**

«Как я уже подробно показывал на допросе, я познакомился в Горном Управлении с доверенным Уркарта, юристом Таубе. В квартире этого Таубе был штаб, куда стекалась вся информация по делам Уркарта, где обсуждались и принимались решения. Лессиг часто посещал Таубе, оказывал ему всяческое содействие советами, указаниями, за что получал вознаграждения. Вместе с Лессигом я был у Таубе два или три раза, причем я видел, судя по его разговорам, что им ведутся дела не только Уркарта, но и других иностранных соискателей на концессии в СССР. В беседах с Таубе я также давал свои советы и указания в пользу Уркарта». (Из показаний Иванова от 29/XI-28 г.)

**ШАРОВА А.К.**

«Следующее заседание (по числу третье), по приглашению Уркарта, состоялось перед его отъездом за границу на квартире поверенного Уркарта-Таубе по адресу: Юшков пер., д. 67. Присутствовали: Уркарт, Таубе, Калмыков и я. При прощании Уркарт просил не отказать в совете поверенному Таубе». (Из показ. Шарова от 9/II-29 г.)

**Характеризуя помощь, оказываемую инженерами-уркартовцами своему хозяину против Совправительства, Лессиг показывает:**

«Содействие Уркарту выразилось в том, что ход не только официальных, но закрытых заседаний был ему известен полностью».

**Первое вредительство.**

Однако, материалы следствия показывают, что содействие Уркарту заключалось не только в информировании. Группа: Шаров, Кисельников, Лессиг и др. совершили также и вредительский акт, а именно: Уркарт желал получить в концессию Кыштымские рудники и Карабашский завод: Правительство же намечало пустить и восстанавливать его собственными средствами. Для решения вопроса была образована комиссия, где основную роль играли Шаров и Кисельников; они умышленно преувеличили смету стоимости восстановительных работ, тем самым склоняя Правительство к сдаче его в концессию.

**Инж. Иванов А.П., которому этот ход вредителей стал известен в одно из посещений им Москвы, показывает:**

«Как известно, эта комиссия определила эту стоимость в очень высокой цифре, чуть ли не 10 м. р. Об это Шаров докладывал т. Богданову и. несомненно, это сыграло решающую роль в том, что пуск Карабашского завода был отложен в дальний ящик, а в то же время это обстоятельство усиливало шансы Уркарта, ибо, как это выяснилось впоследствии, для этого потребовался всего один миллион. (Из показ. Иванова от 22/X-28 г.)

**Не отрицает того же и Лессиг, хотя и говорит менее откровенно:**

«В отношении Кыштыма (и Карабаша) мы назвали цифру в 10 милл. рублей, по видимому великую, однако, высказываться по этому вопросу решительно не могу, так как Кыштым мало знаю». (Показ. От 26/XI-28г.)

**Шаров показывает:**

«По возвращении в Москву, я был принят пред. ВСНХ — П.А. Богдано-

вым, которому доложил о работе комиссии, которому указал, что прежде чем решить вопрос о пуске Карабашского завода, следовало бы пригласить одного или двух иностранцев-консультантов для решения вопросов: горного и металлургического. На это Богданов заметил, что пожалуй, лучше сдать в концессию, но обождем возвращения комиссии. Спустя два дня ко мне обратился Таубе с вопросом о том, во что оцениваются работы по восстановлению Карабаша. Я сообщил ему общую сумму и главные намеренные работы, что несомненно, Таубе сообщил Уркарту... Затем в следующий приезд я узнал от Таубе, вышедшего из ВСНХ, что Совнартом концессионный договор не утвердил, но что Уркарт будет настаивать на том, что договор должен вступить в силу и что он в свою подпись уважает. Таубе обратился ко мне за советом, что, по моему мнению, можно предпринять для того, чтобы изменить создавшееся положение. На это я ему посоветовал обождать некоторое время и сперва выяснить причины отклонения предварительного договора, прежде чем принять какие-либо меры к тому, чтобы возобновить переговоры на новой базе. За это время мною была передана записка Таубе о продовольственных заготовках. Записка имела существенно значение в том отношении, что давала возможность подойти к вопросу о себестоимости продукции. А это, конечно, было чрезвычайно важно для концессионеров. Во время посещения Таубе я встретил Н.К. Лессига, который сейчас же ушел». (Из показ. Шарова от 9/II-29г.)

#### **Уркартовцы — опора концессионера**

Таким образом, возвращаясь в 1922 г. К себе в Англию, Уркарт оставил в Сов. России хорошо сплоченную группу инженеров-вредителей и шпионов, преданных намеченному общему делу, а именно:

Лессиг состоял гл. инженером Горного Управления ВСНХ, где непосредственно разбирался вопрос о концессии. Директором всего Управления состоял инж. Кисельников, Между прочим, проживавший в одной квартире с Лессигом (умер в конце 1926 года).

Иванов состоял техническим директором Алагирского свинцового комбината на Кавказе и часто бывал в Москве.

Шаров состоял на службе в Центромеди, ведая всеми предприятиями медной промышленности по Союзу.

С ним же, в качестве помощника, состоял Калмыков М.А., связанный с Уркартом по синдикату «Медь», Калмыков до революции являлся директором-распорядителем Акц. О-ва «Вогау» и Шаров находился в его непосредственном подчинении.

Гуштык в это время работал на службе в Семипалатинском Совете Народного Хозяйства, куда непосредственно входили Риддеровские предприятия. Своим присутствием в Губсовнархозе Гуштык выполнял директивы Лессига по торможению вопросов о пуске Риддера. Создавал обстановку среди местных властей за скорейшую сдачу Риддера в концессию. В Семипалатинске Гуштык уже от себя к этой работе привлек бывших своих сотрудников по Уркарту—Белоусова и Лахтина (дело о них разбиралось особо).

Кроме того, Лессиг был связан непосредственно с инженерами-уркартовцами, работавшими в Риддере, а именно: Верублевским, Державиным, Пясетским и др.

#### **Директива Уркарта в 1922 г.**

Идя по пути создания еще более сильной нелегальной группы, Уркарт дал Таубе Н.М. через Английское торговое представительство письменную директиву, помещаемую в выдержках ниже:

«...Изложенные выше соображения основаны на накопившемся у живущих в России деловых людей обширном опыте, из которого они делают вполне определенные практические выводы: по их убеждению, правильная, крепкая, деловая промышленная работа, как ее понимают на Западе и как ее понимали в России до большевистской катастрофы, сегодня еще невозможна, но перемены в хозяйственном строе в России, которые приводят к безусловной возможности такой работы в ближайшем будущем, уже начались и идут полным ходом. Некоторая практическая работа и, при том, довольно интересная, как заготовка сырья, аренда крупных предприятий и т.п. возможна уже в настоящее время. Но для той страны и политических групп, которые интересуются Россией и желают к ней прийти на помощь и работать над развитием ее богатых экономических возможностей, совершенно необходимо теперь же, не теряя времени, приступить к подготовительной работе в этом направлении и создать организацию, которая, не заключая в себе риска и крупных затрат, могла бы служить делу экономической информации и в дальнейшем приобрела бы видное положение как на русской земле и в русской промышленности, так, равно, и в среде заграничных предпринимателей, интересующихся русскими делами. Такая организация должна быть создана на следующих началах:

1) В Москве образуется деловая группа в небольшом составе, из иностранного капитала русских людей, имевших солидное положение в прежней России, но вместе с тем, достаточно знающих и современные русские условия.

2) Группа имеет целью изучение промышленных, торговых и финансовых дел в России и практическую подготовку к их осуществлению при помощи иностранного капитала. Кроме того, группа может теперь же приступить к проведению некоторых дел, ныне по условиям осуществимым, главным образом, связанным с экспортом и импортом...

4)<sup>2</sup> Основной и главнейшей работой группы, которая потребует от ее участников собирание большого материала применения всех имеющихся у них знаний и связей как прежних, так и настоящих, будет обследование и подготовка дел, установление связи с их прежними собственниками, проведение дел в Правительственных учреждениях, разработка правовых и финансовых форм, их осуществление и самое финансирование.

5) Все члены группы, каждый по своей специальности (финансисты, торговцы, промышленники, юристы), работают для общего дела, причем

<sup>2</sup> П. 3) в Обвинительном заключении пропущен.

русские члены группы отдают, главным образом, свои знания и труд, а иностранные участники, кроме того, вкладывают необходимый капитал.

6) Группа, главным образом, в лице иностранных сочленов, будет находиться в тесной связи с иностранными деловыми кругами и держать их в курсе как русских дел вообще, так и работы самой группы.

7) Намеченная выше организация, по нашему мнению, есть действительно практически возможный и целесообразный в настоящий момент подход к русской хозяйственной жизни, гарантирующий именно связь с русским народом и его хозяйственной жизнью, а не теми, кто пытается теперь поставить себя на его место».

Как видно, в целях безопасности, такая организация должна была оформиться в легальное об-во.

И Таубе приступил к реализации намеченного Уркартом плана, но выехав в 1923 году за границу, обратно больше не вернулся.

Однако, деятельность группы уркартовцев не прекратилась и связь с Уркартом осуществлялась уже через Лессига и английское Торгпредставительство в лице Ходжсона.

#### **Вознаграждения**

Разумеется, указанная группа: Иванов, Лессиг, Шаров, Гуштюк и др. за свое содействие — шпионаж и вредительство в пользу Уркарта получили от него вознаграждение.

#### **Инж. ИВАНОВ показывает:**

«Видя, что в Москве все делается для получения Уркартом концессии, я написал ему письмо с просьбой перевести мне с моего счета 200 ф. стерлингов, попросил Лессига переслать его по назначению и вскоре, окончив свои дела по Алагирскому предприятию, выехал во Владикавказ по месту своей службы. О своей судьбе во Владикавказе я уже давал показания: в июне м-це 22 г. я получил от Лессига письмо с извещением о получении им для меня 200 ф. ст. Отправив жену в Тифлис, я поехал в Москву, прожил у Лессига неделю, получил деньги и вернулся прямо в Тифлис. В Тифлисе в конце 22 г. я получил письмо от Вебстера, в котором он сообщал мне о состоянии моего счета, из которого я увидел возможность нового перевода (текущий счет пополнился). В 23 г. Я в Тифлисе видел Шарова, приехавшего открывать Отделение Промбанка; он мне обрисовал тяжелое финансовое и хозяйственное положение Союза и сказал, что без Уркарта восстановление предприятия собственными средствами невозможно, что это мнение разделяется крупными специалистами. Видя его непрерывающуюся связь с Уркартом, я попросил его перевести на его имя от Уркарта 200 ф. ст., на что он охотно согласился. Как я уже показывал, по моем приезде в Москву в конце 23 г. Я получил через Шарова деньги в сумме 992 долл. И письмо, в котором Вебстер мне сообщал о возобновлении Уркартом переговоров о концессии и о том, что мне будет представлено на ней солидно служебное положение. Я знал, что я совершаю преступление, но тяжелое материальное положение и неприязнь к Советской власти толкали меня на это».

(Из показаний от 22/XI-28 г.)

И далее:

«Ранее я забыл сказать, что бывший у меня в квартире в ноябре 23 г. ЛЕССИГ сообщил о получении им в счет причитающихся ему за работу по осведомительной работе от УРКАРТА 500 ф. стерлингов (5000 р.). Остальных членов труппы за их работу снабжал деньгами, как равно и меня, Шаров, но конкретно мне неизвестно. Я убежден, что приводным ремнем из-за границы был Шаров, часто туда ездивший».

(Из тех же показаний).

Инженер Лессиг сначала показывал, что деньги от Уркарта он получал, якобы, за продажу когда-то принадлежавших ему шер/корпорации, но изблеченный показаниями других обвиняемых и наличием отобранных при обыске 416 ф. стерл., в показаниях от 10/-28 г. заявляет:

«Я признаю себя виновным в том, что: 1) установил нелегальную связь с Уркартом и получал от его доверенного Таубе деньги».

Во время пребывания в Москве Уркарта Шаров, Лессиг, Иванов и другие получили от него подарки, в виде продовольствия, одежды и проч.

Кроме денежного вознаграждения и подарков, всей группе Уркартом была обещана служба в концессии, с повышенным служебным и материальным положением.

**Связи группы с специалистами — руководителями цветной металлургии**

Успех Уркарта зависел, главным образом, от шпионской и вредительской деятельности его группы. Успех последней зависел от возможного противодействия со стороны инженеров, стоявших в высших инстанциях — Горном Управлении и Главметалле ВСНХ. Как видно из показаний обвиняемых, этого противодействия не предвиделось, так как все крупные технические должности были заняты также б. собственниками или их б. крупными служащими, являвшимися идеологическими единомышленниками группы.

**Инженер ИВАНОВ А.П. существовавшую тогда обстановку характеризует так:**

«К этому времени (1923 год) в Москве создалась целая группа лиц, ярых идеологических противников Советской власти, которые вели линию по сдаче в концессию цветных предприятий иностранному капиталу в лице его бывших хозяев. Группа эта возглавлялась, с одной стороны, Шаровым, членом Правления Промбанка, как лицом, имевшим непосредственную финансовую связь с бывшими владельцами предприятий в России, а с другой — Ждановым В.И., который в то время возглавлял всю металлургию, в том числе и цветную, и являлся ярким контрреволюционером, принимавшим все меры к тому, чтобы цветная металлургия СССР не восстанавливалась. В группе, как мне помнится были: Калмыков, член правления Госпромцветмета, близкий друг Шарова, его зять Банкетов, работавший также в Госпромцветмете, Кисельников, Лессиг, Гуштюк, Пазухин, Стукачев, Гиппиус и разделяя их тактику, к этой группе присоединился и я. Так как вышеупомянутыми лицами обнималась по сути



вся цветная металлургия, то группа эта вела и проводила линию во всех советских учреждениях о невозможности восстановления цветной промышленности своими средствами.

(Показания от 22/VI-28 г.)

То же подтверждает своими показаниями и ШАРОВ А.П.

«Со времени объявления декларации Сов. Правительством по концессионному вопросу, в головах спецов мысль о работе в концессионных предприятиях стала доминирующей. Состав ВСНХ ничем, в этом отношении, не отличался от рядовых спецов. Так, например, В.В. Кисельников пригласил меня к себе и высказал свою мысль, что группе лиц, работавших в цветной металлургии, не мешало бы обсудить вопрос о том, чтобы взять одно или несколько предприятий в концессию. На мой вопрос, а где же деньги, он ответил: будем искать за границей. Из этого можно себе представить отношение В.В. Кисельникова к концессии Уркарта».

Естественно, что в подобной обстановке и настроении специалистов, вредительские планы Уркартовской группы, совпадающей с планами специалистов-единомышленников в главах ВСНХ, осуществлялись очень легко.

#### **Результат начального периода вредительства**

Постоянно дезинформируя партийцев-руководителей Главметалла о состоянии предприятий цветмета и преувеличивая сметы ассигнований государственных средств, необходимых для восстановления и пуска в ход этой промышленности, группа на несколько лет задержала ее развитие, чем нанесла Советскому государству огромный вред. Ярким доказательством того служат показания инж. Иванова А.П., как известно, в течение 4-х лет бывшего главным техническим руководителем цветной промышленности:

«К восстановлению цветной металлургии фактически было приступлено в конце 1921/22 г., когда был пущен на Урале Калатинский медный комбинат. Не было никаких препятствий к скорейшему пуску наших других медных заводов, которые не требовали крупного капитального переоборудования или ремонта; к таковым относятся: Полевской, Кыштымский и Таналыко-Баймакский на Урале и Аллавердский и Зангезурский в Закавказьи. Все эти заводы, как это практически было доказано в 1925 г., могли быть легко впущены в ход на имевшихся на лицо старых запасов руд и оборотных продуктов в 1923 г. после предварительной подготовки в 1922 году. Если бы цветная металлургия финансировалась 22/23 г. также, как и в 24/25 г., то пуск выше указанных заводов дал бы нам уже к 25/26 г. (учитывая из позднейшую реальную выплавку) 11.000 т. меди на сумму (с пошлиной) около 11 милл. руб.

Естественно, что и дальнейшее развитие выплавки меди из руд пошло более быстрым темпом, приблизительно опережая настоящую выплавку на два года, другими словами, выплавка 1927/28 г. равнялась бы таковой 29/30 г., т.е. на 10 м. р. больше... Что касается Риддерского предприятия, то к возобновлению этого предприятия было преступлено лишь в 1925 г. — к моменту выявившихся за границей успехов селективной флотации на практике американских предприятий»

**Развивая дополнительно эти показания, Иванов пишет:**

Положения в момент национализации.

К моменту национализации (1919 г.) все рудники (за исключением Боголюбского) наших цветных месторождений были затоплены; оборудование на поверхности (в том числе и заводы) было повреждено, но не в такой мере, чтобы после ремонта оно не могло бы действовать; другими словами, в этот момент многие предприятия при сравнительно больших затратах могли бы действовать. На Урале к таковым относятся: Кыштымское и Таналыко-Баймакское, Аллавердское, Зангезурское медные дела в 1919г. были не в сфере влияния Советской власти.

Из предприятий по белым металлом — Алагирское предприятие имело неразведанный рудник, затопленный четвертый горизонт и завод со старым оборудованием, нуждавшимся в ремонте, но способным кое-как действовать К 1921 г. картина несколько изменилась: в 1920 г. были затоплены Турьинские медные рудники Богословского округа значительным повреждением всего рудничного имущества.

Аллавердские и Зангезурские медные заводы с заваленными рудниками, но сравнительно сохранившемся заводским оборудованием вошли в сферу видения Сов. власти.

На Калатинском заводе начали готовиться к пуску завода.

Таким образом, в 1921 г. наибольшее потенциальные возможности для пуска в ход без больших затрат представляли:

На Урале:

1. Калатинский завод
2. Кыштымский
3. Таналыко-Баймакский
4. Полевский с использованием старых запасов руды

Вопрос Богословского завода требовал предварительного тщательного изучения в отношении оставленных запасов руд в затопленных рудниках, что было хорошо известно последнему директору этих рудников инж. Кисельнткову.

5. Аллавердский

6. Зангезурский с использованием старых запасов руд, богатых шлаков на С. Кавказе

7. Алагирский

Что касается Риддерского предприятия, то вследствие неуспешных попыток Уркарта по обогащению и разделению руд, пуск этого предприятия требовал предварительных опытов по обработке руд и гидроэнергетических изысканий для создания солидного источника дешевой энергии. Таким образом, пуск 6 медеплавильных заводов и 1 цинково-свинцового, мог быть налажен еще в 1921 г. между тем, как в действительности в это время начал работать лишь Калатинский и Алагирский заводы. Первый был в ведении Главметалла, а второй Промбюро Юговостока.

Это положение оставалось без перемен до 1925 г.

Причинами таковой бездеятельности в отношении выплавки у нас цветных металлов были:

а) в первое время восстановления промышленности — ее нужды в цветных металлах удовлетворялись запасами от военного снабжения и обилием первосортных ломов, продававшихся в Союзе по баснословно-низким ценам.

б) Ведение цветной металлургии в Главметалле не было выделено, а входило в состав Производственно-Технического управления, во главе которого стоял инженер Жданов.

в) Реакционно-настроенное инженерство в то время не верило в возможность восстановления цветной металлургии средствами Союза и целая группа техников во главе с Ждановым и Шаровым имела намерение передать цветные заводы в концессию их прежним владельцам.

Поэтому изучение возможности использования стоящих втуне цветных заводов (перечисленных выше) за исключением Кыштымского и Риддерского предприятия, не производилось вплоть до 1925 г. к какому времени недостаток в снабжении цветных металлов, в связи с ростом машиностроения, хим. Пром. электрификации и др., начал уже ощутительно чувствоваться.

В 1925 г. решено было пустить заводы: Таналыко-Баймакский, Полевской, Кыштымский, Аллавердский и Зангезурский, а также приступить к постройке Богомоловского, Атбассарского и Риддерского предприятий.

Отметим, что Калатинский завод уже работал также, как и Алагирский.

Другие упомянутые выше заводы начали выплавлять медь уже в 1925 г., доказав на деле свои потенциальные способности, несмотря на многолетнее бездействие.

О пуске Богословского медного завода не было речи, так как рудники его были затоплены в 1920 г. (вместе с подземным оборудованием), рудничное имущество на поверхности и самый з-д были к 1924 г. Приведены в негодное состояние; возобновления дела потребовало огромных средств, а по данным Производственно-Техн. Управления Главметалла (Жданов), руда в них была выработана.

Контрреволюционно настроенная группа техников Главметалла составила заведомо преуменьшенную смету по восстановлению и постройке указанных выше заводов с целью компрометирования строительства в надежде, что правительство, истратив намеченную сумму и не получив должного эффекта, откажется от восстановления заводов и передаст их в концессию».

### Глава III

#### 1925 г. Государственный план восстановления цветной промышленности и влияние на него вредителей.

##### Положение с цветными металлами в начале 1925 года

Из предъявленных в предыдущей главе материалов следствия видно, что к началу 1925 года цветная промышленность находилась в руках кон-

треволюционной группы вредителей, основное ядро которой составляли уркартовцы: Шаров, Иванов, Лессинг, Гуштык, укрепленное наверху технического руководства промышленностью идейным врагам Соввласти: Ждановым, Кисельниковым, Калмыковым и др.

Все попытки группы сдать предприятия цветной промышленности в концессию, шпионаж и вредительство в пользу концессионеров, не привели к желательным результатам, так как Сов. Правительство отказало Уркарту, предлагая лишь незначительные объекты концессии.

Вредительские же действия группы задержали самостоятельное развитие предприятий на несколько лет, т.е. вплоть до 1925 г.:

«К этому времени, — показывает инж. Иванов А.П., — в связи с восстановлением черной металлургии, машиностроения, химпромышленности, в стране начал резко обнаруживается дефицит цветных металлов, потребовался импорт...».

(Из показаний от 22/XI-28 г.)

Правительство поставило перед ВСНХ вопрос о немедленном самостоятельном восстановлении и развитии цветной промышленности, предложив проработать ряд мероприятий.

Перед группой встал вопрос — разоружиться и идти об руку с Соввластью или продолжать сопротивляться, продолжать вредить, подрывать промышленность.

Уркартовцы, продолжавшие, как увидим ниже, поддерживать шпионскую денежную связь с Уркартом, вдохновляемые к тому же вредителями сверху, выбрали последнее, т.е. продолжение своей противосоветской деятельности.

Обостренное внимание правительственных органов заставило вредителей менять тактику, как об этом показывает Иванов А.П.:

«Нажим этот заставил переменить тактику, которая перешла от скрытого саботажа к более замаскированному способу вредительства. Путем кооптирования и посылки своих лиц в те совещания, где был поставлен вопрос о восстановлении цветной металлургии».

(Из показаний от 22/XI-28 г.)

И далее:

«Мы, конечно, не могли вести явную политику передачи цветных предприятий иностранцам, а должны были маскировать наши намерения разными вариантами. Под нажимом тех или иных лиц из среды членов ВКП(б) и других хозяйственников, мы иногда вынуждены были действовать прямо противоположно своими вредительскими идеями, иногда налаживая то или иное производство или предприятие».

(Из показаний Иванова от 30/XI-28 г.)

**Вредительский план финансирования восстановительных работ Цветмета.**

Программа работ в цветной промышленности Главметаллом ВСНХ ставилась в трех направлениях:

А) Полное восстановление ранее действовавших предприятий.

Б) Капитальное строительство Богомоловского медеплавильного завода, Атбасарского медеплавильного з-да и ряда новых цехов, станций, обогатительных фабрик на Риддере и Урале.

в) Разведка новых месторождений.

Как известно, в январе 1925 года ВСНХ учредило специальное Совещание (Комиссию) для разработки генерального плана и финансирования указанных выше работ.

Эти совещания происходили под председательством тов. Андронникова, при участии Жданова, Иванова А.П., Лессига, Кисельникова, Калмыкова Пазухина и других специалистов, в своем большинстве являвшихся вредителями и агентами Уркарта.

Соответственно намеченной ВСНХ программе работ, вредительской группе пришлось строить и свои вредительские действия, что с самого начала сказалось на принятых решениях упомянутой комиссии.

Из показаний участников Совещания видно, что принятые цифры финансирования были злонамеренно уменьшены:

**Так, например, инж. Иванов А.П. показывает:**

«Как я уже показывал, вредительский план состоял в следующем: давая государству заведомо преуменьшенные цифры в 20 милл. руб. по размерам капитального строительства в цветной металлургии, мы рассчитывали, при нашей уверенности в невозможности восстановления собственными силами и средствами, что правительство, вложив эти средства и не получив никакого эффекта, откажется от мысли вести дальнейшее строительство и передаст цветные предприятия в концессию прежним владельца, где все мы рассчитывали получить хорошо оплачиваемые места и положения».

(Из показаний Иванова от 30/XI-28 г.)

А далее: «Указанные размеры капитальных затрат были одобрены всеми участниками совещания, были представлены через ВСНХ и СТО, который их утвердил. Таким образом, высший правительственный хозяйственный орган был введен в заблуждение в самом начальном периоде восстановления цветной металлургии, ибо прошли уже 4 года, капитальные вложения в цветную металлургию превысили 60 милл. руб., а намеченные результаты еще не получены и для реализации намеченного Совещанием плана понадобится еще, примерно, около 20 милл. руб. (на достройку Богомола)». Из этого видно, что если бы у правительства не было твердого намерения не сдавать указанных выше предприятий иностранцам, логикой вещей это пришлось бы сделать».

(Из показаний от 22/XI-28 г.)

**В своих показаниях от 8/XII-28 г. участник Совещания инж. ЛЕССИГ пишет:**

«Все участники комиссии, кроме Андронникова и Вандербеллена, были сторонниками концессии и составляли из себя группу единомышленников. Перед комиссией стоял вопрос об определении капитальных затрат для восстановления всей цветной промышленности СССР. Общая

потребная сумма капитальных вложений была определена и принята комиссией, примерно, в 20 милл. руб. Как распределялась эта сумма по отдельным объемам я не помню, за исключением Риддера, на который было отпущено 5,2 милл. руб. Явное преуменьшение капитальных затрат на указанные объекты строительства 20 милл. руб. имело ту цель, чтобы побудить правительство отпустить недостаточные средства, начать на них водоотлив шахт, подготовку выработок и проч. восстановительные работы. Наша группа надеялась, что в ближайшем же будущем, как только выяснится, что отпущенные на цветную промышленность средства окажутся далеко не достаточными, правительство, ввиду тяжелого материального положения страны, не сможет пойти по пути дальнейших капитальных вложений и сдаст предприятия цветной промышленности в концессию».

Реализация принятого вредителями плана полностью подтвердила его в цифрах преуменьшением, так как на намеченные работы понадобилось не 20 милл. руб., а втрое больше. Это, в свою очередь, отражалось на общем государственном плане финансирования промышленности.

Как были уменьшены цифры по отдельным предприятиям, видно из следующих показаний ИВАНОВА А.П.: «Пазухин по Атбассару доложил сначала цифру в 2,5 милл. руб., которая на Советании была увеличена до 3,5 милл. руб. Сравнивая эту цифру с действительными затратами на восстановление Атбассарского треста, выражающими в сумме около 12 милл. р., также ясно видна была цель таким колоссальным преуменьшением расходов скомпрометировать начинающееся строительство по цветной металлургии, поселить у правительства недоверие к нашей способности хозяйственно поставить само дело и тем способствовать к сдаче его старым хозяевам. То же самое можно сказать о преуменьшенных расходах по Закавказским медным заводам. По Богомолу была взята цифра по довоенным нормам, то время, когда для всякого опытного специалиста была ясна ее преуменьшенность, ибо новые заводы при теперешней механизации должны стоить, по крайней мере, вдвое или втрое дороже заводов довоенной, более простой конструкции. По Риддеру была принята цифра Вандербеллена, инженера без всякой практики. Все присутствовавшие специалисты, в том числе и я, на вышеуказанное не реагировали, так как все это совпадало с планами по срыву восстановления цветной металлургии без помощи иностранцев».

(Из показаний от 22/XI-28 г.)

Этот план послужил краеугольным камнем для построения вредителями своей контрреволюционной работы на весь последующий период восстановления и капитального строительства в цветной промышленности.

#### Глава IV

#### Период 1925–28 г. Роль члена Правления Главметалла инж. Жданова. Широкое вредительство

Итак, правительство твердо решило развивать цветную промышленность собственными силами. Уркарту снова и снова отказывали, намечали

и проводили ряд мероприятий, отпускали огромные средства. Этот процесс вредитель Иванов А.П. характеризует так:

«Правительство, вопреки нашим ожиданиям, как это укажу ниже по каждому строительству, не испугалось сильно увеличенных затрат, очевидно руководствуясь тем, что его цели и цели концессионеров различны... Кроме того, в целях обороны страны, правительство вело линию удержания в своих руках командных высот по производству цветных металлов, дабы по надобности регулировать их эксплуатацию, усиливая, когда нужно, их выплавку, чего нельзя иметь у концессионеров, которые в нужный момент могут оказаться для этого неподготовленными, что увеличивало шансы на их роль и влияние в хозяйственной мощи Союза».

(Из показаний от 30/XI-28 г.)

И чем тверже ставили правительственные органы вопрос о цветной металлургии, тем хитрей и упорнее проводили вредители свои вредительские действия.

#### **Снова связи с Уркартом**

Сношения с Уркартом и его агентами продолжались. Но для связи уже потребовалось использовать заграничные командировки уркартовцев. Эту роль на себя взял А.К. Шаров. В показаниях мы находим свидетельство этого.

#### **ИВАНОВ А.П. пишет:**

«Из ВСНХ Шаров переходит членом Правления в Промбанк, с момента его образования. У него создаются финансовые связи и влияние во всех учреждениях СССР, в том числе и в Госплане, завязываются легальные связи с заграницей; он получает возможность часто бывать там и использовать свое пребывание по своему усмотрению. Шаров ярый контрреволюционер; в своих встречах, при разговоре со мною, он всегда упорно проводил мысль о непрочности Советской власти, предсказывал ей финансовый крах; не скрывал в нашей группе своих сношений с Уркартом; в своих поездках за границей виделся или с ним или с его представителями; уже в 1925 году он взял у меня поручение для передачи его Вебстеру, главному секретарю Уркарта. Одним словом, Шаров являлся соединяющим звеном с Западом, по которому от нас шла необходимая информация, а обратно получались инструкции и средства — через него я получил деньги».

Обвиняемый Шаров А.К., отрицая в показаниях роль, приписываемую ему Ивановым, все же не отрицает своей встречи с Уркартом в Париже в 1925 г. Характерно отметить, что Шаров виделся там со всеми крупными промышленниками б. России, о чем мы изложим в отдельной главе.

#### **Вот что пишет ШАРОВ А.К. в показаниях от 4 V-29г.:**

«В бытность мою за границей в 1925 г., я встречался со следующими лицами, принимавшими участие в промышленности в б. России, причем мне не было известного, что означенные лица состоят членами Торгпрома, а именно: с Л.А. Уркарт я встретился в Париже совершенно случайно; иду по улице, я увидел Уркарта, едущего в автомобиле. Уркарт, увидев меня, остановил автомобиль, поздоровался со мной и предложил мне с

ним позавтракать. Я принял предложение и мы с ним поехали в гостиницу, где он жил. Завтракали в его комнате. В начале завтрака в комнату вошел нефтепромышленник Нобель, а некоторое время спустя пришел бывший член Правления Кыштымского о-ва В.В. Романов. Разговор носил общий характер, касавшийся личной жизни. На вопрос Уркарту, интересуется ли еще он концессионным делом, Уркарт мне ответа прямого не дал, сказав, что у него теперь много забот и интересных дел в других странах и более к этому вопросу не возвращался».

Эти «невинные» показания опровергаются следующим: Иванов А.П. дал Шарову денежное поручение к секретарю Уркарта — Вебстеру. Это поручение Шаров исполнил, т.к. Вебстер вскоре переслал Иванову деньги. Кроме того, Шаров не отрицал, что ранее, т.е. в 1922–23 году он активно помогал Уркарту, что предreshало вопрос о его дальнейшей связи с ним.

Далее возобновление связи с УРКАРТОМ рисуется показаниями ИВАНОВА в следующем порядке:

«Как я уже показывал, по моем приезде в Москву, в конце 1925 г., я получил через Шарова деньги в сумме 992 доллара и письмо, в котором Вебстер мне сообщал о возобновлении Уркартом переговоров о концессии и о том, что мне будет представлено на ней солидное положение».

Показания Иванова подтверждены показаниями Шарова (см. т. 4, стр. 60–62).

Далее, уже в 1926 году ИВАНОВ получает письмо от ВЕБСТЕРА, о чем показывает:

«В конце апреля или в начале мая 1926 г. я получил по почте от Вебстера письмо, в котором он сообщает о новой попытке Уркарта получить концессию на свои бывшие заводы и рудники и проект отказать ему содействие. Об этом письме я сказал Лессигу, что, несомненно, дало толчок к усилению вредительской деятельности на Риддере».

(Из показаний от 22/XI-28 г.)

**То же подтверждает и ЛЕССИГ в показаниях от 8/XII-28 г.**

«В 1926 г. Иванов выдвинул мою кандидатуру в члены Правления треста «Алтайполиметалл», куда входил Риддер. Примерно, в это время было получено Ивановым письмо Вебстера, в котором он писал, что Уркарт снова ведет переговоры о концессии. Поступив в трест «Алтайполиметалл», я пригласил на должность зав. Произ.-Технич. Отд. своего приятеля инж. Гуштука, который работал у меня на Риддере. Гуштук, как и я, считал, что надо вести линию на сдачу концессии Уркарту».

**Руководство предательством и роль инженера Жданова.**

Но не только цели Уркарта преследовала упомянутая группа вредителей и не только Уркарт был их руководителем. Большую роль в этом сыграло как идеологическое, так и практическое руководство, получаемое группой от верхушечной части инженеров контрреволюционеров. Этим руководителем для цветной металлургии (также, как и для других групп) был инженер Жданов В.И., являвшийся членом Правления Главметалла и главным техническим руководителем всей металлургии.



**Об его участии инж. ИВАНОВ А.П. показывает:**

«С Ждановым я встретился в Главметалле, будучи еще на службе в НКПС. Жданов в это время, будучи Начальником Технико-Производственного Управления, являлся фактически заведующим цветной металлургией. Из сообщения Лессига, Гуштыюка и Пазухина я знал, что Жданов ведет линию саботажа по отношению к восстанавливаемой цветной металлургии, что совпадало с моими намерениями в отношении передачи бывших заводов и рудников Уркарту, с которым я в то время был в связи. Служа в 1923–24 г. в НКПС и имея намерение работать по цветной металлургии, я временами выдвигал те или другие вопросы, служившие на пользу цветной металлургии, с целью завоевания себе авторитета специалиста высокой марки, имея в виду, что мое нахождение на ответственном посту могло помочь делу передачи владений Уркарта ему в концессию. Исходя из этих соображений, я письменно через т. Манцева, сделал Главметаллу предложение об уничтожении переплавки черновой меди на Калатинском заводе на штыковую красную медь, которая потом снова переплавлялась на аноды в Кыштымском Электролитном заводе, что давало удешевление около 40 коп. на пуд меди. Являясь ярим контрреволюционером и проводя линию удушения цветной металлургии, Жданов ответил на это предложение отрицательно; однако, спустя некоторое время, это предложение было проведено на месте на самом заводе, без ведома Жданова».

(Из показаний от 29/XI-28 г.)

И далее:

«1/III-25 г. была организована секция цветных металлов в Главметалле, заведующим коей был назначен я. Жданов же, с образованием этой секции, формально отошел от цветной металлургии. Однако, живя на одной квартире с Шаровым и несомненно находясь с ним в сговоре, вопреки установившейся этике, при обсуждении контрольных цифр всегда старался своими выступлениями урезать кредиты по цветной металлургии, называя ее «темной» металлургией».

(Из показаний от 22/XI-28г.)

«При обсуждении контрольных цифр по цветной металлургии на 1926/27 и 1927/28 г. в совещаниях при Планово-Экономическом Отделе под председательством или Миллюкова или Добровольского, Жданов всегда выступал против цветной металлургии, стараясь по возможности урезать кредиты ей, а также контингенты по импорту. Таким образом, он пытался, уже даже отошедши от заведывания цветной металлургией, всячески вредить ей. Кроме того я могу указать, что в Центральном Научно-Техническом Совете по Металлопромышленности Жданов твердо проводил линию (в 1928 г.) против создания в Москве Института Цветной Металлургии: благодаря его настойчивости, принимались все меры через НТУ к отобранию у этого Института здания, где производились столь необходимые для цветной металлургии опыты по обогащению руд. Этим задерживалось образование в Москве центра для научно-исследовательских работ, которые предшествуют созданию каждого крупного цветного предприятия».

(Из показаний от 29/ХІ-28 г.)

**Заканчивая характеристику Жданова, он же пишет:**

«По своим убеждениям, он является ярким контрреволюционером: во время нахождения цветной металлургии в его ведении, он абсолютно ничего не делал для сдвига ее с мертвой точки. Заведуя черной металлургией, он всегда тормозил плановую работу, высмеивая таблицы ПЭУ; был особенно хорошим мастером по составлению т.н. потолочных цифр. Все это было нам известно, но на это мы не реагировали, так как это совпадало с нашей тенденцией».

Однако, будучи человеком осторожным и хитрым, к тому же наблюдая со стороны группы уркартовцев политику явного саботажа и вредительства, Жданов В.И. не приступал к организационному оформлению группы (организации), не устраивал совещаний и т.п.

**Пояснение этого дает Иванов в следующих своих показаниях:**

«Вопрос: Беседовали ли вы когда-либо с Ждановым на темы о вредительстве и когда. Ответ: Таких бесед не было. Считаю необходимым пояснить, что среди нашей группы вообще не велось бесед о тех или иных вопросах вредительства. Это объясняется тем, что идеология и политические воззрения были общие, что обеспечивало в достаточной мере единство действий и не требовало специальных уговоров, так как каждый понимал необходимость соблюдать осторожность даже в этой группе». (Из показаний от 29/ХІ-28 г.)

При поддержке и под руководством инж. Жданова В.И., группа уркартовцев провела в течение 1925/28 г. ряд вредительских актов по предприятиям цветной промышленности. Наличием влияния Жданова В.И. объясняется и то обстоятельство, что вредительство распространялось не только на предприятия, ранее принадлежащие Уркарту, но и на проектируемые и строящиеся.

Целью вредительства уже являлось — через задержку развития цветной металлургии, перегрузить импорт, создать затруднения в промышленности и транспорте потребляющий цветной металл, а также нанести удар нашей обороноспособности.

**Вредительство на предприятиях**

**Сокрытие богатых месторождений порфировой меди**

Безнадежный провал всех попыток Уркарта получить концессии на Урале заставил его энергичнее выступить с притязаниями на Риддерское предприятие, которое он окрестил за его ценность «Жемчужиной Алтая»; притязания его также распространялись и на Экибастузские угольные копи и месторождения порфировой меди в Каракалинском и Павлодарском районе Казахской степи, обнаруженные уркартовскими геологами еще в 1916 году и очень высоко расцениваемые им.

**В 1917 г. Уркарт, представляя Временному правительству записку в части касающейся этих месторождений, писал:**

«Кроме того, упомянутою группою (Стикней) уже открыты и разведываются громадные запасы некоторых, весьма обширных медных районов

Киргизской степи и на Алтае и если бы не существовало ненормальных условий настоящего времени, то они находились бы в периоде оборудования. Два из означенных районов являются так назыв. порфиристыми месторождениями, мало известными и потому по сие время не разрабатывавшимися в России. Между тем, ценность таких месторождений для горной промышленности очевидна, хотя бы потому, что больше, чем половина общего производства меди Соединенных Штатов выплавляется из порфирных руд. Разведки и оборудование указанных месторождений медной руды в Киргизской степи и на Алтае вызовут затрату приблизительно 60 милл. руб. золотом и через 4–5 лет с начала строительных работ выплавка меди достигнет 9 милл. пудов в год».

Таким образом, месторождения в Киргизской степи представляли для всей Русско-Азиатской Корпорации весьма крупную ценность, а многообещающие промышленные перспективы способствовали быстрому привлечению акционерного капитала для развития этого дела.

В 1919–20 г. инж. Пясецкий, заведая Экибастузскими копиями и, дабы не дать возможности Советскому правительству эксплуатировать эти месторождения, по непосредственному поручению Лессига, выезжал на место вышеуказанных разведок для завалки буровых скважин и сокрытия найденных богатств. Пясецкий пользовался у Лессига и Уркарта особым доверием, и в период пребывания представителей Уркарта в Москве, Пясецкий выезжал для свидания с ним, не останавливаясь даже перед уходом со службы. В 1922 году Пясецкий нелегальным путем перебрался в Польшу, где находится и по настоящее время.

Таким путем были сокрыты от Совправительства богатейшие месторождения меди; инженеры Иванов А.П. и Лессинг Н.Н. знали об этом, но до последнего времени умалчивали, связывая это со своей работой в пользу Уркарта.

**В своем показании по поводу Риддера инж. Иванов А.П. пишет:  
Риддеровский комбинат**

«Что касается Риддерского предприятия, то к его возобновлению было приступлено лишь в 1925 году».

Выше мы видели, что по первоначальному плану, принятому Комиссией т. Андронникова, на расширение и восстановление Риддера было ассигновано 5,2 мил. руб. и за основу был принят план восстановительных работ, предложенный инж. Вандербелленом. Из показаний Иванова и Лессига видно, что этот план заранее был невыполним, тем не менее инженеры упомянутой комиссии не отвели его.

**Иванов же повел двойственную политику:**

«Пазухин и Жуковский поддерживали Вандербеллена, зная, что план невыполним, что он тем способствует вредительским целям. Я вполне разделял их точку зрения и предвидя провал Вандербелленовых затей, желал в то же время приобрести авторитет весьма опытного спеца; поэтому я, протестуя против плана работ Вандербеллена, предложил свой более осторожный. Учитывая ситуацию, из которой я видел, что мой план ни

в коем случае принят не будет — я этим достигал двух целей: компрометирования строительства в начальной стадии неизбежным провалом Вандербелленской затеи и собственным возвышением в глазах ответственных наших руководителей (т.т. Межлаук, Пятакова и самого т. Дзержинского). В то же время мое желание, ЛЕССИГА и ГУШТЮКА, чтобы Риддерское дело перешло в руки УРКАРТА, где я должен был получить хорошее место и прочие выгоды, — неудачным приступом к Риддерскому строительству выполнялось. Как известно, в январе 1926 г. за бесхозяйственность ВАНДЕРБЕЛЛЕН был снят. Совершенно естественно, что пришлось перевести строительство на иной путь. В 1926 г. возникло два цикла: первый — на обогатительную фабрику в 200 т. руды в сутки, опытный электролитный завод сначала на 1 т., а потом на 7 1/5 т. цинка в сутки, свинцовый завод на 5000 т. металла в год, Хайрюзовская и Быструшинская электростанции; цикл этот, насколько я припоминаю, должен был обойтись около 13 милл. руб. и второй: расширение обогатительной фабрики до 600 т. руды в сутки, свинцового завода до 10000 т. металла в год, постройку крупной гидростанции на 12.000 киловатт и электролитного цинкового завода на 17.000 т. металла в год, причем этот последний вместе со станцией мог быть, в случае экономической невыгодности электролиза цинка, заменен дисталляционным заводом; стоимость второго цикла намечалась в пределах 20–30 милл. руб. Намечая этот план, я, Лессиг и Гуштюк знали, что Риддерское строительство вступает в длительный, при том дорого стоящий период, так как в 1926 году не было еще твердых данных для разрешения в рентабельном смысле проблемы и обогащения Риддерских руд. Это было на-руку и Уркарту, который, как я уже показывал, через ВЕБСТЕРА, сообщил мне летом 1926 года о возобновлении своего предложения на получение Риддера в концессию).

(Из показаний от 30/XI-28г.)

Для Риддерской проблемы большую часть играло решение вопроса об электрической энергии, на которой нужно было ставить электролиз. Как к этому вопросу отнеслись — видно из следующего.

**Инженер ИВАНОВ А.П. пишет:**

«В 1926 году, после снятия первого Правления «Полиметалла», я, имея ввиду связь Лессига с Уркартом, устроил его членом Правления в Тресте «Полиметалл», куда Лессиг пригласил инж. Гуштюка. Лессиг, прежде всего, обратил свою деятельность на строительство Ульбинской станции. Изыскания 1924/25 и 1925/26 г.г. были подвергнуты строгой критике, были пробиты один или два шурфа (колодца) в долине р. Ульбы, чтобы определить грунт (плотик) для намечаемой напорной плотины: до твердого грунта не дошли, а без него ставить плотину было нельзя, — значит, весь Ульбинский проект остался висящим в воздухе. Вместо того, чтобы энергично и спешно начать новые изыскания по изысканию других источников гидроэнергии и тем самым ускорить разрешение вопроса об электролизе цинка на Риддере, Лессиг и Гуштюк начали усиленно муссировать применение к Риддерским концентратам дистилляционного спо-

соба, представив в Главметалл, т.н. вариант постройки дистилляционного завода в Павлодаре. Однако, Главметалл, за ним Госплан и, наконец, СТО, утвердили т.н. Кузбасский вариант, т.е. постройку дистилляционного завода в районе ст. Белово в Кузбассе. Но это не явилось наиболее целесообразным разрешением Риддерской проблемы, так как государству, кроме дистилляционного цинка, нужен цинк высокой чистоты, т.е. электролитный. Кузбасский завод должен только временно работать на Риддерских концентратах, а потом перейти на свою естественную базу — Сарайрские рудники, поэтому Политметалл не должен был ни на минуту прекращать гидро-энергетических изысканий. Это, несомненно, знали как Лессиг, так и Гуштюк, но не предпринимали никаких мер в этом направлении — оставили без детального изучения т.н. Убинский вариант, своевременно предложенный Казахстаном, также были не обследованы все возможности в окрестностях Риддера. Это является вредительством по делу электролиза цинка на Риддере, оттянувшем вплоть до февраля 1928 года постановку у нас переработки цинковых концентратов электролизом. Если бы к этому моменту энергичными изысканиями был установлен наиболее дешевый источник гидроэнергии, то можно было бы немедленно организовать проектирование электролитного завода. А, между тем было приступлено только в августе или сентябре того года».

И далее:

«Укажу на другое обстоятельство, которое задержало разрешение вопроса с Риддером. Это запоздалый пуск опытного однотонного электролитного завода, пущенного недавно, одновременно или немного позже с началом действия Хайрюзовской гидростанции. На этом заводе должны были выработаны и проверены основные технико-экономические показатели и проверены основные технико-экономические показатели. Под предлогом отсутствия достаточного количества водяной энергии — опытный завод бездействовал: между тем, его можно было пустить на паровой энергии».

(Из показаний от 28/ XI-28 г.)

«Огромную роль в задержке опытов по электролизу цинка и вообще в работах по Риддере сыграло большое опоздание (на год с лишним) в получении импортного оборудования для Хайрюзовской гидростанции (кажется 1927 г.) Оборудование это должно было быть заказано и придти еще в 1926/27 г., но дело выдачи лицензий страшно затянулось, потом помещение этого заказа за границей замедлилось из-за платежа. Из Политметалла об этом заказе хлопотал т. Евангулов — было много всяких совещаний, все мы т.е. я, Лессиг, Жуковский — протестовали против затяжки, указывая на вред этого, но это мы делали только в пределах Главметалла, а никто из нас не привлек к этому внимание н/руководителей или РКИ, ибо это замедление было на пользу Уркарту».

(Из показаний от 30/ XI-28 г.)

И далее:

«Таким образом, бездействие опытного электролитного завода является актом вредительства со стороны Лессига и Гуштюка, оттягивающих

наиболее целесообразное решение Риддерской проблемы и удлиняющим срок его строительства. Я не был в курсе повседневной работы Лессига и Гуштюка в деле руководства строительством — упомяну о крайне дорогих и небрежных горных работах по добыче руды, сопровождавшихся обвалом и затоплением Григорьевской шахты. Гуштюк в представленном по сему случаю докладе Правлению — объясняет случившееся выклиниванием руды в верхних горизонтах работ, между тем, как своевременно произведенной закладкой выработанного пространства этого обвала можно было бы избежать. Скрытие истинных причин обвала показывает явное намерение Гуштюка и Лессига отвлечь внимание своего правления и Главметалла от их вредительских действий. Из разговоров с Лессигом, Гуштюком, которые происходили или в Главметалле или по дороге в какое-нибудь учреждение, я был в курсе производимых вредительств. Для облегчения проведения своей вредительской тактики, с моего согласия, Лессигом был снят с Правления коммерческий директор инж. Евангулов, прекрасно поставивший дело снабжения строительства материалами, импортным оборудованием, организовавший экспорт цинковых концентратов и послан на Риддер».

(Из показаний от 22/XI-28 г.)

**Все изложенное в показаниях инж. Иванова — подтверждает и обвиняемый инж. Лессиг Н.К.**

Он пишет:

«Как я показал при допросе своем от 8/XII — вредительская цель генерального плана развития цветной металлургии заключалась в том, что путем преуменьшения капитальных вложений потратить средства без доведения предприятий до стадии производства и, тем самым, побудить правительство сдать предприятия в концессию. Названная в моем показании от 8/ XII с.г. группа лиц не верила в возможность восстановления цветной промышленности цветной промышленности собственными силами Советского государства как по причине тяжелого финансового положения, так и по причине ошибок (с точки зрения группы) организационного характера. Считая, что цветную промышленность собственными силами не поднять и видя, что правительство не идет по желательному для группы пути сдачи предприятий в концессию. Эта реакционно-настроенная группа и прибегла к вышеуказанному вредительскому маневру. Какого-либо стовора между отдельными лицами группы, насколько мне известно, не было, т.е. группа была неорганизованной, но идеологически крепко спаянная и поэтому не нуждалась в какой-либо организации ее».

«Мое участие в выработке генерального плана развития цветной промышленности, как я указал в показании от 8/XII, было второстепенным, так как постоянным представителем Совещания от ГО ГЭУ был инженер Кисельников».

...В совещании под председательством Андронникова, — я молча согласился с цифрой по Риддеру в 5,2 милл. руб., но тем самым оказался участником вредительской деятельности указанной группы.

Как известно, для осуществления плана постановления Риддера был назначен инженер Вандербеллен. На отпущенные средства инж. Вандербеллен восстановил ж.д. Усть-Каменогорск — Риддер, выстроил здание обогатительной фабрики, оборудовал ряд вспомогательных цехов, выстроил несколько жилых домов и приступил к строительству Хайрюзовской и Ульбинской гидростанции. Ни один из производственных цехов восстановить и оборудовать Вандербеллену не удалось, и план его дать за 5,2 милл. Руб. 200.000 пуд. Свинца и 150.000 пудов цинка — провалился.

Как я уже показывал, после провала Вандербеллена, встал вопрос о составе нового Правления Треста «Алтай Полиметалл». Иванов выдвинул мою кандидатуру в члены Правления, которая и была утверждена ВСНХ. Вскоре же после своего назначения я привлек (в апреле 1926 года) в Трест, в качестве Заведующего Производственно-Техническим Отделом, своего единомышленника — инженера Гуштыюка. Дальнейший план вредительства по Риддеру заключался в том, чтобы путем задержки постановки электролиза цинка — поставить Риддер в нерентабельные условия и тем самым способствовать сдаче его в концессию. Электролиз цинка требует большое количество энергии, а именно — около 4.000 кватт-часов на каждую тонну цинка. Следовательно, для задержки электролиза цинка необходимо было оттянуть строительство крупных гидростанций Ульбинской или Убинской. Совершенно очевидно, что вредительский план проводить можно было лишь с большой осторожностью, чтобы он сразу не был бы выявлен. Поэтому мною не только была двинута и успешно закончена работа по восстановлению рудника, дооборудованию обогатительной фабрики, постройке свинцового завода, усилению провозоспособности Риддерской ж.д., постройке Хайрюзовской гидростанции, обслуживающей все цеха и недостаточной для электролиза цинка в промышленном масштабе, но и поднят вопрос о постройке дистилляционного цинкового завода. Мотивировка остановки мною строительства Ульбинской станции была достаточно убедительна — невозможность по причине узких мест (транспорт, недостаток строительных материалов) и в виду отсутствия детального проекта, а также в виду ненадежности грунта под Тишинскую плотину — вести это строительство. На самом деле можно было тогда же, летом 1926 года, приступить к проходке 2-верстового туннеля, так как для этой работы не требовалось ни подвоза большого количества материалов, ни детального проекта; что же касается Тишинской плотины, то таковая не являлась обязательной (бесплотинный вариант).

Гуштыюк против прекращения работы по Ульбе не возражал, а ИВАНОВ этот вредительский акт санкционировал. Когда в следующем 1927 г. был поставлен инж. Лубным-Герцогом вопрос о постройке другой гидроэлектростанции (Убинской), то я стремился (но неудачно) эскизный проект Убинской станции провалить. В данном случае, насколько речь идет о моей прямой вредительской деятельности, не является существенным, хорош или плох Убинский проект; важно то, что я стремился провалить Убу для того, чтобы задержать электролиз цинка.

В результате моей вредительской работы, строительство Ульбинской станции, как я показывал уже, оттянулось, примерно, на год».

(Из показаний от 11/XII-28 г.)

И далее:

«Для того, чтобы свою вредительскую работу скрыть и завуалировать, мы при каждом удобном случае старались показать себя ярыми противниками концессии. Так, например, когда в 1927 году в Трест Полиметалл поступило предложение ГКК о потребных на Риддер капитальных вложениях, вероятном выпуске продукции и прибылях, — ГУШТЮКОМ была составлена, а мной санкционирована таблица, посланная в ГКК, в которой суммы капитальных вложений были преуменьшены, а прибыли преувеличены. Цифр я не помню, но эту таблицу можно найти в делах Треста. Дача подобных сведений в ГКК преследовала цель показать себя противниками концессии, которая, как мы полагали, все равно будет сдана, в результате вышеотмеченной вредительской работы по задержке электролиза цинка.

(Из показаний от 8/XII-28 г.)

Обвиняемый инж. Гуштюк И. Т. свое соучастие во вредительской группе Иванова А. П. и Лессига Н.К. отрицает.

В то же время в ряде показаний подтверждает наличие на Риддере задержки его развития, фактов неполадок и дефектов.

**В заключение, на очной ставке с ИВАНОВЫМ заявил следующее:**

«Показания Иванова я подтверждаю лишь частично и в дальнейшем я прошу зафиксировать нижеследующие объяснения: в Комитете Цветметаллов я участия не принимал до февраля 1925 года. Однако, я, находясь на службе, в Отделе Цветметаллов ВСНХ, принимал участие в составлении и отправке доклада в СТО, где последний должен был быть утвержден. Мне также было известно, что за 5 милл. рублей, указанных в плане, цинка и свинца на Риддере добыть невозможно и что этот план является нереальным. Однако, никаких мер противодействия к этому я не принимал, так как считал себя некомпетентным в этой области. Я вполне допускал возможность, что между Ивановым и Лессигом — с одной стороны, а также Уркартом существуют какие-то связи, но ни Иванов, ни Лессиг мне об этом не говорили. В отношении сооружения заводов в Павлодарском районе могу сообщить, что эта мысль поддерживалась Лессигом, а не мной. Безусловно, сооружение заводов в Павлодаре было бы абсолютно невыгодно в сравнении с Кузбасским вариантом. В отношении моей вредительской работы по вопросу об энерго-гидротехнических изысканиях для сооружения электрических станций — заявляю: Я признаю себя виновным в том, что я недостаточно принимал меры для успешного разрешения этого вопроса. Я знал, что замедление в этом вопросе нанесет серьезные последствия в деле добычи цинка и оттянет это на долгое время. По этому вопросу я имел свой личный план, который не совпадал с планом сооружения Ульбы или Убы на Риддере. Я стою на точке зрения, что сооружение заводов непосредственно на месторождениях является пережитком старым и не отвечает современным требованиям. В против-



вес этому — я полагаю, что централизованный способ переработки руд будет более экономичным и продуктивным. Эту идею я защищал и в печати. Мне также было известно, что оттяжка в добыче и электролизе цинка была на руку Л. Уркарту, так как при таком положении его шансы на получение концессии сильно увеличивались. Никаких денег как лично от Уркарта, так и его сторонников — я не получал. Ничего мне не давали ни ИВАНОВ, ни ЛЕССИГ. Однако, я не отрицаю то обстоятельство, что в случае, если бы УРКАРТ получил концессию на Риддер, то я получил бы у него приличное место при помощи ИВАНОВА и ЛЕССИГА, что ИВАНОВ и ЛЕССИГ подтверждают».

Все эти вредительские акты по Риддеру нужны были для того, чтобы убедить правительство сдать его в концессию Уркарту, где Иванов, Лессиг и Гуштюк должны были получить хорошо оплаченные места и акции.

**Инж. Иванов об этом пишет:**

«Как я уже показывал, для решения вопроса, вступать ли с Уркартом в переговоры или от них отказаться, была образована Специальная комиссия в составе меня, Кисельникова, Вандербеллена и Харитоненко. По своему служебному положению я был вынужден стоять против переговоров с Уркартом, однако, я настаивал на том, что Риддерское строительство обойдется дорого (называл цифру 38 милл. руб., кроме узкокол. жел. дороги на соединение с Алтайской веткой — 10 милл. рублей), надеясь, что большие суммы на капитальное строительство все-таки заставят правительство призадуматься и отказаться от мысли строить Риддер своими силами. Кисельников настаивал на цифре в 50 милл. руб. (кроме ж.д.), и открыто высказался за передачу Риддера в концессию. Это было, насколько я помню, осенью 1926 года. Как известно, правительство этих цифр не испугалось и отказалось даже вступить в какие-либо переговоры с Уркартом».

(Из показаний от 30/XI-28 г.)

После этого, попытки Уркарта получить концессию на Риддер не увенчались успехом и его пособники оказались арестованными.

Таким образом, на Риддере группой Иванова, Лессига и Гуштюка был проведен ряд вредительских актов, задержавших развитие этого предприятия.

**На современном состоянии с цветными металлами, по словам инж. Иванова, это отразилось так:**

«Свинец на Риддере начали получать в 1927/28 г.; что же касается вопроса о получения электролитического цинка, то, вследствие затягивания темпа гидроэнергетических изысканий в районе Риддер на целый год (27 г.) — на этот же срок, естественно, отлагается и приступ к постройке гидроэлектрической станции для нужд Риддерского Электролитического завода... Электролитический цинк, согласно пятилетки предполагается получить в 1932/33 г., вместо 31/32 г. — в количестве 17.000 т. (на сумму 7.650.000 руб., считая его по цене в 450 руб. тонну), — до тех пор Риддерские цинковые концентраты будут сначала вывозиться за границу, а затем проплавляться на Кузбасском цинковом заводе».

**Атбассарское медное дело. Завод в Корсакове**

Атбассарское медное дело обладает большими залежами высоко процентных руд, из которых было разведано до 30 миллионов пудов со средним содержанием в 10% меди (на Урале 2,5%) с хорошими перспективами на дальнейшее нахождение таких же залежей, обеспечивающих существование крупного медного центра.

Еще в 1925 году упомянутой комиссией, в составе: Жданова, Иванова, Лессига, Кисельникова и др. было решено строить завод с первоначальной программой в 5000 т. меди в год. Эта цифра была принята по докладу инж. Пазухина, изучавшего это дело.

**Вредитель Иванов А.П. об этом показывает:**

«Сравнивая эту цифру (3,5 милл. р.) с действительными затратами на восстановление Атбассарского медного дела, выражающуюся в сумме 12 милл. руб., также ясна вредительская цель таким колоссальным уменьшением расходов скомпрометировать начинающееся строительство по цветной металлургии, поселить у правительства недоверие к нашей способности хозяйственно поставить дело и тем способствовать к сдаче его старым хозяевам».

(Из показаний от 22/XI-28г.)

И далее:

«Благодаря высокому содержанию меди в рудах и близости угольного месторождения, Атбассарское дело представляло для концессионеров весьма интересный объект, ибо, при выработке только богатой руды, можно было получать высокую прибыль (около 5 р. на пуд меди). СТО в своем постановлении от 25 июня 1925 г. предложил ВСНХ уточн. ориентировочную смету в 3,5 милл. руб., что и было выполнено летом 1925 г. Правлением Атбассарского Треста, представившего в Главметалл подробную смету на восстановление предприятий уже в 6,25 миллиона руб. Впоследствии эту смету пришлось увеличить до 10,5 милл. руб.; в действительности же полное восстановление обойдется в 12 м.р., правда, при увеличении производительности до 6000 т. меди в год. Таким образом, наша вредительская линия по восстановлению Атбассцветмета была бита твердым решением правительства строить его своими средствами. Влияния на это дело мы оказать не могли, во-первых, в целях конспирации, а во-вторых, как я уже скаал, мы не могли вести открытую линию вредительства, так как рисковали быть арестованными ГПУ».

(Из показаний от 30/XII-28 г.)

Тоже самое показывает инж. Иванов П.П. и в отношении предприятий Арменмеди. (См. показания от 22/XI-28г.)

**Глава VI****Вредительство по Богомоловскому строительству и экономический шпионаж в пользу концессии «Лена-Гольдфильдс»**

Совершенно особенное место в антисоветской деятельности группы уркартовцев занимает их действия по Богомоловскому строитель-

ству. Эти предприятия ранее не принадлежали Уркарту, и притязаний на них он не имел.

Однако, как предприятие с большими производственными перспективами, Богомолстрой не выходит из-под «надзора и влияния» вредителей; задачей их в отношении его является: задержать во что бы то ни стало его постройку.

Из вышеприведенных показаний Иванова А.П. видно, что им, совместно с Ждановым, Кисельниковым, Гуштюком, Лессигом, Пазухиным и др., при обсуждении Богомоловской проблемы в Комиссии Андронникова — была принята цифра в 7,2 милл. руб. Выражаясь словами самого Иванова А.П. — «эта цифра была взята по довоенным нормам, в то время, как для каждого специалиста была ясна ее преуменьшенность, ибо новые заводы при теперешней механизации должны стоить, по крайней мере, вдвое или втрое дороже довоенной, более простой конструкции». Цель уже указана нами выше.

Примерно к этому времени Совправительство заканчивало переговоры с А/О «Лена-Гольдфильдс», отдавая в концессию, в числе прочих, и ряд предприятий по цветной металлургии на Алтае и Урале. С этого времени интересы вредителей уже переплетаются с интересами этой концессии, а именно:

#### **«Лена» и Уркарт**

Как известно, в число акционеров «Лена-Гольдфильдс» вошла и Русско-Азиатская Корпорация, т.е. тот же Уркарт. Главным управляющим Общества стал Иванов Филипп Антонович, быв. крупный акционер Р.-Аз. Корпорации и быв. управляющий Уральскими предприятиями Уркарта. Последний назначает на должность Управляющего Уральской группой предприятий «Лена-Гольдфильдс» своего личного друга и сослуживца инж. Колясникова Кенсорина Дмитриевича. С этого времени Филипп Иванов и Колясников восстанавливают свои связи среди быв. сослуживцев, оставшихся и работающих в СССР, и часть из них переманивают на работу в концессию. В частности, туда переходит и инж. Уралмеди-некто Гуляев, быв. уркартовец, имевший с последним постоянную связь, видевшийся с ним в 1921 году лично и получавший от Уркарта деньги.

#### **Неправильный выбор месторасположения завода.**

Богомоловское строительство было помехой и для «Лена-Гольдфильдс», имевшей намеренно на своем Дегтяринском заводе в будущем переплавлять руды Богомола. И в то время, когда концессия интенсивно разрабатывала проект Дегтяринского завода и приступила к его строительству, группа Иванова П.П. старательно задерживала развитие, проектирование и подготовительные работы по Богомоловскому строительству.

#### **Инж. Иванов эту «механику» описывает так:**

«Еще в 1924 году инж. Кисельников, совместно с инж. Пазухиным, были командированы на Урал для выбора места Богомоловского завода, выяснения схемы переработки руд и составления предварительной сметы. К этой комиссии впоследствии присоединился и проф. Трушков. Ко-

миссия остановилась на берегу р. Сальды, приблизительно в десяти километрах от месторождений руд, исходя из необходимости обеспечения завода водой. Место это было, очевидно, нецелесообразно, так как легче и дешевле провести воду к руде, чем последнюю к воде. Это месторасположение завода было санкционировано без всякого возражения с моей стороны — Коллегией Главметалла, с оговоркой: «обязательной очистки мутной воды, идущей в р. Салду от Гороблагодатской очистительной железнорудной фабрики». Этот акт вредительства был парализован тем, что при затянувшихся переговорах об очистке мутной воды, было выдвинуто Уралом предложение ставить завод на руде. Но колебания в выборе места оттягивали проектирование, что затягивало само строительство. Затем начался длинный двухгодичный спор относительно способа обработки руды: пиритный или флотация.

**Иванов А.П. пишет:**

#### **Задержка из-за способа плавки**

«Этот спор, удлинивший срок Богомоловского строительства на два года, был на руку нашей группе. Нужно сказать, что я лично был заинтересован только в передаче Уркуту Риддера, поэтому судьба Богомола не затрагивала моих личных интересов. Непосредственно Богомолем ведал инженер Пазухин, на обязанности которого, как сторонника флотации, лежало наблюдение за скорейшим продвижением опытов, ибо от этого исключительно зависел срок строительства. Уралцы, увлеченные спором, не принимали срочных мер к откачке компанейского рудника для добычи свежей руды, к отбору нужных проб; мало того, посылаемые ими пробы (в особенности первые за границу) не соответствовали среднему анализу Богомоловских руд; назначенные к отправке за границу пробы залеживались из-за формальностей с Наркомторгом; если прибавить к этому довольно длительное время на пересылку их в Америку, то там руды получались несколько окисленными, что мешало их флотированию, давая неудовлетворительные результаты, Пазухину, который очень внимательно изучая флотацию, все это было известно, но, конечно, он, исходя из вредительских намерений, не принимал никаких мер к ускорению опытов. Я тоже считаю себя виновным в этом, так как, кроме соответствующего нажима на Пазухина, я должен был выступать против уральцев в печати, делать срочные доклады Главметаллу, — словом, вести этот крайне важный вопрос не по чиновничьи, а более горячо, с полным сознанием его срочности. Наконец, лишь в феврале 1928 года было постановлено принять для Богомола флотационный способ. Нужно добавить, что в это время стало известно, что «Лена-Гольдфильдс» еще в 1927 году заказала для Дегтяринского месторождения фирме «Мицераль-Сепарейшен» первую секцию флотационной фабрики на 500 т. руды в сутки (как я показывал, я в этом убедился лично при посещения Дегтяринского предприятия летом 1927 года)».

(Из показаний от 30/XII-28г.)

Таким путем это важнейшее строительство было задержано вредителями в своем развитии на два года.

Общая стоимость предприятия с производительностью в 12,5 тыс. тонн меди определяется ныне в 27,5–28 милл. руб., т.е. четверо–раньше намеченной суммы группой вредителей в 1925 году.

«Твердая линия, взятая Правительством в этом деле, на постройку его собственными силами, как крупнейшего в СССР медного завода, с большими перспективами на его дальнейшее расширение, дающего возможность сохранить в руках государства командное положение по выплавке меди на Урале — аннулировало нашу вредительскую линию», — так заключает Иванов свои показания о вредительстве по Богомолстрою.

### **Роль инженера Гипромеза К.В. ШАФФА**

Концессионеры «Лена-Гольдфильдс», а через них и Уркарт, были подробно осведомлены о мероприятиях Совправительства как по Богомолстрою, так и по Тресту Уралмеди вообще. Главным агентом концессионеров был инж. Колясников К.Д., поселившийся с 1925 года в Свердловске.

Обнаруженные при обысках письма рисуют картину полного «братания» между нашими специалистами и им. Вот выдержки из его писем:

«15/ХІІ-25 г. в Лондон. Я в родной Уральской области. Сколько впечатлений. Приехал с удобствами, около двух часов дня наш поезд приехал на новый вокзал. На перроне оказалось несколько старых знакомых. Помимо Ив. Ив. также Тимофей Михайлович и Павел Павлович. Было так приятно их встретить на столь знакомом вокзале. Успел только пообедать в номере у Ив. Ив., как ко мне пришел Николай Иванович, долго разговаривал, все не прочь у нас служить и устроиться. Передал ему для Марфы Ивановны посылку, также и Тимофею Михайловичу, который также вскоре ко мне пришел».

И, далее, 21/декабря-25 г., пишет:

«Два дня тому назад приехал сюда из Свердловска, остановился у Фрид. Фрид. Они живут хорошо, он служит директором Ревдинского завода. Видел здесь Василия Ефимовича, он живет напротив Фрид., но у него я не был. Перед отъездом из Свердловска ко мне приходили повидаться Мих. Ив. Наседкин и П. Степ. Чирков, оба почти не изменились; первый приглашал в гости, другой просил за свою дочь, чтобы ей дать место в Управлении концессией. Видел также Ник. Конст. Клячина, он просидел у меня несколько часов, все говорили об углежжении. Просил зайти к Александру Никитичу и Варваре Конст. Дела здесь страшно много по Ревде. По телеграммам видно, что Гуляев принял должность в Москве и думает приехать в конце декабря сюда в Свердловск, для разрешения основных вопросов».

Тем временем, в начале 1926 года — Правлением Гипромеза для работы по горной части цветной металлургии принимается на службу горный инженер Шафф К.В., — последний, как мы уже указывали выше, до революции работал у Уркарта на Урале, где заведовал всеми горными работами предприятий Кыштымского Общества, находясь в непосредственном подчинении Колясникова, явившегося до революции главным руководителем Кыштымы.

Из материалов следствия видно, что в период национализации уркартовских предприятий на Урале, Колясников и Шафф получили директиву Правления о-ва, согласно которой Колясников должен был выехать в Англию, эвакуировав все ценности и бумаги о-ва, а Шафф должен был оставаться в России, в целях охраны имущества.

Колясников бежал из СССР при Колчаке, а Шафф по независящим от себя причинам, также вынужден был оставить Урал, так как после Октябрьской революции рабочие хотели с ним расправиться.

Как только Шаффу стало известно, что его быв. патрон Колясников находится в СССР, он принял все меры для устройства свидания с ним. Для этой цели Шафф в августе 1926 г. устроил себе фиктивную командировку на Урал, где и встретился с Колясниковым.

#### **Об этом он показывает:**

#### **Лена-Гольдфильдс поощряет шпионаж и вредительство**

«Колясников встретил меня на крыльце своего дома и здороваясь со мной — сообщил мне, что он еще вчера получил известие о моем посещении. На мой вопросительный взгляд, он смеясь ответил: «Да, осведомительная часть у меня всегда на высоте своего призвания». Уже значительно позже я вспомнил, что накануне своего выезда на концессию я беседовал в Уралгипромере с одним из служащих и ему в разговоре сказал, что собираюсь нанести Колясникова. Такова атмосфера, окружающая территорию иностранной концессии. В тот же вечер, за чаем в интимной беседе, с глазу на глаз, Колясников рассказал мне о тяжелом положении концессии в СССР. По его словам, ограниченные территориальные рамки концессии немислимы для задуманного им предприятия, и что стремление к расширению является вопросом жизни или смерти для дела. Твердая политика правительства, не допускающая в этом вопросе никаких уступок, заставляет концессионеров идти по пути наименьшего сопротивления, и шпионажем в свою пользу и вредительством в советских предприятиях готовить себе почву для будущего расширения. Говоря о Богомолловском строительстве и разбирая его положительные и отрицательные стороны, Колясников сказал, что постройка Богомолловского завода так близко от Дегтяринского — является тактической ошибкой правительства, так как и один Дегтяринский завод сможет переплавить как свои руды, так и руды Богомолловские и даже Калатинские. Узнав из разговора, что я только на днях был на Богомолловском строительстве, Колясников начал расспрашивать меня о положении рудников, их готовности и будущей производительности, просил меня набросать ему карандашом план строительства рудников и их производительность на 1-ое января и 1-ое июня 1929 года или 1-ое января 1930 года. Я понимал, что становлюсь шпионом и вредителем своей цветной металлургии, — вместе с тем, не хватило сил отказаться, так как знал, что в будущем имею на концессии прекрасное положение и большой оклад. Я понимал, что Колясникову необходимо знать темп работ на Дегтяринском заводе. Я все это знал,

все понимал и все же лез в петлю, давал сведения и календарные сроки. Говорят, что трудно пасть первый раз, а потом это становится уже привычкой; так, повидимому, было и со мной.

На другой день, во время обеда, инж. Романов поднял разговор о Риддеровском месторождении, его запасах сульфидных и вкрапленных руд и о нынешней производительности рудников. Видно было, что вопрос этот обсуждался уже не в первый раз, и что Риддер является лакомым куском и играет важную роль в концессионных планах иностранного капитала. Лично я не мог тогда принять большого участия в этом разговоре, так как с Риддерскими материалами не был еще знаком в достаточной степени, и на просьбу Колясникова собрать ему точные сведения о количестве сульфидных и вкрапленных руд Риддеровского рудника с распределением их по горизонтам с 8-ого по 12 — согласился. Колясников говорил мне, что зимой, возвращаясь за границу, он заедет ко мне в Ленинград и тогда возьмет эти сведения. Впоследствии я приготовил ему все просимые им материалы, но он в Ленинград не приезжал. Последний день моего пребывания на Дегтяринском строительстве ознаменовался и самым гнусным поступком, который может совершить гражданин в своем отечестве. Здесь мне предлагали уже не шпионаж, а простое вредительство по отношению к своей родной промышленности. Говоря о будущем Богомоловском заводе, Колясников предложил мне взять на себя наблюдение за прохождением этого проекта через научные и государственные учреждения Союза. Он прямо сказал: проект не должен пройти, завод не должен быть построен. Говоря о мерах воздействия, он прямо указал, что я могу привлекать для этой работы других спецов, памятуя, что за оказанную в этом деле услугу концессия «Лена-Гольдфильдс» всегда сможет предоставить соответствующее место на одном из многочисленных предприятий. Лично мне было обещано высшее техническое руководство всеми Дегтяринскими рудниками».

**В отношении нелегальной политики концессии на Урале и Алтае, а также дезорганизаторской деятельности по линии нашей цветной металлургии Шафф показывает:**

«Как я уже говорил раньше, политика концессии «Лены-Гольдфильдс» стремилась всеми силами расширить территорию концессии, пользуясь для этой цели шпионажем и вредительством. Интересуясь положением Богомоловских рудников, у нее была одна определенная цель — чтобы к моменту готовности Богомоловских рудников были готовы и Дегтяринский завод и рудники. Этот пункт должен был быть согласован во что бы то ни стало, иначе он мог нанести вред всей политике концессии в отношении Богомоловского завода. Богомоловская руда, при первом своем появлении в количестве промышленного значения, должна была плавиться, иначе факт ее накопления являлся бы предлогом для форсирования прохождения проекта Богомоловского завода и допустить этого концессия не могла. Ставился, по моему мнению, прямо вопрос: будет ли Правительство ставить Богомоловский завод,

если в момент готовности Богомоловских рудников, концессия предложит ему на выгодных условиях преплавлять эти руды на Дегтярке. Конечно, нет. Больше ничего не требовалось. Вполне возможно, что при этом имелись в виду финансовые выгоды. Имея в своем распоряжении Богомоловскую руду, можно было бы не форсировать постройку своих собственных рудников. Само собой разумеется, что, имея тенденцию к расширению своей территории, концессия «Лена-Гольдфильдс» не могла останавливаться только на Богомоле, но должна была идти дальше на Юг, т.е. на Карабаш. Это тоже чувствовалось при нашем разговоре с с Колясниковым. Зная, что я, как бывший управитель Карабашских рудников, во всяком случае, сильнее его в геологии Карабашского месторождения, он расспрашивал меня по поводу возможности продолжения Конюховской линзы или по поводу возможности там другой линзы. Я высказал свою полную уверенность, что возле Конюховской линзы должна быть другая линза.

С концессией «Лена-Гольдфильдс» в лице ее уполномоченного инж. Малоземова, был связан и Иванов Андрей Прокофьевич, информировавший друг друга о мероприятиях по строительству медных заводов.

Вышеизложенные показания Шаффа утверждают шпионскую деятельность и вредительские намерения концессии. Вредительская работа группы Иванова А.П. по Богомолу, объективно, была и на пользу концессии, что признают и сами обвиняемые.

## Глава VII

### Отношения Шарова А.К. с быв. собственниками, ныне входящими в состав эмигрантских организаций

Попутно следствием установлено, что Шаров А.К. при своих поездках за границу неоднократно входил в сношения с разными эмигрантскими группами быв. российских промышленников и собственников, ныне составляющих антисоветские организации, так, например: в марте м-це 1925 года Шаров командирован за границу по организации в Париже Советского Банка. Будучи в Париже, Шаров устраивает свидание с Уркартом. Свидание происходит в отеле Уркарта, где кроме него и Уркарта — присутствует член Правления Русско-Азиатской Корпорации — Романов Владимир Вадимович. Спустя некоторое время туда является и бывший владелец нефтяных промыслов Э. Нобель (см. показ. т. 4. стр. 207). Затем Шаров назначает свидание с быв. Председателем Правления О-ва Нижне-Тагильских заводов на Урале, неким А.П. Ратьковым-Рожновым. До революции Шаров состоял членом Правления этого о-ва, имея акций на 250. 000 рублей. По словам Шарова, свидание это носило частный характер, так как Ратьков-Рожнов остался должен Шарову 7.500 руб., которые он пытался у него получить.

Там же, в Париже, Шаров встречается с неким французским инженером Павлом Генриховичем Баяр. До революции Шаров состоял членом Правления Кавказского Горно-Промышленного о-ва и материальные ин-



тересы его и Шарова переплетались и совпадали по синдикату «Медь». Свидание с Баяром было назначено в гостинице «Регина», против Версальского дворца. В беседе Баяр сообщил Шарову, что Кавказское Горно-Промышленное о-во возбудило ходатайство перед Советским правительством о возможности сдачи им в концессию быв. их предприятий в России. Тут же он просил оказать то или иное содействие в этом вопросе. По словам Шарова, он никакого ответа не дал. Затем Шаров и Баяр на автомобиле отправились в предместье Парижа (старый Париж), где помещается так называемое «Международное объединение владельцев предприятий горной и металлургической промышленности Южной России». (Торгпром). Там Шаров был представлен Баяром неизвестному, про его словам, лицу, носящему польскую фамилию, с которым Шаров и вел беседу. Лицо это весьма интересовалось состоянием горной и металлургической промышленности СССР. По словам Шарова, он подробно рассказал о положении в этих отраслях промышленности, подтвердив, что печатаемые в Советской прессе данные о росте промышленности соответствуют истине. (См. т.4. стр. 173.)

Для шпионской деятельности Шаров широко использует аппарат Промбанка. Работая в качестве Заведующего Иностранным отделом Промбанка, он открывает в нем текущий счет в валюте под № 22. На этот счет из разных зарубежных банков поступали денежные суммы для уплаты за шпионаж и вредительскую деятельность. По имеющимся в деле документальным данным видно, что на протяжении с 1925 г. по 1928 г. из Английского «Вестминстер Банк» в Лондоне было получено до 20.000 руб. в иностранной валюте. Из американского банка в Нью-Йорке «Пуэ-банк» получено Шаровым всего около 1500 америк. долларов. Из Японского Банка в Токио «Митсубиши Банк» получено 5.500 иен т.е. свыше 5.000 рублей. Из этих сумм Шаровым выдано было А.П. Иванову по поручению Уркарта 300 фунтов стерлингов, или свыше 3.000 рублей. Кроме того, как это видно из корешков чековой книжки, Шаров выдал Жданову 520 и 3.000 рублей.

Кроме того, по заявлению самого Шарова, у него за границей имеются резервные деньги на его имя в Лондонской Конторе германской фирмы «Вогау и Ко» в сумме до 50.000 рублей. В Японском Токийском банке всего около 14.000 японских иен, т.е. 14.000 рублей.

Для зашифровки способов и источников получения денег из-за границы — Шаров одновременно имел свой простой текущий счет в общем Отделе — под № 2069. На этот счет с иностранного Шаров переводил заграничные денежные поступления, таким образом, обивался легальности происхождения у него крупных сумм. Для более успешной маскировки Шаров производил из своего текущего счета № 2069 разного рода мелкие (до 100–150 руб.) операции, что в некотором смысле способствовало запутыванию его денежного счета в Промбанке. Помимо операций в Промбанке, Шаров получал заграничные переводы из Госбанка на незначительные суммы, примерно на 1.000 рублей.

## Глава VIII Заключение

Суммируя все вышесказанное, констатируем, что вредительская деятельность группы контрреволюционеров в цветной промышленности дала следующий эффект:

1. Начиная с 1921 года до 1925 года цветная металлургия, благодаря организованному означенной группой саботажу, находилась на консервации в состоянии полного застоя и разрушения.

Если учесть, что предприятия цветной металлургии могли быть пущены в ход в 1922–23 г., к чему были все предпосылки и возможности, то к 1925 году страна имела бы добытой, примерно около 660.000 пудов меди, что в переводе на деньги — сохранили бы 11.000.000 рублей. Это только в отношении меди, не касаясь свинца и цинка.

Кроме того, темп развития цветной металлургии, при условии пуска предприятий в 1922–1923 г., к 1925 году не наблюдалось бы в стране того дефицита и голода в цветных металлах, кА это мы имеем в последнее время. В связи с дефицитом цвет. мет. в 1928/29 г., имели место частичные остановки заводов «Красный Выбоженец», «Моск. Объед. Кааб. Заводов» и других.

2. Несмотря на усиленное финансирование, начавшееся с 1925/26 года, выплавка цветных металлов в 1926/27 году составила лишь 63% от доведенного выпуска тех же месторождений и заводов, что свидетельствует о затаившемся восстановительном периоде.

Импорт цветных металлом все более начал увеличиваться, что объясняется не только ростом потребности, но и постоянным, из года в год растущим, невыполнением производственной программы в цветной металлопромышленности.

Капитальное строительство за истекшие 3 года — 1925–26–27 было вполне обеспечено отпуском необходимых средств, ибо против намеченных по финансовому плану 20 милл. рублей — было отпущено 31.886.000 рублей.

Однако, ввиду вредительского маневрирования средствами со стороны означенной группы, вложенные в строительство суммы не давали необходимого производственного эффекта. В результате, для выполнения намеченной в начале 1925 года программы требовалось, кроме 31.886.000 рублей еще 20.000.000 рублей дополнительно.

Такое положение стало особенно угрожающим для обороноспособности Союза, так как наши потребности в цветных металлах на первый год войны собственными средствами могли покрыть лишь в количестве, не превышающем 40%, остальное количество необходимо было ввезти из-за границы.

3. В пятилетнем плане развития цветной металлургии получится ощутимый разрыв между выпуском и потреблением цветных металлов.

Такое положение потребует или пополнения импортными металлами, или, невозможности ввоза, неизбежно затормозит машиностроение, элек-

трификацию, химическую промышленности, т.е. может сорвать намеченный план индустриализации.

Для импорта нужного количества всех цветных металлов за все пятилетия потребуется валюты на 141.000 т.р. франко наша граница.

В случае невозможности в какой-либо год по какой-либо причине отпустить валюту в достаточном количестве, мы неизбежно должны иметь остановку заводов, обрабатывающих цветные металлы для нужд транспорта, электрификации, машиностроения и т.п., т.е. уменьшить намеченный по плану темп индустриализации.

В равной мере и потребность Военведа на первый год войны является обеспеченной без импорта.

Такой результат получился вследствие совершенно сознательной подливной вредительской деятельности группы авторитетных специалистов, агентов иностранного капитала и непримиримых врагов Советской власти.

### Результативная часть

А поэтому, на основании всего вышеизложенного, достаточно изобличаются:

1. Иванов Андрей Прокофьевич, 56 лет, русский... б/п, с высшим образованием, горный инженер, судившийся за бесхозяйственность и приговоренный Р.В. Тр. к 2 годам принудительных работ, в том, что занимая ответственные, руководящие должности в предприятиях и хозяйственных учреждениях промышленности цветных металлов СССР, руководствуясь своим буржуазным мировоззрением, а также крайне антисоветскими настроениями, совершил ряд государственных преступлений против Советского государства, заключавшихся в следующем:

а) начиная с 1921 года вступил в сношения с группой своих единомышленников, также специалистов цветной промышленности, поставившей себе контрреволюционные цели:

б) с того же времени, по собственной инициативе, совместно с быв. собственником царской России — английским капиталистом Л. Уркартом и его агентами, которого я лично и через Английское Торговое Пр-во снабжал различными материалами и сведениями по состоянию цветной промышленности.

в) с того же времени и до самого ареста тайно оказывал всяческое содействие Уркуарту в его концессионных переговорах, добиваясь удовлетворительного их исхода, и против позиции в них Сов. правительства;

г) в течение всего времени с 1921 по 1928 год включительно проводил лично и через своих сообщников активные вредительские действия по предприятиям цветной промышленности, всячески задерживая восстановление национализированных и строительство новых предприятий;

д) систематически тайно получал от Уркарта денежное вознаграждение, а в случае получения концессии — от Уркарта имел обязательство

на свое имущественное обеспечение и восстановление в правах б. собственности;

е) знал о существовании контр-революционных инженерских групп и их вредительской деятельности в других областях промышленности и скрывал это от органов Власти.

В своих преступлениях полностью сознался

Указанные преступленные деяния предусмотрены ст. ст. 58 п.п. 4, 6, 7, 11 и 14 Уголовного Кодекса РСФСР.

2. Лессиг Николай Карлович, 48 лет, русский, женатый, б/п, горный инженер, судившийся Коллегией ОГПУ за шпионаж в 1924 году, в том, что занимая руководящие должности в ГГУ ВСНХ, а впоследствии чл.член Правления Треста «Полиметалл», руководствуясь также своими буржуазным мировоззрением и крайней антисоветскими настроениями, совместно с инж. Ивановым и др. совершил ряд государственных преступлений, изложенных в пунктах а, б, в, д, и, «е» обвинения Иванова А.П.

Кроме того совершил следующее:

а) не прекращая во время гражданской войны письменной и денежной связи со своим быв. соакционером Л. Уркартом, в период национализации предприятий Советской властью, дал указание инж. Пясецкому сокрыть богатейшие месторождения меди в Казачьей степи, продолжая умалчивать об этом до последнего времени:

б) в течение времени с 1921 по 1926 год работая в ГГУ, а затем с 1926 года до 1928 г. в Тресте «Полиметалл» совместно с инж. Гуштюк, всячески задерживал восстановление и развитие Риддерского комбината, путем проведения вредительских действий в его финансировании, реконструкции, изысканиях и строительстве.

Виновным себя признал полностью

Деяния Лессига предусмотрены ст. 58 п.п. 4, 6, 7, 11, 14 Уголовного кодекса РСФСР.

3. Шаров Алексей Капитонович, 49 лет, русский купец, женатый, б/п, коммерсант, не судившийся — в том, что занимая руководящие должности в Центромеди, Помбанке и Металлоимпорте, руководствуясь своим буржуазным мировоззрением, а также крайне антисоветскими настроениями, совместно с инженерами Ивановым Лессигом и другими совершил ряд государственных преступлений против Советского государства, изложенных во всех пунктах обвинения Иванова А.П.

Кроме того, Шаров А.К. по собственной инициативе с 1925 года вошел в тайные сношения с представителями Парижского белоэмигрантского объединения, так называемого — «Торгпрома», которых систематически, во время каждого пребывания за границей, информировал о положении промышленности и народного хозяйства Союза.

Виновными себя признал полностью.

Деяния Шарова предусмотрены ст. 58 п.п. 4, 6, 7 и 14 Уголовного Кодекса РСФСР.

4. Гуштык Иван Трифионович, 48 лет, женатый, беспартийный, горный инженер, привлекавшийся в 1924 году Семипалатинским Губотделом ОГПУ по подозрению в шпионаже, в том, что состоя на службе в ГГУ ВСНХ, Совместно с инж. Ивановым, Лессигом и Шаровым, совершил ряд государственных преступлений против Советского государства, заключающихся в следующем:

а) принял участие в совещании 1925 г., а также в выработке вредительского плана по восстановлению цветной металлургии, в интересах Уркарта;

б) участвовал во вредительской работе по задержке развития Риддерского комбината (элетролиз цинка, проекты гидространции Ульба, Уба) — в интересах того же Л.А. Уркарта, с которым он был связан через Лессига и Шарова.

В предъявленных выше преступлениях Гуштык признал себя виновным частично (т.е. стр. 99)

Означенные преступные деяния предусмотрены ст. 58 п.п. 6, 7 и 14 Уголовного Кодекса РСФСР.

5. Шафф Константин Васильевич, 51 года, русский, женатый, беспартийный, горный инженер, не судился — в том, что:

а) с 1920 года принял от своего б/непосредственного начальника К.Д. Колясникова поручение по охране национализированных предприятий быв. Уркарта от эксплуатации их Советской властью;

б) начиная с 1927 года, в целях экономического шпионажа в пользу Уркарта, установил связь с управл. Уральской конторой «Лена-Гольдфильдс» — Колясниковым, которого информировал о положении соседних с концессией советских предприятий промышленности цветных металлов (Риддера и Богомолвск.) и представил ему письменно все цифры развития Богомола и Риддера;

в) принял на себя предложение затормозить прохождение этого проекта Богомолстроля в Гипромезе, для чего должен завербовать сообщников из числа специалистов, работающих на этом деле;

г) за всю свою шпионскую и вредительскую работу договорился с Колясниковым о получении на концессии должностного места.

В предъявленных ему вышеуказанных обвинениях Шафф полностью признал себя виновным.

Означенные выше преступные деяния Шаффа предусмотрены ст. 58 п.п. 4, 6, 7 Уголовного Кодекса РСФСР.

Пом. Нач. ЭКУ ОГПУ Миронов  
Пом. Нач. 1 Отд. ОГПУ Фельдман  
Москва 25 июня 1929 года.

*АП РФ Ф. 3. Оп. 58. Д. 352. Л. 125–157. Машинописная копия.*

## № 7.3.

Докладная записка Г.Г. Ягоды И.В. Сталину о концессии  
«Лена-Гольдфильдс»<sup>3</sup>

Лично

№ 44150

14 декабря 1929 г.

Тов. Сталину

При просмотре документов изъятых во время операции по концессии «Лена-Гольдфильдс» в Москве, обнаружены заслуживающие внимания нижеследующие документы:

1. У гр-на Семпсона — отношения отдела Переводчиков Лиги Наций от 25 и 28 года, касательно возможности предоставления Семпсону постоянной работы в Лиге и запрос Семпсону постоянной работы в Лиге и запрос Начальника того же отдела Лиги Наций от января 1926 г. о возможности прибытия Семпсона на заседание осенней Сессии Лиги.

2. У него же обнаружено воззвание Исполкома Коминтерна к народам Индии на английском языке от 26–29 года.

3. У Гр-на Малоземова установлены материалы, касающиеся концессионных объектов Союза с их подробной экономической характеристикой. По справке ГКК им публикуются данные о концессионных объектах без подробного описания.

4. У гр-на Смит — тезисы доклада Перышкина на 1-м всесоюзном съезде золотопромышленности не подлежащие оглашению и ряд описательных данных золотых месторождений Сибири.

5. У ряда других лиц, подвергшихся обыску, обнаружена переписка, носящая совершенно секретный характер с признаками экономического шпионажа, как примерно:

а) Сводка лицензий по цветным металлам

б) Справка на 15 сентября 1929 г. о лицензиях на оборудование техснабжения и металлы.

в) Данные о транзитной торговле с Персией через Закавказье.

г) Разведочные материалы золотоносных районов Сибири с предложением продажи их «Лена-Гольдфильдс».

д) Предложение Ленинградской конторе исходящее от Семпсона о подыскании инженера из Геолкома на предмет составления выборок из архива Геолкома по группам рудников и т.п.

При операции, произведенной в Ленинграде, обнаружено:

1. У ИВ — материалы по Никопольскому горному обществу, переписка по сдаче в концессию завода бывшего «Руберойд» и акции этого же общества, в количестве 116 штук.

<sup>3</sup> На бланке ОГПУ при СНК СССР.

2. У СВАНА — большое количество переписки на английском языке и английская ручная граната.

3. Обыск у других лиц дал большое количество ценных геологических материалов по золотоплатиновой промышленности, по цветным металлам, медным рудникам, оловянным месторождениям и ряд разведочных данных по донецкому каменно-угольному бассейну, графитовым месторождениям.

По предварительному донесению из Бодайбо при операции обнаружены неопубликованные материалы о путях сообщения Якутии, некоторые сведения о деятельности Советских организаций и документ, уличающий концессию в организованной контрабанде.

Дальнейшие результаты операции и изучение документов будут Вам немедленно сообщены.

Зам. Пред. ОГПУ Ягода

*АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 352. Л. 175–176. Подлинник.*

#### № 7.4.

**Докладная записка Г.Г. Ягоды И.В. Сталину о проведенной операции по концессии «Лена-Гольдфильдс»<sup>4</sup>**

С. Секретно

№44148

16 декабря 1929 г.

В ночь с 15 на 16 декабря ОГПУ произведена операция по концессии «Лена-Гольдфильдс» в следующих районах: Москве, Ленинграде, Свердловске и Туле.

В Москве в здании концессии и у сотрудников на дому произведено всего 75 обысков, в Ленинграде 21, в Свердловске 120 и в Туле 10.

Кроме того, в ту же ночь произведены обыски на территории концессии и у сотрудников в Семипалатинске в 6-ти пунктах и в таком же количестве пунктов.

К моменту производства операции представительства концессии в Харькове, Киеве и Одессе ликвидировались, почему операции там не произведены.

Среди обысканных сотрудников концессии в Москве иностранных подданных 3 человека, из которых 2 проживают и находятся в СССР и 1 за границей.

В Москве арестовано 3 человека: инженер концессии Калясников, юристконсультант Муромцев и завхоз Костко, в Ленинграде 1, в Свердловске 4, в Туле 1 — все граждане Советского Союза.

<sup>4</sup> На бланке ОГПУ при СНК СССР.

При обыске изъято большое количество переписок и документов, которые при беглом первоначальном просмотре дали следующие предварительные результаты.

а) Изъяты папки с данными о концессиях в СССР;

б) В несгораемом шкафу концессии в Москве обнаружена валюта, принадлежащая лично ряду сотрудников концессии, которые занимались нелегальными валютными операциями.

Внешне операции произведены с соблюдением соответствующей корректности, не вызвав никаких со стороны оперируемых лиц протестов или жалоб.

Дальнейший просмотр и изучение документов, а также получение дополнительных сведений из отдельных пунктов производится и результаты будут вам немедленно сообщены.

Зам. Председателя ОГПУ ЯГОДА

*АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 352. Л. 174–174(об). Подлинник.*

#### № 7.5.

**Сопроводительное письмо помощника секретаря ЦК ВКП(б)  
членам и кандидатам Политбюро ЦК ВКП(б),  
членам Президиума ЦКК с приложением записки Г.Г. Ягоды  
о концессии «Лена-Гольдфильдс»**

Строго секретно.

№17798/с

29 декабря 1929 г.

Членам и кандидатам Политбюро ЦК: т.т. Андрееву, Бауману, Ворошилову, Кагановичу, Калинин, Кирову, Косиору Ст., Куйбышеву, Микояну, Молотову, Петровскому, Рудзутак, Рыкову, Сталину, Сырцову, Томскому, Чубарю.

Членам Президиума ЦКК: т.т. Ильину, Лебедю, Орджоникидзе, Солцу, Шкирятову, Яковлеву Я.А., Янсону, Ярославскому.

Тов. Смирнову А.П.

По поручению тов. Сталина посылается Вам для сведения записка т. Ягоды от 23.XII.29 г. за № 44151 о концессии «Лена-Гольдфильдс».

Приложение: экз. на 5 листах.

Пом. Секретаря ЦК



*Приложение***Докладная записка Г.Г. Ягоды И.В. Сталину о концессии  
«Лена-Гольдфильдс»<sup>5</sup>**

Лично

№ 44151

23 декабря 1929 г.

Рассматривая деятельность концессии по нашим материалам, необходимо констатировать, что вредительская и шпионская работа с момента возникновения концессии усиленно развивается, захватывая своими действиями ряд отраслей народного хозяйства.

В подтверждение изложенного приведем данные следствия по следующим основным моментам:

а) Следствие по делу контрреволюционной организации в химической промышленности устанавливает наличие вредительства при заключении договора между концессией «Лена-Гольдфильдс» и Севхимтрестом. Смысл его обвиняемый Мариенгоф разъясняет следующим образом:

«При заключении концессионного договора с «Лена-Гольдфильдс» в частности, касающейся взаимоотношений с Севхимтрестом, от имени коего вел переговоры, как член правления Деханов. Последний предъявил мне текст уже готового договора и выразил большое удовлетворение по поводу этого. Когда я просмотрел договор, я обратил внимание на ряд бросающихся в глаза явно невыгодных для нас пунктов. Деханов сказал мне, что он подробно разговаривал об этом частным образом с Малоземовым и сам предложил последнему всемерно пойти навстречу интересам «Лена-Гольдфильдс». При условии, если последний также окажет ему услуги. Малоземов, по словам Деханова, согласился с этим, и они договорились на том, что в дальнейшем он получит от «Лена-Гольдфильдс» в свое распоряжение сумму около двух десятков тысяч рублей и, кроме того, «Лена-Гольдфильдс» не откажется быть посредником передачи денег из заграницы Деханову по его указаниям и просьбам».

б) Деханов получил 20.000 рублей от Малоземова, которые он передал вредительской организации в военно-химической промышленности, причем этому обстоятельству предшествовала предварительная договоренность между Малоземовым и Дехановым, касательно их взаимной работы.

в) Параллельно изложенным действиям, концессия «Лена-Гольдфильдс», стремясь расшириться территориально за счет месторождений, находящихся в руках Советской промышленности, — проводила в таковых, через доверенных людей, акты вредительского порядка, направленные к разрушению этих предприятий».

<sup>5</sup> На бланке ОГПУ при СНК СССР.

Следственные данные говорят о том, что обвал на Риддеровском руднике и дезорганизация в деле строительства нашей цветной металлургии, в частности на Богомоле и Карабаше, есть акт вредительства по прямому указанию концессионеров.

В связи с постройкой Богомоловского завода, долженствующего быть мощным конкурентом концессионному Дегтяринскому заводу, ответственным работником концессии Калясниковым дается прямое указание вредителям — не допускать прохождения проекта.

г) Пожар на Риддере 31-ого августа, как установлено, есть безусловно диверсионный акт, имевший целью полное уничтожение всего Комбината.

Имеющиеся в нашем распоряжении данные, арест ряда лиц, основательно заподозренных в поджоге, и предварительное следствие по делу дают возможность ориентировочно предполагать причастность к этому акту работников концессии «Лена-Гольдфильдс» и взаимную заинтересованность в уничтожении Риддера, как со стороны Уркарта, так и концессии «Лена-Гольдфильдс».

д) По линии экономического шпионажа в Союзе концессия играла весьма крупную роль, как с точки зрения руководства шпионажем, так и финансирования членов шпионской организации. Ликвидированное нами дело о шпионаже в Геолкоме ВСНХ в достаточной степени вскрывает истинную роль и значение концессии в этой области. Юрисконсультант «Лена-Гольдфильдс» Муромцев являлся одним из лиц, у которого и концентрировались сведения шпионского характера. Получаемые им сведения охватывают не только золотопромышленность, но и другие отрасли народного хозяйства в широком смысле этого слова: обвиняемые Тихонович, Трофимук, Никитин и Флеров в самой конкретной форме подтверждают изложенное. Одновременно Муромцев являлся лицом, финансировавшим указанных лиц.

#### **В Ленинграде:**

В процессе проведенной нами операции обнаружено большое количество ценных геологических материалов по золотоплатиновой промышленности, по цветным металлам, данные месторождений главнейших цветных металлов Киргизской степи, геологические материалы по разным округам — по меди, золоту и платине, суммированные данные по оловянным месторождениям в районах: Забайкалья, Кавказа, Туркестана, Урала, западной и Средней Сибири с полным количественным и качественным анализом слова.

#### **В Москве:**

а) Семпсон — отношения отдела переводчиков лиги наций от 1925 и 1928 годов, касающиеся приглашения и возможности предоставления Семпсону постоянной работы в Лиге и запрос начальника того же отдела от января 1926 года о возможности прибытия Семпсона на заседание осенней сессии лиги.

б) Малоземов — печатные материалы, касающиеся концессионных объектов Союза с их подробной экономической характеристикой. (По

справке гкк, им публикуются данные о концессионных объектах без подробного описания).

в) Смит — тезисы доклада Перышкина на первом Всесоюзном Съезде золотопромышленности, не подлежащие оглашению, и ряд описательных данных о золотых месторождениях в Сибири.

г) В конторе правления — два документа шпионского характера, касающиеся работы Геолкома, вновь открытых ценных месторождений золота в районе Калара и рекомендации Британской миссии ряду лиц.

#### **В Бодайбо:**

а) обширные архивы Лензолота, подлежащие передаче Горному надзору

б) Протоколы Союза горняков, полученные нелегально.

в) Директива Малоземова о сокращении подземных работ по тактическим причинам, несмотря на наличие золота.

г) Не опубликованные документы о путях сообщения Якутии.

д) Некоторые сведения о деятельности советских организаций и Документ, уличающий концессию в организованной контрабанде.

#### **В Семипалатинске:**

а) У Попова — представителя концессии — докладная записка о произведенных изысканиях Турксибом по реке Бухтарме: письма, устанавливающие его связь с Кузнецовым, арестованным ПП ОГПУ Сибири по обвинению в экономическом шпионаже

б) У Кузьмина-Караваева — карта Риддера, карты нефтяных выходов в Семипалатинском Округе; в письме Васильева — зав. Лесным Отделом Иртышского Отделения — в ряд адресов гор. Москвы, сообщающие о настроениях крестьян, в связи с хлебозаготовками, с приложением судебных приговоров; Отдельные совершенно секретные протоколы заседания глав концесскома по вопросу о сдаче в концессию на госстройку отдельных железнодорожных участков; различные материалы и чертеж о деятельности «Стандартстрой»; директивное письмо Гуляева от 10 октября 1929 г. о сокращении производимых работ; карта части пограничного района Сибири и Маньчжурии.

в) У Деви — управляющий Иртышским отделением Концессии — Анализ Риддерской Руды; Калькуляция себестоимости одного процента той же руды и личная запись Деви о Богословских медных месторождениях на Урале, имеющих колоссальное значение.

г) У Мышарина — Заведующего Зырянской концессией — геологические исследования Чарковых месторождений: исследования Алтая; подробные данные о Северском и Сысертском рудниках.

д) У Маньковского — письма Иву о Богомоловском заводе.

е) У Колосовского — карта восточных лесных площадей, намеченных к сдаче в долгосрочную аренду.

#### **В Новосибирске:**

У заведующего Киселевской конторой Хохлова — данные шпионского характера о состоянии драг Уралплатины и золотопромышленности.

**На Урале:**

а) У заведующего фабрикой Дегтярского завода Шканцева — доклад, адресованный в Лондон о ходе Богомоловского строительства.

б) У заведующего прокатным цехом Киселева — чертежи по Киштымскому заводу.

в) У лесничего концессии Морского — данные о ходе лесозаготовок по Уралу.

Исходя из имеющегося у нас материала и на основании результатов операции — нами арестовано:

**Муромцев Н.М. — юрисконсультант концессии.**

Племянник бывш. Председателя Государственной Думы Муромцева, бывш. офицер. После организации концессии Муромцев переходит туда на работу по рекомендации Гуляева и вскоре становится весьма приближенным лицом к Малоземову. Лондонская дирекция концессии, относясь к Муромцеву с большим доверием, дает ему в 1928 году ряда ответственных поручений.

Следствием по делу шпионской организации в Геолкоме установлено, что Муромцев являлся одним из активнейших участников организации, у которого и концентрировались сведения шпионского характера, касающиеся различных отраслей народного хозяйства Союза.

Изложенное с достоверностью подтверждено показаниями членов указанной шпионской организации.

**Калясников К.Д.**

В дореволюционное время состоял акционером Русско-азиатской корпорации, возглавляемой Уркартом, и одновременно управлял всеми горными и металлургическими предприятиями этой корпорации на Урале.

В период пребывания власти Колчака Калясников, оставаясь в роли руководителя предприятий, оказывал Колчаку всемерное содействие. Во время падения белогвардейской власти, согласно полученной из Лондона директивы, Калясников эвакуировался в Англию, захватив с собой значительную часть средства и архив корпорации. В 1925 году Калясников с Нансеновским паспортом прибывает в Союз и назначается Управляющим Уральской Концессии.

Для практического проведения в жизнь вредительской шпионской работы, Калясников в 1927 году связывается с инженером Шаффом, которому даются конкретные задания, смысл коих, по показаниям арестованного Шаффа, сводится к следующему:

«Говоря о будущем Богомоловского завода, Калясников предложил мне взять на себя наблюдение за прохождением этого проекта через научные государственные учреждения Союза. Он прямо указал — проект не должен пройти, завод не должен быть построен. Говоря о мерах воздействия он прямо указал, что я могу привлекать для этой работы других спецов, памятуя, что за оказанную услугу в этом деле «Лена-Гольдфильдс» всегда сможет предоставить соответствующее место на одном из своих предприятий».

Желая расширить рамки концессии — Калясников проводил вредительскую работу на соседних месторождениях и заводах, в частности Карабашскому и Колотинскому комбинатам.

**Шафф показывает:**

«Исходя из всех вышеизложенных фактов, приходится придти к заключению, что действия перечисленных лиц являются вредительскими в отношении цветной металлургии Союза и вся их преступная деятельность осуществляла политику концессии «Лена-Гольдфильдс».

**Костко М.С., завхоз концессии:**

Являлся душой боевой дружины, организованной Малоземовым в 1918 году для борьбы с большевиками; в 1921 году судился РВТ за участие в банде Красильникова.

Участник вредительской организации, подготовлявшей Ленские прииски к сдаче в концессию, что подтверждено следствием.

**Ясюкевич Инженер Уралцветмета.**

При предварительном допросе признался в систематическом информировании концессии о делах и строительстве металлургии Урала.

**Хохлов — зав. Киселевской конторы.**

Уличен документально КАК ШПИОН, во время обыска найдены материалы, о драгах Уралплатины и золтопромышленности.

**Васильев.**

Уличен найденными у него шпионскими материалами, информация о ходе Богомиловского строительства и данные о настроениях крестьянства.

**Маньковский.**

Уличен документально обнаруженным у него письмом Иву о Богомольском заводе.

**Колосовский.**

Тоже (Найдена карта Восточных лесных площадей, намеченных к сдаче в долгосрочную аренду).

Ни один английский подданный не арестован.

Следствие по делу ведется.

Зам. Председателя ОГПУ (Ягода)

*АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 352. Л. 177–184. Подлинник.*

**№ 7.6.**

**Записка Г.Г. Ягоды И.В. Сталину с приложением материалов о деятельности «Лена-Гольдфильдс»**

Без даты

*Т. Сталин, я очень просил бы Вас прочесть этот документ, который даст все основания, независимо ни от чего, арестовать если не самого Малоземова, то Колясникова и Муромцева, во всяком случае, они граждане СССР.*

*Г. Ягода*

Приложение

Докладная записка начальника ЭКУ ОГПУ Г.Е. Прокофьева  
О деятельности «Лена-Гольдфильдс»  
(по материалам ОГПУ)

№ 0171

28 января 1930 г.

Вредительская подготовка Ленских приисков к сдаче концессию была начата к.-р. Группировкой инженерства с 1919 г., т.е. с момента вторичного установления Сов. Власти в Сибири.

**Создание к.-р. организации на Лене**

Инициатива организации к.-р. Инженерства, служившего на Ленских приисках, принадлежала быв. главнокомандующему Ленскими приисками МАЛОЗЕМОВУ. Покидая прииски и выезжая за границу МАЛОЗЕМОВ дал общие указания оставшимся инженерам о необходимости соблюдать в дальнейшей работе при Сов. Власти интересы быв. хозяев предприятий.

Незадолго до падения правительства Колчака МАЛОЗЕМОВ, находившийся в то время в Иркутске, информировал инженеров, что их деятельность в пользу быв. владельцев Ленских приисков будет оплачена.

Инж. Савельев показывает:

«В этот период заведующий пароходством Алалев приехал на прииски и передал старшим служащим, что Малоземов обещал отложить в валюту за границей некоторую сумму денег для них. Смысл этой передачи сводился к заинтересованности старых служащих в сохранении приисков для быв. владельцев».

(Показ. от 15 октября 1928 г.)

Руководящая роль в отношении к.-р. инженерства Ленских приисков сохранилась за Малоземовым и в последующие годы, когда он находился за границей.

Инж. Савельев показывает:

Примерно в конце февраля или в марте 1920 г. Лично от жены бывш. Главноуправляющего Малоземова — Малоземовой Елизаветы Андреевны, слышал, что она получила с какой-то оказией письмо от своего мужа, в котором он писал, чтобы она передала друзьям его согласие тем из них, которые останутся на службе и быв. Ленинском Т-ве, что часть их жалованья он будет откладывать за границей в инвалюте.

Это обещание понималось, как вознаграждение за ограждение интересов Ленского Т-ва в условиях работы при национализации»

(Показ. от 6 августа 1928 г.)

**Начало экономического шпионажа.**

Помимо обещаний о материальном вознаграждении к.-р. Инженерства от Малоземова исходили такие запросы о состоянии приисков и соответ-

ствующие сведения пересылались служащим б. Ленского Т-ва за границу нелегальным путем.

Инж. Савельев показывает:

«Примерно в 1920 г. от Малоземова была получена Эйдлиным записка, привезенная Комичем, которая была законспирирована именем Ефима, вместо Марка.

Эту записку мне показывал Эйдлин и говорил, что Малоземову через Комича он послал сообщение об общем положении Ленских приисков. Такие были слухи о том, что Эйдлин переписывается с Атласом (быв. секретарь Малоземова)».

(Показ. от 15 октября 1928 г.)

### **Оформление к.-р. организации на Лене**

Под влиянием руководящих указаний Малоземова, целиком отвечавших антисоветским настроениям инженерства, оставшегося на приисках, была создана вредительская группировка, ставившая своей целью противодействие хозяйственному строительству сов. власти в области золото-промышленности.

Инж. Мычелкин показывает:

«Зарождение этой организации надо отнести к концу 1919 г., т.е. ко времени отъезда Малоземова за границу... Малоземов при своем отъезде за границу вполне основательно рассчитывая на возможность в ближайшее время перехода приисков в руки государства, дал руководящим работникам приисков директиву — охранять прииски до лучших времен для старых хозяев».

(Показ. от 14 июля 1928 г.)

Инж. Савельев показывает:

«В группу специалистов, работавших на приисках и противодействовавших развитию приисков входили: я, Эйдлин, Стахевич, Левин, Мишарин и Лазаревский...»

(Показа. от 20 октября 1928 г.)

### **Директивы Малоземова по вредительству на Лене.**

Вредительская тактика Малоземова, как агента Лондонского Правления «Лензолото», и созданной им к.-р. Группировки заключалась в систематической дезорганизации Ленского золото-промышленного предприятия с той целью, чтобы доведя его до убыточности, принудить Сов. Правительство сдать прииски в концессии. Иностранцам.

В письме, полученном от Малоземова его женой в начале 1920 г. содержалась общая директива по вредительству, о которой инж. Савинов показывает:

«работа при национализации и направление деятельности оставшихся служащих должны были осуществляться в сторону постепенного приведения дела в упадок с помощью бесхозяйственного ведения его ненужной затратой средств и даже прямого вредительства».

(Показ. от 7 августа 1928 г.)

### **Выработка вредительской тактики на Лене**

Вредительская установка Малоземова, целиком воспринятая к.-р. организацией, легла в основу деятельности специалистов на Ленских приисках.

Инж. Савельев показывает:

«В самом начале установления Сов. власти состоялось совещание быв. Промсовета, на котором Савинов В.В. в своих выступлениях проводил ту мысль, что работа промыслов при Советском строе невозможна и что прииска нужна сохранить для передачи быв. владельцам, а также в будущем стремиться к ограждению интересов быв. владельцев. На этом совещании присутствовали: я, Эйдлин, Стахевич, Савинов, возможно был и Костко». (Показ. от 20 сентября 1928 г.)

Инж. Савинов показывает:

«После свержения Колчаковской власти на заседании Промсовета, в обстановке уже объявленной национализации приисков, я лично высказывался в том смысле, что окончательное упрочение Сов. Власти считаю бесспорным, что должна и более вероятно через тот или иной промежуток времени опять какая-нибудь перемена и что тем из членов Промсовета, которым придется работать при новой обстановке, нужно будет свою линию поведения направлять так, чтобы сохранить прииски, как хозяйственную единицу и иметь возможность вернуть их прежним владельцам...»

(Показ. от 6 августа 1928 г.)

### **Основные методы вредительства на Лене:**

Согласно показаниям арестованных членов к.-р. организации, практическая вредительская деятельность последней развивалась по нижеследующим основным направлениям.

1. Умышленный подрыв производственной работы предприятия;
2. Создание нерентабельности промыслов путем ненужной затраты средств в эксплуатационной работе;
3. Сокращение подготовки золотосодержащих песков;
4. Нерациональное производство разведок с целью сокрытия золотосодержащих песков;
5. Непроизводительное вложение средства в новое строительство и оборудование;
6. Покровительство частным подрядчикам;
7. Представление в центральные хозяйственные органы неверных сведений с целью создать впечатление об исчерпании запасов золота и неизбежности в скором времени закрытия приисков.

(См. показ. Савельева от 15 сент., 15 окт., 20 окт., — 1928 г.)

Савинова 9 августа 1928 г.

Чулицкого 7 августа 1928 г.

Кулакова 6 и 7 августа 1928 г.)

### **Связь вредительской группировки на Лене с Моск. к.-р. Центром**

В 1921 г., после образования в Москве при клубе Горных деятелей руководящего центра к.-р. Организации по золото-платиновой промышлен-



ности, была установлена тесная связь между этим центром и вредительской организацией на Ленских приисках.

Для этой цели московской организацией был командирован на Лену инж. Марков, на обязанности которого было возложено выяснить положение дел на месте и информировать вредительскую группировку о перспективах концессионирования важнейших отраслей промышленности.

Инж. Савельев показывает:

«В 1921 г. Летом приезжал на прииски... инж. Марков, который высказывал группе инженеров, как-то: мне Эйдлину, Стахевичу, возможно, Мишарину и Левину, что развитие золотой промышленности в России должно идти по линии привлечения иностранного капитала в виде концессий и что Советская власть сама вести дело золото-промышленности не сможет.

Он же сообщил... что в Париже образовалась группа быв. владельцев национализированных предприятий, которые собираются вести переговоры с правительством о возвращении им их предприятий и что по его мнению Ленские прииски также будут возвращены быв. Товариществу и тогда, старшие служащие получают вознаграждение. Смысл этой передачи сводился к заинтересованности в ограждении интересов быв. владельцев».

(Показ. от 6–15 октября 1928 г.)

Организационная связь между московским центром и Ленской вредительской группировкой в последующие годы была усилена путем командировки на Лену Подьяконова — директора золото-платинового Директората ВСНХ.

Инж. Роговин показывает:

«Однажды Подьяконов после возвращения с Ленских приисков, куда был командирован в 1923 г. Для обследования, ...сообщил, что организация имеет широко разветвленные ячейки на местах, при этом сказал, что на Ленских приисках Эйдлин и Савельев принадлежат к организации. Немного позже о принадлежности Эйдлина и Савельева к к.-р. Организации мне говорил или Крылов или Марквиани».

(Показ. от 15 ноября 1928 г.)

Содействие Моск. к.-р. центра вредительству на Лене.

Московский золото-платиновый центр оказывал разностороннее содействие Ленской вредительской группировке для осуществления общих планов по дезорганизации работы приисков и подготовке передачи их в концессию иностранному капиталу.

Так, например, члены московской организации, работавшие в Наркомфине, устанавливали низкие цены на золото и тем самым дополняли прямую вредительскую работу, проводившуюся при эксплуатации приисков.

Инж. Роговин показывает:

«Плата за добываемое золото была установлена НКФ для Лензолото» в реальной валюте от 2 р. 50 к. до 2 р. 75к. за золотник и эту цену всегда отстаивал работавший в НКФ Орелович И.В.

Такая нереальная цена за золото приводила к большой убыточности треста и это имело, несомненно, значение при переговорах о сдаче в концессию Ленских приисков».

(Показ. от 20 ноября 1928 г.)

#### **Общие цели к.-р. организации.**

Вредительская подготовка на Лене к сдаче приисков в концессию находилась в тесной связи с широкими планами московской организации по внедрению частного капитала в Советскую промышленность.

Инж. Рутковский показывает:

«Вся практическая вредительская работа моя вытекала из той основной установки, которую дал мне клуб Горных Деятелей и в первую очередь Пальчинский. Эта основная установка заключалась в следующем:

«Старые собственники должны вернуться».

(Показ. от 25 октября 1928 г.)

#### **Содействие вредительству на Лене в высш. сов. учреждениях.**

Для разрешения этой задачи были использованы к.-р. группировки специалистов, работавших в высших хозяйственных учреждениях Союза.

Инж. Левицкий показывает:

«Я, работая в золото-платиновой секции главного управления Горной промышленности ВСНХ, с объявлением НЭПа и концессионной политики определенно считал, что задача специалиста ускорить передачу крупных предприятий и концессию иностранным капиталистам путем вредительства и мою точку зрения разделяли: Рутковский, Мисюревич и Капцов, после чего мы... составили список объектов для концессионирования, включив в него Лену, Кочкарь и Ольховку».

Инж. Роговин показывает:

«Моя вредительская работа сводилась к выработке облегченных условий для концессий (Лена-Гольдфильдс)».

(Показ. от 15 ноября 1928 г.)

Инж. Мисюревич показывает:

«получив в Клубе горных деятелей установку на сдачу крупной золотой промышленности в концессию, я, Рутковский и Капцов эту идею провели в Главном управлении Горной промышленности».

(Показ. от 21 сентября 1928 г.)

#### **Заграничная связь Моск. центра с концессионерами.**

Независимо от заграничных связей, существовавших у Ленской вредительской группировки, московская организация имела непосредственные сношения с представителями иностранного капитала, оказывая им содействие по концессионированию предприятия золото-промышленности Союза.

Инж. Левицкий показывает:

Мисюревич связался с быв. акционером Ленского т-ва Грауманом (ныне умершим), а последний имел переписку с прежними владельцами Лены, в частности с Гинсбургом.

Практическое ведение переговоров в Советских учреждениях взял на себя Мисюревич».

(Показ. от 28 сентября 1928 г.)

Для той же цели были использованы поездки специалистов за границу.

Инж. Левицкий показывает:

«Осенью 22 г. уехав в заграничную группировку, я в Лондоне встречался с Малоземовым (быв. Главно-управляющий Ленск. Т-ва), который просил навести справки в Главконцесскоме, как обстоит вопрос о передаче Ленских приисков в концессию, а также просил передать, что лица, которые будут оказывать содействие в проведении концессии на Ленских приисках, он материально компенсирует».

(Показ. от 27 сентября 1928 г.)

#### **Итоги вредительской работы на Лене**

Вредительская деятельность на Лене и параллельная работа московской к.-р. организации в высших хозяйственных учреждениях Союза создали предпосылки для привлечения иностранного капитала в золото-промышленности Союза.

Инж. Подьяконов показывает:

«Вернулся я из Америки 5–8 мая 1925 г. И первое, что я узнал, что Лен-золото сдано в концессию, хотя за год до этого я в Госплане, по предложению т. А.Д. Цюрупы, дал совместно с проф. И.М. Губкиным крайне резкое, отрицательное заключение по этому вопросу, с которым, поскольку я знаю, согласился и Госплан, отклонивший домогательства концессионеров.

Встретившись со мной в КГД Пальчинский с торжеством указал мне на этот факт, как на результат работы организации».

(Показ. От 4 октября 1928 г.)

#### **Помощь «Лены — Гольдфильдс» московскому центру**

После начала работ на концессии Лена-Гольдфильдс, последняя была использована к.-р. организациями для расширения их антисоветской деятельности.

Золото-платиновый центр в лице Пальчинского, поддерживал связи с заграницей при помощи представителя «Лена-Гольдфильдс».

Инж. Подьяконов показывает:

«При передаче письма Пальчинский проговорился, что он рассчитывал отправить его с кем-нибудь из Лен-золото, но это почему-то не состоялось, так что, очевидно, между Лена-Гольдфильдс » и Советом (инженерских к.-р. организаций — наше примеч.) существовала какая-то связь».

(Показ. От 26 октября 1928 г.)

#### **Вредит. договор Лены-Гольдфильдс с Совхимтрестом**

Следствие по делу о к.-р. организация в военной и химической промышленности обнаруживает наличие вредительских актов при заключении договора между концессией Лена-Гольдфильдс и Совхимтрестом.

Инж. .... Показывает:

«При заключении концессионного договора с «Лена-Гольдфильдс» в части, касающейся взаимоотношений о Совхимтрестом, от имени коего

вел переговоры, как член Правления Деханов (это было в 1925 г.), последний предъявил мне текст уже готового договора и выразил свое большое удовлетворение по поводу этого.

Когда я пересмотрел договор и обратил внимание на ряд бросающихся в глаза явно невыгодных для нас пунктов, Деханов сказал мне, что он подробно разговаривал об этом частным образом с Малоземовым (представителем «Лены — Гольдфильдс») и сам предложил последнему пойти навстречу интересам «Лена-Гольдфильдс» при условии, если последняя такие окажет ему услуги.

Малоземов, по словам Деханова, согласился с этим и они договорились на том, что в дальнейшем он получит от «Лена-Гольдфильдс» с свое распоряжение сумму одного-двух десятков тысяч рублей, а кроме того «Лена-Гольдфильдс» не откажется быть посредником в передаче денег из-за границы ему Деханову, от его указания к просьбам».

(Показ. от 26 февраля 29 г.)

#### **Финансирование к.-р. организации в военной промышленности**

Действительно в дальнейшем Деханов использовал концессию «Лена-Гольдфильдс» для финансирования к.-р. организации в военной промышленности.

Инж. Деханов показывает:

«Познакомился я с Малоземовым на одном из заседаний в концессионном комитете. По выходе после заседания мы разговорились о будущих наших взаимоотношениях. По буржуазному обычаю он считал необходимым скрепить лучшую связь взаимной работы в тресте и на заводе, путем некоторой суммы денег для раздачи ответственным служащим. Учитывая наши задачи, я согласился.

Разговор этот ничем не кончился. Возобновился он когда я ездил в Правление «Лена-Гольдфильдс» относительно Колчедана. Условились, что я заеду на Арбат в правление дня через два-три, точно о времени мы должны были договориться по телефону.

Я поехал на трестовской машине и получил в его кабинете 20.000 руб., которые передал Михайлову в этот же день на его квартире...».

(Показ. от 29 марта 29 г.)

#### **Шпионская работа «Лена-Гольдфильдс»**

Концессия «Лена-Гольдфильдс» играла крупную роль в постановке экономического шпионажа против СССР и в руководстве шпионской деятельностью к.-р. группировкой.

Согласно заданиям концессионеров, была создана шпионская сеть, состоявшая из сотрудников высших советских учреждений.

Трофимук показывает:

«Вовлечение меня в шпионскую работу произошло в начале 1927 г. Во время приезда Джаксона в командировку в Москву. Он вызвал меня со службы из Моск. Отд. Геолкома... и объяснил мне, как и у кого доставать секретные сведения и как их оплачивать».

(Показ. от 18 декабря 28 г.)

### **Шпионская сеть**

Наиболее активными членами шпионской организации являлись следующие лица:

Муромцев — юрист-консультант «Лена-Гольдфильдс»

Тихонович — зам. Предс. Геолкома.

Джаксон — экономист Геолкома.

Флеров — пом. Зав. Учет.-экон. Отдела Геолкома.

Трофимук — корреспондент Геолкома.

Никитин — юрист-консультант Главгортгона ЗОНХ и др.

### **Шпионская работа к.-р. специалистов**

Деятельность шпионской организации в пользу «Лена-Гольдфильдс» обрисовывается, на основании показаний арестованных в следующем виде:

Тихонович показывает:

«Сообщаю, что, примерно, в мае-июне 1927 г. Мною были переданы сведения за 25–26 г. По Алдан-золоту, полученные от Джаксона для передачи ... для Ленской концессии «Лена-Гольдфильдс». Указанные сведения мною были переданы через ...».

(Показ. от 2 марта 29 г.)

Никитин показывает:

«Признаю себя виновным в том, что по поручению Тихоновича и по его просьбе передавал в «Лена-Гольдфильдс»... сведения в сводке, проработанной Тихоновичем...

В конце 1926 г. Трофимук явилась снова ко мне и стала просить от имени Тихоновича передать в «Лена-Гольдфильдс» привезенные ею сведения по отпускным ценам на медь и на топливо. Она сообщила мне, что сведения эти были заказаны «Лена-Гольдфильдс».

(Показ. от 27 апреля 29 г.)

Флеров показывает:

«Я признаю, что мною передавались секретные сведения по золото-промышленности в концессию «Лена-Гольдфильдс», за что мною получались деньги. Поэтому показания Тихоновича и Джаксона по этому вопросу правильны».

(Показ. от 22 апреля 29 г.)

### **Характер шпионских сведений.**

Объем секретных сведений, передававшихся концессии «Лена-Гольдфильдс» шпионской организацией был весьма широк и касался различных сторон экономической жизни Союза.

Флеров показывает:

«На заданный мне вопрос: какие сведения были переданы — отвечаю — я передал Смиты по Алданскому району — по добыче золота; по Уралу — по добыче золота по всем районам; по всем районам Сибири — по золоту. Все сведения передавались в течение времени 1927 и 1928 г.»

(Показ. от 22 апреля 1929 г.)

«В 1928 г. я воспользовался служебной командировкой научного со-

трудника Геолкома Кузбасова в район Ленских приисков... я просил его передать в собственные руки инж. Смита пакет, в котором находились следующие данные:... б) сводка статистических данных по добыче золота на отдельных приисках Алданского района за 1926–1927 г. в) статистические данные о добыче драг в Енисейской тайге секретные данные, также как и по Алдану г) статистические данные по ввозу черного металла и ферросплава в СССР от Металлимпорта — секретные данные...»

(Показ. от 24 апреля 1929 г.)

Арест. Трофимук показывает:

«Приблизительно в феврале 1928 г. я приехала по вызову Тихоновича из Москвы в Ленинград и когда я встретила с Тихоновичем, то она дал мне поручение пойти по приезду в Москву в Нефтесиндикат и там получить сведения о внутренних перевозках нефти в 1926–1927 г., как по СССР, так и по р. Волга в частности...»

(Показ. от 17 декабря 28 г.)

«Приблизительно в феврале-марте я привозила из Ленинграда по поручению Джаксона пакет с годовыми сведениями о добыче золота по приискам на имя Муромцева...»

Сведения о потреблении топлива жел. дорогами за 1925–1926 и 1926–27 были получены мною по заданию Джаксона первый раз от инструктора Отдела статистики и Картографии НКПС — гр. Кузовлева...»

(Показ. от 18 декабря 28 г.)

#### **Финансирование шпионажа**

Работа шпионской организации широко финансировалась концессией «Лена-Гольдфильдс» через ее главноуправляющего и отдельных специалистов, состоящих на службе в концессии. Для иллюстрации приводим выдержки из некоторых показаний арестованных:

Инж. Флеров показывает:

«Всего от Смита (главноупр. концессией «Лена-Гольдфильдс» — наше примеч.) мною было получено за передачу вышеупомянутых сведений 900 руб., из которых было передано Джаксону в два срока 200 руб., лично мною 700 руб. оставлено для себя».

(Показ. от 24 апреля 29 г.)

Инж. Никитин И.И. показывает:

«Настоящим дополняю, что за переданные гр. Муромцеву сведения о ценах на медь было получено 300 руб., из коих 200 руб. были переданы гр. Тихоновичу, а 100 оставлены у себя. За передачу сведений по Алданзолоту было получено от гр. Муромцева 1000 руб., из коих 300 было оставлено для себя и 700 р. передано гр. Тихоновичу для него и его сотрудников. Деньги гр. Муромцева передавал мне от «Лена-Гольдфильдс».

(Показ. от 27 апреля 29 г.)

#### **Вредительская деятельность «Лена-Гольдфильдс»**

В скором времени после начала работ концессии «Лена-Гольдфильдс» последняя предприняла прямые вредительские действия, соединенные с экономическим шпионажем в отношении цветной металлургии Союза.

Белый эмигрант инж. Калясников, служащий концессии «Лена-Гольдфильдс», в беседе с инж. Шафф — сотрудником Гипромеца, изложил в следующем виде ближайшие планы концессионеров:

Инж. Шафф показывает:

«Калясников рассказывал мне о тяжелом положении концессий в СССР. По его словам ограниченные территориальные рамки концессии немыслимы для задуманного им предприятия и что стремление к расширению являются вопросом жизни и смерти для дела. Твердая политика Сов. Правительства, не допускающая в этом вопросе никаких уступок, заставляет концессионеров идти по пути наименьшего сопротивления и шпионажем в свою пользу и вредительством в советских предприятиях подготовить себе почву для будущего расширения.

(Показ. от 1 ноября 28 г.)

#### **Подготовка расширения концесс. территорий**

«Лена-Гольдфильдс» намечала целый ряд объектов, за счет которых ею предполагалось провести расширение концессионной территории путем вредительского срыва эксплуатации месторождений, находившихся в руках советской промышленности.

Инж. Шафф показывает:

«В прежних своих показаниях я очень подробно изложил политику концессии «Лена-Гольдфильдс» в вопросе о расширении своей территории и указал на то, что острие этой политике на Урале обращено на Богомоловское месторождение. Точно такую же картину мы имеем и на Алтае. Иностранная золотая концессия в районе Змеиногорска ведет политику расширения своей территории и главное внимание свое обращает на Риддерское месторождение... Поскольку Змеиногорской концессии нужна будет угольная база, политика ее по расширению территории распространится или на Экибастуз или на Кузбасс».

(Показ. от 8 ноября 28 г.)

#### **Вредительство на совет. предприятиях**

Для разрешения поставленных перед собой задач «Лена-Гольдфильдс» при помощи к.-р. инженерства, осуществила целый ряд подготовительных мероприятий. Они должны были заставить сов. Правительство отказаться от самостоятельной разработки месторождений и сдать их в концессию иностранному капиталу.

Приводим некоторые из вредительских актов, установленных следствием.

Инж. Шафф показывает:

«Наличие всех перечисленных моментов приводит меня к заключению, что об. 7-ого горизонта Риддерского рудника является актом вредительства, следствием которого Риддерский рудник должен был быть затоплен и выведен из строя на более или менее продолжительное время. Ответственным за такое действие я считаю гл. инженера... и технорука Маликова».

(Показ. от 31 октября 1928 г.)

Аналогичные методы применяются «Лена-Гольдфильдс» в отношении советских предприятий, расположенных на Урале.

Инж. Шафф показывает:

«Дезорганизация в деле строительства нашей цветной металлургии уже внесена и ею заражаются не только ближайший Богомол, но даже и Карабаш... На Карабаше ликвидирует Карпинская шахта, в то время, как шахта «Комсомолка» не достигла еще своего полного развития... Исходя из всех вышеизложенных фактов приходится прийти к заключению, что действия перечисленных лиц являются вредительскими в отношении цветной металлургии нашего Союза и вся их преступная деятельность осуществляла политику концессии «Лена-Гольдфильдс».

### **Срыв строительства советских заводов**

Помимо попыток к захвату соседних месторождений «Лена-Гольдфильдс» предприняла практические шаги для срыва строительства нового Богомоловского завода, который мог-бы явиться мощным конкурентом концессионному Дегтяринскому заводу. Очередная задача «Лена-Гольдфильдс» заключалась в задержке строительства Богомола путем подкупа к.-р. инженерства, имевшего отношение к новому советскому проекту.

Инж. Шафф показывает:

«Говоря о будущем Богомоловском з-де, Калясников предложил мне наблюдение за прохождением этого проекта через научные и государственные учреждения Союза.

Он прямо сказал, что проект не должен пройти, завод не должен быть построен. Говоря о мерах, воздействия он прямо указал, что я могу привлечь для этой работы других специалистов, памятуя, что за оказанную в этом деле услугу концессия «Лена-Гольдфильдс» всегда сможет предоставить соответствующее место на одном из своих многочисленных предприятий».

(Показ. от 1 ноября 28 г.)

### **Основные цели «Лена-Гольдфильдс» в цветной металлургии**

Основной план «Лена-Гольдфильдс» заключалась в том, чтобы затормозив строительство советского завода на Богомоле и закончив свой собственный Дегтяринский завод занять монопольное положение в отношении выплавки медной руды всех окружающих месторождений, находящихся пока в эксплуатации советского правительства.

Таким путем «Лена-Гольдфильдс» рассчитывала избежать крупных затрат по проходке новых рудников на территорию своей концессии.

Инж. Шафф показывает:

«Интересуясь положением Богомоловских рудников у него (Калясникова — наше примечание) была одна определенная цель, чтобы к моменту готовности Богомоловских рудников были готовы и Дегтяринский завод и рудники. Богомоловская руда при первом своем появлении в количестве промышленного значения должна была плавиться иначе срок ее накопления являлся бы предлогом (толчком) для форсирования прохождения проекта Богомоловского завода, а допустить этого концессия не могла.

Ставился прямо вопрос, будет ли советское правительство ставить Богомоловский завод, если в момент готовности Богомоловских рудников



концессия предложит ему на выгодных условиях переплавлять эти руды на Дегтярке? Конечно нет. Больше ничего и не требовалось. Имя в своем распоряжении Богомоловскую руду можно было не форсировать постройку своих собственных рудников».

### **Вредительство при проектировании сов. заводов**

На тот случай, если бы не удалось совершенно сорвать строительство конкурентного Богомоловского завода «Лена-Гольдфильдс» своевременно приняла меры для того, чтобы направить работу советских учреждений по неправильному пути.

При помощи подкупа инженеров и распространения через них ложных сведений — «Лена-Гольдфильдс» направляла разработку проекта советского завода на Богомоле по линии заведомо невыгодного пиритного метода плавки, в то время как сам Калясников основывал свое строительство концессии на принципе флотации.

Инж. Шафф показывает:

«В голове Колясникова существует уже определенный план, исключая самый существование Богомоловского завода.

О существовании этого плана мы реально узнаем уже в середине 1927 г., но работа по осуществлению этого плана начинается значительно раньше. Уже в апреле 1926 г. бросаются лозунги — флотация или циритная плавка... В это время концессия «Лена-Гольдфильдс» осуществляет в недрах своих чертежных полный проект пиритной плавки, широко рекламируя данный метод и считая его единственно приемлемым для Урала. Одновременно с этим в тиши кабинетов и лабораторий иностранные специалисты разрабатывают детальный проект флотационного завода и немедленно приступают к его осуществлению».

### **Заключение**

Изложенные в настоящей записке данные, почерпнутые из следственных материалов, по ряду дел о к.-р. организациях в советской промышленности, свидетельствуют о роли иностранного концессионного капитала в развитии вредительской, антисоветской деятельности в СССР.

Работа представителей концессии «Лена-Гольдфильдс» в указанном выше направлении, сводится к следующему:

1. В 1919 г. положено начало вредительской группировке инженерства на Ленских приисках;

2. До заключения концессионного договора осуществлялось руководство вредительской деятельностью инженерства, путем систематической присылки директив из-за границы.

3. Широко использован московский золото-платиновый центр для получения концессии на Лене;

4. Оказывалось содействие к.-р. центру в лице Пальчинского по установлению нелегальных связей с заграницей;

5. При помощи одного из членов к.-р. организации заключен невыгодный для СССР концессионный договор с Совхимстроём.

6. Путем передачи денег Деханову — члену к.-р. организации, под-

держивалось в финансовом отношении к.-р. деятельность в военной промышленности;

7. С открытием концессии «Лена-Гольдфильдс» ведется прямая вредительская работа на советских предприятиях цветной металлургии в форме срыва строительства новых заводов и дезорганизации работ на рудниках;

8. С того же времени осуществляется систематический экономический шпионаж в различных областях народного хозяйства СССР.

В дополнение к приведенным материалам, следует упомянуть, что хозяйственная деятельность «Лена-Гольдфильдс» на Ленских приисках сводится к систематическому и прямому нарушению концессионного договора в его наиболее существенных для СССР частях.

Все, что свидетельствует о неприемлемости с точки зрения, как политической, так и экономической дальнейшей работы концессионного капитала о-ва «Лена-Гольдфильдс» на территории Союза. На этом основании вполне своевременно, исходя из государственных интересов, поставить вопрос о досрочном расторжении концессионного договора с «Лена-Гольдфильдс».

Зам. пред. ОГПУ Ягода

Нач. ЭКУ ОГПУ Прокофьев

*АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 352. Л. 158–173. Подлинник.*

### № 7.7.

#### **Статья в газете «Дело сотрудников «Лена-Гольдфильдс» Приговор Верховного суда»**

9 мая 1930 г.

Вчера, в 18 часов, после 24-часового совещания уголовно-судебная коллегия Верховного суда СССР в составе председателя тов. Антонова-Саратовского и членов суда тт. Овсянникова и Свердлова вынесла приговор по делу сотрудников концессии «Лена-Гольдфильдс».

Заведующий Светловским рудником концессии Рябов-Де-Рибон приговорен судом по ст. 58-12 УК РСФСР к лишению свободы на 1 год.

Юрисконсульта концессии Муромцева суд приговорил по ст. 58-6 ч.1 к лишению свободы на 10 лет, но, принимая во внимание его искреннее признание, суд понизил ему меру социальной защиты до 6 лет лишения свободы с поражением в правах на 5 лет.

Главный металлург концессии Калясников осужден по 1 ч. ст. 58-7 УК РСФСР на 10 лет лишения свободы, но, принимая во внимание искреннее признание Калясникова и его желание загладить совершенное преступление путем предоставления своих крупных инженерно-технических познаний для строительства промышленности СССР, суд понизил меру социальной защиты до 6 лет лишения свободы с поражением в правах на 5 лет.

Десятника Риддерского цинково-свинцового комбината Башкирцева Верховный суд приговорил по ст. 58-9 УК РСФСР к высшей мере социальной защиты — расстрелу, но принимая во внимание его крайне низкий культурный уровень, вследствие чего стал слепым орудием в руках геолога — вредителя Ива, а также его полное признание в совершенном им тяжком преступлении. Суд заменил Башкирцеву расстрел лишением свободы сроком на 10 лет с поражением в правах на 5 лет.

Приговор окончательный и обжалованию не подлежит.

*Известия. 1930 г. 9 мая. № 126*

## VIII.

### ДЕЛО МЕТРОПОЛИТЕН-ВИККЕРС

#### № 8.1.

Телеграмма В.А. Балицкого<sup>1</sup> И.В. Сталину, В.Р. Менжинскому,  
Г.Г. Ягоде о деятельности английской фирмы  
Метрополитен-Виккерс

№ 284

5 марта 1933 г. 18.00.

Харьков

По агентурному делу о диверсионной и шпионской деятельности Английской фирмы Метро-Виккерс. / Арестован старший монтер фирмы — Олейник. Олейник девятнадцать лет прослужил у «Метро-Виккерс». До революции работал в Англии. Олейник показал, что в 1929 г. он был завербован инженером Монкгаузом и Торнтоном. При вербовке Олейник получил задание по проведению вредительской работы диверсии. Летом 1932 г. Олейник получил от Торнтонна указание с вербовкой кадров из бывших военных для организации диверсии и шпионажа на случай интервенции. Олейнику был открыт текущий счет в Английском банке. По

---

<sup>1</sup> Балицкий Всеволод Аполлонович (1892–1937). В 1933–1934 гг. полпред ОГПУ по УССР и председатель ГПУ УССР.

показаниям Олейника подрывную работу в СССР вели англичане-монтеры и инженеры фирмы: Торнтон, Монкгауз, Кушни, Нозль, Де-Нордволл, Кларк, Магдональд и др. На Нигрессе, Монесе, Зугрессе, Штергрессе, Мвгрессе, металлургических заводах Урала и Шге, ряде электростанций и военных заводах. Олейник показывает об известной ему шпионско-диверсионной сетке, проводившей подрывную работу (39 чел.) частности по могэсу Инженеров — Барсукова, Изюрова, Крашениникова, Рязанова, Сухоручина, Ястребовой. По электроток — инженеров Котомина, Ненандера, По Штергрессу — инженеров Капеллера, Комарова, Лебедева, Блюдина. Орехово-Зуево инженера Тиртова. По электро-импорту — инженера Долгова, по Макеевскому блюмингу — прораба Добродеева и Просяка. ВКО инженера Вагеля. По мотовилихе — инженера Серебрянникова. По оруж-объединению — инженер Комисарова. По главэнерго — инженер Селиванова. По оргэнерго — инженера Муратова и ряда мастеров. С некоторыми из перечисленных лиц Олейник был связан Торнтоном. Получая от них сведения, передавал деньги. Олейник дал подробные показания о вредительской диверсионной работе Англичан и лиц ими завербованных, проводившееся по заданиям английских разведывательных органов. В основном эта работа сводилась:

1). К собиранию сведений в целях шпионажа о состоянии заводов, жел-дор-транспорта, энергического хозяйства, о настроениях населения СССР и собирание сведений, с целью выяснения состояния обороноспособности страны.

2). Подрывной работе, которая проводилась в направлении: сбыта в СССР недоброкачественного оборудования, продвижению своей продукции за счет отечественного производства, затяжке и срыву срока мантажа для дезорганизации капитального строительства по умыслу. порчи машин либо путем непринятия мер вызывающих аварии, либо преднамеренный вызов аварии.

3). Неправильной консультации по договору о техническом содействии с целью срыва отественного турбостроения и увеличения импорта.

4). Подготовка кадров для диверсионных актов на случай интервенции.

Эти же лица должны были использоваться в целях гпионажа. Олейник показал что авария на Макеевском блюминге, Бакинской станции, могессе, зугрессе, штергрессе, Мотовилихе, Орехово-Зуево, цинковом заводе, в Гелево, Кузнецком заводе, Челябинском ЦБС — результат подрывной работы Англичан. Протокол допроса высылаю.

Балицкий.

*АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 363. Л. 1-1 об. Копия.*

*Резолюция рукой И.В. Сталина: «Важно».*

## № 8.2.

**Служебная записка начальника СССР Л.Г. Миронова<sup>2</sup>  
И.В. Сталину с приложением допроса Мак-Дональда<sup>3</sup>**

12 марта 1933 г.

Направляется протокол допроса инженера «МЕТРО-ВИККЕРС»  
МАК-ДОНАЛЬДА от 12 марта с.г.

(МИРОНОВ)

*Приложение***Протокол допроса инженера фирмы «Метрополитен-Виккерс»  
английского подданного Вильяма Лионела Макдональда**

12 марта 1933 г.

Признаю, что я систематически занимался экономическим, политическим и военным шпионажем работая на электростанциях Союза в качестве монтажного инженера электротехнической фирмы «метрополитен Виккерс».

Впервые собиранием сведений я стал заниматься на электростанции «Красный Октябрь» в Ленинграде.

Я быстро сошелся с инж. станции НЕАНДРОМ, САМАРИНЫМ, мастером РЕДЬКИНЫМ, которые обратили мое внимание на себя своими антисоветскими настроениями.

Встречаясь с ними в частной обстановке я от каждого в отдельности, за время работы на станции получил следующие шпионские сведения:

1. О положении и работе Обуховского Военного завода ныне именуемого «Большевик», о работе полигона завода, на котором производится испытательная стрельба из вновь изготовляемых пушек, о производстве авиационных моторов, а также ряд других вопросов военного характера.

2. Сведения о строительных работах на «Красном Октябре» разваривании монтажных работ и т.д.

3. Шпионские сведения о внутреннем положении страны, о проявлении недовольства населения Соввластью и т.д.

Все полученные мною сведения были переданы ТОРНТОНУ, который концентрировал их у себя, получая шпионские данные и из других источников.

<sup>2</sup> Миронов Лев Григорьевич (1895–1938). С 1931 г. по 1936 г. начальник Экономического управления ОГПУ (затем НКВД) СССР.

<sup>3</sup> Макдональд Уильям Лионел (1904–?). Английский подданный, инженер фирмы «Метрополитен-Виккерс». Арестован в марте 1933 г. Приговорен к 2 годам заключения. Через несколько месяцев освобожден и выслан в Великобританию.

В феврале 1930г. Был переброшен ТОРНТОНОМ на Урал-Златоуст, где работал на электростанции проводя там монтаж турбогенератора фирмы.

В сравнительно короткий срок мне удалось сблизиться с Начальником станции инженером ГУСЕВЫМ и группой работников как станции, так и механического завода Златоуста: инж. РОСМАНОМ, ВАРДАШКО, прорабом ПАТРИНЫМ, мастером ЗАЙЦЕВЫМ, КОКЕЛЬНИКОВЫМ, МЕСЕНИНЫМ, фрезеровщиком РЯБОВЫМ и рядом других лиц.

Должен сказать, что все указанные лица являлись ценными источниками по снабжению меня шпионскими материалами.

Подробные информации я получал от этих лиц по разнообразному кругу вопросов; сюда вошли сведения о производстве снарядов на механическом заводе, производстве заготовки для снарядов на металлургическом заводе, выпуске снарядов и т.д.

Что касается сведений по электростанции, то я собирал данные о предполагавшемся ее расширении и пр.

Записано с моих слов правильно.

Протокол мне прочитан. В.В. Макдональд.

Вторичная подпись на английском языке.

ДОПРОСИЛИ: НАЧ ЭКУ ОГПУ — /МИРОНОВ/

ПОМ НАЧ ЭКУ ОГПУ — /ДМИТРИЕВ/

ОПЕРУПОЛНОМ. I Отд. ЭКУ ОГПУ — /ЯРЦЕВ/

*АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 363. Л. 50–52. Машинописная копия.*

### № 8.3.

**Протокол очной ставки между арестованными инженером фирмы «Метрополитен-Виккерс» Макдональдом В.В. и быв. начальником электростанции гор. Златоуста Гусевым В.А.<sup>4</sup>**

13 марта 1933 г.

#### Вопрос гр-ну МАКДОНАЛЬДУ.

Подтверждаете ли Вы: дачу поручений и собирание шпионских сведений о военных производствах Златоуста через инж. ГУСЕВА, нач. Электростанции металлург. з-да Златоуста?

#### Ответ гр-на МАКДОНАЛЬДА.

Да, подтверждаю. О том, какие шпионские сведения о военных про-

<sup>4</sup>Гусев Василий Алексеевич (1898–?). Инженер, начальник электростанции металлургического завода г. Златоуст в 1931–1932 гг. Арестован в марте 1933 г. Приговорен к 10 годам тюремного заключения с поражением в правах на 5 лет и с конфискацией всего имущества.

изводствах собирал для меня инж. ГУСЕВ я дал подробные показания в протоколе допроса от 13-го марта.

В.В. МАКДОНАЛЬД

Вопрос гр-ну ГУСЕВУ.

Подтверждаете ли Вы свои показания о том, что по поручению МАКДОНАЛЬДА собирали и передавали ему сведения о военных производствах?

Ответ гр-на ГУСЕВА.

Да, полностью их подтверждаю.  
ГУСЕВ.

Вопрос гр-ну МАКДОНАЛЬДУ.

Прошу перечислить какие именно сведения военного характера Вы собирали через ГУСЕВА?

Ответ гр-на МАКДОНАЛЬДА.

ГУСЕВ имел от меня поручение собирать систематически секретно сведения по следующим вопросам:

1) О работе военных цехов механического и металлургического заводов. Сюда входили: производственная мощность снарядных цехов, количество выпускаемых снарядов, их типы и проч. моменты.

2) О расширении военных цехов.

3) Данные о выпуске специальных сталей, идущих на военные заводы для производства вооружений.

4) Энергоснабжение заводов и вопросы связанные с бесперебойной работой военных цехов.

В.В. МАКДОНАЛЬД

Вопрос гр-ну ГУСЕВУ.

Подтверждаете ли Вы показания МАКДОНАЛЬДА о том, какие именно военные сведения Вы собирали для МАКДОНАЛЬДА?

Ответ гр-на ГУСЕВА.

Подтверждаю. Я освещал работу военных цехов механического и металлургического завода. Я передал МАКДОНАЛЬДУ следующие секретные данные:

1) О производственной программе по выпуску снарядов, хода работ снарядных цехов механического завода.

2) О типах производимых снарядов.

3) О реконструкции военных цехов.

4) О работе завода по выпуску спецстали для военных нужд.

Помимо этих сведений мною были собраны и переданы МАКДОНАЛЬДУ данные о работе прокатного цеха металлургического завода по выпуску снарядной заготовки, сведения об электроснабжении заводов, состоянии агрегатов и моторов, питающих военные цеха энергией и т.д.

ГУСЕВ.



Вопрос гр-ну ГУСЕВУ.

Давал ли Вам МАКДОНАЛЬД задание вынести из строя оборудование электростанции и совершать аварии в цехах механического и металлургического заводов?

Ответ гр-на ГУСЕВА.

Да, я получил задание от МАКДОНАЛЬДА произвести порчу мотора крупно-сортного стана прокатного цеха металлургического завода с целью приостановить выпуск снарядов и снарядной заготовки. Я это выполнил, мотор был выведен из строя и снарядные цеха не работали полтора месяца. Сделано это было и выполнено мною и главным электриком металлургического завода СОКОЛОВЫМ Василием Андреевичем.

ГУСЕВ.

Вопрос гр-ну МАКДОНАЛЬДУ.

Подтверждаете ли Вы показания ГУСЕВА о том, что по Вашему поручению он произвел порчу мотора крупно-сортного стана металлургического завода с целью задержать выпуск снарядов?

Ответ гр-на МАКДОНАЛЬДА.

Да, подтверждаю. Я сейчас не помню точно, при каких обстоятельствах я дал задание инж.ГУСЕВУ произвести порчу мотора крупно-сортного стана прокатного цеха металлургического завода. По-видимому это было у меня или у инж.ГУСЕВА на квартире. Я указал ГУСЕВУ, после достаточно тесного сближения с ним, что в качестве средств борьбы с Соввластью нужно использовать такое средство, как совершение аварий на производстве, при чем в наиболее важных его пунктах.

Я просил как крайне важную меру для задержки производства снарядов, — произвести порчу указанного выше мотора, зная, что это так будет иметь определенно эффективные последствия.

ГУСЕВ вначале колебался, а затем согласился, при чем вывод из строя мотора произвел в мае месяце, затем повторил этот же акт несколько раз в июне, августе 1932 года, — после моего отъезда с Урала на Украину.

В. В. МАКДОНАЛЬД.

Вопрос гр-ну ГУСЕВУ.

Какие другие задания по совершению аварий Вы получали от МАКДОНАЛЬДА?

Ответ гр-на ГУСЕВА.

Я получил от МАКДОНАЛЬДА и от др. задания по совершению аварий. Из них укажу лишь наиболее важные: задание вывести из строя котлы № 1, № 2, № 8, № 11; задания вывести из строя углеподачу.

Все эти задания были мною выполнены самолично, за исключением аварий котлов № 1 и № 2, которые были совершены мною совместно с ПАТРИНЫМ Ф. В., пом. прораба электростанции.

ГУСЕВ.

Вопрос гр-ну МАКДОНАЛЬДУ.

Подтверждаете ли Вы, что давали инж. ГУСЕВУ ряд других заданий по совершению аварий?

Ответ гр-на МАКДОНАЛЬДА.

Да подтверждаю. Я ставил перед собой задачу непосредственного расстройтва энергоснабжения указанных двух заводов, что должно было свернуть работу военных производств. Средством для осуществления этого я избрал снижение мощности электростанции с 12.000 киловатт до 6.000 киловатт — ровно наполовину.

При таком положении малейшая авария на станции должна была привести к полному параличу и остановке работы заводов.

В силу этих соображений я и дал задание инж. ГУСЕВУ произвести вывод из строя котлов № 1, № 2, № 8 и № 11, а также углеподачу.

Задания мои были выполнены.

В. В. МАКДОНАЛЬД.

Вопрос гр-ну ГУСЕВУ.

Какие задания Вы получили от МАКДОНАЛЬДА по совершению аварии на станции на случай войны?

Ответ гр-на ГУСЕВА.

МАКДОНАЛЬД обсуждал со мной мероприятия по выводу из строя оборудования станции на случай войны. Он указал мне и дал прямые задания совершать аварии при об'явлении войны в самых ответственных пунктах станции, а именно, в котельном хозяйстве и углеподаче.

Этим путем я должен стремиться к тому, чтобы держать станцию постоянно на уровне, значительно меньшем, чем это предусмотрено мобпланом. Таким образом если бы мне удалось сохранить уровень порядка 6.000 киловатт вместо 14.000 номинальных киловатт, предусматривавшихся мобпланом, то это означало бы срыв работы военных производств в военное время.

ГУСЕВ.

Вопрос гр-ну МАКДОНАЛЬДУ.

Подтверждаете ли Вы показания инж. ГУСЕВА о даче ему заданий по выводу из строя оборудования станции на случай войны?

Ответ гр-на МАКДОНАЛЬДА.

Да, подтверждаю. Сказанное ГУСЕВЫМ по этому вопросу соответствует тем указаниям, которые я ему давал.

Преследуя задачу подрыва военных производств в военное время в Злауосте — я ясно отдавал себе отчет, что через инж. ГУСЕВА и связанных с ним лиц я могу осуществить крупнейший урон военным производствам.

В этих целях мною совместно с инж. ГУСЕВЫМ был разработан план совершения аварий в военное время на электростанции.

Разработанное задание включало в себя расстройство котельного хозяйства и углеподачи станции.

В.В. МАКДОНАЛЬД.

Вопрос гр-ну МАКДОНАЛЬДУ.

Подтверждаете ли Вы, что давали деньги инж.ГУСЕВУ за ту работу, которую он выполнял по Вашим указаниям?

Ответ гр-на МАКДОНАЛЬДА.

Да, я давал деньги ГУСЕВУ за проводившуюся им шпионскую работу по моим заданиям, а также за работу по совершению аварий.

Всего я ему дал примерно 2–2,5 тысячи рублей.

В.В. МАКДОНАЛЬД.

Вопрос гр-ну ГУСЕВУ.

Получали ли вы от гр.МАКДОНАЛЬДА деньги за работу по шпионажу и за производство аварий на станции?

Ответ гр-на ГУСЕВА.

Да, получал. Всего я получил в разное время и равными суммами от 2.000 до 3.000 рублей.

ГУСЕВ.

По существу дела больше добавить не имеем.

Каждый в отдельности подтверждаем свои показания.

В.В.МАКДОНАЛЬД, ГУСЕВ.

ДОПРОСИЛИ: Нач.ЭКУ ОГПУ МИРОНОВ.

Пом.Нач.ЭКУ ОГПУ ДМИТРИЕВ.

Оперуполномоч.ЭКУ ЯРЦЕВ.

*АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 363. Л. 53–59. Машинописная копия.*

**№ 8.4.****Протокол показаний британского подданного  
инженера Торнтон Л.Ч.<sup>5</sup>**

13 марта 1933 г.

(перевод с английского)

Вся наша шпионская деятельность на территории СССР руководится Британской разведывательной службой (Интеллидженс-Сервис) и через ее агента Ч.С. РИЧАРДСА, который занимает пост распорядителя-директора компании «Метрополитен-Виккерс» Электро-Экспортной К°.

Шпионская деятельность на территории СССР руководилась мною и МОНКГАУЗОМ, представителями вышеупомянутой Британской фирмы,

<sup>5</sup> Торнтон Лесли Чарльз (1887–?). С 1927 г. по 1933 г. главный монтажный инженер фирмы «Метрополитен-Виккерс». Арестован в марте 1933 г. Приговорен к 3 годам тюремного заключения. Освобожден через несколько месяцев и выслан в Великобританию.

которая является, согласно официального соглашения, поставщиком Советскому Правительству турбин и электрического оборудования, а также предоставляет техническую помощь.

Согласно инструкции Ч.С. РИЧАРДСА, данной мне, в этих целях британский персонал постепенно вовлекался в шпионскую организацию после его прибытия на территорию СССР и ему давались инструкции о необходимой для нас информации.

В течение всего периода нашего пребывания на территории СССР из всего служившего у нас британского персонала 27 человек были заняты шпионской деятельностью. Из них 14 человек в составе:

МОНКГАУЗ	БЕРК	МЕПЛИ
НОКС	РИДЛ	ПОЛИТ
ТОРНТОН	МАКДОНАЛЬД	УОТТЕРС
ТЕРЛ	АННИС А.	НОРДУОЛ
СТРОТЕРС	АННИС Х.	КЛАРК

были заняты экономическим и политическим шпионажем, а также исследованием оборонительных и наступательных возможностей Советского Союза.

Остальные 12 человек в составе:

УУЛ	РИЧАРДС Ч.Г.	ТАЛЛОУС
ДЖОЛЛИ	КУШНИ	НОЭЛЬ
КОРНЕЛЛЬ	ГРЕГОРИ	ЧАРНОК
МАККАРТИ	СМИТ А.	ВАТМОУ

были заняты политическим и экономическим шпионажем.

На 21 марта 1933г. следующие лица были заняты шпионской деятельностью:

КОРНУОЛЛ — экономический и полит. шпионаж и исследование оборонительных и наступательных возможностей.

ГРЕГОРИ — экономический и политический шпионаж.

ПОЛЛИТ — экономический и политический шпионаж и исследование оборонительных и наступательных возможностей.

ВАТМОУ — экономический и политический шпионаж.

РИДЛ — экономический и политический шпионаж и исследование оборонительных и наступательных возможностей.

ТОРНТОН — экономический и политический шпионаж и исследование оборонительных и наступательных возможностей.

МОНКГАУЗ — экономический и политический шпионаж и исследование оборонительных и наступательных возможностей.

КУШНИ — экономический и политический шпионаж.

Факты о шпионской деятельности вышеупомянутых лиц, которые были под моим руководством, я дам в дальнейших протоколах.

Лесли Ч. ТОРНТОН.

13-го марта 1933 г.

ДОПРОСИЛИ:

НАЧ. ЭКУ ОГПУ — МИРОНОВ  
П/НАЧ ЭКУ ОГПУ — ФЕЛЬДМАН  
П/НАЧ 1 ОТД ЭКУ — ЖЕЛЕЗНИКОВ.

*АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 363. Л. 60–62. Машинописная копия.*

## № 8.5.

**Справка о местонахождении персонала фирмы  
«Метрополитен-Виккерс»**

Март 1933 г.

Перечисленные в показаниях ТОРНТОНА Л. К. от 13/3 лица из персонала «Метро-Виккерс» к настоящему времени находятся:

1. МОНКГАУЗ — в Москве
2. ТОРНТОН — в Москве (арестован)
3. МАКДОНАЛЬД — в Москве (арестован)
4. КУШНИ — в Москве (арестован)
5. ГРЕГОРИ — в Москве (арестован)
6. ТЕРЛЬ — в Ленинграде — представитель фирмы.
7. БЕРК — в Москве — инженер по наблюдению за монтажем.
8. РОДЛЬ — в Баку — инструктор фирмы по монтажу турбин.
9. ФЕЛЛЮС — в Губахе (Урал) — инструктор фирмы по монтажу турбин
10. ВАТМОУ — на ЗУЕВСКОЙ электростанции — инженер по монтажу оборудования.
11. НОРДВОЛЛ — МАКЕЕВСКИЙ завод — монтирует эл. оборудование блюминга.
12. ПОЛЛИТ — КУЗНЕЦКСТРОЙ — на монтаже электрооборудования рельсо-балочного стана.

Остальные все находятся вне территории Советского Союза.

ПОМ. НАЧ. ЭКУ ОГПУ:  
(ФЕЛЬДМАН)

*АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 363. Л. 63. Машинописная копия.*

## № 8.6.

Протокол очной ставки между г-ном Олейником П.Е. и г-ном Торнтоном Д.К.

14 марта 1933 г.

Вопрос ОЛЕЙНИКУ.

Что Вам известно о подрывной деятельности ТОРНТОНА?

Ответ г-на ОЛЕЙНИКА.

ТОРНТОНОМ мне были даны поручения завербовать кадры для подрывной работы, что и было выполнено.

Вопрос ТОРНТОНУ.

Вы подтверждаете это?

Ответ г-на ТОРНТОНА.

Нет, отрицаю.

Вопрос ОЛЕЙНИКУ.

Получали ли Вы от ТОРНТОНА поручения организовывать поломки машин и умышленно вызывать аварии?

Ответ г-на ОЛЕЙНИКА.

Да, получал.

Вопрос ТОРНТОНУ.

Подтверждаете ли Вы это?

Ответ г-на ТОРНТОНА.

Нет, отрицаю.

Вопрос ОЛЕЙНИКУ.

Когда, где и при каких обстоятельствах ТОРНТОНОМ Вам были даны поручения об умышленной порче оборудования?

Ответ ОЛЕЙНИКА.

В июне 1932 г. по моем возвращении из Сибири я на несколько дней остановился на даче ТОРНТОНА в Перловке. В течение этого времени ТОРНТОНОМ были даны мне эти инструкции, конечно при разговорах наедине.

Вопрос ТОРНТОНУ.

Правда ли это и если нет, то встречались ли Вы с ОЛЕЙНИКОМ в указанное время, в указанном месте?

Ответ ТОРНТОНА.

Подтверждаю, что встречался с ОЛЕЙНИКОМ у себя на даче в Перловке, как он указывает, но упомянутых инструкций ему не давал.

Вопрос Олейнику.

Что Вами было сделано для исполнения поручения ТОРНТОНА по организации умышленной порчи машин?

Ответ ОЛЕЙНИКА.

Я завербовал на МОГЭС'е мастера ПРОХОРОВА и бригадира ЯРЛЫКОВА и кроме говорил об этом с мастером МАКСИ. Этим людям я дал задание производить ремонт турбин, так чтобы в дальнейшем вызвать аварии и поломку машин. Об этом исполнении я сообщил ТОРНТОНУ.

Вопрос ТОРНТОНУ.

Что Вы можете сказать?

Ответ ТОРНТОНА.

Я отрицаю это.

Вопрос ОЛЕЙНИКУ.

Укажите известные Вам факты умышленной порчи турбин?

Ответ ОЛЕЙНИКА.

Мне известно от м-ра КУШНИ, что м-р КЛАРКОМ и монтерами фирмы «Метро-Виккерс» была выведена из строя турбина на Электростанции в Баку, путем перекачивания воды в котле больше нормы. Об этом мне также рассказывал и ТОРНТОН.

Вопрос ТОРНТОНУ.

Подтверждаете ли Вы это?

Ответ ТОРНТОНА.

Турбина действительно была в аварии от перекачки воды, но причину указанную ОЛЕЙНИКОМ я отрицаю.

ДОПРОСИЛИ: ПОМ НАЧ ЭКУ ОГПУ

(ФЕЛЬДМАН)

ПОМ НАЧ 1 ОТД. ЭКУ ОГПУ:

(ЖЕЛЕЗНИКОВ)

*АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 363. Л. 68–70. Машинописная копия.*

### № 8.7.

#### Сообщение ОГПУ о деле «Метрополитен-Виккерс»<sup>6</sup>

14 марта 1933 г.

Произведенным ОГПУ расследованием ряда неожиданных и последовательно повторявшихся аварий, происшедших за последнее время на крупных электростанциях (Московская, Челябинская, Зуевская, Златоустовская) установлено, что аварии эти являются результатом вредительской деятельности группы преступных элементов из числа государственных служащих в системе Наркомата тяжелой промышленности, поставившей себе целью разрушение электростанций СССР (диверсионная деятельность) и вывод из строя обслуживаемых этими станциями государственных заводов.

<sup>6</sup> В конце документа сноска «опубликовано 14.III.1933 г.».

Расследование показало, что в деятельности этой вредительской группы принимали активное участие также некоторые служащие английской фирмы «Метрополитен-Виккерс», работающие в СССР на основании договора с этой фирмой о технической помощи предприятиями электропромышленности СССР.

Арестованы по делу:

- 1) ГАРТЕНШТЕЙН Вернгард Борисович, главный инженер Электротехстроя ВЭО.
  - 2) Крашенинников Михаил Дмитриевич, главный инженер 1-го МОГЭС.
  - 3) ИЗЮРОВ Василий Александрович, консультант ВЭО.
  - 4) ЖИЛКИН Владимир Стефанович, зам.зав. отдела МОГЭС'а.
  - 5) СЕЛИВАНОВ Андрей Павлович, быв.зам.зав. Производственно-Монтажного Отдела треста Энергострой.
  - 6) СУХОРУЧКИН Леонид Александрович, зам.глав.инж. 1-ой МОГЭС.
  - 7) ЯСТРЕБОВА София Дмитриевна, инженер МОГЭС'а.
  - 8) МУРАТОВ Василий Васильевич, ст.инженер Оргэнерго.
  - 9) ШВАЛЫБАХ Альфонс Иванович, чл.ЦЭС Главэнерго.
  - 10) ВИЛЬСОН Иван Иванович, инженер МОГЭС.
  - 11) КАРИНСКИЙ Вячеслав Алексеевич, инженер Мосэнерго.
  - 12) ПЕРОВ Владимир Александрович, ст.инженер Электроимпорта.
  - 13) ГУСЕВ Василий Алексеевич, нач-к Электростанции металлургического завода в гор. Златоуст на Урале.
  - 14) ГАКВСКИЙ Адольф Станиславович, гл.механик металлургического завода в гор. Златоуст на Урале.
  - 15) СОКОЛОВ Василий Андреевич, гл.электрик металлургического завода в Златоустье на Урале.
  - 16) ВИТВИЦКИЙ Николай Петрович, гл.инженер Челябинск'а на Урале.
  - 17) НЕАНДЕР Михаил Федорович, ст.инженер Сектора Эксплуатации Главэнерго.
  - 18) ПОТУЛОВ Александр Владимирович, инженер Мосэнерго.
  - 19) КАДАКУЦКИЙ Федор Алексеевич, инженер Шатурской ГЭС.
  - 20) ЛЕВАШЕВ Константин Иванович, инженер МОГЭС'а.
  - 21) ЗОРИН Николай Григорьевич, инженер Мосэнерго.
  - 22) ЯЛОВЕЦКИЙ Владимир Антонович, инженер Мосэнерго.
  - 23) КРЕЧЕТОВ Геннадий Петрович, инженер Мосэнерго.
  - 24) МАРИН Михаил Алексеевич, инженер Мосэнерго.
  - 25) МАГИДСОН Борис Николаевич, инженер Союзсельэнерго.
  - 26) ТОРНТОН Лесли, гл.монтажный инженер фирмы «Метрополитен-Виккерс».
  - 27) МОНКГАУЗ Аллан, представитель фирмы «Метрополитен-Виккерс».
  - 28) МАКDONАЛД Вильям, инженер фирмы «Метрополитен-Виккерс».
  - 29) КУШНИ Джон, инженер фирмы «Метрополитен-Виккерс».
  - 30) НОРДВОЛЛ Чарли, монтер фирмы «Метрополитен-Виккерс».
  - 31) ГРЕГОРИ, монтер фирмы «Метрополитен-Виккерс».
- СЕЛИВАНОВ Андрей Павлович



ШВАЛЬБАХ Альфонс Иванович  
ЯСТРЕБОВА Софья Дмитриевна  
МОНКГАУЗ Аллан  
НОРДВОЛЛ Чарли

— после допроса освобождены с отобранием подписки о невыезде:  
Следствие продолжается.

*АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 363. Л. 71–73. Машинописная копия.*

### № 8.8.

#### Сообщение в газете «Известия»

ПО ДЕЛУ О ВРЕДИТЕЛЬСТВЕ НА ЭЛЕКТРОСТАНЦИЯХ, кроме опубликованных в сообщении ОГПУ, арестованы служащие московской конторы «Метро-Виккерс» Кутузова Анна Сергеевна, Конончук Анна Сергеевна, Жаров Федор Ефремович, Владимирова Нина Вячеславовна, Басовская Ольга Авенировна, Татаринова Татьяна Ивановна, Горячев Василий Федорович, Трефилова Татьяна Ивановна и монтер фирмы «Метро-Виккерс» Олейник Петр Еремеевич.

*«Известия 16 марта 1933 г. № 73.*

### № 8.9.

#### Сопроводительная записка заведующего СО ЦК ВКП(б)

Г.Л. Пятакову, Л.М. Кагановичу, И.П. Жукову с приложением письма  
В.А. Балицкого и протокола допроса П.Е. Олейника

16 марта 1933 г.

По поручению т. Сталина посылается Вам протокол допроса служащего английской фирмы «Метро-Виккерс» — Олейника П.Е.

Приложение: на 20 листах.

Зав СО ЦК

*Приложение<sup>7</sup>*  
5 марта 1933 г.

**ЦК ВКП(б)**  
**Тов. Сталину**

Направляю протокол допроса служащего английской фирмы «Метро-Виккерс» Олейника П.Е. о шпионской и диверсионной работе англичан и

<sup>7</sup> На бланке Председателя ГПУ УССР.

завербованных ими лиц, которая проводилась на военных заводах, металлургических Урала-Юга и на ряде электростанций.

Председатель ГПУ УССР  
В. Балицкий

**Протокол допроса обвиняемого  
Олейника Петра Еремеевича от 3/III-33 г.**

Олейник Петр Еремеевич — 52 лет, уроженец хут. Перекрестовщина, Бобрицкой вол., Роменского у., Полтавской губ., служащий, имеет пол дома (квартира) в Полтаве, гражданства УССР, образование низшее, украинец, женат, от воинского учета освобожден по возрасту, по профессии монтер по турбинам, работает ст. монтером по турбинам у английской фирмы «Метро-Виккерс», несудившийся, безпартийный, член союза «Металлист», проживающий в г. Полтаве по Павленковской площади № 11, из крестьян.

Я, Олейник, родился в семье крестьянина в 1881 г. Не закончив приходского училища пошел на работу, изучая слесарное ремесло. С 16 лет начал изучать телеграфное дело. В 1905 г. работал в Харбине в телеграфных мастерских, собрал за время службы деньги и в 1906 г. выехал в Америку. Работал в Сан-Франциско чернорабочим, пока попал на работу монтером в фирму «Вестингауз». В 1911 г. я вернулся из Америки в Ленинград, где также поступил в отделение фирмы «Вестингауз» (русское Об-во), где работал старшим монтером до 1914 г. В этом году представитель английского об-ва «Вестингауз» инженер МООР предложил мне поехать в Англию для изучения турбинного дела. Я пробыл в Манчестере год, изучил турбины и, совершенствуясь в 1915 г. возвратился в Россию, продолжая работать у той же фирмы до 1920 г. (от фирмы я работал с 1916–20 г. на Тамбовском пороховом заводе и др.). В 1921 г. из-за голода я переехал в Уфимскую губернию к родственникам жены, где занимался возкой леса и сельским хозяйством.

При поездке в Москву в 1923 г. я встретил сослуживца по Манчестеру — инж. Траустеля, работавшего в ГЭТЕ (ЭТЦР). По его совету я поступил на работу в ЭТЦР, где прослужил до 1926 года.

Еще в 1925 г. инженер Монкгауз — представитель фирмы «Метро-Виккерс» (преемник ф. «Вестингауз»), узнав от инж. Ричардса (один из директоров ф. «Метро» по экспорту в Лондоне, который знал меня по работе в России, он сменил инж. Моора) или от гр. Ястребовой Софии Дмитриевны (о ней ниже) о моей работе в ЭТЦР, предложил мне перейти на работу в «Метро».

В 1926 г. я перешел на работу в «Метро» в качестве ст. монтера по турбинам, где и работал до ареста.

По поручению фирмы я проходил монтаж в Златоусте на металлургическом заводе, на Садковском заводе, в Штеровке на ГРЭСЕ, на Китлыше — Уралплатина, Надеждинском заводе, в Баку на станции Электротока, на станции «Красный Октябрь» в Ленинграде, на МОГЭСе, Орехово-Зуева-новая ЦЭС, в Мотовилихе — завод им. Молотова, на ЗУГРЭСе, Белово, Иркутск на станциях и последняя работа на Лисьево-Макеевском блюминге. Таким образом, в общей сложности, в разных обществах фирмы я проработал восемнадцать с половиной лет.

Фирма «Метро-Виккерс» самая мощная в Англии по производству электрических машин и оборудования. Фирма связана с ф. «Виккерс-Армстронг» — изготовляющей предметы военного снаряжения. Фирма имеет филиалы во всех странах, куда сбывает оборудование и ведет монтажные работы. По моим сведениям в СССР фирма работает не то с 1923, не то с 1924 года.

Мне дополнительно известно, что помимо своей непосредственной задачи, представители фирм, по поручению английских разведывательных органов, проводят в СССР широкую работу по шпионажу и подрывную работу. В основном эта работа сводится к следующему:

а) — собирание сведений, в целях шпионажа, о состоянии заводов, желдортранспорта, энергетического хозяйства, о настроениях населения СССР и собирание сведений, имеющих цель выяснение состояния обороноспособности страны;

б) — подрывная работа, которая проводилась в направлении: 1) сбыта в СССР турбин и другого оборудования, имеющего конструктивные и качественные дефекты, с тем, чтобы вызвать неполадки в процессе эксплуатации этих машин; 2) продвижения своей продукции за счет отечественного производства, 3) затяжка и срыв сроков монтажа, для дезорганизации плана капитального строительства и 4) и, наконец, — умышленная порча машин, либо путем принятие мер, вызывающих аварии, либо преднамеренный вызов аварии;

в) — срыв договора о техническом содействии, каковой осуществляется фирмой на наших заводах, с целью срыва отечественного турбостроения и увеличения импорта;

г) — подготовка кадров для диверсионных актов на случай интервенции. Эти же люди должны были использоваться в целях шпионажа.

Обо всех этих установках мне известно лично со слов руководителей шпионской и подрывной работы — инж. Монкгауза и инж. Торнтонна, а также со слов работающих в фирме инженеров-англичан Ричардса, Кларка и др.

В 1929 г. в Ленинграде, в квартире-конторе Монкгауза и Торнтонна (улица Войкова № 13) инженер Монкгауз поделился со мной о том, что ему, для передачи в Англию, нужны сведения о работе промышленности, транспорта, настроениях и пр. Монкгауз предложил мне при поездках моих по монтажу собирать эти сведения, а также подобрать и связаться с надежными людьми из работников заводов и учреждений,

коих вербовать для шпионажа. Монкгауз мне сказал, что аналогичную работу проводят и другие инженеры-монтеры англичане. Я дал на эту работу Монкгаузу согласие.

В том же году в Ленинграде я имел беседу с инженером фирмы — Ноэлем, который подтвердил мне необходимость сбора сведений в целях шпионажа, а также рассказал, что он проводит аналогичную работу при посредстве монтера фирмы — Макдональда и инженера 5-й ГЭС Электротока — Ниандера.

В 1930 г. я имел беседу в Москве с инж. Торнтоном, который спросил у меня — что я успел сделать по заданию Монкгауза. Я ему рассказал о своей работе. Торнтон подтвердил мне необходимость этой работы и дал инструкции с кем связаться на МОГЭСе (об этом ниже). В процессе работы своей по монтажу я выполнял поручения Монкгауза и Торнтона по шпионажу и о выполнении неоднократно имел разговоры с Торнтоном.

Наконец, в 1932 году в мае месяце, перед моей поездкой в Сибирь, в Москве — в конторе фирмы я имел беседу с Торнтоном, который поставил передо мной вопрос о необходимости собирания сведений, имеющих военное значение, в частности поручил мне выяснить в Сибири о продвижении войск и вооружения на Дальний Восток. Я это предложение принял.

В части подрывной работы я получил инструкции от Монкгауза в 1929 г. в Ленинграде и в конце того же года от Торнтона. Инструкции эти сводились к тому, чтобы затягивать работы, усложнять их, обеспечить сдачу машин производству даже при их недоброкачественной работе, организовывать при возможности, вернее при наличии, подходящих людей порчу машин, аварии и неполадки.

О срыве договора по техническому содействию мне известно со слов того-же Торнтона, который сказал мне, что договор этот выполняется настолько, насколько это не противоречит интересам фирмы, консультация дается неправильная, в целях срыва турбостроения. К тому же Манчестерский завод знает о проводимой работе и посылает для этого соответствующих людей для оказания консультации по конструированию и выполнению машин (например, был прислан инж. Терль, Кокс и мастер Аннас). Насколько мне известно консультация фирмой проводится на заводах Ленингр. металлическом им. Сталина, Красном Путиловце и в тресте ВЭО. В основном из разговора с Аннисом (в 1930 г. в Москве) я нашел подтверждение рассказа Торнтона о срыве договора по техсодействию.

В части организации диверсионных актов на случай интервенции я имел указания Торнтона в том же разговоре, когда шла речь о собирании сведений военного характера в 1932 г. Разговор этот был кратким, на-спех, после возвращения моего из Сибири в 1932 г. в июне м-це, когда я прожил несколько дней на даче фирмы в квартире Торнтона.

Я имел вторичный разговор по этому поводу, при чем Торнтон предложил мне подобрать людей, преимущественно из б. офицеров, точнее Торнтон сказал из б. военных, понимавших толк в организации диверсионных

актов на случай интервенции, а также могущих быть использованными для шпионажа.

В частности, поскольку я собирался ехать в отпуск на Украину, ТОРН-ТОН просил меня провести эту работу по Украине и поскольку я буду в отпуску, выяснить, подобрав соответствующих людей, о состоянии береговой обороны на побережье Черного моря.

Со слов тех же лиц мне известно, что разведывательная и подрывная работа строилась следующим образом: работающие у фирмы инженеры и монтеры англичане и я (единственный русский подданный, работающий у фирмы на монтажных работах) должны были на стройках, по месту работы, вербовать и насаждать сеть надежных людей, получать у этих людей сведения и инструктировать в части проведения подрывной работы.

ТОРНТОН говорил мне, что этих людей надо материально заинтересовать, и, что в средствах недостатка не будет.

Поскольку мне это известно, следующие лица из англичанин осуществляли подрывную и разведывательную работу:

1. — ТОРНТОН — руководил этой работой. ТОРНТОН — б. директор Кабельного завода в Москве, его родные имели текстильную фабрику в Ленинграде. Хорошо знает русский язык и условия жизни в СССР;

2. — МОНКГАУЗ — по моему, основной руководитель разведывательной работы. В прошлом — офицер английской армии, участвовал в интервенции в Архангельске и др. Был и жил в России до революции, представителем английской фирмы «Дик-Керр» Часто ездит в Англию и бывает в английском Посольстве в Москве (с его слов);

3. — КУШНИ — инженер по монтажу. Говорил мне, что имеет акции ф. «Метро-Виккерс». Сейчас КУШНИ работает в Москве у фирмы заместителем ТОРНТОНА. Ранее КУШНИ работал в Птеровке (1925–27 г.) и в Баку (с 1927–30г.). Со слов монтера фирмы — КЛАРКА мне известно, что КУШНИ проводил разведывательную и подрывную работу. Завербованные им лица мне неизвестны, знаю только, что КУШНИ имел в Баку знакомую, сожительницу, которая ему доставляла сведения по нефтяной промышленности.

4. — НОЭЛЬ — старший монтер по монтажу. Сержант или офицер английской армии. Проводил разведывательную и подрывную работу. Известно мне с его слов, в частности о его связи с инженером Электротокана НЕАНДЕРОМ и мастером МОГИЛЕВЫМ. Со слов КОНКГАУЗА я знаю, что НЕАНДЕР пропал, а впоследствии узнал о его аресте. НОЭЛЬ был мною недоволен тем, что я дружил на 5 ГЭС с неким ИЩЕНКО, предупреждая меня, что это агент ГПУ.

5. — ДЕ-НОРДВОЛЛ — инженер электрик. Работал в Мотовилихе, ИнГРЭС, Кузнецке, Ивграссе, Макеевке и Челябинске. Проводил разведывательную и подрывную работу. Лично у меня узнавал сведения о заводах, в частности о реконструкции Мотовилихского завода. Имел связь с инженером-электриком СЕРЕБРЯННИКОВЫМ (Мотовилиха). Когда я возвратился из поездки в Новороссийск, спрашивал у меня об укреплени-

ях на побережье и о заводах цементных и др. Очень близок к ТОРНТОНУ. Намечен районным инженером по Донбассу. Сейчас работает по блюмингу в Макеевке, где проводит широкую разведывательную работу.

6. — КЛАРК — монтер по монтажу. Абсолютно неквалифицированный работник, даже плохой слесарь. Уроженец России, знает хорошо русский язык, что фирмой и используется. Работает в СССР с 1925 г. Сначала переводчиком фирмы, а затем монтером. С его слов знаю, что он ведет разведывательную и подрывную работу. У примеру, после аварии в Баку — КЛАРК был очень недоволен и говорил: «Будет новый заказ фирм». В бытность мою в Баку я случайно узнал, что кочегар, перекачавший воду, что вызвало аварию, — друг КЛАРКА. Завербованных им лиц не знает.

7. — ГРЕГОРИ — ст. монтер. Работал на Днепрострое и Дзержинке. Враждебно относится к Соввласти, затягивает работы (известно с его слов). Думаю, что ведет работу через КЛАРКА.

8. — МАКДОНАЛЬД — монтер фирмы. Неквалифицированный работник, очень близок к ТОРНТОНУ и МОНКГАУЗУ. Со слов — ТОРНТОНА знаю, что «МАКДОНАЛЬД нам очень полезный человек». При его малой квалификации все время выдвигается. Ему поручаются ответственные работы. Со слов КЛАРКА — член Массонской ложи. Знаю, что на Зуевку к нему приехала женщина из Златоуста. Для характеристики МАКДОНАЛЬДА следует указать, что у него всегда большой круг знакомых и он всегда их спавивает, полагаю, что в интересах проводимой им работы. Помню, что у МАКДОНАЛЬДА на Красном Октябре был очень хороший знакомый (фамилии не помню), которыс (?) МАКДОНАЛЬД часто ездил в Ленинград.

9. — А Г Н Ю — монтер фирмы. Работал в Зуевке и Орехово-Зуево. Враждебно настроен к СССР. На Зуевке ничего не делал, саботировал работу. После его работы в Орехово-Зуево была авария (1932 г. летом) (со слов ТОРНТОНА).

10. — РИЧАРДС — монтер фирмы. Работал с КУШНИ в Баку, Орехово-Зуево и Ниграсе». Ярый фашист и вредитель.

11. — КОРНЕЛЛЬ — ст. турбин. мастер. Работал на Ивгрэсе и Зуевке. Хороший мастер по сборке турбины, но не организатор монтажа и не знает работы турбины. Все же был назначен ТОРНТОНОМ старшим в Зуевку, где работа была чрезвычайно ответственная и шла в три смены. Кажется, служил в английском флоте. О его разведывательной работе не знаю.

12. — ГОВАРД — инженер фирмы, работал в Ленинграде на металлическом заводе инструктором по монтажу. Ярый фашист. Работа тянулась очень долго, больше двух лет.

13. — АННИС — монтер инструктор по сборке на металлическом заводе в Ленинграде. Офицер английского флота. О его настроениях писал выше. Ярый фашист.

По Ленинграду фирма имеет сотрудников (в отделении — Госпитальная № 4) — ЯНОВИЧ Сергея Александровича, б. капитан царского флота. Явно антисоветский человек.

В конторе фирмы в Москве работает зав. конторой КУТУЗОВА Анна

Сергеевна. Чрезвычайно близка к ТОРНТОНУ. В курсе разведывательной и подрывной работы. Пользуется неограниченным доверием ТОРНТОНА и МОНКГАУЗА.

Следует также обратить внимание на сотрудницу конторы КОНОН-ЧУК Надежду Алексеевну — близка к КУТУЗОВОЙ. Муж ее инженер. Живет недалеко от дачи фирмы в Перловке.

Там же служит некая БАСОВСКАЯ Ольга Авенировна, о которой ТОРНТОН говорил, что это надежный человек, б. княгиня ТРУБЕЦКАЯ.

С момента основания конторы там служит ТРЕФИЛОВА Татьяна Ивановна. Из разговоров я заключаю, что она выполняет отдельные поручения ТОРНТОНА, МОНКГАУЗА. Имеет в Москве обширное знакомство.

В Москве же проживает некая ЛЕВИ Розалия Львовна, которая до революции служила в конторе «Вестингауз» в Москве. Мне известно, что при приездах из Лондона я об этом слышал от НОРДВОЛЛА — директора РИЧАРДСА постоянно с ней видится. Я знаю с ее слов, что она способствовала в 1918 году освобождению из под стражи зам. директора фирмы «Вестингауз» — СИМОНА, каковой фигурировал в процессе «Пропартии», как лицо связанное с французской разведкой.

Остановлюсь на следующей детали из жизни конторы:

МОНКГАУЗ предупреждал меня, чтобы я был осторожен в конторе, т.к. предполагают, что в конторе есть агент ГПУ. Впоследствии ТОРНТОН мне сказал, что агентом ГПУ является агент для поручений Александр Иванович (фамилии не знаю. Это относится к Ленинградской конторе). В Москве меня КУТУЗОВА предупреждала, что дворник дачи агент ГПУ, в прошлом полицейский. НОРДВОЛЛ мне говорил, что подозревает КУТУЗОВУ в сотрудничестве с ГПУ. В общем, ТОРНТОН и МОНКГАУЗ всегда были на стороже, заявляя определенно, что в конторе имеется агентура ГПУ.

Прежде чем перейти к показаниям об известных мне фактах разведывательной и подрывной работы, я хочу сказать лично о себе, вернее о причинах, побудивших меня стать на преступный путь. Во первых, как я это уже отмечал, я работал в фирме девятнадцать лет. Естественно, что столь длительная работа в фирме связала меня с ней и я чувствовал себя обязанным соблюдать интересы фирмы. Однако, одной из основных причин являются мои антисоветские убеждения, которые особенно развились в период активной борьбы Соввласти с кулачеством (я считал, что борьба ведется не с кулачеством, а с крестьянством), ухудшения материального положения городского населения. И с ТОРНТОНОМ, и с МОНКГАУЗОМ, и с другими англичанами я имел неоднократные разговоры о положении в СССР. Я уже выше указывал, что англичане враждебно относились к Соввласти, считали пятилетку блефом, предсказывали неминуемое банкротство и крах Соввласти и неизбежность интервенции.

Мои антисоветские убеждения и постоянные к-р. разговоры с англичанами стимулировали враждебную работу против СССР. И, наконец, надо отдать должное материальной заинтересованности. Я получал у фирмы 600-750 р. в месяц, из коих 50 р. торгсиновскими бонами. Кроме того, со слов ТОРНТОНА я знаю, что для меня фирма в Англии открыла текущий

счет, на каковой положила одновременно 200 фунтов стерлингов и обещал, что фирма будет продолжать ежемесячные вклады в банк. Чековая книжка находится у ТОРНТОНА, он мне ее показывал, заявив, что мне брать ее себе опасно на случай обыска. ТОРНТОН меня предупредил, что в случае несчастья с ним, чтобы я знал, что чековая книжка находится в его письменном столе на даче, в правом верхнем ящике (он мне показал где).

Продолжая показания об известной мне разведывательной и подпольной работе, проводимой представителями фирмы, сообщаю конкретно известных мне лиц, завербованных и привлеченных к выполнению этой работы англичанами:

МОГЭС:

1. — Инж. БАКСУКОВ
2. — ЯЗЫКОВ Ник. Ив.
3. — КРАШЕНИННИКОВ Мих. Дмитр.
4. — РЯЗАНОВ
5. — СУХОРУЧКИН
6. — ЯСТРЕБОВА София Дмитр.
7. — Бригадир ЯРЛЫКОВ
8. — Мастер ПРОХОРОВ
9. — Слесарь САКСИН
10. — Пом. маст. КУЗНЕЦОВ
11. — Мастер СОРОКИН
12. — Пом. Маст. АЛЕКСЕЕВ

ЭЛЕКТРОТОК

(Ленинград).

1. — Инж. КОТОМИН
2. — СВИРСКИЙ или СВИДЕРСКИЙ
3. — НЕАНДЕР
4. — Мастер МОГИЛЕВ
5. — Друг МАКДОНАЛЬДА, юрист, кажется, СМИРНОВ.

ЗУГРЭС

1. — Мастер ВАСИЛЬЕВ
2. — Бригадир РУБЕЖАНСКИЙ
3. — Инженер ГОРЯИНОВ
4. — Пом. мастера НЕСТЕРОВ
5. — Бригадир ГАРМАШ

ГЛАВЭНЕРГО

1. — Инж. СЕЛИВАНОВ Андрей Павлович.

ШТЕРГРЭС

1. — Инженер КАПЕЛЛЕР
2. — КОМАРОВ



3. — ЛЕБЕДЕВ
4. — Мастер БЛЮДИН

#### БАКУ

1. — Сожительница КУШНИ
2. — Кочегар-приятель КЛАРКА

#### ОРЕХОВО-ЗУЕВО

1. — Инженер ТЫРТОВ

#### МАКЕЕВКА-БЛЮМИНГ

1. — Прораб ДОБРОДЕЕВ М.Н.
2. — Бригадир КУЗИН
3. — ст. инспектор ПРОСОК П.В.

#### ЭЛЕКТРОИМПОРТ

1. — Инженер ДОЛГОВ

#### МОТОВИЛИХА

1. — Инстр. ОСОКИН Ник. Агафон.
2. — Инж. СЕРЕБРЯННИКОВ

#### ВЭО

1. — Инженер ВАГЕЛЬ

#### УПР. ОРУЖОБЪЕДИНЕНИЯ

(Москва).

1. — Инж. КОМИССАРОВ

#### ОРГЭНЕРГО

(Москва)

1. — Ст. инженер и консультант по испытанию турбин — фамилию не помню.

Конкретно об упомянутых лицах знаю следующее:

1. — Инж. БАРСУКОВ — работал в Правлении МОГЭСа. Был связан непосредственно с МОНГАУЗОМ. Со слов последнего я знаю, что БАРСУКОВ всячески содействовал передаче заказов на оборудование фирме «Метро», а также о том, что БАРСУКОВ передавал МОНГАУЗУ сведения о планах строительства по МОГЭСу (станций, сетей, подстанций).

2. — Инж. ЯЗЫКОВ Николай Иванович — зав. электроотделом 1-й МГЭС. Со слов ТОРНТОНА мне известно, что ЯЗЫКОВ — наш человек». Неоднократно ЯЗЫКОВ через меня передавал, что хочет встретиться с ТОРНТОНОМ, указывал время встречи и в данном случае я выполнял роль связиста. Встречи, обыкновенно, происходили в кабинете ЯЗЫКОВА, а однажды, помню, ЯЗЫКОВ, мне передал, чтобы я напомнил

ТОРНТОНУ о встрече в 8 ч. вечера в заранее обусловленном им месте. ЯЗЫКОВ передавал сведения — ТОРНТОНУ, а однажды просил меня передать ТОРНТОНУ (в 1931 г.) о том, что он устроил через правление МОГЭСа, чтобы заказ по распределительному устройству 1 МОГЭС был передан ф. «Метро».

3. — Инж. КРАШЕНИННИКОВ — инженер машинного зала 1-й МГЭС. Еще до прихода моего на работу в МОГЭС меня МОНКГАУЗ предупредил (в 1929 г.) о том, что на МОГЭСе заведует машинным залом КРАШЕНИННИКОВ, который содействует фирме. В процессе моей работы на МОГЭСе я видел, что КРАШЕНИННИКОВ содействует фирме, что выражалось в замалчивании недочетов работы фирмы или качества оборудования и ведет вредительскую работу. Помню случай (в 1930 г.), когда я имел разговор с КРАШЕНИННИКОВЫМ об установке предохранительных клапанов на нагнетательных трубопроводах циркуляционной воды конденсатора. Это вызывалось изменением уровня воды в Москва-реке и возможными отсюда авариями и из-за повышения давления воды в трубопроводах и конденсаторе. КРАШЕНИННИКОВ ответил: «Это не предусмотрено, лучше помалкивать об этом». В конце 1930 года ТОРНТОН через меня передавал КРАШЕНИННИКОВУ пакет-конверт, предупредив, что в нем деньги для КРАШЕНИННИКОВА. Пакет я передал в конторе КРАШЕНИННИКОВУ.

Вредительство КРАШЕНИННИКОВА и содействие фирме заключалось еще в том, что он содействовал сдаче турбин МОГЭСу. На МОГЭСе в то время работали турбины фирмы №№ 26, 27 и 28 были только пущены./ 26 и № 27 прошли гарантийные 8000-часовой срок, № 26 была в лучшем состоянии, чем № 27. Для того, чтобы получить лучшие результаты при испытании, КРАШЕНИННИКОВ предложил и добился испытания № 26, заявив, что № 27 аналогична. Этим были замазаны дефекты турбины № 27, что не дало возможности предъявить претензии к фирме и уплаты ею штрафа, а также увеличивался расход пара по турбине № 27. Помню (1932 г.) были обнаружены трещины в бабите подшипника № 1 турбины № 28, в других турбинах в этом же подшипнике также имеются трещины. Эти трещины могут привести к тому, что может вывалиться кусок бабита и расплавиться подшипник и, как результат, серьезная авария турбины. КРАШЕНИННИКОВ этот вопрос ставил перед ТОРНТОНОМ; вспоминаю, что не КРАШЕНИННИКОВ, а кто-то из отдела эксплуатации этот вопрос ставил. ТОРНТОН договорился с КРАШЕНИННИКОВЫМ, который в то время уже работал по ремонтам, что эти трещины неопасны и КРАШЕНИННИКОВ больше этого вопроса не поднимал. К вопросу о постановке предохранительных клапанов вспоминаю, что из-за их отсутствия произошла поломка чугунных перегородок в водяных камерах конденсатора (1931 г.).

4. — Инженер Рязанов — технический директор станции. Знаю со слов Монкгауза, что Рязанов с ним встречается и что он способствует передаче фирме заказов вообще и в частности на третью турбину. Он не способство-

вал при приемке их в эксплуатацию. Содействие Рязанова выразилось еще и в том, что когда был упущен инж. Джолееи ротор и повреждена нижняя половину корпуса турбин 26 (об этом ниже), Рязанов на это не реагировал.

5. — инженер Сухоручкин — помощник инж. Языкова. Был связан непосредственно с Торнтоном. Последний меня предупреждал, что если Сухоручкин будет мне передавать сведения, то это для него. Действительно, когда Торнтон уехал, Сухоручкин для него передал через меня пакет. Сухоручкин сказал, что в пакете чертежи и эскизы, которые просил Торнтон. Торнтон мне говорил, что на станции есть мастер Сорокин, который проводит вредительскую работу и должен вызывать аварии в оборудовании и что этот Сорокин связан с Сухоручкиным. Если же Сухоручкина не будет и потребуется дать указание, то я могу говорить с Сорокиным непосредственно. Сухоручкину я так же говорил о мастерах Прохорове и Ярлыкове, как о завербованных мною для подрывной работы (1932) с тем, чтобы они друг друга знали и контактировали работу.

6. — инженер Ястребова София Дмитриевна — работает в управлении сетями МОГЭСа. Близкий друг Монкгауза еще по работе на Патурке. Знакома так же с Торнтоном. Связана была по работе с Монкгаузом. Через меня в 1930 году передавала пакет со сведениями по сетям — Монкгаузу и дважды на словах передавала о заказах на трансформаторы и маслонасосы для передачи Монкгаузу. Монкгауз бывал у Ястребовой дома (Петровский парк). Однажды просил передать Ястребовой, что будет у нее.

Ястребова С.Д. имеет сестру — Валентину Дмитриевну, которая замужем (в прошлом году разошлась) за проф. Веденевым. В.Д. Ястребова в хороших отношениях с Торнтоном и Монкгаузом. О Веденеве мне говорил Монкгауз, что он с ним так же в хороших отношениях.

Муж С.Д. Ястребовой был Тамбовской суконном тресте членом правления, а потом зав. техотделом. Явный враг Соввласти, это мне доподлинно известно, хотя носит личину советского человека.

7. — Бригадир Ярлыков — работал на бывшей МГЭС. Бывший матрос и с-р. Явно антисоветски настроен. Саботировал работу. Его антисоветские убеждения я знал из неоднократных разговоров еще в 1930 г., 1932 г., когда я приехал снова на МОГЭС в разговоре с Ярлыковым, знал его, как человека а\с и решительного, предложил ему оказывать содействие фирме проведением вредительской работы и вызовом аварий. Ярлыков согласился. Так как через несколько дней после вербовки Ярлыкова я уезжал — я ему поручил связаться и получить инструкции у инж. Сухоручкина. С Ярлыковым не обсуждали вопрос о возможности привлечения к этой работе антисоветски настроенных слесарей. Он и я их знали по совместной работе и разговорам. Было договорено, что Ярлыков, в случае надобности, привлечет для проведения подрывной работы слесарей: Кузина, Бузина, Мухина, Ларькова, бр. Горьковых и Гуменьщикова. Что Ярлыков сделал в этом направлении — я не знаю, т.к. в Москве не был. Ярлыкову за работу я обещал денежное вознаграждение, которое ему будет передано, через Сухоручкина, причем указал, что, если аварии произведены по турбинам

«Метро — Виккерс» — это будет особо оплочено. Исходил их того, что фирма, в случае вывода из строя турбин, получит после заказы.

8. — мастер Прохоров — 1-я МГЭС, бывший матрос. О нем можно сказать тоже, что и о Ярлыкове, с той лишь разницей, что он первый со мной заговорил о необходимости проведения вредительской работы. После этого я дал ему указания, аналогичные данным мною Ярлыкову. Прохоров мне посоветовал привлечь к работе Ярлыкова. Они, впоследствии, друг друга знали о проводимой работе со мной. Через Прохорова я хотел обработать обмотчика Кабанова — члена ВКПб, антисоветские убеждения коего мне были известны. Кабанова я к этой работе подготавливал, закончил ли с ним Прохоров — не знаю. О своих вербовках и проводимой работе я информировал Торнтон.

9. — мастер Саксин — 1-я МГЭС теперь работает на заводе «Электросила» в Ленинграде. В процессе работы в 1930 г. он был моим подручным и я совершенно убедился в его антисоветских убеждениях. Я ему оказал протекцию при поступлении на работу в Котлотурбину. В 1932 г. снова встретил его в Москве (специально пришел, узнав, что я приехал). Я в процессе разговора предложил ему принять участие в подрывной работе. Он согласие дал, но сказал, что по этому вопросу еще свяжется со мной, когда я буду в следующий раз в Москве. Пока я его больше не видел. Я имел ввиду привлечь его на работу в фирму, поскольку сейчас Торнтон предлагал набрать штат русских монтеров.

10. — Пом. мастера 1 МГЭС — КУЗНЕЦОВ. Был хорошо знаком с МАКДОНАЛЬДОМ и ЮУЛОМ. Последние бывали у него на дому.

11. — Мастер-электрик 1 МГЭС — СОРОКИН. Знаю его еще с 1930 г., как явно антисоветского человека. О нем уже писал, когда рассказывал о СУХОРУЧКИНЕ.

12. — Турбинист — мастер АЛЕКСЕЕВ. Антисоветски настроен. Я его посвятил в необходимость вредительской работы. Желая иметь человека в Главэнерго я его рекомендовал инж. СЕЛИВАНОВУ по Главэнерго, как человека посвященного в проводимую мной работу (1932 г.).

13. — Инженер КОТОМИН — техдиректор Электротокана в Ленинграде. Знаю со слов МОНКГАУЗА (еще в 1929 г.), что КОТОМИН его друг и связан с ним.

14. — Инженер СВИРСКИЙ или СВИДЕРСКИЙ — техрук 5 ГЭС Электротокана. Знаю, что он бывал у МОНКГАУЗА на квартире (ул. Войкова). Со слов МОНКГАУЗА знаю, что он содействует фирме.

15. — инженер НЕАНДЕР — зав. Турбинотделом Электротокана. О нем я уже писал. Связан НЕАНДЕР был с МОНКГАУЗОМ через НОЭЛЯ, МАКДОНАЛЬДА и непосредственно.

16. — Мастер МОГИЛЕВ — пом. НЕАНДЕРА. Был связан с НОЭЛЕМ и МАКДОНАЛЬДОМ. Проводил вредительскую работу на 5 ГЭС.

17. — Мастер ВАСИЛЬЕВ — ЗУГРЭС. Друг МАКДОНАЛЬДА, проводил по его указанию вредительскую работу. Получал от МАКДОНАЛЬДА подарки.

18. — Бригадир РУБЕЖАНСКИЙ — ЗУГРЭС. Связан с МАКДОНАЛЬДОМ. Работал в ночной смене, работу саботировал и портил. Настроен явно антисоветски.

19. — Инженер ГОРЯИНОВ — ЗУГРЭС. Знаю о его близкой связи с МАКДОНАЛЬДОМ. Лично убедился в его вредительской работе, в частности затяжке монтажа по турбине № 2. Бывал у МАКДОНАЛЬДА.

20. — Пом. мастера НЕСТЕРОВ — настроен антисоветски. Работал со мной по монтажу. Хотел продолжать в дальнейшем работу. Я его предупредил о вредительской работе, он окончательного согласия не дал, но был склонен.

21. — Бригадир ГАРМАШ — ЗУГРЭС. Он сам вызвал меня на антисоветские разговоры и предлагал проводить вредительство. Я имел ввиду его использовать, но так как работа на ЗУГРЭСе уже заканчивалась (моя работа), то я сказал ему, чтобы он снесся со мной через НЕСТЕРОВА и я его устрою с собой на работе.

22. — Инженер КАПЕЛЕР — б. главинж. Штеровки. Я принял на Штеровке работы от инж. ДЖОЛЕЯ. Он мне передавал, что главинж КАПЕЛЕР оказывает содействие фирме и чтобы я не скрывал дефектов и не боялся их, так как КАПЕЛЛЕР в курсе. В 1928 году, приезжая в Штеровку, ТОРНТОН мне это подтвердил. В содействии фирме со стороны КАПЕЛЛЕРА я убедился после аварии с циркулярными насосами. В данном случае можно было предъявить претензии фирме КАПЕЛЛЕР на это не реагировал.

23. — Инженер КОМАРОВ — в Техотделе Штер.ГРЭСа. Знаю о его близких отношениях с ДЖОЛЕЯ.

24. — Инженер ЛЕБЕДЕВ — Зав. Сетями Штер.ГРЭСа. Со слов ДЖОЛЕЯ знаю о его близких отношениях и контактной работе с КУШНИ. При приезде ТОРНТОНА (1928 г.) последний имел с ним беседу, предварительно ТОРНТОН сказал мне, что должен иметь беседу с ЛЕБЕДЕВЫМ.

25. — Прораб-мастер БЛЮДИН — ШТЕРГРЭС. Близкий друг КУШНИ и ДЖОЛЕЯ. Защищал интересы фирмы, в частности при аварии циркулярного насоса. Когда приезжал ТОРНТОН он передал ему часы, привезенные из Англии, по словам ТОРНТОНА, часы стоили 20 фунтов. МОНКГАУЗ говорил со мной о том, что он хочет БЛЮДИНА взять на работу в фирму и БЛЮДИН сам мне об этом говорил. БЛЮДИН партиец, но носит в церковь пасху святить.

26. — Инженер СЕЛИВАНОВ — Главэнерго. Зав. Монтажным отделом. Я его знаю с 1916 года, знаю его как антисоветского человека. В 1932 г. летом я был у него на квартире (Сивцев Вражек), вел антисоветские разговоры и поскольку ТОРНТОН просил меня связаться и обработать кого-либо в Главэнерго, я СЕЛИВАНОВУ об этом сказал, дал адрес ТОРНТОНА и просил Селиванова с ним повидаться. В свою очередь я об этом докладываю ТОРНТОНУ, а последний должен был устроить встречу с СЕЛИВАНОВЫМ.

27. — Инженер ТЫРТОВ — Орехово-Зуевская ЦЭС, главный инже-

нер. Монтаж турбин до меня на ЦЭСе вел инж. РИЧАРДС, на время его отпуска я заменял РИЧАРДСА. Ниже подробнее остановлюсь на качестве монтажа, проведенного РИЧАРДСОМ. Укажу лишь, что мне нужно было переделывать всю работу. Перед поездкой мне ТОРНТОН говорил, что главинж ТЫРТОВ является пособником фирмы и с ним хорошо знаком. Я спросил ТОРНТОНА, как будет реагировать заказчик на переделку. ТОРНТОН узнавал у меня кто ближе всего стоит к монтажу. Я указал на техника КУЗЬМИНА. ТОРНТОН спросил у меня — нельзя ли ему предложить денег за молчание. Я сказал, что опасно, так как КУЗЬМИН партиец и на это дело не пойдет. Тогда ТОРНТОН заявил мне, что вопрос уладит с ТЫРТОВЫМ. ТЫРТОВ часто наезжал в Москву и со слов ТОРНТОНА знаю, что они в Москве периодически встречаются.

28. — ДОБРОДЕЕВ Мих. Ник. — прораб Макеевского блюминга, электрик, служил во флоте. Был в большой дружбе с ДЕ ГОРДВОЛЛОМ еще на работе в НИГРЭСе. Все дефекты работы фирмы ДОБРОДЕЕВ старательно прикрывал. Работа сама ДОБРОДЕЕВЫМ дезорганизовывалась. ТОРНТОН думал ДОБРОДЕЕВА взять на работу фирмы. Сейчас ДОБРОДЕЕВ снова в НИГРЭСе. Уехал он с Макеевки не закончив работы, под предлогом болезни жены. НОРДВОЛЛ мне говорил, что дал ему денег на дорогу. Добродеев в Макеевке прожил в одной комнате с Рязановым. НОРДВОЛЛ мне говорил, что это племянник МОГЭСовского РЯЗАНОВА, привлекавшегося за вредительство. Молодой РЯЗАНОВ не мог нигде устроиться, поэтому ДОБРОДЕЕВ пристроил его на блюминге. НОРДВОЛЛ просил об этом никому не говорить.

29. — Бригадир по монтажу Ильгнеровской установки КУЗИН. Мало квалифицированный и непригодный для работы. Был беспрекословным исполнителем распоряжений ДЕ НОРДВОЛЛА и ДОБРОДЕЕВА и хорошим знакомым НОРДВОЛЛА. Доставал для НОРДВОЛЛА и меня пропуска в электростанцию завода, куда пропуска всем не выдавались, так как мы по роду выполняемой работы с электростанцией не были связаны. Давал НОРДВОЛЛУ информацию о работе завода им. Томского. Знаю, что НОРДВОЛЛ давал КУЗИНУ деньги.

30. — Старший инспектор по блюмингу Петр Борисович ПРОСЯК был дружен с ГОРДВОЛЛОМ и давал ему информацию о заказах, о расширении завода. Случайно при одном из разговоров я лично присутствовал.

31. — ДОЛГОВ — инженер Электроимпорта. После аварии в Белово, комиссия вписала в акт пункт о вине фирмы. Когда я вернулся из Сибири ТОРНТОН сказал мне, что по этому пункту надо поговорить с инж. ДОЛГОВЫМ он уладит. Я ходил вместе с ТОРНТОНОМ к ДОЛГОВУ и вопрос был улажен. Между тем, по существу, в данной аварии там вина монтера фирмы.

32. — ВАГЕЛЬ инж. ВЭО. В 1930 году МОНКГАУЗ спросил у меня кого я знаю в ВЭО, чтобы получить сведения об изготовлении трансформаторов и др. электрооборудования. Я ответил, что никого не знаю. Тогда МОНКГАУЗ спросил работает ли в ВЭО — ВАГЕЛЬ, которого я знало

по работе в «Динамо». Я сказал, что ВАГЕЛЬ должен быть в ВЭО. Тогда МОНКГАУЗ заявил мне, что лично встретится с ВАГЕЛЕМ и получит необходимые ему сведения.

33. — КОМИССАРОВ инженер Орудийного Объединения, строитель. Я с ним встречался несколько раз в 1931 году. В 1932 году я встретился и жил с ним в одной комнате на Мотовилихе. Поскольку МОНКГАУЗ просил меня достать сведения о расширении и состоянии завода им. Молотова (орудийного треста) и связаться с кем либо из работников завода, так как по моему убеждению, вернее, впечатлению КОМИССАРОВ мог пойти на мои предложения я из осторожности, спросил у него знает ли он о МОНКГАУЗЕ. Получив утвердительный ответ я сказал КОМИССАРОВУ, что МОНКГАУЗ хочет с ним познакомиться и потолковать по некоторым вопросам. Я дал КОМИССАРОВУ адрес МОНКГАУЗА — дача в Перловке и предупредил МОНКГАУЗА об этом. КОМИССАРОВ согласился встретиться с МОНКГАУЗОМ. Я с МОНКГАУЗОМ больше о КОМИССАРОВЕ не говорил. (не видел МОНКГАУЗА).

35<sup>8</sup>. — Инструктор Электростанции ОСОКИН (Мотовилиха). Он работал со мной на монтаже турбин. Знаю его, как антисоветского человека. Получал у него сведения (устные) о заводе, хотя, прямо ему не говорил о том, что эти сведения нужны для шпионажа.

36. — Инженер СЕРЕБРЯННИКОВ — на электростанции Мотовилиха. Знаю со слов НОРДВОЛЛА, что последний был с ним в хороших отношениях и получал у него сведения о работе завода.

37. — Вспомнил фамилию инженера Оргэнерго — МУРАТОВ. Он проводил от Оргэнерго или ТТИ испытание машин на НИГРЭС'е, Челябинске, Зуевке, МОГЭС'е, Мотовилихе и др. и всячески содействовал фирме, покрывая дефекты в турбинах. МУРАТОВ был хорошо знаком с ТОРНТОНОМ и ЭМБЛТОПОМ. Добавляю, что фамилия друга МАКДОНАЛЬДА на 5-й ГЭС Электротока не то СМИРНОВ, не то ПЕТРОВ. Считаю нужным указать на близкие отношения инженера КОТЛЯРЕВСКОГО по ЗУГРЭС'у с МАКДОНАЛЬДОМ, РАПОПОРТА инж. Электроимпорта с ТОРНТОНОМ, инж. МУХИНА — техдиректора Шатурки с МАКДОНАЛЬДОМ, ЗИВЕРТА — с Днепростроя с НОРДВОЛЛОМ по совместной работе в ИБГРЭС'е. Сообщаю также, что на Надеждинском заводе я получал устные сведения о работе завода от инженера ТЕТЕЛЬБАУМА, но в курс моей работы его не вводил. Мне лишь непонятна роль ТЕТЕЛЬБАУМА и его связь с фирмой, если учесть заказ нового ротора и паровой коробки турбины, что стоит приблизительно до 15.000 рублей.

В 1928 году я с ТЕТЕЛЬБАУМОМ говорил об исправлении старого ротора, это можно было сделать. В 1931 г. когда я снова был на заводе я увидел, что с Англии получен новый ротор и паровая коробка, которая и устанавливалась. Заказ этот был излишним.

Добавляю, что в конторе «Метро» часто бывает некто БЫКОВ, рабо-

<sup>8</sup> Нумерация не по порядку, так в тексте.

тал по постройке дачи фирмы. Его обязанности и роль мне не ясна. Из отдельных заданий и разговоров с ТОРНТОНОМ вспоминаю — ТОРНТОН летом 1932 года говорил мне о том, что Путиловский и Металлический заводы перешли на изготовление военного снаряжения. От кого эти сведения имел ТОРНТОН я не знаю. В 1932 году летом, как я уже указывал, ТОРНТОН дал мне задание связаться с людьми, для получения сведений по военным заводам, в частности по заводу «БАРРИКАДЫ». Для этой цели я хотел привлечь моего племянника ПАВЛОВСКОГО Павла Андреевича, который работал на заводе «Баррикады».

В этой плоскости, я пока ничего не сделал, писал ему лишь о нежелательности его перехода на работу фирмы. В ноябре 1930 года перед моей поездкой в отпуск в Сочи ТОРНТОН поручил мне узнать сведения о порте, о посадке судов и вообще о характере вооружения и пр.. Я ни с кем не связывался в Сочи, а ТОРНТОНУ дал общие сведения о том, что я лично наблюдал.

Речь шла о порте в Туапсе, а я ездил в отпуск в Сочи. В 1932 г. ТОРНТОН мне давал задания и спрашивал о настроении крестьян на Украине. Он мне говорил, что по его сведениям на Украине были бунты крестьян. Я подтвердил, что слышал об этом и дал общие сведения о настроениях в антисоветском духе. Подтверждаю сказанное выше о том, что в 1932 году мне ТОРНТОН дал задание найти и связаться с б. военными, для организации диверсии на случай интервенции и для шпионажа, а также указание ТОРНТОНА о выводе из строя машин и подборе для этой цели людей в настоящее время. В этой плоскости я еще не успел ничего сделать.

Остановлюсь еще на отдельном моменте. В 1931 году перед моей поездкой в Зуевку мне ТОРНТОН говорил, что в Зуевке работает много иностранцев. ТОРНТОН поручил мне узнать кто из них работал на военных или химических заводах в СССР или в Германии, получить от них сведения эти, а также освещать им в антисоветском духе положение в СССР. В Зуевке по этому вопросу я ничего не сделал. Когда я работал в Сибири в Белово на цинковом заводе я познакомился, живя в одной квартире с немцем — фамилию забыл, инженер-химик, работал в лаборатории. С ним я поскольку мог говорил о положении в СССР и заводе. В мае 1932 приехал в Белово из Кузнецка ТОРНТОН, я его познакомил с этим немцем и он с ним имел беседу на немецком языке (я не понял). Я знаю, что впоследствии (со слов немца и ТОРНТОНА) ТОРНТОН обменял в Москве, вернее, обещал обменять этому немцу советскую валюту на иностранную.

Я также знаю, англичане, работники фирмы привозили в СССР много предметов обихода, главным образом, одежды и белья, здесь ее продавали, а фирма — Московская контора, обменивала им сов. валюту на иностранную. Добавляю, что одной из установок ТОРНТОНА, данных мне, также и МОНКГАУЗА — рекомендовать заказчикам приобретение у фирмы излишних запасных частей, в частности много запчастей было получено на Мотовилихе, что, по моему, было проведено через людей из Электроимпорта.



Перехожу к изложению известных мне фактов в области подрывной работы. Я буду говорить об авариях происшедших и предотвращенных. Часть этих аварии мне известна со слов других лиц. Мне ясна вина фирмы как специально по турбинам я не могу допустить, чтобы англичане монтеры и инженеры не замечали дефектов в работу турбины — отсюда моя полная уверенность в умышленном характере этих аварий, по вине представителей фирмы или английских заводов.

Как я уже отмечал выше, вредительская и подрывная работа имела несколько направлений. Сперва остановлюсь на сбыте фирмой турбины и другого оборудования, имеющих конструктивные дефекты, неправильные схемы соединения приборов и недовыполнение при изготовлении отдельных частей, что уменьшало эффективность работы машин, ненадежность в их работе, неполадки и аварии. Конкретно мне известны следующие факты:

1. На ШТЕРГРЭС'е устанавливались две турбины по 10.000 кв. Обе турбины не выдерживали гарантии на расход пара из-за конструктивных расчетов. Это влечет за собой перерасход топлива и неэкономичную работу. Со слов МОНКГАУЗА мне известно, что такая же точно машина установленная в Англии не выдержала испытания. Об этом МОНКГАУЗУ сообщила фирма. МОНКГАУЗ дал мне задание затягивать сроки испытания турбины, с тем, чтобы прошли гарантийные сроки и турбина была сдана в эксплуатацию без испытания, так как это фирме не выгодно. Я выполнил задание МОНКГАУЗА, уехал со Штеровки, впоследствии узнал, что испытанию турбин не было. По конструктивным дефектам поломались лопатки в обоих турбинах в одних и тех же дисках. По вине фирмы из-за неправильной конструкции фундамента в последнем произошли трещины. Вопрос этот при разборе в Штергрессе оставался спорным, однако мне известно из заводских инструкции завода в Мончестере (эти инструкции секретны и их знает только монтажный персонал фирмы), что после обнаружения этого случая были даны указания об изоляции машин от фундамента. Таким образом, завод признал свои конструктивный просчет. В части расхода пара я должен сказать, что это основное условие работы турбины. Перерасход пара, хотя бы на один процент — вызывает излишнюю трату десятков и сотен тысяч рублей в год, что за срок работы турбины приносит огромные убытки.

2. — По ЗУГРЭС'у устанавливались 3 турбины по 60. 000 кв. Эти турбины прибыли в СССР не собранными на заводе и не испытанными. По словам КОРЕЛЯ из-за спешки, высказанной заказчиком. Это вызвало доделки на месте монтажа. Знаю точно, что в одной из турбин, а они были одинаковые все, из-за конструктивных дефектов диски ротора задевали за диафрагмы. Это вызывало аварии, вывод из строя турбин. Приходилось останавливать турбины, разбирать их и ремонтировать. Последняя авария, поскольку мне известно, была из-за неправильной конструкции и расчетов этих моторов. На Зуевке же были аварии с №-1 №-3 машинами с масляными насосами и валом регулятора. Со слов ТОРНТОНА или АГНЮ я знал, что завод при изготовлении этих частей турбины не сделал

канавок для смазки валиков масляных насосов. На месте монтеры — ВИЛЬИОКС и ЭЛЛИОТ этот дефект не исправили, чем допустили аварии. Я смонтировал № 2 турбину и этот дефект в ней не был.

3. — На МОГЭС'е из-за конструктивных дефектов на турбине № 26 и 27 ломались лопатки дисков в задних рядах, что вызывало остановку машин и аварии. До замены лопаток турбины работали без лопаток на одном или двух дисках, что вызвало перерасход пара. Мною выше описаны случаи трещины в подшипниках № I (см. о КРАШЕНИННИКОВЕ) — это то же результат конструктивного дефекта. Об испытаниях на расход пара я говорил там же.

4. — В Баку, Челябинске и Ивгрэс'е были установлены одинаковые машины, в коих был конструктивный дефект — подвод пара от цилиндра высокого давления к цилиндру низкого давления был неправильно сконструирован; это вызвало вибрации машин, технотрешки и нарушало эксплуатацию турбин.

5. — В турбине, установленной на заводе Молотова в Мотовилихе, конструктивный дефект заключался в неправильном устройстве подвода пара к парораспределительной коробке. Это могло вызвать серьезную аварию. Дефект был устранен на месте. В той же турбине, на распределительном щите схема соединений синхронизирующего реле была неправильно показана Манчестерским заводом. Это настолько серьезная вещь, что она могла быть допущена конструкторами завода только умышленно. Эта неправильность включения могла вызвать при включении машины очень серьезную аварию генераторов. Присланный для монтажа и проверки схемы инж. НОРДВОЛЛ не устранил дефекты и уже хотел включать машины, даже включили, но по счастливой случайности машины были близки к синхронизму и толчок на них был незначительный. В связи с толчком дежурный монтер НОВИКОВ проверил схему соединения, и дефект был устранен.

В той же турбине была обнаружена течь в трубках воздухоохладителя, что могло вызвать короткое замыкание и порчу генератора. При просмотре оказалось, что текли трубки на внутренних рядах воздухоохладителя, и порча эта могла произойти только на заводе в Англии. Случайную порчу предположить трудно, видно было сделано умышленно, так как отверстия в трубках были проколоты как бы иглой.

6. — В Макеевке на блюминге реле большого прокатного мотора, в результате конструктивного дефекта, из-за того, что оно при перегорании предохранителя оставалось включенным — могла произойти серьезная авария с прокатным мотором. Вспышка уже одна была. До сих пор дефект не устранен. Со слов НОРДВОЛЛА я знаю, что на щите блюминга был еще ряд заводских ошибок.

7. — В Минске на городской электростанции я знаю со слов ТОРНТОНА и НОРДВОЛЛА о том, что турбина не выдержала испытания на расход пара, из-за конструктивных дефектов. Здесь фирме пришлось заплатить — штраф.

8. — Со слов ТОРНТОНА и НОРДВОЛЛА мне известно о том, что по вине фирмы, из-за конструктивных дефектов, сгорело несколько моторов — были аварии в Кузнецке на металлургическом заводе.

В части недоброкачественного оборудования, поставляемого фирмой, укажу на автоматические регуляторы напряжения. Эти аппараты завезены на ряд строек, стоят около 1.500–2.000 рублей золотом и нигде не работают. Это знаю со слов НОРДВОЛЛА и лично по Мотовилихе и Штеровке.

Аналогичная картина с паромерами, завезенными в МОГЭС (О других случаях не знаю). Несколько слов об испытаниях машин. Я указал на случаи явного дефекта. Испытание очень сложная вещь и определить выполнение фирмой обязательств и установить тем самым доброкачественность работы турбин, в смысле экономии — во многом зависит от лиц, производящих испытание. Если учесть, что на стройках были люди содействующие фирме, участие в испытаниях от Оргэнерго инж. МУРАТОВА, связанного с фирмой, а также перечисленные мною ряд дефектов в турбинах (а я не все стройки — знаю) должен сказать, что у меня нет уверенности в том, что и другие турбины, поставленные фирмой, работают экономично.

Должен также сказать, что аварии, являющиеся результатом конструктивных дефектов — приносили огромный ущерб производству и в ряде описанных мною случаев — эти аварии вызывались в результате умышленных упущений или неправильных конструкций. Не помню, от кого из англичан я слыхал, что на заводе в Англии смотрят так, что для СССР все годится и все можно направлять. Я имел разговор с ТОРНТОНОМ, каким образом производится приемка машин с недостатками частей и при дефектах при наличии АРКОСА. ТОРНТОН отвели, что «они только подписывают бумажки», при чем упоминалась фамилия сотрудника АРКОС 'а — ШАПИРО, принимающего машины от «Метро». Точно о связи ШАПИРО с фирмой не знаю.

Другим способом для проведения вредительской работы, как я уже указывал, была затяжка сроков монтажа с тем, чтобы сорвать планы капитального строительства, а также недоброкачественный монтаж. Я указывал выше на неквалифицированность ряда монтеров фирмы — англичан и их враждебное к СССР отношение. Наиболее яркие примеры — это РИЧАРДС по Орехово-Зуево, тянувший монтаж более года и выполнивший его явно недоброкачественно, что вызывало ряд переделок, аварий, удорожания и затяжки работ. Инженер КУШНИ тянул монтаж в Штеровке и Баку по несколько лет. Инженер ДЖОЛЛЕЙ по МОГЭС'у чрезвычайно задерживал монтаж и выполнил его недоброкачественно. МАКДОНАЛЬД чрезвычайно затягивал сроки монтажа в Златоусте.

Выше указывал о поручении ТОРНТОНА организовывать поломки машин и вызывать аварии. Я это задание получил в 1932 году и с этой целью подбирал людей (ЯРЛЫКОВ, ПРОХОРОВ, САКСИН). Задание я им дал, но конкретно, что они сделали, я не знаю, так как их больше не видел. Я полагаю, что аналогичные задания ТОРНТОН давал другим мон-

тажникам-англичанам. Что они сделали в этом направлении, я не знаю, но приведу ряд аварий, где с достаточной ясностью виден злой умысел со стороны монтажников. Случаи эти следующие:

1. — Авария турбины в Баку. Руководил монтажом КУШНИ. Там же работал явный фашист представитель фирмы — «Бабкок-Вилькоккс» — КЕТЛ, который дружил с КУШНИ и подпаивал и давал деньги кочегарам. Авария произошла из-за перекачки воды в котел. Перекачал — кочегар-приятель Кларка, помощник КУШНИ (о нем я писал выше). Из-за аварии остановилась вся станция. Это было в ноябре 1928 года.

2. — Авария в турбиной на цинковом заводе в Белово, из-за жесткого соединения паропровода с турбиной. Монтаж вел монтер ВАЛОУС, который не мог не предусмотреть этого явления. В результате аварии были испорчены диски и диафрагма — остановка турбины и завода.

3. — На МОГЭС'е инж. ДЖОЛЛЕЙ при монтаже уронил ротор генератора и испортил тем его. При падении задело корпус турбины, которая дала трещину. Здесь может быть и халатность, но зная ДЖОЛЛЕЯ и его явно и ярко окрашенное отношение к Соввласти, я вполне допускаю злой умысел.

4. — Авария с двумя мотор-генераторами на Блюминге. Реле из Англии прибыли не проверенные и НОРДВОЛЛ их не проверил, несмотря на то, что видел ненормальный пуск мотор-генераторов. Мер к исправлению не принял до того, что произошла авария. При аварии разорвало муфту, соединяющую мотор с генератором, при чем отлетевшим куском разбило обмотку у одного генератора и рекошетом у другого генератора. Авария вызвала полную остановку всех моторов блюминга, ремонтировали только одну машину с неделю. Другая же машина повреждена настолько серьезно, что в то время (15.II.33 г.) еще не был решен вопрос, как его отремонтировать. НОРДВОЛЛ, без сомнения, мог предотвратить аварию, так как видел ненормальный пуск мотор-генераторов. Характеристику НОРДВОЛЛА я давал выше.

Мне известны ряд аварий, подозрительных по диверсии, на Орехово-Зуево (РИЧАРДС) — однако, я не могу твердо сказать о злом умысле.

Прежде чем закончить показания я должен сказать, что возможно, я отдельные детали запомнил. В дальнейшем показания буду дополнять. Хочу более детально остановиться на процессе вовлечения меня в участие в разведывательной и подрывной работе. МОНКГАУЗ — к этому подходил постепенно и осторожно. В конце 28 года он дал мне при поездке на Урал задание о собирании сведений о промышленности и транспорте, якобы для того, чтобы фирма могла ориентироваться в возможностях получения заказов. В 1929 году он дал мне понять, что собирание сведений производится и другими лицами из русских англичан. Позже я узнал, что сведения собираются в целях шпионажа по заданиям разведывательных органов Англии. Конкретные задания о проведении подрывной работы, подготовке к диверсии я получил в 1931 и только в 1932 году летом ТОРН-ТОН мне дал задание о связи с б. военными, подготовке кадров для диверсионных актов и шпионажа на случай интервенции.

Искренне раскаиваясь в совершенных мною преступлениях, прошу дать мне возможность честной работой загладить и искупить свою вину перед Советским государством.

Протокол записан с моих слов правильно, под мою диктовку, мною прочитан, в чем и расписываюсь:

П. ОЛЕЙНИК.

ДОПРОСИЛИ:

НАЧАЛЬНИК I ОТД ЭКУ ГПУ УССР (АРРОВ)

ОПЕРУПОЛНОМОЧЕННЫЙ ЭКУ (СЕВЕРИН)

*АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 363. Л. 2–38 об. Подлинник.*

Резолюции на записке В.А. Балицкого: «Молотову, Кагановичу, Ворошилову. Читал. Очень важное дело. Надо принимать срочные меры. И. Сталин. Согласен. Молотов.

*Читал. Действительно нужны срочные меры к этим мерзавцам. Ворошилов».*

#### № 8.10.

#### Протокол очной ставки между г-ном Торнтоном Д.К. и г-ном Олейником П.Е.

19 марта 1933 г.

Вопрос ТОРНТОНУ: Сообщал ли Вам г-н ОЛЕЙНИК сведения о политическом состоянии отдельных районов Советского Союза.

Ответ ТОРНТОНА: Да, сообщал, когда я его об этом спрашивал.

Вопрос ОЛЕЙНИКУ: Подтверждаете ли Вы это.

Ответ ОЛЕЙНИКА: Да, подтверждаю, я сообщал ТОРНТОНУ сведения о политическом состоянии тех районов, где мне приходилось бывать.

Вопрос ТОРНТОНУ: Давал ли Вам г-н ОЛЕЙНИК информацию о техническом состоянии электростанций и о заказах за границу.

Ответ ТОРНТОНА: Сведения о техническом состоянии электростанций и о предполагаемых заказах на оборудование г-н ОЛЕЙНИК мне постоянно сообщал.

Вопрос ОЛЕЙНИКУ: Подтверждаете ли Вы это.

Ответ ОЛЕЙНИКА: Да, подтверждаю.

Вопрос ТОРНТОНУ: Признаете ли Вы, что таким образом ОЛЕЙНИК проводил для нас экономический шпионаж и политическую разведку.

Ответ ТОРНТОНА: Да, признаю, но г-н ОЛЕЙНИК этого не сознавал.

Вопрос ОЛЕЙНИКУ: Подтверждаете ли вы все сказанное выше ТОРНТОНОМ.

Ответ ОЛЕЙНИКА: Да, подтверждаю, за исключением заявления ТОРНТОНА, что все это делалось мною якобы неосознанно. Я заявляю, что все это делалось мною сознательно в полном понимании своего совершаемого преступления.

Вопрос ОЛЕЙНИКУ: Что вам известно о нелегальной работе ТОРНТОНОТА.

Ответ ОЛЕЙНИКА: Мне известно, что он руководил шпионажем и подрывной работой в СССР.

Вопрос г-ну ТОРНТОНУ: Подтверждаете ли вы это?

Ответ ТОРНТОНА: Нет.

Вопрос ОЛЕЙНИКУ: Каков характер этой деятельности Торнтон?

Ответ ОЛЕЙНИКА: Вредительство, умышленная порча машин и на случай интервенции подбор людей для военных подрывных действий.

Вопрос ТОРНТОНУ: Подтверждаете.

Ответ ТОРНТОНА: Нет.

Вопрос ОЛЕЙНИКУ: Кто из персонала «Метро-Виккерс» вел такую же работу.

Ответ ОЛЕЙНИКА: Мне известно, что шпионскую работу вели МАК-ДОНАЛЬД, МОНКГАУЗ, НОРДВОЛЛ, КЛАРК и др.

Руководителями были Монкгауз и Торнтон.

Вопрос ТОРНТОНУ: Подтверждаете ли вы это.

Ответ ТОРНТОНА: Нет.

Вопрос ОЛЕЙНИКУ: Какие задания вы получили от Торнтон по шпионажу.

Ответ ОЛЕЙНИКА: Получил задания связаться и получить сведения от завербованных для шпионажа лиц по МОГЭСу, связаться с кем-либо из Окруж. Объединения, Главэнерго, а также лично выполнил задания по шпионажу. Перед поездкой в Сочи я должен был узнать и получить сведения о состоянии порта Туапсе. Перед поездкой в Сибирь мне было поручено узнать о продвижении войск на Д. Восток. На Украине перед моим отъездом в отпуск я должен был узнать о настроениях крестьян и подобрать людей из бывших военных для выполнения работы по шпионажу. Мне также говорил ТОРНТОН, что в Сибири предполагается иметь своего человека и он намечал назначить туда инж. Берка. Мне также ТОРНТОН указывал, что я должен

подобрать по месту нашей работы людей для проведения шпионажа и подрывной работы.

Вопрос ТОРНТОНУ: Что вы имеете сказать по показаниям г-на ОЛЕЙНИКА и подтверждаете ли вы сказанное им?

Ответ ТОРНТОНА: Нет.

ДОПРОС ПРОИЗВЕЛИ: ПОМ. НАЧ. ЭКУ ОГПУ (ФЕЛЬДМАН)  
ПОМ. НАЧ. I ОТД. ЭКУ ОГПУ (ЖЕЛЕЗНИКОВ)

*АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 363. Л. 64–67. Машинописная копия.*

### № 8.11.

#### Протокол допроса Макдональда Вильяма Лионела

19 марта 1933 г.

1933 г. марта 19 дня, Зам. Прокурора Республики РОГИНСКИЙ допросил г-на МАКДОНАЛЬДА, который показал:

Мне объявлено, что дело, возбужденное против меня органами ОГПУ, передано в прокуратуру. Данные мною показания в ОГПУ и предъявленное мне на этом допросе, в которых я признал свою виновность:

1. В том, что занимался экономическим, политическим и военным шпионажем, работая на электростанциях СССР в качестве монтажного инженера электротехнической фирмы «Метрополитен-Виккерс»;

2. в том, что давал прямые задания по организации аварий на ряде заводов и предприятий СССР, в частности на заводах военно-оборонного значения (Златоуст);

3. в том, что давал прямые задания по организации аварий на ряде заводов и предприятий СССР (Златоуст ЗуГРЭС);

4. в том, что для организации шпионской работы, для организации порчи и вывода из строя машин и для организации и производства аварий я привлек ряд инженеров и техников, работающих на разных заводах и предприятиях — фамилии этих лиц я указал в данных мною показаниях;

5. в том, что за проделанную привлеченными мною лицами по моим заданиям работу по шпионажу, порче машин и организации аварий мною было им заплачено денежное вознаграждение;

6. в том, что эти преступления против СССР я проводил не только в соучастии с привлеченными мною русскими инженерами и техниками, но и в соучастии с другими, названными мною в ранее данных показаниях, работниками Фирмы «Метрополитен-Виккерс» — непосредственно с ТОРНТОНОМ, предполагая участие в этой деятельности МОНКГАУЗА, КУННИ, НОЭЛЬ — целиком и полностью подтверждаю.

Все эти показания мною даны совершенно добровольно, без всякого влия-

ния и давления. Все данные мною показания даны мною на английском языке и написаны собственноручно. Протокол очной ставки между мною и ГУСЕ-ВЫМ, на которой я подтвердил свою шпионскую работу и работу по организации порчи машин и организации аварий и выплату денежных сумм привлеченным к работе русским инженерам и техникам, — мне переведен на английский язык, мною прочитан и подтвержден, как записанный совершенно правильно.

Считаю необходимым просить записать в протокол этого допроса, что все директивы и инструкции по шпионажу и организации аварий и порче машин я получал от ТОРНТОНА. Считаю также необходимым отметить в этом протоколе, что сведения шпионского характера, передаваемые мною ТОРНТОНУ, последний передавал «Интеллидженс-Сервис».

Прошу записать, что свое признание я сделал следственным властям, руководствуясь следующими мотивами:

1. Я хотел внести ясность в существо предъявленных мне обвинений;
  2. В силу предъявленных мне следствием фактов и доказательств.
- Протокол мне прочитан, записан с моих слов правильно.

**МАКДОНАЛЬД**

Допросил:

Зам. Прокурора Республики (Рогинский)

При допросе присутствовал:

Прокурор Республики (Вышинский)

*АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 363. Л. 75–76. Подлинник.*

### № 8.12.

#### Протокол допроса обвиняемого Торнтон Лесли Чарльза

19 марта 1933 г.

1933 года марта 19 дня, Зам. Прокурора Республики Рогинский допрашивал в качестве обвиняемого ТОРНТОНА Лесли Чарльза, который показал:

Мне объявлено, что дело, возбужденное против меня органами ОГПУ передано в Прокуратуру.

Данные мною в органах ОГПУ показания, предъявленные мне на этом допросе, в которых я признал свою виновность:

1) в том, что состоял главным инженером по монтажу фирмы «Метрополитен-Виккерс» в СССР занимался шпионажем, проводя эту работу под непосредственным руководством РИЧАРДСА — директора-распорядителя компании «Метрополитен-Виккерс», являющегося агентом «Интеллидженс-Сервис»;

2) в том, что для проведения означенной шпионской деятельности я



привлек ряд русских инженеров и техников, фамилии которых указал в ранее данных показаниях;

3) в том, что за проводимую шпионскую работу выплачивал привлеченным мною лицам денежное вознаграждение;

4) в том, что эту работу проводил по соучастию не только с привлеченными русскими инженерами и техниками, но проводил и организовывал ее по соучастию с рядом работников фирмы «Метрополитен-Виккерс» — МАКДОНАЛЬД, КУННЕ, МОНКГАУЗ и ряд других, указанных в протоколе допроса от 13 марта 1933 года;

5) в том, что я давал взятки русским инженерам и техникам за сокрытие ими дефектов и недостатков в работе поставляемых нашей фирмой машин и оборудования;

6) в том, что давал взятки за сообщение мне сведений о предполагаемом получении машин и оборудования из-за границы — целиком и полностью подтверждаю. Эти показания мною даны совершенно добровольно, без какого бы то ни было влияния или давления. Показания мною даны на английском языке и писались собственноручно.

Протоколы очных ставок между мною и ГУСЕВЫМ и между мною и КУТУЗОВОЙ, предъявленные мне на этом допросе, в которых я подтвердил факты своей шпионской работы, при связи с другими лицами, я читал.

Никаких замечаний сделать к записям этих протоколов не могу. Протоколы записаны правильно и подтверждены моей подписью.

Протокол мною прочитан, записан правильно.

Л. ТОРНТОН.

Допросил:

Зам. Прокурора Республики

(Рогинский)

При допросе присутствовал:

Прокурор Республики

(Вышинский)

*АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 363. Л. 77–78. Подлинник.*

### № 8.13.

#### Постановление Политбюро ЦК ВКП(б) о деле электриков<sup>9</sup>

СТРОГО СЕКРЕТНО

№ П133/2-с.

20 марта 1933 г.

2. — Дело об арестованных электриках.  
(т.т. Пятаков, Винтер, Жуков, Каганович).

<sup>9</sup> На бланке ЦК ВКП(б).

Предложить НКТПрому и НКВТ представить к следующему заседанию Политбюро каждому по своей линии доклады и практические предложения об уроках, вытекающих из дела электриков и о путях предупреждения вредительства, учтя при этом оюмен мнения на заседании Политбюро ЦК.

СЕКРЕТАРЬ ЦК

*АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 363. Л. 79. Машинописная копия.*

**№ 8.14.**

**Сопроводительное письмо зав. СО ЦК ВКП(б) Г.Л. Пятакову, Л.М. Кагановичу, И.П. Жукову, А.В. Винтеру, А.П. Розенгольцу с приложением протоколов допросов Зорина<sup>10</sup>, Крашенинникова<sup>11</sup>, Сухоручкина<sup>12</sup> и Гусева**

П5022

21 марта 1933 г.

По поручению т. Сталина посылается Вам протокол допроса арестованных по делу английской фирмы «Метро-Виккерс» Зорина, Крашенинникова, Сухоручкина и Гусева.

ЗАВ. СО ЦК

*Приложение<sup>13</sup>*

**Протокол допроса Зорина Николая Григорьевича, бывшего инженера МОСЭНЕРГО**

13-го марта 1933 г.

Переходя к диверсионной работе фирмы Метро-Виккерс в турбинном оборудовании, изготовленном фирмой необходимо указать, что главная диверсионная работа проводилась фирмой по словам ТОРНТОНА, еще у себя на заводе в Англии. Изделия, выпускавшиеся для СССР, выполнялись наме-

<sup>10</sup> Зорин Николай Григорьевич (1875–?). Инженер. Работал в Мосэнерго. Арестован в марте 1933 г. Приговорен к 8 годам лишения свободы с поражением в правах на 5 лет и с конфискацией всего имущества.

<sup>11</sup> Крашенинников Михаил Дмитриевич (1898–?). Начальник ремонтно-монтажного отдела 1-ой МОГЭС. Арестован в марте 1933 г. Приговорен к 5 годам лишения свободы.

<sup>12</sup> Сухоручкин Леонид Алексеевич (?). Начальник эксплуатационного отдела 1-ой МОГЭС. Арестован в марте 1933 г. Приговорен к 10 годам тюремного заключения с поражением в правах на 5 лет и с конфискацией всего имущества.

<sup>13</sup> Приложение публикуется не полностью.

ренно пониженного качества, по сравнению с изделиями, поставлявшимися в другие страны. Все турбинное оборудование, доставленное «Метро-Виккерс» для 1-й ГЭС и для Ореховской ТЭЦ, имеет следы этой диверсионной работы, на что указал и ТОРНТОН. Турбины 1-й ГЭС (три по 17.500 кат) имеют неправильно рассчитанные лопатки на ряде дисков. В результате уже было три совершенно однотипных аварии с лопатками, из-за вибрации последних, что должна была признать и фирма. Такое состояние делало работу турбин очень ненадежной. Под настойчивым давлением Мосэнерго фирма должна была поставить на дисках, в которых наблюдалась вибрация лопаток, дополнительного бондажа, чем надежность работы турбин увеличена. В турбинах поставленных на Ореховской ТЭЦ (две турбины по 4.300 кат.) диверсия фирмой произведена в еще большей степени. Обе турбины потерпели две совершенно однотипные аварии с упорным подшипником у цилиндра высокого давления из-за чрезмерного осевого давления, возникающего при внезапных толчках в электросети. Каждая турбина, работающая в сеть, должна совершенно безболезненно переносить сетевые толчки, что и имеет место в агрегатах других фирм. Чрезмерное осевое давление возникает из-за отсутствия разгрузочных отверстий в дисках высокого давления, намеренно не сделанных на заводе фирмы, как указал ТОРНТОН. Он указал также, что завод намеренно поставил обратные клапана без связи с предохранительным регулятором на трубопроводах отбираемого пара. Это обстоятельство однажды едва не привело к разному турбины, т.к. обратный клапан не закрылся. Только находчивость персонала предотвратила аварию. Под давлением Мосэнерго «Метро-Виккерс» вынужден был сделать принудительную посадку у клапанов цилиндра низкого давления, чтобы парализовать влияние отсутствия связи обратных клапанов с предохранительным регулятором. Это мероприятие значительно повысило надежность работы турбин. Третий диверсионный акт, указанный ТОРНТОНОМ, состоит в том, что регуляторные части (тарелка и опоры у грузов) — подвергается чрезмерно быстрому износу из-за недостатков материала и сборки. Этот дефект понижает надежность работы агрегатов, вследствие увеличения вероятности чрезмерных перегрузок при толчках в сети, что может привести к аварии с упорным подшипником.

При производстве приемных испытаний турбин «Метро-Виккерс» — на Ореховской ТЭЦ было выяснено, что цилиндры низкого давления, так сконструированы, что турбины не могут работать на теплофикацию с давлением выпуска пара в 0,7 атм. абсолютн. При этих условиях так нагревается цилиндр низкого давления, что возникает опасность получения аварии весьма тяжелой. По словам ТОРНТОНА это тоже сделано намеренно на заводе. Кроме того при работе на теплофикацию получается чрезмерный перерасход пара и турбины не удовлетворяют техническим условиям договора с фирмой.

Все попытки Мосэнерго через контрольный отдел Электроимпорта в лице ДОЛГОВА и инженера БРУШЕВСКОГО заставить фирму привести турбины Ореховской ТЭЦ к условиям договора ни к чему не привели. По

той же Ореховской ТЭЦ можно наблюдать вредное влияние «Метро-Виккерс» на Советское турбостроение.

Установленный Ленинградским металлургическим заводом им. СТАЛИНА турбогенератор в 4.000 квт., цилиндр высокого давления, который построен по типу «Виккерса» и имеет те же конструктивные дефекты, так и турбины «Виккерса».

Уже более года завод не может пустить в ход турбину из-за постоянных аварий с упорным подшипником цилиндра высокого давления из-за чрезмерных осевых давлений при больших нагрузках. Чрезмерное осевое давление возникает из-за реакции в лопатках при больших нагрузках и из-за отсутствия разгрузочных отверстий в дисках высокого давления. Все указанные диверсионные акты фирмы «Метро-Виккерс» делает ненадежной работу турбин Ореховской ТЭЦ. Если сравнить работу турбин «Метро-Виккерс» с работой турбин других инофирм по Мосэнерго, то аварии из-за дефекта конструкции у турбин «Виккерса» чаще, чем у других инофирм.

ЗОРИН.

ДОПРОСИЛИ: НАЧ ЭКОН. ОТДЕЛА ПП ОГПУ МО:

ПОМ НАЧ ЭКОНОМ. ОТД. ПП ОГПУ МО:

УСПЕНСКИЙ.  
ЛИСТЕНГУРТ.

**Протокол допроса Крашенинникова Михаила Дмитриевича —  
начальника ремонтно-монтажного отдела 1-й МГЭС**

14 марта 1933 г.

Я, КРАШЕНИННИКОВ, желая искупить свою вину перед Советской властью, чистосердечно раскаиваюсь в совершенных мной преступлениях, решительно их осуждаю и даю обещание своими откровенными показаниями полностью разоблачить диверсионную подрывную работу, для которой я был завербован представителем английской фирмы «Метрополитен-Виккерс». ДЖОЛЕЙ — истый британец, ярый противник Советской власти и при встречах со мной на станции вел откровенную антисоветскую агитацию. ДЖОЛЛЕЙ восхвалял все английское и всячески опорачивая положение в Советском Союзе особенно в области продовольственных затруднений и материального положения специалистов, расхваливая в течение всего монтажа Англию и английскую продукцию, в виде поставки турбогенераторов на станцию. ДЖОЛЛЕЙ отрицательно отзывался обо всех действиях Советской власти. Я лично поддерживал антисоветские высказывания ДЖОЛЛЕЯ и между нами установились довольно близкие отношения. Прощупав меня до необходимого предела, ДЖОЛЛЕЙ предложил мне работать на пользу представляемой и фирмы. Я согласился и таким образом, примерно, в конце 1928 года был им окон-

чательно завербован. В виду того, что я все время находился при нем во время монтажа турбин, инж. ДЖОЛЛЕЙ предложил не поднимать разговор о дефектах монтируемых машин.

По окончании монтажа турбин № 26 и 27 в 1929 году инженер ДЖОЛЛЕЙ вернулся в Англию.

Для работ по ревизиям турбин перед испытанием и смены сальников турбин на станцию был командирован фирмой П.Е. ОЛЕЙНИК, работавший в качестве монтера фирмы. В течение работы П.Е. ОЛЕЙНИКА, он поддерживал со мной связь и при разговоре со мной предложил взятую мной линию по сокрытию дефектов оборудования 3-го монтируемого в это время турбогенератора этой фирмы на станции продолжать:

По приезде в 1929—1930 г. в Москву ОЛЕЙНИКА П.Е., последний останавливался на два-три дня у меня на квартире. Дома, после работы, мы вели разговоры на общие и политические темы. Его приезд совпал с напечатанием статьи СТАЛИНА «головокружение от успехов». В разговоре о крестьянстве П.Е. ОЛЕЙНИК, отмечая на запоздание статьи СТАЛИНАЮ указывал, что в результате политики партии крестьянское хозяйство приведено в состояние упадка. Одновременно П.Е. ОЛЕЙНИК рассказал о ТОРНТОНЕ и МОНКГАУЗЕ, о том, что они очень хорошо относятся к своим служащим и предлагал перейти к фирме на монтажные работы. Предложение это мной принято не было, не было условлено о том, что я буду вести работу в пользу фирмы нелегально. В это время производился монтаж оборудования третьего турбогенератора № 28. По указанию ОЛЕЙНИКА на моей обязанности лежало, как и прежде, сокрытие недочетов машины и умалчивание дефектов монтажа. В этом направлении я работу продолжал и в виде компенсации при следующей встрече со мной ОЛЕЙНИК передал по поручению ТОРНТОНА пакет, в котором оказалось, насколько я помню, около 500 руб. денег. После этого ОЛЕЙНИКА я больше не видел и в дальнейшем виделся с ТОРНТОНОМ во время посещения его станции в связи с авариями с турбогенераторами их фирмы.

В следующем показании я чистосердечно изложу конкретную подрывную работу, проводившуюся по указанию ТОРНТОНА.

КРАШЕНИННИКОВ

ДОПРОСИЛ: НАЧ.1 Отд. ЭКО ПП ОГПУ МО

КАПЛАН

**Протокол допроса Крашенинникова Михаила Дмитриевича —  
начальника Ремонтно-монтажного отдела 1-й МГЭС**

15 марта 1933 г.

В развитие и дополнение ранее данных мною показаний о диверсионной работе по заданию англичан, показываю, что эта диверсионная работа мною проводилась по прямым указаниям завербовавшего меня инженера ДЖОЛ-

ЛЕЙ и впоследствии по заданиям ТОРНТОРНА, получавшимся мною через монтера фирмы «Метрополитен-Виккерс» — ОЛЕЙНИКА П.Е.

Конкретно эта диверсионная работа заключалась в следующем:

1. В умышленной установке явно недоброкачественного оборудования с серьезными конструктивными недочетами, повлекшими за собой систематические аварии, в результате которых выбывали из строя турбины и срывалось снабжение энергией промышленных предприятий питавшихся от сетей Мосэнерго.

2. В умышленном оттягивании сроков монтажа турбин и в недоброкачественности монтажных работ.

Недоброкачественность лопаток турбин, поставленных фирмой «Метрополитен-Виккерс».

Доставленные на станцию для монтажа паровые ротора турбин с внешнего вида не внушали подозрений. Ротора турбин доставлены в 1928 г. Однако после работы этих роторов, после включения в эксплуатацию турбин, оказалось, что лопатки этих роторов в эксплуатации ненадежны — ломаются и тем самым вызывают аварии турбин, которые выбывают из строя и подрывают снабжение энергией промышленности, питающейся от сети Мосэнерго. Аварии начали происходить с турбинами № № 26 и 27 из-за поломки лопаток в 1931 году. Будучи осведомлен о диверсионной работе фирмы, я согласно полученным мною установкам, никаких мер к тому, чтобы предупредить диверсионную работу, со стороны англичан не принял. Аварий с турбинами № № 26 и 27 было, насколько я помню, около 3—4-х с выбытием из строя каждый раз минимум на неделю для ремонта, после чего турбины работали с уменьшенной рабочей мощностью на 20—25%, т.к. за отсутствием запасных лопаток мы для установления равновесия срезали противоположные лопатки, а затем срезали лопатки всего диска. Кроме того, это вызывало перерасход пара и, следовательно, и топлива на 20—25%. Все аварии заключались, главным образом, в вылетании лопаток из 10-го рабочего диска, направляющего аппарата перед 11-м диском; лопатки же вылетавшие из 13-го диска попадали в конденсатор, причиняя порчу нескольких трубок конденсатора и увеличивая жесткость конденсатора, вследствие попадания лишней московской воды. Так, например: при ремонте турбины № 26 в 1933 г., в конце февраля, остановленной для текущего капитального ремонта, ее, а также для перелопачивания диска № 9 для поставки на нем проволочного бандажа было обнаружено, что на 13-м диске вылетела одна лопатка, попавшая в конденсатор.

Кроме того, в марте сего года аварийно остановлена турбина № 27 из-за вылетания лопатки в 10-м диске, с повреждением лопаток диска 11-го и направляющего аппарата перед ним. Последние аварии указывают на умышленную поставку лопаток не проверенных на испытательных станках завода. Во всех отмеченных диверсиях мне отводилась следующая роль. Предоставление самостоятельного ремонта по перелопачиванию дисков т. 26 монтером фирмы без наблюдения со стороны станции и со-

крытие вредительских поставок лопаток фирмой. В июне 1932 г. при перелопачивании турбины № 27 мной велось личное наблюдение за перелопачиванием дисков фирменным монтером, а также за ремонтом турбины производившимся пом. мастера ПРОХОРОВЫМ и, несмотря на то, что к этому времени уже имелась возможность проверить качество лопаток на станках установленных на Ленинградском металлическом заводе, я сознательно этого не сделал и, таким образом, предотвратил возможность разоблачения диверсионной работы, проводившейся по заданиям англичан. Перелопачивание турбин производилось представителем (монтером) КОРДИНГЛЕЙ. Со стороны станции работы по разработке турбин и ревизии и другого установленного оборудования в 1931 г. производил пом. мастера ПРОХОРОВ А.П., под наблюдением мастера ПЧЕЛКИНА, а после реорганизации станции с выделением ремонтно-монтажного отдела, которым я заведу, в 1932 г. проводилась также ПРОХОРОВЫМ под наблюдением мастера АЛЕКСЕЕВА Г.И. Как АЛЕКСЕЕВ, так и ПРОХОРОВ являются антисоветски настроенными людьми, постоянно высказывающими свои недовольства политикой Советской власти и оба были тесно связаны с монтером фирмы «Метрополитен-Виккерс» ОЛЕЙНИКОМ, который, как я указывал раньше, вел активную диверсионную работу по заданиям ТОРНТОНА и производил для этой цели вербовку подходящих людей из состава работников станции.

Будучи тесно связанный с ОЛЕЙНИКОМ, АЛЕКСЕЕВ Г.И. и ПРОХОРОВ в процессе своей работы по монтажу и ремонту турбин недобросовестно относились к своим обязанностям и всячески содействовали интересам англичан, предотвращая устранение замечавшихся ими дефектов.

Все перечисленные мною аварии на 1-й МГЭС с турбинами № № 26 и 27 явились результатом диверсионной работы фирмы «Метрополитен-Виккерс», проводившейся через ее представителей ТОРНТОНА, ДЖОЛЛЕЙ и монтера фирмы ОЛЕЙНИКА и полностью отвечали задачам ТОРНТОНА о выведении из строя основных электростанций Союза и подрыва снабжения электроэнергией промышленных предприятий.

М. КРАШЕНИННИКОВ.

ДОПРОСИЛ: НАЧ. 1-го ОТД. ЭКО ПП ОГПУ МО

КАПЛАН

**Протокол допроса Сухоручкина Леонида Алексеевича —  
начальника Эксплуатационного отдела 1-й Московской  
государственной электростанции им. П.Г. Смидовича**

14 марта 1933 г.

Чистосердечно и искренно раскаиваюсь в совершенных мною преступлениях. Я признаю себя виновным в том, что я с 1927 года предавал интересы Советской власти, работая по заданиям представителя англий-

ское фирмы «Метро-Виккерс» ТОРНТОНА, которым был завербован для шпионской диверсионной работы.

Побудительными мотивами к этому являлось мое неверие в крепость и незыблемость Советской власти и желание иметь некоторую гарантию в сохранении своего благополучия на случай возврата России к капиталистическому строю. Мое благожелательное отношение к представителям М-Виккерс, развивавших в Союзе контрреволюционную и шпионскую деятельность, должно было сыграть в этом отношении значительную роль.

Мои взаимоотношения с гр. ТОРНТОНОМ возникли в 1927 году на почве деловых отношений с фирмой с момента приема мною работ по установке трансформаторных групп и трансформаторов на центральной подстанции 1-й НГЭС им. П.Г. Смидовича.

В разговорах с гр. ТОРНТОНОМ и другими представителями фирмы затрагивались в темы общеполитического характера.

В процессе разговоров гр. ТОРНТОН постоянно указывал на неустойчивость Советской власти, на неуспешность проводимых работ, в особенности по индустриализации страны. Особенно же остро гр. ТОРНТОН подчеркивал неудовлетворительное положение с продовольственным вопросом, значительно отягощающим положение рабочих и служащих и в особенности инженерно-технического персонала. Положение советского специалиста ТОРНТОН характеризовал, как бесправное и совершенно ненормальное.

Зная мои антисоветские настроения, ТОРНТОН постепенно вовлекал меня в свою шпионско-диверсионную работу, разведывая через меня основные интересовавшие его вопросы. По заданиям ТОРНТОНА (в виде вопросов во время разговора) мною освещались следующие вопросы: 1) временные затруднения, имевшие [м]есто как в системе Мосэнерго, так и на станции (как-то: топливо, аварии и т. д.); 2) состояние отдельных агрегатов, как поставленных самой фирмой, так и другими фирмами (в частности о турбо-генераторе ф. Броун-Бовери ст. № 25, преобразователе частоты и т. д.); 3) о руководстве работами как на самой станции, так и в системе Мосэнерго.

В области диверсионной работы мною по заданиям ТОРНТОНА скрывались дефекты поставляемого фирмой оборудования. В частности, это касается недостатков установки регулятора коэффициента трансформаторов (тен-чэнджеров) и конструктивных недостатков турбо-генераторов, поставленных фирмой.

На наши станции установлены недоброкачественные машины, которые кроме того, больше фирмой не изготавливаются. Эти машины, благодаря своим конструктивным недостаткам, очень часто находятся в аварийном состоянии.

В части поставки по электрооборудованию могу отметить следующие факты недобросовестного отношения фирмы к своим обязательствам, с моей стороны не опротестованные.

1. Как при поставке I группы, так и II трансформаторной группы наблюдалась некомплектность поставок оборудования, в частности, значительно запаздывала доставка регулятора коэффициента трансформаторов



(тен-ченджеры). Это влекло большие эксплуатационные затруднения в последующей их установке, вызывало излишнюю затрату рабсилы с затратой большого количества сверхурочных часов. Мною ни при установке I группы, ни при установке II трансформаторной группы не предъявлялось претензий к фирме, как в части уплаты пени и неустойки, так и в части излишних затрат, понесенных станцией в связи с этими работами.

2. При постановке II трансформаторной группы были доставлены регулятора коэффициента трансформаторов (тен-ченджеры), но не были своевременно доставлены проводники, соединяющие тен-ченджеры с выводами трансформаторов. Это повлекло бы задержку на работе фирменного монтера. Станция приняла эту работу на себя и поручила ее про[подпись сверху: из]водить пом. мастера МАРИНУ, как лицу наиболее знакомому с этой работой. В результате этой работы, при испытании группы оказались не залитыми маслом два переключателя, что привело к крупной аварии, которая с одной стороны уменьшила надежность работы самой группы, а с другой — повлекла затрату излишней рабсилы по ремонту выбывшего при аварии оборудования.

Ответственным за проведение своей работы в целом являлся я, причем я сознательно не проверил оборудование по окончании работ и сразу приступил к испытанию, приведшему к аварии и в дальнейшем, уже только по настоятельному напоминанию директора станции, предъявил требование к фирме о доставке поврежденных при аварии втулок.

3. Как в начале работы новых турбогенераторов, так и в дальнейшей эксплуатации оказались недостаточно надежными маслозащитные щиты генераторов, приводившие к сильному загрязнению возбuditелей, что приводило к систематическим остановкам турбин, причем и в этом случае, благодаря моему вмешательству к фирме, не было предъявлено никаких претензий к их конструктивному изменению.

4. Недостаточно надежное конструктивное выполнение выводов ротора генераторов приводило и приводит их к загрязнению и к постепенной и постоянной необходимости следить за их загрязнением и состоянием изоляции ротора.

Благодаря этому, генераторы часто останавливаются, что вызывает излишние работы во время эксплуатации. Несмотря на указанный ущерб, причиняемый станцией этими остановками, я по указанию ТОРНТОНА вопроса о претензиях к фирме не поднял и, таким образом, ответственность фирмы устранилась.

В следующем протоколе допроса я уточню и подробно и конкретно изложу о своей шпионской и подрывной деятельности, которую я проводил по указаниям представителя английской фирмы «Метро-Виккерс» ТОРНТОНА

А. Сухоручкин

Допросил:

Пом. Нач. I отд. ЭКО III — Штыков

**Протокол допроса Сухоручкина Леонида Алексеевича —  
начальника Эксплуатационного отдела 1-й Московской  
государственной электростанции им. П.Г. Смидовича**

15 марта 1933 г.

В дополнение к своим показаниям от 14-го марта 1932 года, сообщая, что моя конкретная шпионо-диверсионная работа по заданиям англичан заключалась в следующем.

Разведывательная и диверсионная работа ТОРНТОНА, в которой я лично принимал участие носила более интенсивный характер в период времени 1927–30 года, когда ТОРНТОН или вел непосредственную работу по монтажу, или в дальнейшем очень часто приезжал на станцию, как бы для осведомления о работе трансформаторов, но иногда и без особой нужды. В период времени, начиная с 1931 г., когда началась установка больших трансформаторных групп по 45. 000 кат., ТОРНТОН посещал станцию уже значительно реже, т.к. работу по монтажу в то время вел инж. Рейзн, а ТОРНТОН, по-видимому, с этого времени стал вести разведывательную работу в более широких масштабах и в связи с этим уезжал на многие новостройки Союза.

К этому, примерно, времени относится беседа ТОРНТОНА о положении на новостройках. Особое схиство и удовлетворение ТОРНТОН высказывал в тех случаях, когда имелись какие либо неполадки в работе новостроек Союза, сведения на которых, судя даже по кратким рассказам ТОРНТОНА, располагал достаточно исчерпывающими. Особая озлобленность у ТОРНТОНА чувствовалась в тех случаях, когда он помимо своей воли, должен был признавать, что в общем развитии стройки в Союзе проходят успешно.

До 1930 года мною ТОРНТОНУ давались сведения, исчерпывающие по его заданиям, с 1930 г. в связи с арестом руководителей станции (РОЗАНОВА, ЯЗЫКОВА) в целях конспирации и опасаясь провала своей работы, я значительно сузил как количество свиданий с ним, так и бесед. Вне станции я имел с ТОРНТОНОМ три встречи: одну в конторе Метро-Виккерс, вторую в 1931 году на автомобиле ТОРНТОНА, когда он подвез меня до Божедомского переулкa и третью случайную, имевшую место у станции, где ТОРНТОН стоял, якобы исправляя что-то в машине.

При встречах с ТОРНТОНОМ, последний давал мне задания осветить ему следующие вопросы:

1. О политическом и экономическом положении страны и настроениях инженерно-технического персонала;
2. о работе всего объединения Мосэнрго и станции и затруднениях, имевших место в их работе;
3. о состояниях отдельных агрегатов и установок на станции;
4. об организационной схеме и характере руководящего состава всего Мосэнрго, так и станции.

ТОРНТОН всегда высказывал особое удовлетворение в случаях иллюстрации к беседам, что часть хороших специалистов беспартийный и что таковые весьма недовольны, в особенности тяжелым положение в продовольственном вопросе, что начало чувствоваться уже с 1929–30 года.

Из числа антисоветски настроенных лиц на станции ТОРНТОН особо выделял слесаря ШЕДОВА, который говорил по английски, с которым ТОРНТОН часто беседовал. Слесарь перешел на станцию с работ по монтажу Шатурской п/ст., ведущихся Шатурстроем.

Что касается инженерно-технического персонала, то мною сообщалось ТОРНТОНУ, что фактическая работа на станции находится в руках беспартийного инженера, что прослойка партийного руководства среди инженерно-технического состава слаба и что это относится за счет тогдашнего ответственного руководства станции.

О работе объединения и самой станции мною ТОРНТОНУ давались следующие сведения:

1. О мощности станций и отдельных агрегатов;
2. О неполадках в работе станции вообще и с отдельными агрегатами, в частности с агрегатами конкурирующих фирм.
3. О наличии затруднений с топливом.
4. Об авариях, имевших место на станциях Объединения, особо отразившихся на снабжении энергией Московской области.

По отдельным агрегатам ТОРНТОНА интересовали вопросы об авариях с турбо-генератором № 25, установленным фирмой Броун-Бовери и преобразователи частоты ф. Бергман в особенности до периода больших неполадок с ним до 1930 г. В частности, его интересовали вопросы вообще надежности работы преобразователей и причины неполадок с ними.

Что касается вопросов руководства в Мосэнерго и на станции, отмечая, что ТОРНТОН всегда живо интересовался этими вопросами, причем его интересовали партийность того или иного руководителя и его ценность с точки зрения технической.

С момента вступления в должность директора станции ЛЕОНТЬЕВА отношение к представителям фирмы резко изменилось, причем представители фирмы от непосредственных переговоров с ЛЕОНТЬЕВЫМ уклонялись, стараясь вести переговоры непосредственно с заведующими отделами — мною и КРАШЕННИКОВЫМ. Из разговоров с ТОРНТОНОМ причина такого поведения представителей фирмы мне стала ясна. ЛЕОНТЬЕВА — ТОРНТОН расценивал как честного партийца и как хорошо технически подготовленного человека, поэтому его трудно было подкупить и обработать в желательном для ТОРНТОНА направлении.

ТОРНТОН мною ознакомливался с характеристикой отдельных работников станции (зав.ст. ЛИТВИНОВ), с которыми ему приходилось вести переговоры или сталкиваться в работе, что давало ему ориентировку и подход при деловых переговорах, и что с другой стороны давало ему материал для возможной вербовки для своих целей отдельных работников станции.

На основе представлявшихся мною схем ТОРНТОН ознакамливался со схемой объединения и самой станции, на основании чего он был точно осведомлен о значении нашей станции в объединении и в частности о значении центральной п/ст., как единственной связи с сетью объединения. Этот материал послужил для него основанием к сознательному затягиванию поставки оборудования в особенности при установки 1-й трансформаторной группы и регулятора коэффициента трансформаторов (тен-чеджера) к ней, в следствие же этого затягивания станция принуждена была произвести излишнюю работу по перетаскиванию старой трансформаторной группы в распределительное устройство центральной п/ст. для возможности вести монтаж новой трансформаторной группы сильно затруднял работу объединения в части выпуска безваттной мощности в сеть 1 Моск.эл.станции.

В частности, запоздание в поставке тен-чеджера привело к необходимости устанавливать его в период самого максимума Объединения декабрь-январь 1931-32 г., что вызвало и излишние затраты и приводило к необходимости проводить работы в ночное время запаздывая со включением трансформаторной группы и создавая напряжение на время этих запаздываний в работе станции и сети. Кроме того, работа в таких условиях при включении и испытании трансформаторной группы создавала аварийный режим работы станции.

При установке II трансформаторной группы в 1932 г. запаздывание с поставкой тен-чеджера привело к аварии, уже упоминавшейся в первом показании.

Будучи завербован ТОРНТОНОМ и согласно получения от него указаний, я лично в качестве начальника эксплуатационного отдела 1 МГЭС, всемерно помогал ему в его диверсионной работе и, зная о действительных причинах аварий, не только не пытался не предотвратить, а, наоборот, всячески им способствовал.

Кроме шпионско-диверсионной работы, ТОРНТОН, последним в качестве представителя фирмы «Метро-Виккерс» занимался и прямым вредительством, выразившемся в невыполнении гарантийных данных в части распределения потерь между обмотками при работе трансформаторов. Это было выяснено только при испытании 1 трансформаторной группы Всесоюзным Электр. Институтом. Невыполнение гарантий заключалось в том, что трансформаторы не рассчитаны по своим потерям для нормального режима работы их в дальнейшем, т.е. полной нагрузкой на стороне, 2,2 клвт и с неполной нагрузкой на стороне 6,6 клвт. Это невыполнение гарантий повлекло за собой большие потери в сети и крупный материальный ущерб.

А.СУХОРУЧКИН

ДОПРОСИЛ:

ПОМ НАЧ 1 ОТДЕЛЕНИЯ ЭКО ПП ОГПУМО:

ШТЫНОВ

**Протокол допроса  
арестованного Гусева В.А. — начальника электростанции Златоуста**

8 февраля 1933 г.

После выполнения ряда шпионских заданий, что с одной стороны окончательно укрепило доверия ко мне Макдональда и с другой стороны связало меня с ним, как участника в общем преступлении, — стали наблюдаться попытки его вести разговоры на тему, что в борьбе с Советской властью, на путь которой мы теперь вступили ограничиваться полумерами безусловно нельзя, что это повлечет за собой только гибель нас самих, что необходимо активизировать наши действия в сторону совершения актов диверсии и вредительства для расстройтва хозяйственной жизни страны и дезорганизации тыла на случай войны.

Было ясно видно настойчивое желание психологического воздействия на меня в сторону необходимости активизации методов борьбы.

Несмотря на свои антисоветские настроения и политические убеждения, я не считал возможным тогда встать на путь разрушения народного достояния, а, может быть, и гибели людей. Поэтому в разговорах с Макдональдом на эту тему я — или отмалчивался, или отделялся замечаниями, на которых было видно мое нежелание встать на этот путь. Несмотря на это подобные разговоры продолжались и в дальнейшем.

В один из подобных разговоров Макдональд уже прямо поставил вопрос о необходимости в неизбежности для меня активной работы с ними. Он говорил, что СССР идет к гибели, что рано или поздно столкновение его со всем культурным миром неизбежно и что долг каждого русского человека, не желающего гибели своей родины, принять в этой борьбе активное участие.

Особо Макдональд остановился на технической интеллигенции и ее роли в этой борьбе, он говорил, что интеллигенция в данное время бесправна, что живет она в невозможных материальных условиях и что в дальнейшем все мы будем выброшены за борт, поэтому мы должны не только активно участвовать в этой борьбе, но и стоять в первых рядах.

В этот раз решительного ответа Макдональду я не дал и просил его подождать. Нерешительность моя была вызвана боязнью ответственность и последствий, хотя он всячески успокаивал меня и говорил, что при умелом ведении дела опасность уж не так велика и что в конце концов — кто не рискует, тот и не выигрывает. Затем он довольно прозрачно намекнул мне, что фактически я уже в их руках, что они могут умышленно провалить меня, в результате чего мне грозит расстрел, а им как иностранцам ничего не будет.

Через несколько дней он пригласил меня к себе на квартиру и здесь снова повторил свое предложение о работе для них. В этот раз я дал свое согласие, чем Макдональд был и очень доволен. Тут же он сказал, что кроме того, что я буду работать для дела, в которое я верю, они будут давать

мне возможность жить материально лучше чем сейчас, а в случае успеха нашего дела мне будут предоставлены все возможности для исключительной хорошей жизни: в случае провала Макдональд обещал организовать мой побег за границу.

В дальнейших наших разговорах Макдональд сказал, что основное, чем нам придется заняться в нашей работе — это производство снарядов и холодного оружия на механическом заводе и производство высококачественных сталей на металлургическом, что нужно разработать такой план в результате выполнения которого все эти производства могли быть остановлены частично или полностью в нужный для наших целей момент.

При этом он предупредил меня, что все мероприятия, которые войдут в план, должны быть такого порядка, что проведение их в жизнь не должно вызывать сомнений в их естественном, так сказать, происхождении и что особенно удобным путем для достижения цели он считает расстройство энергоснабжения заводов. Я обещал этот вопрос продумать и свои соображения сообщить Макдональду. На этом наши разговоры и закончились, при чем в одном из них я сказал ему, что один я за выполнение такой большой задачи не возьмусь. Макдональд успокоил меня тем, что сейчас нужно только составить план, а ко времени его осуществления будут и люди.

После этого я приступил к наметке плана диверсионной работы по Златоусту имея от Макдональда два задания:

1. Сокращение выпуска снарядов и холодного оружия на механическом заводе.
2. Сокращение выпуска высококачественных сталей на металлургическом заводе.

Достаточно изучив технологические процессы работы обоих заводов за время своей десятилетней работы, я решил пойти к цели двумя путями, исходя из следующих соображений.

Снарядную заготовку для штамповки корпуса снарядов механический завод сам не делает, а получает ее с металлургического из прокатного цеха, который еще кроме этого катает авторессору, авиационную и шарикоподшипниковую стали. Поэтому удар по прокатному цеху мог сразу дать нужный результат, но ввиду громоздкости оборудования цеха, большого количества рабочих (1000–1200 ч.) действия в широком масштабе в прокатном цехе, во первых было трудно осуществить, во вторых это было очень опасно.

Тогда я решил остановиться на крупносортом стане, через который проходят все слитки, независимо от сорта стали и затем уже обжатый и соответствующим образом разрезанные, идут главным образом для проката на других станах для получения готовой продукции и частью в виде заготовки в Снарядный цех механического завода.

Таким образом прекращение работы только этого стана вызывало неизбежный останов всех остальных станов прокатного цеха и снарядного производства.

Слабым местом этого стана являлся электро-мотор, приводивший его

в действие мощностью 1400 л.с., на который я считал наиболее удобным направить удар, что в дальнейшем и было сделано.

Для того, чтобы гарантировать себя от провала в случае неблагоприятных условий работы в прокатном цехе мы считали целесообразным предусмотреть еще один вариант плана, который при ударе в другом совершенно месте мог дать тот же результат. Таким местом по нашему мнению являлась электростанция металлургического завода, которая до вступления в работу Челябинской электростанции (октябрь 1930 г.) питала электроэнергией все заводы, расположенные в Златоусте, а именно: механический (теперь инструментальный комбинат), металлургический и керамический.

Частичный или полный останов этих заводов из-за неподачи электроэнергии давал нам следующие результаты:

1. Сокращение производства снарядов и холодного оружия на механическом заводе.
2. Сокращение производства снарядной заготовки, авторессоры, широкоподшипников и авиационных сталей на металлургическом заводе.
3. Сокращение производства огнеупорных изделий для марتنеновских заводов и точильных камней для цеха холодного оружия на керамическом заводе.

Здесь я намечал вести работу по двум линиям, которые обе ставили под удар, с одной стороны, наиболее жизненные места электростанции, с другой стороны — такие части, выход из строя которых не вызывал бы каких-либо подозрений.

Таковыми действиями являлись:

1. Задержка пуска в работу переоборудованных и новых котлов, монтаж которых вела, кстати, другая организация, а не завод.
2. Вывод из строя хотя бы одной углеподачи, из которых обе с самого момента пуска их в работу не работали достаточно хорошо, а следовательно вывод из строя одной углеподачи не показался кому-либо особенно странным. Все эти свои соображения я сообщил МАКДОНАЛЬДУ.

Вступление в работу ЧГРЭС'а значительно усложнило этот вопрос, так как налицо имелась следующая схема питания заводов электроэнергией.

Их этой схемы видно, что с этого времени расстройство электроснабжения Златоустовских заводов возможно было осуществить только путем двойного удара по челябинской и Златоустовской электростанциям.

Поэтому Макдональд и я, составив подробный план вывода из строя Златоустовской электростанции, не были уверены в его пригодности, так как он, в случае бесперебойной работы ЧГРЭС'а, не давал нужных нам результатов и мог служить только поводом к раскрытию нашей диверсионной деятельности.

После того, как план был составлен и продуман в своих деталях, перед нами, встал вопрос о людях и замаскировке всех наших действий.

В части людей МАКДОНАЛЬД имел к этому времени в своем распоряжении следующих лиц, которых я знал по нелегальной работе с МАКДОНАЛЬДОМ.

1. Меня — инж. ГУСЕВА В.А. по должности Н-к электростанции Металлургического завода.
2. Техник СОКОЛОВ В.А. по должности Пом. Н-ка электростанции Мет. завода.
3. РОСМАН П. М. — инженер по должности главный электрик Механического завода.
4. ГАЕВСКИЙ А.Ст. — техник по должности главный механик Механического завода.
5. ПАТРИН Ф.В. — практик, по должности производитель работ 5-го строительного треста, а затем Златоустроя — строительные организации, ведшие работу по реконструкции Мет. завода, в том числе и по электростанции.

Сил, по мнению МАКДОНАЛЬДА, было вполне достаточно, так как здесь, говорил он, особенно важно качество работы этих людей, а не их количество.

Тем более, что основной пункт, который должен быть подвергнут нашим ударам — энергоснабжение заводов — полностью находился в наших руках и по мех. И по мат. Заводам.

При маскировке нашей работы мы рассчитывали на следующие моменты:

1. Все виднейшие электрики заводов были объединены в этой группе, поэтому во всех комиссиях по выяснению причин аварий с электрооборудованием, мы, составляя большинство, всегда сумеем давать заключение в нужном нам направлении и освещении.

Так это было в дальнейшем, когда РОСМАН Н.М. был приглашен в комиссию по выяснению причин аварий с мотором 1400 л.с. Крупносортного стана и согласился с моими и СОКОЛОВА В.А. выводами о том, что мотор стар, требует замены или, в крайнем случае, капитального ремонта.

2. Очень много возлагали надежд на происходившую тогда очень частую смену директоров и гл.инженеров Метал.завода, ибо только за один 1930 г. и начало 1931 г. у нас сменилось глв. инженеров 5 человек: ТАТАРОВСКИЙ, ЛУЗИН, ВАХТИН, ПОПОВ и ЧУСОВ; директоров 6 чел.: УТЮМОВ, ШАПОЧНИКОВ, БЕЛЕЦКИЙ, УПЕНИК, ИЛЬИН-ПОСТОВСКИЙ и МИЛЯЕВ. При такой частой смене высшего административного технического персонала, конечно, не могло быть и речи о какой-то преемственности в работе, едином техническом плане по заводу. Все это безусловно упрощало нашу работу.

3. Все взаимоотношения частного порядка, вне служебной обстановки между членами группы были прекращены. Чтобы окончательно замазать истинное положение вещей в служебной обстановке по отдельным вопросам производства, мы выступали яркими оппонентами друг другу, что создало такую кажущуюся атмосферу взаимоотношений между нами, что предложение какою-либо контакта казалось совершенно невозможным и нелепым.

4. В части производства новых работ по электростанции, а именно:

- a) переоборудование котлов Стерлинга и установок к ним пылевидной толпки фирмы «Рама».



б) монтаж нового котла ЮМТа, наши действия направлялись таким образом, что ПАТРИН Ф.В., который вел обмуровку всех трех котлов, тянул эту работу под разным предлогами — нехватки материалов, рабочей силы и т.д., я же, как начальник электростанции, при приемке работы предъявлял исключительно жесткие требования, совершенно не нужные по условиям работы. Такая политика в этом вопросе тоже достаточно хорошо маскировала здесь мы очень нашу работу, так как людей с достаточно хорошими специальными знаниями, которые смогли бы установить действительное положение вещей не было ни на одном заводе.

5. Выведение из строя углеподачи очень долго оставалось у нас спорным пунктом ввиду того, что здесь мы очень опасались, что нам не удастся спрятать концы в воду. Было решено это дело не форсировать, а предоставить все более естественному ходу вещей и использовать первый подходящий момент; особенно мы рассчитывали на выход из строя, хотя бы на непродолжительное время, одной из углеподач, которая не была хорошо смонтирована. Так это было сделано в дальнейшем, когда ослаб фундамент мотора и привода ковшевого элеватора, мною была начата переделка углеподачи с перепроектированием части механизмов и большими работами, чего совсем не требовалось, так как вторая углеподача при той же конструкции, но при лучшем исполнении, работает и до сего времени.

В результате всех этих соображений, наличия людей, которые могли работать, а также учитывая общую постановку дела на заводе и выработался весь этот план диверсии по Златоусту.

Весь план в целом, так и в отдельных деталях обсуждался мною и МАКДОНАЛЬДОМ при наших частых встречах на квартире у него или у меня. Особое внимание МАКДОНАЛЬДА уделял маскировке нашей работы, а также и тому обстоятельству, что при бесперебойной работе ЧГРЭСа весь наш план, как я уже говорил выше, не достигал цели.

Такое положение продолжалось вплоть до приезда в Златоуст ТОРНТОНА. Мое первое свидание и знакомство с ТОРНТОНОМ состоялось в его первый приезд в Златоуст летом 1930 г. ТОРНТОН занимал место главного инженера фирмы «Метрополитен-Виккерс» в СССР и приезжал для ознакомления с монтажом турбогенератора, который МАКДОНАЛЬД вел в Златоусте на металлургическом заводе. Я был рекомендован ТОРНТОНУ, как свой человек, так как в это время я уже выполнял задание МАКДОНАЛЬДА по шпионской работе. ТОРНТОН в первый же свой приезд отнесся ко мне в высшей степени внимательно и благосклонно.

Во второй свой приезд ТОРНТОН с планом диверсии по Златоусту, составленному мной и МАКДОНАЛЬДОМ, в основном согласился с ним, сообщив нам, что ЧГРЭС тоже находился в их влиянии и что в дальнейшем, когда мы приступим к решительным действиям, нужно будет только координировать их с работой на Челябинской электростанции.

С кем иметь дело в Челябинске персонально, а также и наиболее удобную форму связи, ТОРНТОН должен был сообщить мне в дальнейшем через МАКДОНАЛЬДА, одновременно это должно было служить сигналом

к проведению моего плана диверсии к исполнению. О связи с ЧГРЭСом изложено выше.

В момент обсуждения плана с ТОРНТОНОМ, последний задал вопрос, каким образом он может получить мобилизационный план энергоснабжения Златоустовских заводов. Так как этот план составлялся мной по заданию заводууправления, то я по настойчивым требованиям ТОРНТОНА сообщил ему все данные по этому вопросу.

Получив эти сведения все ТОРНТОН стал особенно жестко ставить вопрос о необходимости проведения плана диверсии по Златоусту в строгом согласовании с ЧГРЭСом.

Принципиально этот общий план, по заключению ТОРНТОНА, должен состоять в том, что в нужный момент, т.е. к началу войны или внутренних осложнений, а вернее того и другого вместе. Челябинская электростанция будет приведена в такое состояние, при котором она не будет иметь возможности питать энергией своих потребителей, а именно: Свердловск, Кыштым, Карабаш и Златоуст. Последний должен будет перейти на работу от собственной электростанции, стоящей до этого в резерве, но которая к тоже к этому времени будет приведена нами в состояние неработоспособности.

Таким образом, при осуществлении этого плана срыв работы Златоустовских заводов был неизбежен со всеми вытекающим отсюда последствиями.

Ознакомление ТОРНТОНА с планом диверсии по Златоусту было сделано МАКДОНАЛЬДОМ на его квартире. Мое свидание с ТОРНТОНОМ и все разговоры по общему плану происходили на электростанции в моем служебном кабинете, под видом делового совещания, так как встречу вне завода мы считали опасной ввиду ее неконспиративности. ТОРНТОН в этот приезд был в Златоусте всего только два дня.

Вербовка всех упомянутых выше лиц для данной работы проводилась самим МАКДОНАЛЬДОМ, а мне он их передавал уже готовыми сотрудниками с указанием, что такой то может быть использован для нашей работы. Делать какие бы то ни было записи по этому делу было категорически запрещено всем из-за боязни провала; все сообщения и передачи в этой группе делались устно, в порядке личного свидания.

К этому же разряду мер, направленных к скрытию нашей связи нужно отнести также и мой отъезд в Челябинск на несколько дней, таким образом получилось, что МАКДОНАЛЬД уезжал из Златоуста без меня и только его случайная задержка из-за билета вызвала нашу встречу на вокзале в Златоусте — он уезжал с поездом, на котором я приехал из Челябинска, но так как дело было поздно вечером, то особого значения этому обстоятельству мы не придали, ибо все последние дни перед отъездом я все же в Златоусте не был.

За все время пребывания МАКДОНАЛЬДА в Златоусте, я особенно последнее время, чтобы отвлечь внимание окружающих от нашего близкого знакомства, МАКДОНАЛЬДА сам бывал охотно у целого ряда лиц, не менее охотно приглашал всех к себе.

В попойках, устраивавших м, принимали участие даже ряд директоров завода и гл.инженеров (ТИТАРОВСКИЙ, ЛУЗИН, УТЮМОВ, ШАПОШНИКОВ). Таким образом на фоне общей дружбы и общего впечатления, что МАКДОНАЛЬДА, как говорят, рубаха-парень, стиралось наше близкое общение и никому не могло показаться странным и подозрительным.

Практическое проведение плана диверсии по Златоусту было начато, согласно указаний ТОРНТОНА, только после отъезда из Златоуста МАКДОНАЛЬДА. Сделано было в этой части следующее:

По первой части плана, т.е. расстройство работы прокатного цеха путем выведения из строя мотора крупносортового стана мощностью 1400 л.с., последний в результате нашей деятельности весной 1932 года за период времени около 2% месяцев выводился из строя около 5–6 раз, в результате чего в августе м-це потребовался капитальный ремонт мотора, продолжавшийся около трех недель, таким образом в общей сложности из работы прокатного цеха было вырвано около 2–2,5 месяцев.

Работа эта была проведена мной и Соколовым В.А. и имела своим результатом недовыпуск снарядной заготовки для механического завода, шарикоподшипниковой стали, авторессоры для Московского, Горьковского и Ярославского автозаводов.

Исполнение этой работы до весны 1932 года затянулось потому, что до этого мы не имели своих людей в прокатном цехе; в апреле же месяце 32 г. я был назначен заместителем главного механика, который уехал в отпуск. Я же, желая иметь в отделе гл. механика своего человека, настоял перед автоуправлением назначить СОКОЛОВА В.А. главным электриком мет. завода. Сам же я по возвращении из отпуска гл. механика, т.е. через два м-ца вернулся на силовую, объяснив это плохими взаимоотношениями с гл. механиком. В этот период времени и была проведена наша работа по прокатному цеху.

По второй части плана проведено следующее:

1. Задержка переоборудования двух котлов системы «Стардинга» и монтажа к ним пылеугольной установки фирмы «Рама».

Работа эта в результате нашей деятельности длилась около трех лет при нормальном сроке около 5–8 месяцев.

2. Задержка монтажа и пуска в работу нового котла КМТ'а мощностью нагрева 400 кв. метров. Эта работа была нами растянута тоже на срок около двух лет вместо нормального срока 4–6 месяцев.

Задержка по этим двум работам проведены мною и ПАТРИНЫМ Ф.В.

3. Выведена из строя углеподача (резервная) — дело это проведено мною следующим образом: вместо проведения нужного ремонта в течение двух-трех недель, я поставил вопрос перед заводоуправлением и сумел его провести о необходимости капитальной переделки углеподачи, что потребовало составления проекта и в результате чего пуск углеподачи задержан примерно на один год.

4. Расстроено возбуждение у турбогенератора «Вестингауз» мощностью 5000 квт. работа проведена СОКОЛОВЫМ В.А.

В результате нашей деятельности по второй части плана мощность

электростанции металлургического завода была сведена до 6000–6500 квт. вместо нормальных 11–12 тыс квт. при общей потребности Златоусовских заводов в электроэнергии в 10–11 тыс. квт.

Имея в виду, что по моблану электростанции Метал. завода должна была работать полной мощностью, отдавая излишки энергии Механическому и Керамическому заводам, налицо имелся срыв энергоснабжения Златоусовских заводов, более глубокий в мобпериод и аварийный в данное время из-за нашей диверсионной деятельности.

Показание записано мною собственноручно, в чем и расписываюсь.  
ГУСЕВ.

Допросил:

Опер. Уполномоченный 1 Отделения ЭКУ ОГПУ

ЯРЦЕВ.

### Протокол допроса арестованного Гусева В.А. — начальника электростанции Златоуста

19 марта 1933 г.

По заданию инженера фирмы «Метрополитен-Виккерс» нами по Златоустовскому металлургическому заводу проведены следующие диверсионные акты:

1. Выведен из строя 5 или 6 раз мотор мощностью 1400 л.с., служащий для привода в действие крупно-сортового стана прокатного цеха.

Аварии проделаны мною и СОКОЛОВЫМ В.А. в мае и июне 1932 года, кроме того в августе мотор из-за этих аварий был поставлен на перемотку на срок около 20–25 дней.

2. Размораживание котла №8 пов. нагрева 400 кв. м. Л. М. З. на Златоустовской электростанции. Авария проведена мною в декабре 1931 г. или январе 1932 г., точно не помню. Котел во время сильных морозов был оставлен с водой, а регистр на борове, ведущем к дымовой трубе не был закрыт, вследствие чего был разморожен полностью перегреватель и часть труб котла.

3. Выведена из строя углеподача в конце 1931 г. путем неправильной установки мотора и закладывания небольших металлических предметов в цилиндрическую зубчатую передачу, благодаря чему был разбит фундамент и весь приводной механизм ленточного транспортера и ковшевого элеватора. Авария проведена мною.

4. Задержан монтаж и пуск в эксплуатацию котла № 11 пов. нагр. 400 кв. Ю. М. Т. — а вследствие того, что мною были отправлены в Мартен в качестве шихты под видом негодных деталей арматура котла в разобранном виде. Сделано это мною в апреле 1932 г.

Показание записано мною собственноручно в чем и расписываюсь —  
В. ГУСЕВ.

## № 8.15.

**Сопроводительная записка заведующего СО ЦК ВКП(б) Поскребышева членам и кандидатам Политбюро ЦК ВКП(б) с приложением письма корреспондента «Нью-Йорк Геральд Трибюн» Ральфа Барнеса<sup>14</sup> и ответа на него И.В. Сталина**

СТРОГО СЕКРЕТНО.

№ П5026

22 марта 1933 года.

ЧЛЕНАМ И КАНДИДАТАМ ПОЛИТБЮРО: т.т. Андрееву, Ворошилову, Кагановичу, Калинин, Кирову, Косиору, Ст., Куйбышеву, Микояну, Молотову, Орджоникидзе, Петровскому, Сталину, Чубарю.

Т.т. Постышеву, Рудзутаку.

По поручению т. Сталина посылается Вам для сведения письмо московского корреспондента газеты «Нью-Йорк Геральд Трибюн» Ральф Барнес и ответ т. Сталина на это письмо. Приложение: экз. № [неразб.] на 3 листах.

ЗАВ. СО ЦК [факсимиле А. Поскребышев]

*Приложение №1*

Копия.

Секретно.

Перевод с английского языка.

«НЬЮ ЙОРК ГЕРАЛЬД ТРИБЮН».

Ральф Барнес, Московск. корреспондент.

Москва, 18 марта 1933 года.

Дорогой товарищ Сталин

Вследствие недавних арестов нескольких английских подданных, связанных с Метрополитен-Виккерс К<sup>о</sup> Электричества, — многие представители американских фирм в СССР, а также многие американские специалисты, работающие здесь по договорам, — обнаруживают признаки опасения по поводу их безопасности. Насколько я знаю, некоторые из этих американцев сообщили своим фирмам в Соединенных Штатах выражение своей тревоги.

Глубокое впечатление от арестов произведено на американцев в СССР вследствие, во-первых, того факта, что в противоположность положению граждан многих других стран, — их положение является неуверенным вследствие отсутствия дипломатических отношений между Советской Россией и Соединенными Штатами, — и во-вторых, вследствие того фак-

<sup>14</sup> Барнес Ральф (?-?). В 1930-е гг. московский корреспондент американской газеты «New York Gerald Tribune», издававшейся в 1924–1966 гг.

та, что публике недоступны подробности обвинений против британских подданных, находящихся в заключении.

Описанное положение может неблагоприятно отразиться на Советско-Американской торговле. Американские фирмы, намечающие отправку представителей в СССР, в результате смятения вызванного арестами, могут притти к решению воздержаться от этого.

В виду этих обстоятельств, не находите ли Вы целесообразным, чтобы Вы лично дали некоторое слово гарантии для американцев, находящихся сейчас в СССР и тех, которые намереваются направиться для торговых целей.

В ожидании Вашего скорого ответа  
Остаюсь искренне Ваш  
Ральф Б. Барнес.  
Комн. 314  
Отель Националь.

[пропись, внизу: письма]

*Оригинал письма*

*Находится в лич. Архиве т. Сталина*

*Приложение №2*

№ П5026

Копия  
Москва  
20.II.33 г.

Уважаемый г-н Барнес!

Ваши опасения насчет безопасности американских граждан в СССР не имеют никакого основания.

СССР является одним из немногих государств в мире, где проявление национальной ненависти или недружелюбное отношение к иностранцам, как иностранцам, — преследуется законом. Не бывало и не может быть случая, чтобы кто либо мог стать в СССР объектом преследования из-за его национального происхождения. Это особенно верно в отношении иностранных специалистов в СССР, в том числе американских специалистов, работа которых, по-моему, достойна благодарности.

Что касается нескольких англичан из «Метро Виккерс», то они привлечены к ответственности не как англичане, а как люди, нарушившие, по утверждению следственных властей, законы СССР. Разве русские не так же привлечены к ответственности? Я не знаю, какое отношение может иметь это дело к американским гражданам.

Готовый к услугам И. СТАЛИН.

*АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 363. Л. 117–119. Машинописная копия.*

## № 8.16.

**Черновик статьи в газету «Известия» —  
«Беседа с прокурором республики т. А. Я. Вышинским»<sup>15</sup>**

В связи с опубликованием извещения ОГПУ от 14 марта с.г. об арестах ряда русских инженеров и некоторых из служащих английской фирмы «Метрополитен-Виккерс» по обвинению их в организации умышленных аварий на некоторых крупных электростанциях, наш сотрудник обратился к прокурору Республики тов. Вышинскому за разъяснением ряда вопросов, связанных с этим делом.

Прокурор Республики нам сообщил, что 19 марта с.г. его дело поступило в прокуратуру, органами которой в настоящее время и ведется расследование, имеющее своей задачей исчерпывающее выяснение всех связанных с этим делом обстоятельств.

В настоящее время уже допрошен ряд обвиняемых как из числа советских инженеров, так и из числа английских инженеров, привлеченных к судебной ответственности по обвинению в умышленной порче по специальным заданиям оборудования электростанций, что квалифицируется как преступление, предусмотренное 58-7 ст. УК РСФСР, и в ряде других преступлений (дача и принятие взяток и пр.)

Следствие в ближайшие 1–1½ декады будет закончено и передано в Верховный суд СССР для рассмотрения в специальном присутствии Верховного суда.

Прокуратура республики должна категорически отвести всякие слухи о каком-либо давлении на обвиняемых. Нашему процессу абсолютно чужды методы, хотя бы в отдаленной степени напоминающие практикуемые в некоторых странах допросы «третьей степени».

Следствие ведется в точном соответствии с нормами нашего уголовно-процессуального права. Только враги, стремящиеся всяческими способами ухудшить наши отношения с другими государствами, могут распускать вздорные слухи о каких-то отклонениях от установленных и строго проводимых прокуратуры процессуальных правил.

Что касается дальнейшей судьбы обвиняемых и в частности английских инженеров, обвиняемых по настоящему делу, то уже сейчас по ходу следствия не исключается возможность частичного изменения меры пресечения. Не исключается возможность освобождения из-под стражи на поруки трех английских инженеров, в отношении которых расследование сейчас заканчивается.

На наш вопрос о защите тов. Вышинский разъяснил, что в соответствии со ст. 53 УПК РСФСР, английские инженеры, привлеченные к судебной ответственности, могут пригласить в качестве защитников так же, как и другие обвиняемые по этому делу, любого из членов Коллегии

<sup>15</sup> Вышинский Андрей Январевич (1883–1954). Дипломат. С 1931 г. по 1933 г. прокурор РСФСР, заместитель наркома юстиции РСФСР.

защитников, ими избранного, или из лиц, специально указанных в законе. Иностранцы адвокаты по нашим законам, как это имеет место и в большинстве других стран и в частности в самой Англии к защите допущены быть не могут. Это, разумеется, не исключает возможности для них присутствовать на процессе: в этом отношении никаких ограничений быть не может.

Как было сказано, дело будет рассматриваться в Верховном суде при открытых дверях. Вероятный срок рассмотрения — первые числа апреля.

В связи с опубликованием извещения ОГПУ от 14 марта с.г. об арестах ряда русских инженеров и некоторых из служащих английской фирмы «Метрополитен-Виккерс» по обвинению их в организации умышленных аварий на некоторых крупных электростанциях, наш сотрудник обратился к прокурору Республики тов. Вышинскому за разъяснением ряда вопросов, связанных с этим делом.

Прокурор Республики нам сообщил, что 19 марта с.г. его дело поступило в прокуратуру, органами которой в настоящее время и ведется расследование, имеющее своей задачей исчерпывающее выяснение всех связанных с этим делом обстоятельств.

В настоящее время уже допрошен ряд обвиняемых как из числа советских инженеров, так и из числа английских инженеров, привлеченных к судебной ответственности по обвинению в умышленной порче по специальным заданиям оборудования электростанций, что квалифицируется как преступление, предусмотренное 58-7 ст. УК РСФСР, и в ряде других преступлений (дача и принятие взяток и пр.)

Следствие в ближайшие 1–1½ декады будет закончено и передано в Верховный суд СССР для рассмотрения в специальном присутствии Верховного суда.

Прокуратура республики должна категорически отвести всякие слухи о каком-либо давлении на обвиняемых. Нашему процессу абсолютно чужды методы, хотя бы в отдаленной степени напоминающие практикуемые в некоторых странах допросы «третьей степени».

Следствие ведется в точном соответствии с нормами нашего уголовного процессуального права. Только враги, стремящиеся всяческими способами ухудшить наши отношения с другими государствами, могут распускать вздорные слухи о каких-то отклонениях от установленных и строго проводимых прокуратуры процессуальных правил.

Что касается дальнейшей судьбы обвиняемых и в частности английских инженеров, обвиняемых по настоящему делу, то уже сейчас по ходу следствия не исключается возможность частичного изменения меры пресечения. Не исключается возможность освобождения из-под стражи на поруки трех английских инженеров, в отношении которых расследование сейчас заканчивается.

На наш вопрос о защите тов. Вышинский разъяснил, что в соответствии со ст.53 УПК РСФСР, английские инженеры, привлеченные к судебной ответственности, могут пригласить в качестве защитников так



же, как и другие обвиняемые по этому делу, любого из членов Коллегии защитников, ими избранного, или из лиц, специально указанных в законе. Иностранные адвокаты по нашим законам, как это имеет место и в большинстве других стран и в частности в самой Англии к защите допущены быть не могут. Это, разумеется, не исключает возможности для них присутствовать на процессе: в этом отношении никаких ограничений быть не может.

Как было сказано, дело будет рассматриваться в Верховном суде при открытых дверях. Вероятный срок рассмотрения — первые числа апреля.

Тов. ЛИТВИНОВ вносит следующую поправку: в начале перед «наш сотрудник» сказать «а также в связи с вздорными слухами, распространяемыми за границей»<sup>16</sup>.

*АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 363. Л. 121–123. Машинописная копия.*

*Резолюция на последней странице документа: Согласны — без поправки т. Литвинова. И. Сталин. Молотов.*

#### № 8.17.

#### Постановление

**Президиума Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР  
«О передаче на рассмотрение специального судебного присутствия  
Верховного суда Союза ССР дела по обвинению Витвицкого Н.П.<sup>17</sup>,  
Волховского Н.Н.<sup>18</sup>, Грегори<sup>19</sup>, Гусева В.А., Зорина П.Т.,  
Макдональда В. и др.»**

№ пр.532/1

30 марта 1933 г.

Президиум Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР постановляет:

1. Дело по обвинению гр.гр. ВИТВИЦКОГО Н.П., ВОЛХОВСКОГО Н.Н., ГРЕГОРИ, ГУСЕВА В.А., ЗОРИНА Н.Г., МАКДОНАЛЬДА В. и др. в преступлении, предусмотренном ст.58 6-11 УК РСФСР, передать на рассмотрение специального судебного присутствия Верховного суда Союза ССР.

2. Специальное судебное присутствие Верховного суда Союза ССР по этому делу определить в следующем составе:

<sup>16</sup> Статья была опубликована в «Известиях» 24 марта 1933 г. № 80.

<sup>17</sup> Витвицкий Николай Петрович (1898–?). Главный инженер Челябинского завода на Урале. Арестован в марте 1933 г.

<sup>18</sup> Волховский Н.Н. (?–?). Энергетик, арестован в марте 1933 г.

<sup>19</sup> Грегори Альберт Вильям (1881–?). Монтер фирмы «Метрополитен-Виккерс» с 1932 г. Арестован в марте 1933 г. Оправдан.

Председатель — УЛЬРИХ В.В. (член Верховного суда Союза ССР),

Ч л е н ы МАРТЕНС Л.К. (директор Дизельного института),

ДМИТРИЕВ Г.А. (директор Теплопроекттреста Главэнерго).

Запасный член — ЗЕЛИКОВ А.В. (Председатель ЦК всесоюзного союза рабочих, инженеров и техников электро-технической промышленности и электростанций).

Председатель Центрального

Исполнительного Комитета Союза ССР М. КАЛИНИН

Секретарь Центрального

Исполнительного Комитета Союза ССР А. ЕНУКИДЗЕ

Москва, Кремль

*АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 363. Л. 125. Подлинник.*

### № 8.18

**Статья в газете «Процесс вредителей на электростанциях начнется 9–10 апреля»**

31 марта 1933 г

Следствие по делу гр.гр. Витвицкого Н.П., Волховского Н.Н., Грегори, Гусева В.А., Зорина Н.Т., Макдональда В. и др., обвиняемых в преступлении, предусмотренном ст.58 6-11 УК РСФСР, заканчивается, и дело на днях передается в Верховный суд Союза ССР.

Дело будет рассматриваться в Специальном присутствии Верховного суда Союза ССР в составе:

Председатель — тов. Ульрих В.В. (член пленума Верховного суда СССР) допрос

Члены: проф. Мартенс Л.К. (директор Дизельного института),

тов. Дмитриев Г.А. (директор Теплопроекттреста Главэнерго).

Запасный член — тов. Зеликов А.В. (пред. ЦК Всесоюзного союза рабочих, инженеров и техников электро-технической промышленности и электростанций).

Государственное обвинение будут поддерживать прокурор республики тов. А.Я. Вышинский и зам. прокурора республики тов. Г.К. Рагинский.

Процесс начнется 9–10 апреля с г. (ТАСС).

*Правда. 1933. 31 марта. № 89.*

## № 8.19.

Записка М.М. Литвинова И.В. Сталину с приложением письма  
И.М. МайскогоСекретно

№ 45/Л

31 марта 1933 г.

Я получил от тов. Майского личное письмо в одном экземпляре, которое считаю нужным переслать Вам в копии. В общем, я считаю соображения тов. Майского правильными, хотя в некоторых пунктах он излагает дело слишком оптимистично. Я, например, не думаю, чтобы признания самих англичан на суде были признаны в Англии убедительными. Прав тов. Майский, когда говорит, что обвинение в шпионаже англичанам покажется более правдоподобным, чем обвинение во вредительстве, но его предложение вряд ли выполнимо, поскольку он сам отвергает суровые приговоры. Отдельно надо будет обсудить вопрос о допущении в Москву на время процесса новых английских журналистов.

Посылаю Вам при сем также записку тов. Рубинина с перечисление вопросов, поставленных перед нами английским поверенным в делах Стэнгом, а также ответы Вышинского на эти вопросы. Я лично против данной формулировки ответов не возражаю, исключая п.б-й. Если не предполагается отводить выбранных подсудимыми защитников, то излишне говорить о необходимости утверждения выбора судом.

Литвинов.

*Приложение*  
Сов. Секретно

Лично

31 марта 1933 г.

**Дорогой Максим Максимович.**

Мне неизвестен следственный материал по делу Метро-Виккерса, равным образом мне неизвестны соображения высших инстанций по данному поводу. Поэтому мне трудно судить, в какой мере все нижеследующие мысли и замечания применимы на практике, — о том решайте уже Вы. Тем не менее, я считаю своим долгом изложить Вам свои соображения по поводу дальнейшего ведения дела Метро-Вик., как это представляется мне из моего «английского окошка». Иными словами, я хотел бы указать, при соблюдении каких условий данное дело могло бы закончиться с минимумом неприятностей для нас, хотя, конечно, нельзя закрывать глаза на то, что оно при всяких условиях оставит серьезный след в советско-английских отношениях и на довольно значительный период времени испортит «атмосферу» между обеими странами.

1. Прежде всего, необходимо, чтобы дело велось быстро, ибо раз хирургическая операция неизбежна, то лучше ее сделать скорее, чтобы раньше мог начаться после операции процесс постепенного заживления раны. Очень важно, чтобы процесс, намеченный на середину апреля, как Вы говорили Овию, и как было опубликовано в английской печати, не откладывался. При этом учтите одну деталь. 14 апреля — Пасха. Было бы нежелательно назначить начало процесса на 14–16 апреля, ибо такой шаг был бы понят здесь, как намеренная демонстрация с нашей стороны, и только дал бы подходящий повод для самой беспардонной антисоветской демагогии. Едва ли стоит дразнить англичан, находящихся сейчас вообще в очень раздраженном состоянии, по мелочам.

2. Если следственный материал дает для этого какую-либо возможность, лучше было бы вести процесс против отдельных служащих Метро-Вик., а не против самой фирмы. По моим впечатлениям, Феликс Пол, который весьма заинтересован в продолжение нормальной работы с нами, в крайнем случае, готов был бы помириться на признании виновности тех или иных индивидуальных служащих компании. Не исключена возможность, что, при известных условиях, он даже сделал бы официальное заявление о полной непричастности Компании к махинациям виновных лиц и о полном неведении ее в отношении преступных действий своих служащих. Но, если дело будет поведено против Метро-Вик., как фирмы, то тогда фирма должна будет, в целях самозащиты, решительно выступить против нас, а это очень серьезная вещь. Мы получим второе дело Лена Гольдфильдс, но только в десять раз худшее, ибо Метро-Вик. не чета Лена Гольдфильдс в смысле своего экономического и политического влияния. Метро-Вик. — действительно первоклассная мировая фирма, пользующаяся громадным весом в правительственных и деловых кругах. Ссора с Метро-Вик. будет означать также ссору с теми промышленными сферами Англии, которые до сих пор были одной из главных наших опор в этой стране. Последствия такой ссоры будут тем тяжелее, что в ближайшее время мы, по-видимому, будем лишены возможности размещать в Великобритании крупные заказы. Мне известно, что Лена Гольдфильдс уже пробует обработать Метро-Вик. в целях совместного выступления против нас, но пока Метро-Вик. отклоняет это предложение. Однако, если процесс будет заострен против Метро-Вик., как фирмы, тесный союз между ним и Лена Гольдфильдс станет совершившимся фактом.

3. Чрезвычайно важно, чтобы на самом процессе обвинения, выдвинутые против англичан, были подтверждены и доказаны либо признаниями, либо показаниями самих же англичан, сделанными тут же в зале заседания. Судя по тому, что мне пришлось слушать, видеть и читать за последние десять дней, я ни минуты не сомневаюсь, что показания советских обвиняемых или свидетелей, подтверждающие преступные действия англичан, как бы правдивы они ни были, не произведут здесь ни малейшего впечатления: их будут считать вынужденными ОГПУ. Только признания самих англичан смогут показаться в Англии убедительными или, по крайней мере, вырвать почву из-под ног беспардонной демагогии на тему о фиктивности и искусственности всего дела.

4. Также чрезвычайно важно, чтобы приговор суда был по возможности не слишком суров. Смертные приговоры, хотя бы впоследствии и смягченные, вызвали бы в Англии очень большое волнение и дали бы повод для бешеной агитации со стороны твердолобых. Самое желательное было бы (если это допускают материалы следствия) ликвидировать дело депортацией виновных. Если это невозможно, — не слишком продолжительное тюремное заключение не вызывало бы здесь особенно острой реакции. По-видимому, не все англичане одинаково виновны, — сужу по тому, что, например, Монкагау и Нордвелл были выпущены уже на второй день без залога просто с распиской о невыезде. Равным образом размер залога для Торнтонна один, а для Кушни и Грегори — другой. Если бы оказалось возможным часть подсудимых совсем оправдать, а наказания другим варьировать в пределах не слишком продолжительного тюремного заключения, приговор был бы проглочен в Англии еще легче.

5. Если материалы следствия это позволяют, было бы очень желательно сделать главный упор в обвинение англичан не на саботаж, а на взятки и шпионаж. Дело в том, что англичане в массе (включая и лэбористов, вплоть до самых левых) совершенно не понимают такого преступления, как вредительство, и, потому, плохо верят в его реальность. Наоборот, взятки и шпионаж им очень хорошо известны и понятны. Почти никто не станет сомневаться, что такая фирма как Метро-Вик. легко может быть виновной в том или другом, ли обоих сразу. Слава в этом отношении у Метро-Вик. плохая. С нашей точки зрения, поэтому, выгоднее выдвинуть против англичан одно из только что упомянутых или оба сразу обвинения (будет иметься соответственный материал). Должен предупредить, однако, что «экономический шпионаж» англичане почти также плохо понимают, как и вредительство. Поэтому, речь может идти только о военном шпионаже.

6. Необходимо было бы разрешить приезд на процесс известному числу английских журналистов. Охотников имеется много. К нам уже сейчас обращаются представители различных газет за визами для присутствия на судебном разбирательстве. Пока мы отговариваем тем, что неизвестно еще точно, когда будет суд и в данный момент еще рано подымать вопрос о визе, но несколько позднее придется давать уже определенный ответ. Я думаю, что никого не пускать было бы нецелесообразно.

7. Очень важно было бы информировать меня еще до опубликования обвинительного акта о сущности предъявленных обвинений, для того, чтобы я мог «в частном порядке» рассказать о них кое-кому из наших более влиятельных друзей.

В заключение повторяю еще раз, что я не знаю сейчас ни следственных материалов, ни намерений наших руководящих инстанций, и, потому, для меня неясно, в какой мере осуществимо на практике все то, что изложено в предыдущих пунктах. Однако, я вполне уверен, что, если бы осуществление всего этого оказалось возможным, то нынешний тяжелый конфликт мог бы быть ликвидированным с наименьшими осложнениями. Мы ни в какой мере не можем идти на уступки в отношении принципа суверенности, — поэтому судебный про-

цесс должен состояться при всяких условиях. Однако, в вопросах, не имеющих принципиального значения, допустима известная гибкость в целях лишения противника особенно выгодных для него лозунгов и позиций.

С товаришеским приветом (Майский)

*АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 368. Л. 69–73. Подлинник.*

*На письме Литвинова резолюция: «т. Молотову. Ст».*

### № 8.20.

#### Постановление Политбюро ЦК ВКП(б) о деле вредителей на электростанциях<sup>20</sup>

СТРОГО СЕКРЕТНО

№ П134/25-опр.

4 апреля 1933 г.

Т.т. Молотову, Сталину, Ворошилову, Кагановичу, Литвинову, Крыленко, Ягоде, Вышинскому, Пятакову.

Опросом членов ПБ от 26.III.33г.

37/25. — Дело вредителей электростанций СССР.

Поручить руководство процессом вредителей электростанций СССР комиссии в составе т.т. Молотова, Сталина, Ворошилова, Кагановича, Литвинова, Крыленко, Ягоды, Вышинского и Пятакова.

СЕКРЕТАРЬ ЦК

*АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 363. Л. 124. Машинописная копия.*

### № 8.21.

#### Постановление Политбюро ЦК ВКП(б) «Уроки вредительства на электростанциях»<sup>21</sup>

Строго секретно

№ П134/3-с

4 апреля 1933 г.

3. — Уроки вредительства на электростанциях.

(ПВ от 20.III.1933 г., пр. № 133, п. 2)

(т.т. Пятаков, Розенгольц, Жуков, Винтер)

<sup>20</sup> На бланке ЦК ВКП(б).

<sup>21</sup> На бланке ЦК ВКП(б).

г) Ввести в комиссию по процессу электриков-вредителей т.т. Винтера и Орджоникидзе.

СЕКРЕТАРЬ ЦК

*АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 364. Л. 151. Машинописная копия.*

**№ 8.22.**

**Постановление Политбюро ЦК ВКП(б) «О процессе вредителей электриков»<sup>22</sup>**

Строго секретно

№ П135/10-опр.

8 апреля 1933 г.

Т.т. Стецкому, Мехлису, Гронскому, Долецкому, Крестинскому, Пятницкому, Крыленко

Опросом членов ПБ от 7.IV.33 г.

13/10. — О процессе вредителей электриков.

Организовать комиссию по печати в следующем составе: т.т. Стецкий (пред.), Мехлис, Гронский, Долецкий, Крестинский, Пятницкий, Крыленко.

СЕКРЕТАРЬ ЦК

*АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 364. Л. 153. Машинописная копия.*

**№ 8.23**

**Письмо И.М. Майского М.М. Литвинову по делу «Метрополитен-Виккерс»**

Секретно

№ 159с

9 апреля 1933 г.

Дорогой Максим Максимович

1. Для того, чтобы Вас была яснее обстановка, которая создалась в Англии к моменту суда над инженерами Метро-Виккерса, я должен сказать следующее. В течение минувшего месяца твердолобые проявили максимум активности и на все 100% использовали благоприятную для них ситуацию. С помощью прессы, с помощью консервативных «бек-бенчеров», с помощью аппарата консервативной партии в стране, они в чрезвычайной

<sup>22</sup> На бланке ЦК ВКП(б).

степени накалили политическую атмосферу и довели «патриотические страсти» почти до точки кипения. Приезд в Лондон и агитация Овия, который стал чем-то вроде национального героя твердолобых, только еще более усугубил общественное напряжение. В итоге «возмущение общественного мнения» стало более или менее самостоятельным фактором в политической жизни, способным оказывать немалое влияние на правительство и на более трезвые политические элементы. Конечно, такое положение является временным, и надолго концентрированной силы «возмущенного общественного мнения», руководимого твердолобыми, не хватит. Но все-таки сейчас, т.е. к моменту суда и в течении известного промежутка времени после суда, «возмущенное общественное мнение» несомненная реальность, с которой приходится серьезно считаться. Правительство, в массе своей состоящее из более трезвых и умеренных элементов, с самого начала конфликта заняло достаточно экстремистскую позицию, и, потому, не могло и не хотело давать сколько-нибудь серьезный отпор твердолобым. После приезда Овия правительство окончательно капитулировало перед твердолобыми и, хотя у некоторых его членов наблюдаются признаки беспокойства за будущее англо-советских отношений, все-таки рассчитывать на умеряющее влияние кабинета особенно не приходится. Это значит, что официальная Англия в целом, т.е. и правительство, и консервативное «общественное мнение» в настоящий момент легко способны в порыве «патриотического возбуждения» зайти гораздо дальше, чем они это сделали бы еще месяц назад. Оппозиция лейбористов в части либералов не в состоянии сколько-нибудь серьезно повлиять на ход событий. Особой энергии со стороны деловых кругов, связанных с нами, ожидать также не приходится, ибо удар в данном случае нанесен по крупной из английских фирм, работавшей с нами, — это естественно деморализует всю промышленно-деловую верхушку, заинтересованную в торговле с СССР. Суммируя, я скажу, что барометр антисоветского напряжения к моменту суда стоит примерно на той же высоте, на какой он стоял в начале 1927 г., перед разрывом дипломатических отношений.

2. Дальнейшее развитие англо-советского конфликта, как Вы легко можете себе представить, будет в сильнейшей степени зависеть от хода и исхода суда. Если на суде виновность всех или части англичан будет доказана с полной убедительностью, то это несомненно повлияет как холодный душ, вылитый на разгоряченного человека. Однако убедительность обвинительного материала надо понимать с точки зрения не советского, а английского «общественного мнения», которое заранее предубеждено против нас и которое, конечно, всякое сомнение будет толковать против нас. Как я уже писал Вам в прошлый раз, чрезвычайно важно, чтобы обвинение было построено не столько на показаниях советских граждан, сколько на показаниях самих англичан и на наличии каких-либо уличающих документов. Если данные условия буду соблюдены, то можно рассчитывать на то, что судебное разбирательство вызовет в Англии благоприятную для нас реакцию.



3. Не менее, если не более важно, чем кончится суд. От характера приговора будет очень много зависеть. Мне не известен следственный материал и, потому, я не знаю, какого рода приговора можно ожидать. Выскажу поэтому лишь свои соображения о том, как, на мой взгляд, английское «общественное мнение» стало бы реагировать на тот или иной приговор. Я думаю, что, если бы суд вынес кому-либо из англичан смертный приговор, то здесь под влиянием твердолобых, поднялась бы такая буря, что правительство, вольно или невольно, не только сразу же ввело бы эмбарго, но, пожалуй, даже разорвало бы дипломатические отношения. Вы пишете, что от разрыва дипломатических отношений британское правительство должна удерживать забота о судьбе осужденных инженеров. Отчасти это верно, но только отчасти. Ведь есть и другой способ обеспечения жизни и благополучия осужденных: взять заложников из числа проживающих сейчас в Англии советских граждан. Такая возможность не исключена, и в некоторых газетах включительно «Дэйли Телеграф», уже несколько раз появлялись довольно явственные намеки на подобные планы, зреющие в недрах Министерства Внутренних Дел. Если суд закончится не смертным приговором, а длительным тюремным заключением, в 5–10 лет, то реакция в Англии будет несколько слабее, но, во всяком случае, эмбарго станет совершившимся фактом. Наоборот, если суд закончится тюремным заключением, максимально не превышающим 2–3 лет, причем часть обвиняемых будет признана совсем невиновной, часть будет приговорена к небольшим наказаниям, может быть даже условное осуждение, и только часть получит что-нибудь вроде 2-ух лет тюрьмы, — то реакция «общественного мнения» будет сравнительно спокойна. Это значит, что в процессе в течении известного промежутка времени будет вестись антисоветская кампания, но правительство едва ли захочет вступить на путь экономических или политических репрессий серьезного характера. Конечно, все только что указанные прогнозы носят гипотетический характер, однако я уверен, что при наличии вышеотмеченных условий они более или менее соответствуют действительности.

4. Исключительную важность с точки зрения реагирования английского «общественного мнения» имеет вопрос о том, что будет после вынесения приговора. Как Вы знаете, Саймон, да и все вообще английское правительство, уже примирилось с неизбежностью суда, и больше не будет ставить вопроса о прекращении процесса. В этом отношении англичане разбиты. Все свои надежды Саймон и компания возлагают сейчас на умеренный характер приговора и, в особенности на возможность какой-либо амнистии, помилования ит.п. после приговора. Мне известно, что Саймон считал бы себя вполне удовлетворенным, если бы осужденные англичане были, в конечном счете, депортированы. Во всяком случае, для меня не подлежит сомнению, что, если бы сразу же после приговора (каков бы он ни был) британскому правительству в той или иной форме стало известно о возможности смягчения участи осужденных ЦИКом, а возможности не

только теоретической, но и практической, то реакция английского «общественного мнения» на довольно длительные сроки тюремного заключения была бы значительно мягче. Возможно, что и эмбарго удалось бы избежать. Я особенно подчеркиваю, что, если уведомление британского правительства о возможности амнистии и т.п. будет вообще делаться, то оно должно делаться одновременно с вынесением приговора, или сразу же после этого. Дело в том, что самым опасным моментом в англо-советских отношениях будут первые дни после вынесения приговора. В эти дни, в случае сурового характера приговора, твердолобые смогу до такой степени взвинтить общественные настроения, что правительство вынуждено будет (может быть, даже и не совсем охотно) сделать какой-либо решительный жест. Взвинчивание настроения могло бы быть предупреждено только своевременным оповещением британского правительства готовности ЦИК смягчить участь осужденных.

5. До меня дошли слухи, будто бы обвинение заострено не против фирмы Метро-Викерса, а против «Интеллидженд Сервис». Если это верно, то необходимо учесть, что открытое упоминание о только что названном учреждении на суде несомненно вызовет резкий отпор со стороны британского правительства и британского «общественного мнения». Этого не случится лишь в том случае, если мы располагаем слишком убедительными с английской точки зрения материалами о работе английской разведки.

6. Из всех обвиняемых англичан наибольшей известностью и наибольшим влиянием здесь пользуется Монкхауз. В частности, два его близких родственника (дядя и брат) являются членами редакции «Манчестер Гардиан». Необходимо учесть это обстоятельство.

7. На предыдущих страницах я постарался возможно более объективно изложить создавшуюся в Англии обстановку, а также вероятную реакцию официальной Англии на тот или иной ход и исход процесса. В моей оценке, конечно, могут быть те или иные ошибки, но в общем, — я думаю — она все-таки верна. До сих пор все мои прогнозы, сделанные с начала настоящего конфликта (приостановка торговых переговоров, дискриминация нашего экспорта, развертывание антисоветской кампании и т.д.) оправдались. Это свидетельствует о том, что я трезво оцениваю ситуацию, хотя, судя по некоторым Вашим телеграммам, Вы как будто бы склонны заподозрить меня в излишнем сгущении красок. Теперь уже Ваше дело решать, каковы должны быть практические шаги, которые в ближайшие дни должны быть сделаны в Москве.

С товарищеским приветом

Полпред СССР в Великобритании

И. Майский

## № 8.24

**Обвинительное заключение по делу «Метрополитен-Виккерс»**  
(Из протокола специального присутствия Верховного суда СССР)

12 апреля 1933 г.

По делу: Витвицкого Николая Петровича, Гусева Василия Алексеевича, Грегори Альберта Вильяма, Зиверта Юрия Ивановича, Зорина Николая Григорьевича, Кушни Джона, Крашенинникова Михаила Дмитриевича, Котляревского Моисея Львовича, Кутузовой Анны Сергеевны, Лобанова, Александра Тимофеевича, Лебедева Вячеслава Петровича, Макдональда Вильяма Лионель, Монкгауза Аллана, Нордволла Чарльза, Олейника Петра Еремеевича, Сухоручкина Леонида Алексеевича, Торнтон Лесли Чарльза и Соколова Василия Андреевича.

В официальном сообщении ОГПУ, напечатанном 14 марта 1933 года в «Известиях ЦИК СССР и ВЦИК», было указано:

«Произведенным ОГПУ расследованием ряда неожиданных и последовательно повторявшихся аварий, происшедших за последнее время на крупных электростанциях (Московская, Челябинская, Зуевская, Златоустовская), установлено, что аварии эти являются результатом вредительской деятельности группы преступных элементов из числа государственных служащих в системе Наркомата тяжелой промышленности, поставившей себе целью разрушение электростанций СССР (диверсионная деятельность) и вывод из строя обслуживаемых этими станциями государственных заводов».

Расследование показало, как указывается в этом сообщении, что

«в деятельности этой вредительской группы принимали активное участие также некоторые служащие английской фирмы «Метро-Виккерс», работающие в СССР на основании договора с этой фирмой о технической помощи предприятиям электропромышленности СССР...».

Дальнейшее расследование установило, что контрреволюционная деятельность вредительской группы, действовавшей на ряде государственных электростанций, состояла:

1. В порче оборудования с целью подрыва мощи советской промышленности и ослаблении Советского государства;
2. В собирании и использовании во вред государству секретных сведений военно-государственного значения;
3. Во взяточничестве и подкупе отдельных служащих государственных электростанций в связи с осуществлением ими вредительской контрреволюционной деятельности.

Экспертная комиссия в составе инженера-теплотехника Браилова Г.П., инженера-энергетика Голубцова В.А., инженера-турбинщика Новикова М.Ф. инженера-технолога и электрика Смирнова Б.Н., инженера-турбинщика Снедкова А.П., инженера-турбинщика Улатова П.П., образованная прокуратурой РСФСР для проверки и технической оцен-

ки всех имеющихся в деле документов, а именно: аварийных актов, составленных на месте немедленно после аварии, протоколов технических совещаний по вопросам, связанным с этими авариями, и всех иных материалов, собранных следствием по обстоятельствам, сопровождавшим аварии, пришла к выводу о наличии во всех обследованных случаях аварий либо преступной небрежности либо прямого вредительства со стороны ряда лиц технического персонала, обслуживающего эти станции.

## I

## ВРЕДИТЕЛЬСТВО И ШПИОНСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ НА ЗЛАТОУСТОВСКОЙ ЭЛЕКТРОСТАНЦИИ.

На Златоустовской электростанции и Златоустовском металлургическом заводе в течение ряда лет, и в частности в период 1931–1933 годов, имел место ряд аварий с моторами, котлами, углеподачей и другими агрегатам.

Анализируя причины первой из этих аварий (16 апреля), экспертная комиссия пришла к следующему заключению:

1. Смещение статорного железа с последующим за этим повреждением ротора могло произойти из-за попадания в между-железное пространство мотора пространство мотора постороннего металлического тела. Смещение могло произойти особенно легко при отсутствии контроля над затяжкой болтов, стягивающих железо.

2. Наличие постороннего куска железа в междужелезном пространстве мотора должно привести к аварии мотора, деформации пакетов железа, пробоем изолятора мотора, т.е. в конечном счете к выводу мотора из работы.

3. В нормальных эксплуатационных условиях постороннее железо не может попасть в мотор и может быть втиснуто только искусственно.

Вслед за этой аварией, за короткий срок, т.е. 12 мая и 3 июня, с этим же мотором произошли еще две аварии, явившиеся, по заключению Экспертной комиссии, следствием неустраненных дефектов в моторе после первой аварии.

Зимой 1932 года на Златоустовской электростанции произошла авария с котлом №8, стоявшим в холодном резерве. Персоналом котельной не были закрыты шиберы и не была спущена вода, вследствие чего произошли замораживание котла и разрыв ряда трубок.

По заключению Экспертной комиссии авария могла произойти лишь от злого умысла.

На той же Златоустовской электростанции в начале 1932 года была произведена разборка резервной углеподачи.

На поставленный следствием Экспертной комиссии вопрос о допустимости таких действий со стороны администрации электростанции Экспертная комиссия ответила, что

«разбор резервной углеподачи может быть допущен лишь в том слу-

чае, если эта углеподача является неудовлетворительной или недостаточной и вместе с тем может быть быстро заменена новой, для монтажа которой имеются все необходимые части и сделаны все подготовительные работы».

Этих условий в данном случае не было, и разборка углеподачи была произведена с явно вредительскими целями.

Наряду с данными о ряде аварий, произошедших на Златоустовской электростанции, следствием были получены данные о разрыве рабочей мощности котельной и машинного зала.

Следствием установлено (справка заводууправления от 20 марта 1932 года), что котлы Стерлинга №№ 1 и 2, каждый поверхностью нагрева по 260 кв. метров, с мая 1928 года выведены из эксплуатации для переделки их топок под пылеуглеродное отопление, которые до сих пор однако не закончены, хотя недостававшее вначале импортное оборудование находится на станции с 1930 года.) Котел № 11 с поверхностью нагрева в 400 квадратных метров находится в монтаже в течение 2,5 лет.

Эта исключительная медлительность монтажа котлов №№ 1, 2 и 11, по заключению Экспертной комиссии, объясняется «наличием злого умысла или по меньшей мере преступной халатностью...»

В результате чего

«затяжка в монтаже котлов №№ 1, 2 и 11 послужила причиной того, что станция развивает примерно половинную мощность от установленной мощности турбогенераторов».

В связи с этими систематическими авариями был привлечен к ответственности начальник Златоустовской электростанции инженер Гусев Василий Алексеевич, который в силу предъявленных ему улик признал себя виновным в организации вредительской группы на Златоустовской электростанции и заявил, что за совершение этих аварий он, Гусев, получал деньги от третьих лиц, и указал, что таковым лицом был английский монтажный инженер Макдональд Вильям.

На Златоустовскую электростанцию Гусев поступил в 1922 году в качестве мастера заводской электростанции и до дня ареста работал на этой станции, занимая последовательно следующие должности:

с 1922 года по 1923 год — дежурным мастером, с 1923 года по 1925 год — старшим мастером, с 1925 года по март 1929 года — помощником начальника указанной станции, с марта 1929 года по день ареста начальником электростанции».

Отношение Гусева к советской масти за весь этот период времени было резко враждебное. Гусев показывает:

«Я вращался, в основном, в кругу тех инженеров и техников, которые впоследствии были осуждены за вредительство (Шалаев, Богословский и др.), и вообще в кругу тех людей, которые враждебно относились к советской власти».

Начало своей активной контрреволюционной деятельности Гусев относит к концу 1929 года, когда на Златоустовскую электростанцию при-

ехал монтажный инженер Макдональд — служащий английской фирмы «Метрополитен-Виккерс».

«Макдональд приехал в конце 1929 года в Златоуст, показывает Гусев, и поселился в заводском поселке, в квартире, предоставленной ему заводоуправлением. Мое сближение с Макдональдом произошло постепенно, охватив примерно двухмесячный период времени...».

По мере сближения с Макдональдом Гусев делался все более и более откровенным с ним и, не скрывая, высказывал Макдональду свое враждебное отношение к советской власти. Встречая явно сочувственное отношение со стороны Макдональда, Гусев рассказывал Макдональду о своей службе в белой армии, о своем участии в походах белых против Красной армии и т. п.

В преступную контрреволюционную связь с Макдональдом Гусев вступил при следующих обстоятельствах.

«При одной из встреч у него, Макдональда, на квартире он, Макдональд, уже откровенно предложил мне заняться собиранием сведений о работе Златоустовского завода. Для меня было ясно, что он предложил мне заняться шпионской работой. Не дав ему в этот раз окончательного согласия, я примерно через 2–3 дня при вторичной его беседе со мною на эту тему дал свое согласие.

Побудительными мотивами, по которым я так легко согласился заняться шпионажем, показывает далее Гусев, явились мои антисоветские взгляды, мое стремление активизироваться в своей враждебности в отношении советской власти».

Одновременно Гусев, дав согласие на шпионаж, был заверен Макдональдом, что эта его преступная деятельность будет оплачена, однако эта сторона дела играла для него, по его словам, второстепенную роль.

«Материальная сторона, — показывает Гусев, играла для меня второстепенную роль, тем более что я материально был обеспечен».

Вопрос о том, в чьих интересах и для кого действует Макдональд, для Гусева также не представлял существенного значения.

«Вопрос о том, для кого Макдональд собирает сведения, — говорит Гусев не представляли для меня особенного интереса. Я пытался несколько раз выяснить у Макдональда этот вопрос, однако поскольку эти попытки не встречали у Макдональда сочувствия и он уклонился от ответов на мои вопросы, я считал неумным и невозможным настаивать на выяснении этого вопроса. Больше того, я понимал, что моя особая настойчивость может быть не только неприятна Макдональду, но и может вызвать у него известное недоверие ко мне».

Одно было ясно Гусеву — это то, что те сведения, которые интересовали Макдональда,

«не могут быть собираемы Макдональдом ни в силу его любознательности, как инженера, ни в интересах фирмы «Метро-Виккерс». Для меня, — заявляет Гусев, было ясно, что такого рода сведения могли собираться исключительно в политических целях, враждебных Советскому союзу».

Привлеченный к ответственности по этому делу, Макдональд после предъявления ему конкретных фактов его преступлений, при первом же допросе 12 марта, признал правильность показаний Гусева и подтвердил их на очной ставке от 13 марта.

«Уже на следующий день после своего приезда в Златоуст, — показывает Макдональд, — я познакомился с заведующим Златоустовской электростанцией инженером Гусевым. В дальнейшем в процессе своей работы в Златоусте ежедневно встречался с Гусевым, с которым непосредственно был связан по своей работе, так как монтировал турбогенераторы как раз на этой станции, которой заведовал Гусев...».

«...сначала при встрече с Гусевым я с ним разговаривал преимущественно на деловые темы, но потом ми стали разговаривать и по отвлеченным вопросам, причем я интересовался бытовыми условиями инженерства и рабочих».

«Примерно месяцев через 8–9 после моего приезда в Златоуст, показывает далее Макдональд, — я стал откровенно говорить с Гусевым. Разговор происходил или у меня на квартире (я к тому времени имел уже квартиру), или на квартире Гусева — точно не помню. Я прямо сказал Гусеву, что мне нужны сведения о военных производствах Златоустовских заводов, состоянии энергоснабжения и т. п.».

Макдональд в своих показаниях дал ответ и на вопрос о том, по чьему поручению он получал от Г у с е в а указанные выше сведения.

Макдональд показывает:

«В 1929 году я был летом на даче у Торнтон, который в разговоре со мной сказал, что его интересуют сведения о политическом и экономическом положении СССР, и просил меня собирать и передавать ему эти сведения».

Торнтон является главным монтажным инженером, под руководством которого работал у «Метро-Виккерс» Макдональд.

Уже этот разговор дал понять Макдональду, что помимо его, Макдональда, деловой работы в СССР у него будут и нелегальные задания. Более конкретные задания со стороны Торнтон также не заставили себя долго ждать. Непосредственно перед выездом Макдональда на Златоустовскую электростанцию, у него, по его показанию, произошел с Торнтоном второй разговор.

«Он тогда просил меня собирать для него сведения о военных производствах Златоустовских заводов, а также о состоянии электроснабжения этих заводов».

В этом же разговоре с Торнтоном, как утверждает Макдональд, —

«в несколько завуалированной форме, т.е. не в порядке прямого приказа, Торнтон дал мне задание организовать в Златоусте аварии для создания перебоев в работе заводов; при этом он конкретно не указал, какие именно аварии надо произвести, так как я это сам должен был на месте определить».

Макдональд показывает, что, давая эти задания, Торнтон указал, что для этого потребуются денежные суммы, то он может их у него получить.

Подобный характер заданий со стороны Торнтона не мог бы конечно иметь место, как и согласие Макдональда на исполнение этих заданий, если бы оба лица не были связаны иной связью, чем чисто служебные отношения. Об этом показал сам Макдональд. По вопросу о том, для кого предназначаются интересующие Торнтон сведения, Макдональд показал следующее:

«Получив это задание от Торнтон, — говорит Макдональд, — я согласился его выполнить, так как мне неудобно было отказать ему, как моему начальнику и как человеку, к которому я относился с большим уважением. Я не задавал вопроса Торнтону, для какого именно учреждения он собирает эти сведения и по заданиям кого именно он действует, так как считал, что и по заданиям кого именно он действует, так как считал, что и по заданиям кого именно он действует, так как считал, что ...енном случае, чем меньше я буду знать, тем лучше. Во всяком случае я понимал, что Торнтон действует в интересах Англии...».

Характер шпионской деятельности Гусева и ее объем постепенно изменялись в соответствии с теми заданиями, которые он получал от Макдональда.

«Сначала задания Макдональда, — показывает Гусев, — и те сведения, которые я ему передавал, ограничивались вопросами электроснабжения. Сведения, предоставляемые ему мною, давали ему представление о состоянии электроснабжения заводов. В дальнейшем круг вопросов в заданиях Макдональда все расширялся...».

Гусев на представленные ему вопросы ответил:

«Я ему стал давать сведения следующего содержания:

1. По вопросам электроснабжения Златоустовских заводов и предполагаемой реконструкции электроснабжения. Это несомненно было секретно, так как давало представление о размерах военно-оборонного производства, находящегося в системе работы Златоустовских заводов;
2. По вопросам производственной программы снарядного производства, представлявшим собой чисто военную тайну;
3. По вопросам о типах снарядов и расширении снарядного производства, что тоже являлось военной тайной
4. По вопросам производства высококачественной стали и в частности производства авто-рессорной и авиационной сталей и снарядной заготовки...»

Служебное положение Гусева как начальника электростанции, обслуживавшей Златоустовские заводы, давало ему широкую возможность получать необходимые для его шпионской деятельности сведения.

«Возглавляемая мною с марта 1929 года Златоустовская электростанция, показывает Гусев, — обслуживала Златоустовские механические, керамические и металлургические заводы, а также сам город и железную дорогу... В моем ведении, как начальника электростанции, находилось воздушное хозяйство для доменных печей, заводских водонасосов и с конца 1931 года понизительная трансформаторная подстанция Челябинска. По своей должности начальника электростанции, помимо предпри-



ятий, входящих в мое ведение я имел почти беспрепятственный доступ на механический военный завод... Ход работы металлургического завода, в центре которого находилась электростанция, был мне хорошо знаком; имея беспрепятственный доступ во все цехи металлургического завода, я имел полную возможность получать любые сведения и данные о состоянии производства, в том числе о состоянии и ходе того производства, которое было засекречено...».

Однако Гусев для получения сведений использовал не только свое служебное положение.

«Работая 10 лет на этой станции, — указывает в дальнейшем в своих показаниях Гусев, мне было легко использовать доверие ко мне отдельных начальников цехов, мастеров и т. д. На механическом заводе, куда я не имел столь свободного доступа и где мне труднее было ориентироваться, я использовал свои посещения этого завода, во время которых я мог собирать определенное количество данных о работе завода, во-первых, и, во-вторых, свое знакомство с инженерно-техническим составом завода, представители которого частью относились ко мне с доверием, а отдельные лица впоследствии оказались в числе тех, кто работал для Макдональда».

Как начальник электростанции Гусев имел в своем распоряжении официальные данные по вопросам, связанным с расширением производства всех заводов, в том числе военного.

О порядке передачи собираемых Гусевым сведений Гусев показывает: «Необходимое соблюдение тщательной конспирации естественно должно было отразиться на технике передачи мною Макдональду собираемых сведений, поэтому я стремился избегать всех записей и предпочитал передавать Макдональду сведения в устной форме. Однако в тех случаях, когда сведения содержали в себе цифровые данные, я отмечал их в своей записной книжке и составлял дома краткую письменную сводку, которую затем передавал Макдональду, оставаясь с ним наедине».

Гусев указывает и на то, как соблюдал конспирацию при получении сведений и Макдональд:

«Макдональд, получая от меня, — показывает Гусев, — сведения, делал отметки в своей записной книжке, и письменные сводки, как я наблюдал, если эти сводки давались ему дома, он уничтожал путем сжигания, предварительно сделав заметки в своей записной книжке».

Показания Гусева о характере и объеме его шпионской деятельности подтвердил и Макдональд, показавший:

«Гусев имел от меня поручение собирать и собирал систематически секретные сведения по следующим вопросам

1) о работе военных цехов механического и металлургического заводов. Сюда входили: производственная мощность снарядных цехов, количество выпускаемых снарядов, их типы и прочие моменты;

2) о расширении военных цехов;

3) данные о выпуске специальных сталей, идущих на военные заводы для производства вооружений;

4) энергоснабжение заводов и испроси, связанные с бесперебойной работой военных цехов».

Дальнейшее развертывание следствия привело к установлению и иных лиц, связанных с Макдональдом по шпионской работе, кроме Гусева. Таким лицом оказался помощник начальника электростанции Соколов Василий Андреевич.

Макдональд показывает:

«В этом мне помогли инженер электростанции Гусев и отдельные использованные им люди Соколов и др».

Будучи допрошен, Соколов показал:

«Состоя помощником начальника силовой станции Златоустовского завода, показывает Соколов, — и связавшись летом (июнь-июль, точно месяц не помню) 1930 года с монтажным инженером английской фирмы «Метрополитен-Виккерс» английским гражданином Макдональдом, по заданию и при содействии начальника силовой станции Гусева передал Макдональду непосредственно устно секретные сведения производственного характера о выработке на заводе высококачественных сталей...».

В апреле 1931 года Макдональд уезжает из Златоуста и после отпуска направляется на работу в качестве монтажного инженера на Зуевку. Отъезд из Златоуста не прерывает связи Макдональда с Гусевым. Связь была организована через специальных лиц Макдональд показывает:

«Когда я уехал из Златоуста, я условился, что Рябова переедет ко мне в Зуевку и инженер Гусев пришлет мне с Рябовой письмо, содержащее новейшую информацию».

Причем после переезда Макдональда в Зуевку он продолжал получать от Гусева такую же секретную информацию как через свою знакомую Рябову и ее сыновей, так и путем поддержания личной связи с Гусевым.

Об этом Макдональд показывает:

«Рябова приехала в Зуевку в январе 1932 года и привезла мне письмо от Гусева, содержащее информацию о положении в Златоусте, а именно о политическом положении и производстве военного снаряжения, снарядов и т. д. на механическом и металлургическом заводах. В мае 1932 года сын Рябовой Петр, приехав в Зуевку, оставался там в течение 2 дней. Он привез с собой письмо от Гусева, содержащее дальнейшую информацию, касающуюся военного шпионажа, и возвратился в Златоуст, взяв с собой письмо Гусеву от меня, в котором я просил его продолжать эту шпионскую работу. В июне 1932 года второй сын Рябовой приехал ко мне в Зуевку, оставался там о течение месяца, он также привез письмо, содержащее шпионскую информацию от Гусева, и взял с собой при отъезде письмо, приглашающее Гусева навестить меня в Зуевке. В соответствии с этим письмом Гусев приехал ко мне в сентябре 1932 года и оставался у меня несколько дней. Он привез информацию о политическом и экономическом положения в Златоусте, а равно сведения о работе

металлургического и механического заводов по производству военного снаряжения, снарядов и т.д». При возвращении Гусева в Зуевку у него на станции Харцизск произошло свидание с Торнтоном, которому Гусев передал секретные сведения военно-государственного значения о положении на Златоустовских заводах.

«Накануне моего отъезда, — показал Гусев, — была получена телеграмма от Торнтон, извещающая о его приезде в Зуевку. По приезде на вокзал, пока для меня доставали билет, пришел поезд, с которым приехал Торнтон... его на вокзале ожидал инженер, приехавший из Моккеевки па автомобиле. Этот инженер и Торнтон пошли в ресторан, находящийся позади станции. Через некоторое время туда ушел Макдональд, затем и я по настоянию последнего. Там я имел разговор с Торнтоном, который интересовался положением в Златоусте с продовольствием, работой заводов и электростанции, производством снарядов и проделанной мною работой. На все эти вопросы я дал ему ответы, насколько позволило короткое время свидания».

Такие же секретные сведения военно-государственного значения Макдональду передавал через того же Гусева и обвиняемый Соколов, показавший, что он также передавал Макдональду секретные сведения из области производства и эксплуатации завода, в письменном виде, через инженера Гусева по заданию последнего в 1932 году. В частности в письменном виде мною были даны Макдональду через Гусева следующие сведения:

- а) о недельном производстве крупносортового стана
- б) о днях прокатки снарядной заготовки;
- в) о затруднении на заводе с цветными металлами...».

Данные о связи Макдональда с Гусевым и о систематическом получении Макдональдом от Гусева писем после отъезда Макдональда из Златоуста в Зуевку подтверждаются и показаниями допрошенной на предварительном следствии Рябовой Марии Федоровны.

Однако основным содержанием контрреволюционной деятельности Гусева являлись организации и совершение аварий на Златоустовской электростанции и организация в целях подрыва промышленности и исклѳой мощи СССР задержки работ по расширению этой электростанции.

Спустя несколько месяцев после начала моей шпионской работы, — показывает Гусев по этому поводу, в начале второй половины 1930 году... мне в одну из встреч моих с Макдональдом было последним указано на то, что надо перейти к совершению аварий, которые могли бы задержать работу заводов в производстве снарядов и высококачественных сталей».

Так как это предложение, продолжает Гусев, целиком соответствовало моим контрреволюционным настроениям... я без колебаний принял предложение Макдональда об организации и совершении аварий на заводе».

«С этого времени, — показывает дальше Гусев, — т. е. примерно со второй половины 1930 года, я вступил на второй путь контрреволюционной работы, на путь совершения вредительских и диверсионных актов».

По утверждению Гусева, он получил от Макдональда два задания

1. Сокращение выпуска снарядов и холодного оружия на механическом заводе.
2. Сокращение выпуска высококачественных сталей на металлургическом заводе».

То же подтвердил обвиняемый Соколов:

«Макдональд заявил мне, что на меня совместно с Гусевым возлагается задача проведения диверсионных актов на основных агрегатах металлургического завода, о чем Гусев уже знает, и я должен с ним договориться о конкретных актах в осуществлении этой задачи...».

«...будучи со школьной скамьи другом Гусева, зная его хорошие отношения с Макдональдом, я окончательно дал свое согласие на вступление в контрреволюционную организацию и выполнение возложенных на меня задач...»

Макдональд признал правильность этих показаний.

Уже перед отъездом из Златоуста, показывает Макдональд, — я сказал, что надо произвести порчу оборудования, что это сорвет работу заводов вызовет простой последних. Гусев согласился...».

«...В конце 1930 года при разговоре с Соколовым я, — показывает Макдональд, — не давая ему конкретных заданий по порче оборудования, сказал, что на Гусева возлагается проведение работы по порче оборудования и что он Соколов, должен по этому вопросу договориться непосредственно с Гусевым».

В свою очередь Гусев также проявил соответствующую инициативу.

«Дав согласие на совершение и организацию диверсионных актов, я, — признается Гусев, — при выработке плана и методов организации этих актов увидел еще одну возможность повлиять на расстройство работы заводов путем вредительской задержки происходившего тогда расширения электростанций. Этот план я сообщил Макдональду, который его принял».

О своем участии в дальнейшем осуществлении вредительских актов Гусев дал следующие показания:

«По заданию инженера фирмы «Метро-Виккерс» Макдональда, нами на Златоустовской металлургическом заводе проведены следующие вредительские акты:

1) выведен из строя 5 или 6 раз мотор мощностью 1400 л.с., служащий для привода в действие крупносортового стана прокатного цеха. Аварии проделаны мною и Соколовым В.А. в мае и июне 1932 года. Кроме того в августе мотор из-за этих аварий был поставлен на перемотку на срок около 20–25 дней;

2) замораживание котла №8 поверхность нагрева 400 кв. метров ЛМЗ на Златоустовской электростанции. Авария проведена мною в декабре 1931 года и в январе 1932 года — точно я не помню. Котел вовремя сильных морозов был оставлен с водой, а регистр на борове, ведущем к дымовой трубе, не был закрыт, вследствие чего были заморожены полностью перегреватель к часть труд котла; 3) выведена из строя углеподача

в конце 1931 года путем неправильной установки мотора и закладывания небольших металлических предметов в цилиндрическую зубчатую передачу, благодаря чему был разбит фундамент и весь приводной механизм ленточного транспортера и ковшевого элеватора. Аварии проведена мною; 4) задержаны монтаж и пуск в эксплуатацию котла № 11, поверхность нагрева 400 кв. метров ЮМТ, вследствие того, что мною были отравлены в мартен в качестве шихты под видом металлического лома детали арматуры в разобранном виде. Сделано это мною в апреле 1932 года».

Опрошенный более подробно о порче мотора крупносортового стана Гусев показал:

«Я получил задание от Макдональда произвести порчу мотора крупносортового стана прокатного цеха металлургического завода с целью приостановить выпуск снарядов и снарядные заготовки. Я это выполнил. Мотор был выведен, из строя, и снарядные цехи не работали 1,5 месяца. Сделано это было и выполнено мною и главным электриком металлургического завода Соколовым Василием Андреевичем».

В соответствии с этим конкретным вредительским заданием Гусев по его показанию «при контрольном осмотре этого мотора в вентиляционный канал статора подбросил кусок листового железа небольшого размера. В дальнейшем этот кусок железа явился причиной аварии, так как, попав в междужелезное пространство, произвел сдвиг части пакетов статорного железа и ротора. Сдвинутое железо повредило гильзе, в которой заложена обмотка статора, что и явилось причиной аварии».

Достигнув таким способом вывода из строя мотора. Гусев не остановился на этой порче мотора.

«Сдвиг железа произошел в нескольких местах, — показывает Гусев. Так как этот дефект не был исправлен, то он в дальнейшем вызвал 5–6 аварий за время до августа месяца и вызвал необходимость остановки мотора остановки мотора и его капитального ремонта».

Допрошенный по этому поводу Макдональд показал:

«По-видимому это было у меня или у инженера Гусева на квартире. Я указал Гусеву после достаточно тесного сближения с ним, что в качестве средства борьбы с советской властью нужно использовать такое средство — совершение аварий на производстве, причем в наиболее важных его пунктах. Я просил, как крайне важную меру для задержки производства, произвести порчу указанного выше мотора, зная, что этот акт будет иметь определенно эффективные последствия. Гусев вначале колебался, а затем согласился, причем вывод из строя мотора произвел в мае месяце, а затем повторил этот же акт несколько раз в июне-августе 1932 года после моего отъезда из Урала на Украину».

О своем участии в систематической порче мотора прокатного цеха металлургического завода названный в показаниях Гусева помощник начальника электрической станции Соколов В.А. показал следующее:

«мотор 1400 л.с. на металлургическом заводе вращал стан «800», явившийся ведущим, и стан «600». С этих станов заготовка металла шла для всех остальных станов прокатного цеха...».

«Вентилятор на моторе в 1400 л.с. был установлен при моем участии в целях вызова систематических аварий. Сущность вредительства заключалась в том, что этот вентилятор засасывал в мотор грязный воздух, засоряя обмотки статора и ротора».

«При производстве капитального ремонта, — показывает далее Соколов, комиссия, прибывшая из Москвы от Спецстали, констатировала, что устроенная нами вентиляция вредна для работы мотора, и предложила ее снять, что и было сделано».

Показание Соколова полностью подтверждаются имеющимися в распоряжении следствия актами комиссии Спецстали, производившей 31 августа 1931 года осмотр мотора. Комиссия признала:

Отсасывающую вентиляционную установку убрать как не дающую положительных результатов в смысле охлаждения и распределения одинаковых температурных расширений статора и кроме того вызывающую усиленное загрязнение мотора вследствие интенсивного притока неочищенного воздуха».

Цель, к которой стремились вредители, была таким образом достигнута: мотор был выведен из строя на длительный период времени, и прокатные цехи не работали 1,5 месяца.

Следующим вредительским актом был вывод из строя углеподачи. На очной ставке между Макдональдом и Гусевым, произведенной 13 марта 1933 года, обвиняемый Гусев показал:

«Я получил от Макдональда... задание вывести из строя углеподачу».

Макдональд подтвердил показания Гусева, указав, что им действительно было дано Гусеву задание вывести из строя углеподачу электростанции. В дальнейших своих показаниях Гусев подробно указывает на тот способ, посредством которого он осуществил этот вредительский акт. Гусев показывает:

«В целях вывода из строя углеподачи я произвел разрушение цилиндрической передачи путем введения в зубья шестерни куска железа. Кроме того я неправильно во время нескольких ремонтов производил установку мотора, приводящего в действие ленточный транспортер и ковшевой элеватор, вследствие чего произошло разрушение фундамента мотора».

Разрушив фундамент мотора, Гусев не ограничился этим вредительским актом, а, используя свое служебное положение начальника электростанции, отдал мастеру Боронникову распоряжение разобрать весь механизм углеподачи, что и было сделано.

«В результате, — показывает дальше Гусев, — углеподача примерно в декабре 1931 года или в январе 1932 года была выведена из строя и не работала до дня моего ареста...».

Допрошенный в качестве свидетеля техник-электрик Златоустовской электростанции Сапожников Андрей Григорьевич показал:

«В начале 1932 г. Гусев дал распоряжение ремонтному мастеру Боронникову разобрать углеподачу № 1, что последний и сделал. Эта разборка вызваны частым ремонтом углеподачи №1 сквозными болтами, так как

плита, на которой установлен был мотор, и шкив конвейера были плохо закреплены. На предложение Боронникова о закреплении фундамента болтами Гусев не обратил внимания, а решил переоборудовать передачу от мотора к конвейеру вместо шестеренной на червячную. Сейчас находится в резерве углеподача №3, что не обеспечивает работу части котлов...»

Таким образом разбором углеподачи была достигнута и эта цель вредителей, т.е. нарушение нормальной эксплуатации станции путем необеспечение работы потребным количеством угля.

Тот же свидетель Сапожников в соответствии с уже изложенными выше обстоятельствами дела подтвердил, что зимой 1932 года были заморожены котлы №№ 7 и 8, державшиеся в резерве заполненными водой.

«На требование помощника мастера цеха Бурдина к Гусеву о спуске воды ответ последнего был таков: « Не ваше дело, с котлами ничего не случится».

Однако, по показанию того Сапожникова, при осмотре котла № 8 мастер ремонта Боронников Яков установил, что в задних трубах котла в 2 или 3 — был лед. Точно так же оказалось, что был заморожен пароперегреватель котла. На ремонт этого котла было затрачено около 5000 руб., и ремонт продлился 2 месяца.

Давая объяснения по допросу о замораживании котла № 8, Гусев сознался, что:

«замораживание котла № 8 явилось преднамеренным, продуманным мною, еще одним вредительским актом, совершенным на Златоустовской электростанции».

Порча котла № 8 была Гусевым произведена также по согласию с Макдональдом.

На очной ставке между Гусевым и Макдональдом от 13 марта 1933 года Гусев показал, что «ему было дано задание вывести из строя котлы №№ 1, 2, 8, 11».

Макдональд на той же очной ставке подтвердил это показание, указав, что действительно давал Гусеву задание: «произвести вывод из строя котлов №№ 1, 2, 8, 11».

Наконец в осуществление тех же задач ослабления работы котельного хозяйства Златоустовской электростанции вредители провели задержку реконструкции котлов Стерлинга №1 и 2, переконструировавшихся с твердого топлива на пылевидное, и задержку монтажа котла ЮМТ № 11.

Опрошенный в качестве свидетеля главный механик Златоустовского завода Шевкун Григорий Александрович показал:

«Котлы №№ 1 и 2 Стерлинга установлены на электростанции металлургического завода примерно в 1914 году. Будучи на топках с ручной заброской, эти котлы в апреле 1930 года были остановлены для монтажа котлов и топок под пылевидное топливо. Кому принадлежит инициатива переделки этих котлов №№ 1 и 2 — я не знаю. По моему личному мнению переделка топок котлов №№ 1 и 2 была сделана для увеличения производительности котлов... О сроках окончания демон-

тажа я не знаю, знаю, что они чрезвычайно часто менялись и давно уже прошли. Примерно в мае-июне 1931 года монтаж котлов был закончен, и они были предъявлены заводу для сдачи. При осмотре котлов начальником электростанции Гусевым эти котлы были забракованы и не приняты по случаю отсутствия экрамирания топок. После забракования котлов №№ 1 и 2 Гусевым работа шла с большими перерывами и медленно. Таким образом эти котлы №№ 1 и 2 не смонтированы до настоящего времени».

По вопросу о монтаже котла № 11 ЮМТ свидетель Шевкун говорит:

«Котел № 11 ЮМТ ставился тоже в целях увеличения производительности. О сроке окончания его монтажа и пуска в эксплуатацию я не знаю, но все сроки безусловно не выполнены... Все вопросы по монтажу этого котла согласовывались с самим начальником электростанции Гусевым. Задержкой монтажа котлов №№ 1 и 2 и 11 мощность станции снижена...»

Опрошенный по этому вопросу свидетель техник-электрик Центральной электрической Златоустовской станции Сапожников Андрей Григорьевич показал:

«Котлы №№ 1 и 2 с 1930 года по сей день находятся в переоборудовании на пылевидное топливо. Срок окончания монтажа их и пуска в работу неизвестен, хотя по плану должны были быть даны еще в 1931 году. Котел № 11 только с 14 марта с.г. находится на сушке, обмуровке котла... Снижение производительности получилось по вине бывш. начальника станции Гусева, который был ответственным за контроль и наблюдение за ходом реконструкции паросилового хозяйства. Его действия привели к омертвлению капиталовложения в реконструкцию хозяйства и в то же время к постепенному минимальному использованию котлов...»

Задержка в монтаже котлов №№ 1, 2 и 11 подтверждается кроме показаний свидетелей Сапожникова и Шевкуна справкой заводууправления и приведенным выше заключением Экспертной комиссии, констатировавшей, что вследствие затяжки монтажа станция развивала примерно половинную мощность. Эта задержка находилась в полном соответствии с планом контрреволюционной вредительской деятельности на Златоустовской электростанции, выработанным вредительской группой в составе Соколова, Гусева и Макдональда.

«Обсуждая с Гусевым, — показывает обвиняемый Соколов, — план нашей дальнейшей работы, мы остановились на котельной, так как последняя лимитировала работу силовой станции. Было решено задержать пуск котлов Стерлинга №№ 1 и 2, переконструировавшихся с твердого топлива на пылевидное. Официально задержка объяснялась разными неполадками, новизной дела и другими причинами. Котлы не были пущены до моего ареста. Кроме того был задержан монтаж котла ЮМТ № 11 на срок около 2 лет».

Опрошенный по вопросу о задержке реконструкции котлов №№ 1 и 2 и монтажа котла № 11 Гусев дал следующие показания:

«Я получил от Макдональда... задания вывести из строя котлы №№ 1,



2, 8 и 11. Все эти задания, — показывает дальше Гусев, — были мною выполнены».

Макдональд показывает:

«Я ставил перед собой задачей непосредственное расстройство электроснабжения указанных обоих заводов (Златоустовских металлургического и механического заводов), что должно было свернуть работу военных производств. Средством для осуществления этого я избрал снижение мощности электростанции с 12 000 киловатт до 6 000 киловатт, ровно наполовину. При таком положении малейшая авария на станции должна была привести к полному параличу и остановке заводов. В силу этих соображений я и дал задание Гусеву произвести вывод из строя котлов №№ 1, 2, 8 и 11, а также углеподачу...»

Как видно из заключения Экспертной комиссии, задача по сокращению примерно наполовину мощности работы станций вредительской группой, работавшей на Златоустовских заводах, практически была также осуществлена.

Но преступная деятельность на Златоустовской электростанции вредительской группы не ограничивалась выводом из строя тех или иных машин в целях подрыва мощи советской промышленности и ослабления Советского государства, но была направлена и на подготовку диверсионных актов на случай войны.

Обвиняемый Гусев на очной ставке с Макдональдом 13 марта 1933 года по этому поводу показал:

«Макдональд обсуждал со мной мероприятия по выводу из строя оборудования станции на случай войны. Он указал мне и дал прямые задания совершать аварии при объявлении войны в самых ответственных пунктах станции, а именно в котельном хозяйстве и углеподаче. Этим путем я должен был стремиться к тому, чтобы держать станцию постоянно на уровне, значительно меньшем, чем это предусматривалось мобилизационным планом. Таким образом если бы мне удалось сохранить уровень порядка 6 000 киловатт вместо 12 000 номинальных киловатт, предусматривавшихся мобпланом, то это означало бы срыв работы военных производств в военное время».

Опрошенный по этому же вопросу на этой же очной ставке обвиняемый Макдональд показал:

«Сказанное Гусевым по этому вопросу соответствует тем указаниям, которые я ему давал, преследуя задачи подрыва военных производств в военное время на Златоусте, я ясно отдавал себе отчет, что через инженера Гусева и связанных с ним лиц я могу причинить крупнейший урон военным производствам. В этих целях мною совместно с инженером Гусевым был разработан план совершения аварий в военное время на электростанции. Разработанное задание включало в себя расстройство котельного хозяйства и углеподачи станции».

Обвиняемый Соколов равным образом подтвердил наличие плана действий вредительской группы на случай войны, говоря о

«подготовке путем систематического вредительства ряда крупных диверсий, которые в совокупности должны были вывести из строя электростанцию и лишить энергии потребителей в момент внешних затруднений в Союзе (интервенция)».

«В связи с этим, — показывает далее обвиняемый Соколов, — нам необходимо было проработать план наших действий. Обсудив детально этот вопрос, мы (Гусев, Соколов) решили, что объектом наших диверсионных действий должна явиться силовая станция со своими агрегатами, а именно: во-первых, выводить из строя насос, во-вторых, — котельные установки, в-третьих, — воздуходувные средства для домны, в-четвертых, — турбогенераторы и в-пятых, — распределительное устройство подстанции...»

Контрреволюционная вредительская и шпионская деятельность гусева и Соколова на Златоустовской электростанции не оставалась неоплаченной. По показаниям Гусева, данным им на очной ставке с Макдональдом 13 марта 1933 года, он, Гусев, всего получил от Макдональда в разное время и разными суммами от 2 000 до 3 000 рублей.

Это подтвердил и Макдональд, показывающий на очной ставке:

«...я давал деньги Гусеву за проводившуюся им шпионскую работу по моим заданиям, а также за работу по совершению аварий. Всего я дал ему примерно 2 000–2 500 рублей».

Не был забыт и Соколов, равным образом получивший деньги за свои вредительские акты.

«В июне месяце 1932 года Гусевым в его кабинете, — показывает Соколов, — мне были вручены деньги в сумме 1 000 руб. со словами: «Вот тебе премия от Василия Васильевича». Я считаю, — продолжает Соколов, — что данная сумма мною получена главным образом за вывод из строя мотора в 1 400 л.с.».

Показания Гусева и Макдональда о причастности Торнтон Лесли Чарльза — главного монтажного инженера конторы «Метро-Виккерс» в Москве — к контрреволюционной группе на Златоустовской электростанции, указания их же на Торнтон как на источник оплаты контрреволюционных актов, имевших место на Златоустовской электростанции, повлекли привлечение Торнтон к настоящему делу в качестве обвиняемого.

Арестованный и допрошенный Торнтон, в частности после очной ставки с Гусевым и Макдональдом, показал, что:

1) В тех местах, где Макдональд производил монтажную работу, «Макдональд действительно занимался собиранием сведений для Торнтон и по его поручению».

2) Что впервые Торнтон привлек Макдональда к шпионской деятельности в мае-июне месяце 1930 года в Лосиноостровской.

3) Что Торнтон действительно получал от Макдональда сведения по Златоустовскому и Зувскому районам.

«По Златоусту и по Зуеве, — показывает Торнтон, — я получил подробные сведения...»

4) Признал Торнтон и то, что ему было известно, что Гусев «является тем лицом, которое привлечено Макдональдом для собирания сведений о работе Златоустовской электростанции по его Торнтону поручению».

5) Показания Макдональда и Гусева о двукратном приезде Торнтона в Златоуст и о встречах его с Гусевым в Златоусте также подтверждены Торнтоном.

«Инженера Златоустовской электростанции Гусева, — показывает Торнтон, — я знаю и лично с ним виделся во время двукратных своих приездов в Златоуст в 1930 году».

6) Признаны правильными Торнтоном показания Гусева и Макдональда о его Торнтоне встречах с Гусевым на станции Харциск после посещения Гусевым Макдональда в Зуевке, когда Гусев приезжал по специальному вызову Макдональда для доклада о совершенных вредительских актах и о собираемых им сведениях на Златоустовской электростанции.

Торнтон также подтвердил показания Макдональда о получении от Торнтона денежной суммы для оплаты «людей», которые давали шпионскую информацию (показания Макдональда).

В области конкретизации этих актов Торнтон расходится с Макдональдом лишь по вопросу о размере выданной Макдональдом денежной суммы. На очной ставке с Макдональдом от 19 марта Торнтон указал, что передал Макдональду «полторы тысячи рублей» (показания Торнтона).

Макдональд же утверждал на этой очной ставке, что им было получено от Торнтона 4 500 руб., но Торнтон отрицал: 1) получение им от Макдональда и Гусева секретных сведений, составляющих военно-государственную тайну, и 2) свое участие в организации и совершении вредительских актов по выводу из строя и порче машин и оборудования, произведенных вредительской группой на Златоустовской электростанции.

Это отрицание Торнтоном легко опровергается однако анализом следующих его собственных признаний:

а) Сведения о Златоустовском районе, в частности о работе Златоустовской электростанции, как показывает сам Торнтон, он получал от Макдональда, причем основным источником получения сведений по Златоустовскому району, по показаниям опять-таки самого же Торнтона, был Гусев. Иного источника получения сведений о Златоустовском районе Торнтон не называет.

Указания Торнтона, что он получил по Златоустовскому району исключительно безобидные сведения, «могущие быть полезными фирме», находятся также в прямом противоречии с показаниями самого Торнтона.

В своем показании, данном 28 марта 1933 года, Торнтон указывает:

«Я был мало заинтересован в получении информации из Златоуста в интересах нашей фирмы».

В самом деле, если «сведениями, могущими быть полезными фирме», являются, как показывает Торнтон, сведения — «будут ли новые заказы на оборудование», — то по Златоустовскому району, по показанию того же Торнтона, никакие подобные заказы не предполагались».

Если же фирму мог интересовать вопрос, как «обращались с нашими машинами», то на Златоусте, как это вынужден был признать также Торнтон, «была всего одна небольшая турбина».

б) В тех же показаниях от 28 марта Торнтон, не будучи в состоянии дать удовлетворительное объяснение своему отрицанию фактов в показаниях Макдональда и Гусева, сам подтвердил получение им ряда и таких сведений, которые носят несомненно секретный характер.

Торнтон признал, что получал от Макдональда сведения:

«о нагрузке электростанции и тем самым о состоянии электроснабжения Златоустовских заводов, что давало картину работы этих заводов».

«...об общем состоянии Златоустовской электростанции, особенно о ее слабых, в смысле возможности аварий, местах».

Наконец, если Златоуст не представлял, по словам самого Торнтона, для него «фирменного» интереса, то какие же услуги оплачивал Торнтон через Макдональда. По этому вопросу Торнтон вынужден был ограничиться следующим ответом:

«Полторы тысячи я, — говорит Торнтон, — дал Макдональду по его требованию. Так как меня как представителя фирмы мало интересовал Златоуст, то я не могу объяснить, зачем Макдональду понадобилось столько денег и куда и на что он их израсходовал. Отчета у Макдональда, — продолжает Торнтон, — я не просил».

В то же время на очной ставке с Торнтоном от 15 марта 1933 года Гусев по вопросу о том, знал ли Торнтон о планах по умышленной порче оборудования и принимал ли непосредственное участие в разработке этих планов, прямо сказал:

«Когда я получил такое задание (порча оборудования) от Макдональда, я наметил способы выполнения этого задания и это сообщил Макдональду. Затем по приезде Торнтона в Златоуст Макдональд сообщил этот план Торнтону во время нашего разговора в моем кабинете. Мы утвердили этот план, и я получил задание от Торнтона проводить его в жизнь».

Макдональд равным образом показал, что при сообщении им об этом Торнтону «он был этим доволен».

И на очной ставке с Торнтоном Макдональд показал, что

«в Зуевке в прошлом году в сентябре месяце я сказал Торнтону о том, что моторы были испорчены».

Уточняя свои показания о тех заданиях по совершению вредительских актов на Златоустовской электростанции, которые, по словам Гусева, были выработаны совместно и непосредственно с Торнтоном, Гусев на очной ставке с Торнтоном 16 марта 1933 года показал:

«Указанный мною план предусматривал сокращение мощности электростанции. Рабочая мощность по мобплану была намечена в 12 000 киловатт, и мы наметили снизить ее наполовину; чтобы заводы не могли работать, я наметил вывод части котлов из строя и углеподачи. Торнтон согласился с этим планом и сказал, что его нужно провести в жизнь. Причем он сказал, что наше беспокойство о том, что этот план не будет

действительным, так как Челябингрэс будет передавать ток без перебоя, несомненно, что этот факт не должен нас беспокоить, так как Челябингрэс находится в их влиянии».

Это указание, данное Торнтоном Гусеву, что Челябинская государственная районная электростанция «находится в их влиянии», нашло свое полное подтверждение в данных, добытых следствием о деятельности контрреволюционной группы на Челябинской государственной районной электростанции, действовавшей под руководством обвиняемого Витвицкого, но связанного с Макдональдом, Гусевым и Торнтоном.

## II

### ВРЕДИТЕЛЬСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ НА ЧЕЛЯБИНСКОЙ ГОСУДАРСТВЕННОЙ РАЙОННОЙ ЭЛЕКТРОСТАНЦИИ

Как было указано Гусевым, по словам Торнтонна, на Челябингрэсе было обеспечено его, Торнтонна, «влияние». Гусев понимал это в смысле наличия на Челябингрэсе вредительской контрреволюционной группы. И действительно, в течение всего 1931/1932 года на Челябингрэсе имел место ряд умышленно произведенных аварий.

В ночь на 12 марта 1932 г. при вскрытии стопорного клапана турбины № 2 под клапаном был обнаружен кусок железа. Железо было защемлено между седлом и клапаном, в результате этого явился пропуск пара через закрытый клапан. Кроме того у сетки обнаружен ряд мелких металлических частей (гайка, шпилька и т.д.).

Экспертная комиссия по этому поводу дала следующее заключение:

«1) попадание куска железа 1 150×60×0,7 в паровую коробку под стопорный клапан не могло произойти случайно;

2) наличие этого куска железа под стопорным клапаном могло привести к крупнейшей аварии с турбиной...».

Кроме этого в ряде случаев имели место поломки клапанных штоков, объясняемые тем, что из 2 перегрузочных клапанов один, как оказалось при ревизии, вовсе не соответствовал по размерам — болтался и все время пропускал в перегрузочную камеру турбины.

Экспертная комиссия утверждает:

«несоответствия размеров клапана не мог не заметить монтажный персонал, монтировавший машину. Подобное явление говорит о явной небросовестности или о злонамеренности».

В конце октября 1931 года, по показанию обвиняемого по настоящему делу главного инженера Челябингрэса Витвицкого, имела место серьезная авария в результате короткого замыкания на питавшемся от станции заводе «Строитель», когда вся нагрузка станции была сброшена.

Весной 1932 года произошла авария с топорным мотором котла вследствие короткого замыкания питающего моторы кабеля 220 вольт.

В связи с рядом неполадок на агрегате № 1, и в частности чрезмерным нагреванием генератора и связанным с ним истечением лака из его лобо-

вых обмоток, станция сообщила Электроимпорту о необходимости перемотки лобовых частей генератора.

В июне 1931 года для осмотра этих неполадок на Челябгрэс прибыл Торнтон. Осмотрев генератор, Торнтон успокоил относительно его чрезмерного нагревания, а об истечении лака обещал сообщить фирме. Лично Витвицкий считал неполадки в машинах преднамеренными, равно как и дефекты поставляемого фирмой оборудования и неправильности монтажа. Разговор с Торнтоном еще более укрепил Витвицкого в его мнении.

Во время разговора, происходившего в машинном зале, Торнтон, как передает Витвицкий, заметил:

«что фирма понесла бы большой убыток в случае необходимости исправлять вскрывающиеся дефекты, так как это повлекло бы за собой присылку новых деталей, монтеров и т.п., и дал мне понять, что представляемая им фирма будет очень довольна, если я буду смотреть на дефекты сквозь пальцы».

Осведомленность о политических установках Витвицкого, полученная от Олейника, старшего монтера конторы фирмы «Метро-Виккерс», помогла Торнтону немедленно предпринять шаги, чтобы связаться с Витвицким по контрреволюционной деятельности.

В дальнейшем разговоре Торнтон прямо указал, что фирме нужно иметь постоянную и систематическую информацию о положении дел на станции в смысле хода постройки, особенности эксплуатации и т.п. При этом Торнтон указал, что фирма имеет подробную информацию от целого ряда союзных станций, в том числе Златоустовской, и хотела бы иметь от Челябгрэса.

«Я конечно прекрасно понимал, — говорит Витвицкий, — какого рода и для какой именно цели требуются фирме «Метрополитен-Виккерс» сведения, о которых говорил Торнтон, понимал, что Торнтон лишь передаточное звено к другим лицам и организациям, занимающимися сборанием таких сведений».

Торнтон обещал, что передача информации будет хорошо оплачиваться, причем указал, что Витвицкий может передавать эти сведения монтеру той же фирмы в Златоусте Макдональду через заведующего Златоустовской силовой станцией Гусева во время приезда последнего в Челябинск. При этом Торнтон сообщил, что Гусев уже дает информацию по Златоустовской станции.

С Торнтоном у Витвицкого, по его словам, было всего три разговора. Первый в июле 1931 года, в торой — в апреле 1932 года также на Челябгрэсе, когда Торнтон предложил Витвицкому проводить эксплуатацию машин таким образом, чтобы увеличить их снос, и третий — в Москве, в Электроимпорте, в августе 1932 года, в котором Витвицкий сообщил Торнтону о положении дела на Челябгрэсе и том, что его задания о прекращении борьбы с чрезмерно высокой температурой перегрева пара им выполнены.

За свои вредительские действия Витвицкий неоднократно получал взятки в общей сумме 6 900 рублей.

Данные, указанные Витвицким о полученных им денежных суммах, совпадают с показаниями Гусева, подтвердившего, что в первый раз, т.е. в сентябре месяце, он передал Витвицкому по указанию Макдональда 2 000 рублей деньгами.

Далее, по показаниям того же Гусева, при получении других двух писем он передал Витвицкому оставшиеся у него от Макдональда деньги, всего, как указывает Гусев, «в эти три раза я передал Витвицкому около 1 500 рублей».

Письма, передаваемые Витвицким Макдональду, содержали в себе следующие данные:

а) в ноябрьской сводке 1931 года сообщалось Витвицким о намечавшейся на Челябингрэсе контрреволюционной группой разработке плана вредительства;

б) в сводке от января 1932 года Витвицкий сообщал уже о выработанном контрреволюционной группой плане диверсии, заключавшемся в выведении главных турбин из строя путем подачи воды и сырого пара в турбины;

в) переданные Витвицким в феврале и марте 1932 года сводки были аналогичны по содержанию январской сводке, переданной через Гусева, но в этих сводках Витвицкий дополнительно сообщал о мерах, принятых им для подготовки указанной в январской сводке диверсии, заключавшихся в постановке на ответственные участки по наблюдению за питанием котлов малоопытных работников;

г) июльская сводка 1932 года содержала информацию о проводившейся контрреволюционной группой по заданию Торнтонна вредительской работе, заключающейся в том, что было прекращено регулирование высокой температуры перегрева пара, что должно было вредно отражаться на лопаточной системе турбины.

Согласно показанию Витвицкого, основные задачи вредительской группы на Челябингрэсе в части вредительства сводились к тому, чтобы всеми средствами задерживать дальнейшее развитие станции по линии строительства и проводить организацию и эксплуатацию станции таким образом, чтобы последняя шла с перебоями в снабжении потребителей электроэнергией и авариями, что и было осуществлено в действительности.

Это достигалось следующими способами:

а) некомплектными заявками на материалы;

б) задержкой в передаче сведений проектирующим организациям;

в) длительной проектировкой отдельных элементов оборудования;

г) сосредоточением внимания на объектах, не имеющих отношения к станции;

д) сдачей оборудования с громадным количеством недоделок, весьма затруднявших ее нормальную эксплуатацию и вызывавших большое количество аварий;

е) попустительством, заключавшимся в неприятии достаточных мер в случае, когда на каком-либо участке станции создавались условия, угрожавшие бесперебойной работе станции.

Указанные выше задачи контрреволюционной группы на Челябинской государственной районной электростанции достигались применением еще одного способа умышленной неправильной расстановки работников, когда более опытные работники назначались на менее ответственные участки и наоборот.

Об этом методе вредительства Витвицкий показывает следующее:

«Осуществлялось это следующим образом: обычно персонал для наблюдения за питанием котлов подбирался из старых испытанных кочегаров, хорошо освоивших технику этого дела, не способных растеряться на минуту какой-либо аварии. Особенно это важно на котлах большой производительности, как и в Челябингрэсе, когда в случае остановки питания при работе котла на полную мощность запаса воды у него хватает максимум на 6 минут.

На Челябингрэсе же на должность водосмотров ставился малоопытный персонал, и перевод вниз на пост, в обязанности которого входило наблюдение за процессом горения, считался повышением, тогда как, наоборот, должны были быть созданы такие условия, чтобы более опытные кочегары стремились занять должности водосмотра.

Как и на Златоустовской электростанции; вредительская группа, действовала на Челябингрэсе, имела разработанную программу действий и на случай войны.

Подготовливая крупную диверсию для выведения из строя всей электростанции в момент внешних затруднений в Союзе, контрреволюционная организация на Челябингрэсе, выполняя отдельные диверсионные акты, имела целью подвести необходимую базу для вывода из строя на случай войны всей электростанции.

### III

#### ВРЕДИТЕЛЬСТВО НА ЗУЕВСКОЙ ГОСУДАРСТВЕННОЙ РАЙОННОЙ ЭЛЕКТРОСТАНЦИИ

Экспертная комиссия, проверив и дав техническую оценку документов об аварии на зуевской электростанции, установила, что авария с генератором № 3 в июне-июле 1932 года произошла вследствие нахождения в нем посторонних предметов — болта, куска доски, камня и пр., и пришла к следующему выводу:

«Случаи нахождения в генераторе № 3 разных посторонних предметов (болт, кусок доски, камень и пр.)... не может рассматриваться иначе, как следствие преступной халатности монтажного персонала или чьего-либо прямого злого умысла».

«Всякий техник не мог не понимать, как указывает дальше Экспертная комиссия, — что попадание посторонних предметов, в особенности болта, в между железное пространство генератора может привести к серьезным повреждениям статора и выходу из строя всего агрегата».

По авариям, происшедшим на турбинах №№ 1 и 3 в масляных насосах, та же Экспертная комиссия пришла к выводу, что



Непомимо отказа от работы регулирования имеет место отказ от работы автоматического клапана масляного турбонасоса, благодаря чему не происходит автоматическое включение насоса при остановки машины, а также вследствие неправильного монтажа имели место аварии главного масляного насоса».

Подобное состояние масляных насосов, — утверждает Экспертная комиссия, ставит под прямую угрозу надежность турбины и могло иметь место лишь при явно недобросовестном отношении к делу лиц, производивших монтаж».

Ряд других аварий, происшедших на Зуевской электростанции, равным образом нашедших свою техническую оценку со стороны Экспертной комиссии, также свидетельствуют об аварийном состоянии машины на Зуевской электростанции.

Создание такого состояния осуществлял переброшенный на работу на Зуевскую электростанцию из Златоуста в сентябре 1931 года тот же монтажный инженер конторы «Метро-Виккерс» Макдональд, сам признавший в своих показаниях, что он ставил перед собой задачу создать аварийное состояние по возможности на длительные сроки на Зуграсе».

Эта задача, по его же утверждению, ему в значительной мере удалась.

Основным вредителем на Зуевской государственной электростанции являлся заведующий турбинным цехом инженер Котляревский. Привлеченный в качестве обвиняемого Котляревский признался в своей вредительской деятельности и показал, что он осуществлял ее также совместно с Макдональдом. Познакомившись с приехавшим на Зуевскую государственную районную электростанцию Макдональдом, он вскоре установил с ним «тесные взаимоотношения, носившие даже дружественный характер, которые Макдональд старался все время поддерживать».

Установившиеся дружеские отношения, как показал Котляревский, послужили почвой для совместного совершения вредительских актов.

Признавая свое участие в совершении вредительских актов, Котляревский однако ограничивает их лишь заведомым сокрытием дефектов оборудования. Эти попытки Котляревского умаления вредительской деятельности опровергаются полностью, имеющимися в деле документами и показаниями Макдональда, рисующими участие Котляревского в гораздо более активном виде.

Допрошенный 3 апреля 1933 года Макдональд показал:

«В июне-июле 1932 г. была организована авария 3-го генератора. Эта авария произошла вследствие оставления (of leaving) болта в междужелезном пространстве. Сделал это по моему заданию или Фомичев или Котляревский».

Выше указано, что это показание находит свое подтверждение в акте Экспертной комиссии.

Что же касается аварии с масляными насосами турбин №№ 1 и 3, то сам Котляревский признал, что он был предупрежден Макдональдом о том, что они будут выведены из строя на срок от нескольких дней до 2 не-

дель, как это и было в действительности. В том же показании Макдональд признал, что на турбинах №№ 1 и 3 были аварии с масляными насосами, которые были засорены, и что это вредительство было проведено Васильевым<sup>23</sup> по его заданию.

Акт Экспертной комиссии о происшедших авариях на турбинах №№ 1 и 3, связанных с неправильной работой масляных насосов, подтверждает эти показания Макдональда.

Показания Котляревского об оплате его вредительской контрреволюционной деятельности также подтверждены Макдональдом, признавшим, что им действительно было выплачено Котляревскому около 1 000 рублей.

Котляревский показывает:

«У меня не хватило решимости не взять деньги и заявить в соответствующий орган, ибо я решил, что это повлечет для меня чрезвычайно неприятные последствия. Все это привело меня к тому, что я деньги взял и этим самым отрезал себе путь на будущее и том смысле, чтобы отказаться от роли агента Макдональда».

#### IV

### ВРЕДИТЕЛЬСТВО НА ИВАНОВСКОЙ ГОСУДАРСТВЕННОЙ РАЙОННОЙ ЭЛЕКТРОСТАНЦИИ

На Ивановской районной электростанции в течение времени с января 1932 года, т. е., с момента пуска агрегата в работу, по день возбуждения расследования по настоящему делу имел место ряд разнообразных аварий, выведших из строя агрегаты и причинявших государству большие убытки. Анализ аварийных актов, составленных после каждой аварии, привел Экспертную комиссию к заключению о следующих причинах этих аварий:

1) Наличие ненадежного регулирования турбин, которое с момента пуска не выдерживало гарантии и не обеспечивало нормальной эксплуатации.

«Работа агрегата при расстроенном регулировании турбин, — заключает Экспертная комиссия, — может либо привести к серьезным авариям, либо увеличить их».

В этих условиях, по заключению Экспертной комиссии:

«Эксплуатация агрегата может быть допущена лишь при явно недобросовестном или злонамеренном отношении персонала станции и представителей фирмы».

Экспертная комиссия указывает дальше, что

«Хроническое расстройство регулирования в течение полутора лет на всех турбинах должно было обратить большее внимание станционного персонала и представителей фирмы на устранение неполадок в случае добросовестного отношения к делу».

2) Вторым серьезным обстоятельством, выведшим агрегаты из строя на длительный срок, по заключению Экспертной комиссии, является явно ненадежное облопачивание. Служащим фирмы были хорошо известны

<sup>23</sup> Васильев умер по возникновении дела.

аварии от ненадежного облопачивания машин в Баку и на других станциях. Однако они не сочли нужным поставить станцию об этом в известность, равно как не приняли мер к устранению этих недостатков.

Эксплуатационный персонал в свою очередь не принял мер:

а) ни к исправлению этих дефектов,

б) ни к предъявлению жестких требований представителям фирмы о приведении в порядок турбин.

3) Представленные акты о работе машин на Ивгрэсе говорят о дефектах контрольно-измерительной аппаратуры для обслуживания агрегатов.

Экспертная комиссия после анализов этих актов пришла к выводу, что «контрольная измерительная аппаратура для обслуживания агрегатов вследствие небрежного монтажа и неряшливой эксплуатации пришла частью в негодность, частью дает неверные показания».

На вопрос о степени серьезности этих дефектов Экспертная комиссия дала следующий ответ:

«Практическое отсутствие правильно работающей измерительной аппаратуры на станции не дает возможности надлежащего контроля за работой агрегатов, что может привести к различным авариям и выходу агрегатов из строя».

Подобное состояние явилось следствием преступного отношения к своим обязанностям как со стороны служащих фирмы, так и станционного персонала, не сумевшего добиться надлежащей настройки всей аппаратуры.

4) К явно недобросовестному отношению к своим обязанностям при монтаже турбин на Ивгрэсе служащих фирмы Экспертная комиссия относит и следующие обстоятельства:

«Во время монтажа турбины были обнаружены трещины в цилиндре низкого давления, заделанные на заводе специальными накладками, делающие отливку цилиндра дефективной».

По мнению Экспертной комиссии даже в случае, если персонал фирмы считал эти трещины невинными для длительной работы машин, то необходимо было:

«составить акт о наличии дефектов, поставить об этом в известность заказчиков и дать специальную гарантию работы цилиндра».

Представителями фирмы, монтировавшими машины, ничего этого сделано не было, и таким образом были скрыты дефекты оборудования, и электростанция была лишена возможности проконтролировать значение этих трещин для дальнейшей работы турбины и принять соответствующие меры к предотвращению аварий.

5) Следующим слабым местом на Ивгрэсе являлся регенеративный водогреватель № 3 высокого давления, в котором предохранительная аппаратура на случай разрыва трубок была явно ненадежна. Между тем, как видно из акта Экспертной комиссии, служащие фирмы запрещали станционному персоналу произвести необходимые переделки, которые были сделаны персоналом станции лишь после их отъезда. Экспертная комиссия по этому поводу дает следующее заключение:

«Это обстоятельство позволяет утверждать, что представители фирмы пустили турбину в эксплуатацию при наличии дефектов, которые могли бы повлечь за собой серьезную аварию с турбиной вследствие попадания воды в турбину после разрыва труб подогревателя при явно ненадежной предохранительной аппаратуре.

Монтажный персонал фирмы в процессе монтажа агрегатов на Ивгрэсе допустил по мнению экспертизы

«грубые технические нарушения, которые не должны были иметь место при нормальном ведении монтажа цепи возбуждения генератора».

Результат этого грубого технического нарушения привел к тому что, как устанавливает Экспертная комиссия,

«имели место заземление ротора и блуждающие токи, которые вызвали разъедание шеек валов баббитовой заливки подшипника и разъедание червячной пары для привода регулятора и масляного насоса».

Помимо аварий, перечисленных выше, на этой же электростанции в период времени с 1930 по 1932 год включительно сверх того имел место ряд случаев прямой порчи оборудования, подробно изложенный ниже.

Данными, добытыми предварительным следствием по расследованию причин перечисленных выше аварий и случаев порчи оборудования, устанавливается, что все они произошли отнюдь не вследствие халатности, неопытности или небрежности персонала, а в результате умышленного и обдуманного вредительства.

Как было установлено следствием все эти вредительские акты на Ивгрэсе производились контрреволюционной вредительской группой, состоявшей из отдельных представителей инженерно-технического персонала, организованной зав. Эксплуатационным отделом Ивгрэса инженером Лобановым в соучастии с служащим фирмы «Метро-Виккерс» инженером Нордволлом.

Инженер Лобанов, сын фабриканта, кончивший в 1929 году Ивановский институт и получивший звание инженера, пришел на работу на Ивгрэс с вполне сформировавшимися антисоветскими настроениями и взглядами.

Познакомившись в 1930 году с инженером Нордволлом, приехавшим на Ивгрэс производить монтаж оборудования, поставленного на Ивгрэс фирмой «Метро-Виккерс», Лобанов неоднократно высказывал Нордволлу во время своих с ним бесед недовольство существующим советским строем, говорил о переживаемых затруднениях и в частности о том, что пятилетка не будет выполнена; жаловался на якобы плохое материальное положение, указывая при этом, что до революции его отец был заводчиком и имел торговлю и что ему, Лобанову, так жить не придется.

По показаниям Лобанова его встречи с Нордволлом впоследствии участились, их разговоры стали еще более откровенными, благодаря чему Нордволл понял возможность использования Лобанова для активной антисоветской деятельности, и действительно, примерно в феврале 1932 года Нордволл, после одной из обычных бесед с Лобановым, предложил

ему прямо перейти «к делу» — на организацию умышленной порчи оборудования. При этом Нордволл добавил, что как он, Лобанов, так и другие соучастники «в обиде не останутся».

По словам Лобанова, Нордволл указал, что порча оборудования должна производиться систематически, создавая перебои в снабжении промышленности энергией, и что «при этом должно быть обращено внимание на то, чтобы портить оборудование, не входящее в поставку фирмы «Метро-Виккерс», а если будет подвержено порче оборудование фирмы «Метро-Виккерс», на которое гарантийные сроки еще не окончились, то повреждению оборудования должны быть произведены так, чтобы нельзя было ответственность за это свалить на фирму «Метро-Виккерс».

В соответствии с этой установкой и было намечены практические мероприятия по порче турбин.

Для осуществления этих вредительских актов Лобанов привлек к участию мастера Ивгрэса Лебедева, старшего техника Угрюмова и слесаря Китаева, которые до революции работали на заводе отца Лобанова.

О совершенных Лобановым вредительских актах им даны подробные показания, в которых он указал следующие основные моменты:

1) Систематическое выведение из строя моторов, цепных решеток котлов путем перелома кабеля, питающего эти моторы, что осуществлялось мастером электроотдела Лебедевым.

2) Умышленное засорение подшипников мотора питательного насоса котлов песком, вследствие чего подшипники грелись и мотор выбывал из строя на ремонт, что также выполнялось тем же Лебедевым.

3) Неоднократное выключение вручную фидеров собственных нужд из помещения распределительного устройства Ивгрэса, якобы включающихся под действием максимальных реле.

4) Умышленное выведение из строя мотора дымососа котла № 5 путем умышленного закрытия вентиляции мотора, в результате чего сгорела обмотка мотора и котел № 5 был выведен из строя.

5) Умышленно ненадежная изоляция обмотки трансформатора и ртутника в целях выведения из строя электровозов, обслуживающих торфоподачу.

6) Оставление неотремонтированной крышки контактной коробки у мотора пожарного насоса с той целью, чтобы через оставленную трещину попало постороннее металлическое тело и создалось короткое замыкание в муфте.

7) Систематическое выведение из строя телефонной связи.

В том же показании Лобанов подробно перечисляет и ряд вредительских мероприятий, намеченных после своего перевода в отдел рационализации и направленных па производство аварий в отношении автоматов «Ганнемана», хаусгенератора и трясунов на котлах №№ 3 и 4 и в ряде других случаев.

Допрошенный на следствии в качестве обвиняемого мастер электроотдела Лебедев подтвердил приведенные выше показания Лобанова, объяснив, что «ближайшей целью контрреволюционной группы являлась

дезорганизация работы Ивгрэса путем сознательной порчи оборудования для вызова аварий с агрегатами и оборудованием, перебоев в работе станций, сокращения электропередачи и полного прекращения электроснабжения заводов, питавшихся энергией от Ивгрэса»,

Переходя к изложению конкретных вредительских актов, совершенных им по указанию Лобанова, Лебедев показал, что по его вине произошел ряд аварий с редукторами цепных решеток вследствие плохого монтажа и небрежного отношения к кабелю, которое он умышленно допускал с целью вызова этих аварий на циркуляционном насосе хаустурбины, и что им не была исправлена крышка с трещиной на контактной коробке мотора пожарного насоса также с целью вызвать аварию. В результате вода попала на контакты и их перекрыла, и произошел взрыв, которым разорвало коробку. Взрывом были испорчены масляники мотора, в которых сгорели включающие катушки и погнулись тяги.

В результате описанных действий с агрегатами на Ивгрэсе действительно произошел ряд аварий, повлекших за собой перебои в работе станций и сокращение электроснабжения заводов и фабрик, питающихся электроэнергией с Ивгрэса.

Действовавшая на Ивановской электростанции преступная вредительская группа также имела разработанный план действий на случай войны.

Как показал Лебедев со слов Лобанова, Нордволл ставил своей целью подготовку вывода из строя всех турбин Ивгрэса для прекращения подачи электроэнергии промышленности на случай объявления войны.

Все эти контрреволюционные вредительские действия сопровождались подкупом и дачей взяток. Так, по показаниям Лобанова, он получил 5 000 рублей.

«После того, — показывает Лобанов, — как я сообщил Нордволлу о вредительской и диверсионной работе, проделанной организованной мною группой, он в мае или июне 1931 года на электростанции после разговоров на шите передал мне во время совместного прохождения через площадку машинного зала 3000 руб., завернутые в газету. При этом он сказал, что если работа будет энергичнее, то, вознаграждение, будет больше. Эти деньги я распределил таким образом: Лебедеву — 1 000 руб., Угрюмову — 800 руб., а остальные деньги взял себе».

В дальнейшем, после того как были неоднократно произведены ложные выключения фидеров и был выведен из строя мотор питательного насоса, Лобанов получил от Нордволла еще 2000 рублей.

Лебедев также признал получение им денег за совершенные вредительские акты.

Привлеченный по настоящему делу к ответственности инженер фирмы «Метро-Виккерс» Чарльз Нордволл показал, что никогда никаких заданий Лобанову о совершении вредительских актов он не давал и никаких денег Лобанову не передавал.

На очной ставке, произведенной между Лобановым и Нордволлом, последний, не отрицая своих неоднократных встреч с Лобановым и антисо-

ветских разговоров с ним, однако продолжал отрицать передачу Лобанову каких бы то ни было денежных сумм и каких-либо поручений, связанных с совершением вредительских актов.

К вредительству на Ивановской электростанции был причастен также и Торнтон.

Вредительство в области монтажа турбин, поставленных фирмой «Метро-Виккерс», производилось на Ивановской электростанции мастером трансформаторного и масляного хозяйства гр. Зивертом Юрием Ивановичем, который в этой должности работал на Ивановской электростанции с июня 1930 по июль 1931 года.

По показаниям Зиверта, он был вовлечен во вредительскую деятельность старшим монтажным инженером фирмы «Метро-Виккерс» Торнтоном.

Впервые Зиверт познакомился с Торнтоном в 1925 году на Горьковской электростанции (тогда Нигрэс), где Зиверт работал по монтажу трансформаторов фирмы «Метро-Виккерс» в качестве старшего мастера.

Первое задание по вредительству от Торнтонна Зиверт получил в июне 1930 года, причем тогда же получил от Торнтонна и 500 руб., сопровождавшиеся предложением «...тормозить монтаж трансформаторов следующих групп, главным образом трансформаторов первой группы, для передачи электроэнергии на торфоразработки, а также не наблюдать за качеством монтажа так, как я это делал на Нигрэсе.

...Поддавшись на обещания Торнтонна вознаградить меня, я согласился на предложение Торнтонна тормозить монтаж агрегатов, находившихся в моем ведении, и не следить за качеством монтажа, зная хорошо, что это предложение является вредительским и продиктовано контрреволюционными целями задержать и ухудшить строительство электростанций».

Согласившись на предложение Торнтонна тормозить монтаж агрегатов и умышленно небрежно производить монтаж электрооборудования по трансформаторному и масляному хозяйству, Зиверт, как это явствует из его дальнейших показаний, выполнил задания Торнтонна, причем:

1) умышленно не принимал мер к изоляции от пыли коллектора при его обточке, в результате чего были пробиты секции на коллекторе и умформер был выведен из строя, что задержало пуск электровозов, служивших для подачи торфа;

2) умышленно небрежно и неправильно производил монтаж масляников и трансформаторов.

В результате такого рода деятельности Зиверта в дальнейшем, в 1931 и 1932 годах имел место целый ряд аварий с электрической частью оборудования Ивановской государственной районной электростанции.

В течение 10 месяцев произошло 15 аварий с приводами масляников, После монтажа в течение 2 месяцев произошло пять отказов масляников от правильной работы.

Сверх 500 руб. за совершенные вредительские акты Зиверт получил еще 300 рублей.

## V

ВРЕДИТЕЛЬСТВО НА ЭЛЕКТРОСТАНЦИЯХ, ВХОДЯЩИХ  
В СИСТЕМУ МОСЭНЕРГО

На протяжении 1927–1932 годов на электростанциях, входящих в систему Мосэнерго, произошел ряд аварий, приведших к остановке на длительный срок ряд турбин, к понижению работоспособности их и к повышению расходов по эксплуатации электрооборудования.

1) Исследуя вопрос об авариях на 1-й Московской городской электростанции с турбинами №№ 27 и 28, имевших место 9 марта, 10 мая, 16 июня и 28 ноября 1931 года, вызвавших остановку циркуляционных насосов турбин, Экспертная комиссия, останавливаясь на том факте, что при всех авариях станционным персоналом причины аварии не были обнаружены и что «причинами аварии могли явиться недостатки конструкции масляников «Метро-Виккерс», которые могли время от времени выключаться вне зависимости от посторонних причин», и исходя из того, что

«несмотря на повторение аварий персонал станции не предъявил соответствующих претензий фирме» и что «специальных испытаний масляников не производилось», приходит к выводу, что «не исключена возможность того, что выключение масляников производилось умышленно...»

2) 1 октября 1932 года была испытана после ее монтажа трансформаторная группа № 2 105 000 вольт 45 000 киловольт-ампер. Своевременный пуск этой группы представлял особо важное значение для Мосэнерго, так как существовавшая трансформаторная установка была перегружена и не могла пропустить требуемой для Мосэнерго мощности. Монтаж производился вначале под руководством представителя фирмы «Метро-Виккерс» монтера Райзина, который однако до окончания монтажа был отозван фирмой, послан на другую работу, а монтаж был передоверен фирмой мастеру 1-й Московской городской электростанции Марину. Испытание происходило в присутствии фирменного инженера Монкгауза и окончилось аварией. Вот что сообщает об аварии Экспертная комиссия:

«При переводе регулятора напряжения из одного положения в другое на щите управления был отмечен толчок, после чего генератор немедленно же был включен от руки... После вскрытия баков обнаружено подгорание контактов и втулок. Оба бака переключателя оказались незаполненными маслом, что и явилось причиной аварии».

Экспертная комиссия добавляет:

«Является совершенно непонятным, как мог опытный персонал, монтировавший трансформатор, позабыть залить маслом баки регуляторов и дать агрегату напряжение без проверки наличия масла».

Между тем

«представитель фирмы Монкгауз, — продолжает Экспертная комиссия, — допустил производить испытания трансформатора без предварительной проверки его исправного состояния, качества монтажа и степени его законченности».



Необходимо подчеркнуть, что

«трансформатор мощностью в 45 000 киловольт-ампер является очень крупным агрегатом, и при его испытании заключение приходит к выводу, что

«подобное небрежное и крайне легкомысленное отношение как представителя фирмы, так к персонала станции, производившего монтаж, по отношению к столь крупной и важной для электроснабжения Московской области установке может быть определено по меньшей мере как преступная небрежность».

3) Указание на аналогичное преступное отношение персонала электростанции к эксплуатации машин мы имеем в выводах Экспертной комиссии и по аварии 4 декабря 1931 года на Шатурской государственной электростанции, где

«во время перехода с одного маслоохладителя на другой персоналом было допущено неправильное переключение вентилей, благодаря чему сократилась подача смазки к подшипникам турбогенератора. Неправильные действия персонала повлекли за собой различные степени оплавления всех подшипников, срабатывание лабиринтной крышки генератора, срыв с рабочего колеса со стороны генератора балансировочных грузов и т. д»..

Анализируя эту аварию, Экспертная комиссия приходит к выводу, что «причиной аварии могли быть или полная неопытность и растерянность персонала при условии отсутствия правильной организации дела в машинном зале или же сознательные действия персонала с целью вывести машину из строя».

4) По авариям на Орехово-Зуевской теплоэлектроцентрали 22 мая 1931 года, 18 ноября 1931 года и 19 мая 1932 г. Экспертная комиссия установила следующее:

«По аварии 22 мая 1931 года. Вследствие закрытия водосточного циркуляционного канала уровень в канале поднялся, и вода проникла в распределительное устройство, благодаря чему пришлось выключить генератор № 1 и мощность снизилась на 3000 киловатт. После понижения уровня воды генератор был вновь включен в сеть. Причина аварии — после бетонировки канала строителльной организацией была оставлена опалубка, а эксплуатационный персонал станции пустил воду, не удалив опалубку, каковая была смыта водой и закрыла выходное отверстие. В данном случае налицо либо злой умысел, либо небрежность строительной организации и эксплуатационного персонала, граничащая с преступлением».

Расследованием было установлено, что, кроме указанных выше аварий, имел место еще ряд аварий на 1-й Московской городской электростанции и на станциях Мосэнерго.

В отношении их не представилось возможным провести полную техническую экспертизу за отсутствием некоторых необходимых документов. Технические причины их устанавливаются однако прямыми показаниями обвиняемых.

К этим авариям относятся следующие:

1) Аварии с турбинами №№ 26 и 27 на 1-й МГЭС, явившиеся результатом организационных дефектов лопаток турбин, приведших к остановке этих турбин на срок 7 дней и больше и к понижению рабочей мощности их в дальнейшей после ремонта на 20-25%. Эти аварии происходили систематически вплоть до марта 1933 года.

2) Органический дефект штока 2-го регулирующего клапана турбины № 26 на 1-й Московской городской электростанции, заключающийся в том, что была сделана слишком глубокая нарезка штока, 29 апреля 1932 года привел к обрыву этого штока и к понижению вследствие этого нагрузки на турбине № 26 на 5000 киловатт. 9 декабря 1931 года на 1-й Московской городской электростанции произошел разрыв трубки маслопровода вследствие дефекта пайки его, что привело к остановке турбины и могло бы быть причиной пожара на станции.

3) На протяжении того же периода времени турбины систематически останавливались из-за того, что масло проникало через маслозащитные щиты на переднем подшипнике генератора по валу его в возбуждатель.

4) Плохая изоляция в выводах ротора генераторов систематически приводила к остановке генераторов.

5) 22 ноября 1932 года произошла авария, которая привела к остановке части машин 1-й Московской городской электростанции вследствие выхода из работы турбины собственных нужд к отсутствию: достаточного химического контроля.

6) В конце 1931 года на одном из генераторов 1-й Московской городской электростанции были соединены свинцовая оболочка однофазных кабелей генераторов №№ 26 и 27 железной палкой, что могло привести к полному выбытию из строя одного из генераторов и не привело к этим результатам лишь из-за бдительности рабочих.

7) 11 декабря 1932 года произошла авария с турбиной № 2 на Ореховской теплоэлектрической централи вследствие гидравлического удара в самой турбине. 31 августа 1932 года произошла авария с турбиной № 1 на Ореховской теплоэлектрической централи по причине резких колебаний нагрузки, недостаточной мощности упорного подшипника и отсутствия разгрузочных отверстий: в результате этой аварии турбина была выведена из строя на 8-9 месяцев. Аналогичная авария произошла с турбиной № 2 в начале февраля 1933 года.

Как было выяснено следствием, в дальнейшем эти аварии вызывались вредительскими действиями на электростанциях инженеров Сухоручкина, Крашенинникова и Зорина, действовавших в соучастии со служащими фирмы «Метро-Виккерс».

Сии торговец, Сухоручкин начал работать в 1925 году на 1-й Московской городской электростанции в должности инженера электроцеха, потом заведующим электротехническим отделением и начальника эксплуатационного отдела.

По его признанию, еще в 1927 году он вступил в связь с Торнтоном, которому систематически передавал экономические сведения. В 1929 году Сухоручкин перешел к вредительской работе. О своей контрреволюционной деятельности Сухоручкин показал следующее:

«С середины 1929 года я уже, помимо доставки разного рода сведений... умалчивал о ряде дефектов в поставляемом фирмой оборудовании... В 1931 году по директивам Торнтон сам лично перешел к прямой диверсионной работе».

В целях вредительства Сухоручкин тщательно скрывал все органические дефекты в оборудовании, поставляемом фирмой «Метро-Виккерс», обнаруживаемые им в процессе своей работы, и сознательно держал это оборудование в постоянно аварийном состоянии. Таким образом им были скрыты дефекты маслостойких щитов на переднем подшипнике ротора генераторов, дефекты регуляторов, трансформаторов и т. п.

Помимо этого Сухоручкин осуществлял и прямые диверсионные действия. Как он сам об этом показывает в качестве заведующего электроотделом, он в конце 1931 года

«по прямому заданию Торнтон с целью вызвать аварию на одном из генераторов 1-й МГЭС лично соединил свинцовую оболочку однофазных кабелей генераторов №№ 26 и 27 железной палкой, что могло привести к полному выбытию из строя одного из генераторов и не привело к этому результату лишь из-за бдительности рабочих».

Одновременно Сухоручкин и Торнтон обсуждали ряд диверсионных актов, которые они намерены были осуществить на случай войны в более широких размерах.

«Таких разговоров с Торнтоном было четыре: 1) В феврале 1930 года, когда я с ним осматривал распределительное устройство, он указал мне на легкую выполнимость диверсионного акта как в шинном отделении 5-го щита, так и в кабельном туннеле станции. 2) В октябре и декабре 1930 года на центральной подстанции он мне указал на возможность разрушения в 3-м этаже 4-го щита, которое могло нарушить энергоснабжение центра Москвы, и на возможность разрушения отдельной трансформаторной группы центральной подстанции. 3) В октябре 1931 года на центральной подстанции Торнтон подробно разъяснил мне способы разрушения 5-го щита или через устройство пожара в 6-м и 7-м этажах над распределительным устройством, для путем взрыва шинного отделения»

За приведенную вредительскую и диверсионную работу Сухоручкин одновременно суммами в 200—300 руб. получил от Торнтон около 2000 руб., а кроме того 350 руб. торгсиновскими бонами.

Одновременно с Сухоручкиным вредительскую работу при 1-й МГЭС проводил и Крашенинников — начальник ремонтно-монтажного отдела этой станции.

Крашенинников также начал с сокрытия дефектов оборудования, что в ряде случаев приводило к авариям, повреждению машин и их простоя, а в конце 1929 и в начале 1930 года вступил в связь с приехавшим на 1-ю

МГЭС для монтажа турбины № 28 старшим монтером фирмы «Метро-Виккерс» Олейником, который и передал ему от имени Торнтон 500 руб. за его действия с указанием, что Торнтон в дальнейшем ждет от него продолжения этой деятельности.

В результате такого вредительского отношения Крашенинникова к своим обязанностям и были скрыты дефекты рабочих лопаток, роторов турбин №№ 26 и 27, что привело к неоднократным остановкам этих турбин и к уменьшению их рабочей мощности на 20–25 %, как показывают о том сами обвиняемые. Именно в силу такого отношения Крашенинникова к своим обязанностям не были проверены вновь прибывшие из Англии лопатки; в феврале и марте 1933 года эти лопатки начали ломаться, и это снова вызвало остановку турбин на продолжительный срок. Крашенинников скрыл также дефект регулирующих клапанов вследствие их термической необработки, что также привело к остановке турбины и к необходимости пускать старые турбины, что вызывало пережог топлива-мазута. Им же были скрыты и дефекты конструкции уплотнения циркуляционного насоса турбины № 27, что привело 10 мая 1931 года к остановке этой турбины; дефекты нарезки штока 2-го регулирующего клапана, что 29 апреля 1932 года привело к обрыву этого штока и к понижению нагрузки на турбине № 26 на 5000 киловатт; дефектная пайка трубки маслопровода, что 9 декабря привело к разрыву трубки и остановке турбины.

Старший инженер тепловой группы по турбинному хозяйству Мосэнерго Зорин, выполнявший специальные поручения по расследованию причин аварий турбин и защите в Электроимпорте интересов Мосэнерго по рекламациям к иностранным фирмам по турбинам, под влиянием своих антисоветских убеждений энергично развивал контрреволюционную вредительскую деятельность.

Начав в 1931 году с передачи Торнтону сведений о регулировке турбин других иностранных фирм, конкурирующих с «Метро-Виккерс» в СССР, и об авариях с этими турбинами, он постепенно перешел на передачу сведений о перспективном плане развития станций Мосэнерго, а вслед за этим принял на себя обязанность скрывать дефекты оборудования, поставляемого этой фирмой в СССР.

О преступной деятельности Сухоручкина и Крашенинникова Торнтон предусмотрительно предупредил Зорина с тем, чтобы Зорин не вскрыл их вредительства,

Зорин так же, как и Крашенинников, знал о дефектах рабочих лопаток роторов турбин №№ 26 и 27 и так же, как и Крашенинников, скрыл эти дефекты, приведшие к ряду аварий.

Такого же образа действия держался Зорин и по отношению к Ореховской ТЭЦ. В своем показании от 28 марта с. г. Зорин говорит следующее:

«11 декабря 1931 года произошла авария с турбиной № 2 на Ореховской ТЭЦ вследствие гидравлического удара г самой турбине. Произошло повреждение ротора; так как ротор был открыт, то я его

осмотрел и убедился, что упорный подшипник ротора недостаточно мощен для ротора, не имеющего разгрузочных отверстий, и это может впоследствии привести к аварии подшипника без гидравлического удара, при резких перегрузках, всегда возможных в эксплуатации при толчках сети. Этот органический дефект подшипников я умышленно скрыл, и 31 августа 1932 года произошла авария с турбиной № 1 Ореховской ТЭЦ, имевшей аналогичный с турбиной № 2 упорный подшипник, по причине резких колебаний нагрузки, недостаточной мощности упорного подшипника, при отсутствии разгрузочных отверстий. В результате этой аварии турбина выбыла из строя на 8–10 месяцев... Аналогичная авария произошла с турбиной № 2 в начале февраля 1933 года, однако с гораздо меньшими результатами, так как были подплавлены только сегменты подшипников, и турбина была остановлена всего на одни сутки».

За совершенные вредительские акты Зорин одновременно получил от Торнтона, по его словам, 1 000 рублей.

Особую роль во всей этой контрреволюционной вредительской группе играл старший монтер фирмы «Метро-Виккерс» Олейник, по его собственным словам, прослуживший в этой фирме в течение почти 20 лет с небольшими перерывами и проживший ряд лет в Америке и Англии.

«Мое всегдашнее благополучие, — говорит Олейник в своих показаниях, — было связано с английской фирмой «Метро-Виккерс», и дальнейшее мое благополучие я всегда строил в расчете на эту фирму...»

Олейник выполнял вредительскую работу, но взял на себя и организацию агентуры для вредительской работы, одновременно выполняя роль связующего звена между некоторыми служащими фирмы «Метро-Виккерс» и их агентурой на местах.

Поставив себе задачей способствовать созданию аварийного режима с целью выведения из строя работающих агрегатов и машин, Олейник, работая по монтажу и ремонту оборудования на многих электростанциях Союза, систематически скрывал дефекты этого оборудования, тем самым не давая возможности принять меры к предотвращению аварий.

Наряду с этим Олейник, согласно полученным инструкциям, умышленно сдавал дефектное оборудование электростанциям СССР, оттягивая всеми возможными способами производство испытаний сдаваемого оборудования.

О шпионской работе Олейника по заданию привлеченного в качестве обвиняемого Монкгауза будет сказано ниже.

## VI

### ВРЕДИТЕЛЬСТВО НА БАКИНСКОЙ ЭЛЕКТРОСТАНЦИИ

На Бакинской электростанции также имел место ряд аварий с турбогенераторами, поставленными фирмой «Метро-Виккерс».

Анализ актов аварий, имевших место на Бакинской электростанции с турбогенераторами №№ 11 и 12, поставленными фирмой «Метро-Вик-

кёрс», приводит Экспертную комиссию к необходимости прежде всего отметить аналогичность всех аварий с лопатками рабочих колес, приуроченных к определенным ступеням турбин.

«Характер аварий, — говорится в заключении Экспертной комиссии — позволяет утверждать о наличии органических пороков в конструкции лопаток в ряде аварийных ступеней обеих турбин. Лопатки разрушаются по причине преждевременной усталости металла лопаток, вызванной резонансными вибрациями».

Экспертная комиссия утверждает, что

«однотипность аварий должна была обратить внимание персонала станции и представителей фирмы на необходимость радикального изменения конструкции аварийных ступеней турбины. Недостаточно полная техническая оценка аварии, зафиксированная в первых актах об авариях на Бакинской ГРЭС, не вскрыла их основных причин во время обследования аварии и тем самым не обеспечила своевременного и правильного их устранения. В результате этого аварии продолжались уже через 3 дня после ремонта машин».

Особое внимание с точки зрения оценки поведения персонала станции и представителей фирмы «Метро-Виккерс» обращает на себя следующий вывод Экспертной комиссии:

«Первые аварии, зарегистрированные от 11 марта 1930 года, от 15 февраля 1931 года, от 21 февраля 1931 года и 22 марта 1931 года, обнаружены только при вскрытии турбины № 11 для ревизии перед производством испытания машины согласно договору, хотя, учитывая размеры происшедших аварий, нужно признать, что они (аварии) должны были сопровождаться внешними признаками — стук в цилиндре машины, усиление ее вибрации, нарушение плавности хода, которые обязывали персонал фирмы и станции, работающий у турбины, к немедленной остановке машины».

По поводу аварии на Бакинской электростанции Олейник показал, что «в конце 1928 года произошла авария с турбиной вследствие того, что при этом произошел бросок воды в турбину».

Когда в 1932 году Торнтон говорил с Олейником о диверсионной работе, он в виде примера, по словам Олейника, привел именно этот случай в Баку, указав, что эта авария была организована инженером Кушни. Это же Олейник подтвердил на очной ставке 13 марта 1933 года с Кушни.

В свою очередь, подтверждая факт этой аварии, Кушни отрицал, что давал какие-либо указания монтерам по проведению этой аварии и что эта авария произошла умышленно под его руководством.

Необходимо однако подчеркнуть, что причиной аварии, имевшей место в Баку в 1927 году, сам Кушни признает заброс в турбину воды, что могло иметь место, по данным Экспертной комиссии, при наличии злого умысла.

По поводу ряда таких аварий, и в частности аварии от 11 марта 1930 года, Экспертная комиссия обратила внимание на то, что эта авария была обнаружена лишь впоследствии, при вскрытии турбины № 1 для

ревизии перед производством испытания машины, и следовательно своевременно не была замечена, несмотря на то, что размеры этой аварии должны были сопровождаться такими внешними признаками, при которых персонал обязан был немедленно остановить машину и подвергнуть ее ревизии.

По показаниям свидетеля Емельянова И.С. явствует, что Кушни говорило необходимости портить оборудование и в особенности электростанции «Красная звезда», чтобы приостановить работу электростанции и рост нефтепромыслов.

Для характеристики положения, наблюдавшегося на Бакинской ГРЭС в 1930 году, можно сослаться на акт № 006110, составленный по поводу повреждения ротора и его дефектов, в котором между прочим было указано, что «самый характер имевшегося повреждения дает повод усматривать не только небрежность в выполнении, но и злой умысл».

Но роль Кушни не ограничивалась вредительской деятельностью на Бакинской ГРЭС, так как Кушни, как и другие, привлеченные по настоящему делу инженеры фирмы «Метро-Виккерс», систематически занимались шпионажем.

По этому поводу Макдональд в показании от 12 марта говорил:

«Разведывательная деятельность, проводимая в СССР под прикрытием фирмы «Метрополитен-Виккерс», руководилась Торнтоном, работавшим в Москве в представительстве фирмы в должности главного монтажного инженера. Возглавлял представительство Монкгауз, который также участвовал в этой нелегальной деятельности Торнтон. Разъездным помощником Торнтон и участником шпионской работы являлся инженер Кушни, офицер английской армии, ныне инженер фирмы «Метро-Виккерс». Это — основная группа разведчиков, занимавшаяся шпионской деятельностью в СССР».

На очной ставке Торнтон-Кушни 22 марта оба признали собрание Кушни и передачу по назначению сведений не только таких, которые непосредственно в деловом смысле могли интересовать фирму, но и таких, которые могли быть использованы в определенных политических целях. Характер сведений, собираемых по поручению Торнтон, в достаточной степени был выяснен выше в связи с вопросом о Златоустовской электростанции.

К изложенному нужно добавить, что, как это выяснилось из одной ставки, Емельянова с Кушни 23 марта 1933 года, Кушни за полученные сведения давал ряду бакинских рабочих мелкие суммы денег, а также устраивал на свои деньги угощения для рабочих с выпивкой.

При предъявлении Кушни данных, изобличающих его в шпионской деятельности, Кушни отказался отвечать на поставленные ему вопросы, отказавшись также назвать мотивы своего отказа, как отказался называть и имена лиц из граждан СССР, собиравших для него шпионские сведения.

С 1927 года секретарем представительства фирмы «Метро-Виккерс» в СССР являлась гр. Кутузова Анна Сергеевна. Как это установлено обстоятельствами дела и показаниям самой Кутузовой, она, состояла на службе в конторе «Метро-Виккерс», считалась там своим человеком и была в курсе всей контрреволюционной работы, проводившейся инженерами названной фирмы.

По показаниям Кутузовой, ее пригласил на службу в контору «Метро-Виккерс» уполномоченный фирмы Монкгауз, с которым она познакомилась в начале 1927 года на Волховстрое, где в тот период времени она служила. В апреле 1927 года она была зачислена в штат представительства фирмы.

В 1929 году контора фирмы «Метро-Виккерс», ранее находившаяся в Ленинграде, переехала в Москву, в помещение Электроимпорта. Кутузова также переехала из Ленинграда в Москву, причем поселилась в Перловке на даче, в которой жили все англичане-служащие фирмы «Метро-Виккерс». Впоследствии от нее перестали скрывать и шпионскую и диверсионную деятельность.

Обвиняемая Кутузова показывает:

«Еще в 1930 году я стала замечать, что Торнтон, Кушни, Макдональд, Монкгауз и другие сотрудники представительства, помимо дел, связанных с интересами и заданиями фирмы, занимаются еще какой-то нелегальной работой. У них происходили секретные беседы с какими-то советскими гражданами, они часто запирались в кабинетах, вели секретные записи и т.п.»

В результате нескольких лет своей работы в представительстве фирмы «Метро-Виккерс», Кутузова, по ее показаниям, еще в 1930 году

«пришла к заключению, что все эти лица занимаются экономическим и политическим шпионажем и собираемые сведения пересылают в Англию».

Пользуясь своим положением, Кутузова решила выяснить у Торнтона характер и цели этой нелегальной деятельности:

«Я стала расспрашивать Торнтона, — показывает Кутузова, — и он сначала в общей форме мне сказал, что, помимо службы в «Метро-Виккерс». Имеет и другие задания секретного порядка.

Я после этого продолжала его расспрашивать. В конце концов Торнтон мне рассказал, что он и другие английские инженеры собирают секретные сведения политического и экономического порядка через завербованных ими русских инженеров и техников, которым платят за это деньги».

Как это установлено обстоятельствами дела, Кутузова принимала и непосредственное участие в оплате инженеров и техников, которые занимались широкой шпионской и диверсионной деятельностью. Так например она, по указанию Макдональда, направила посылку в Златоуст Гусеву, причем сделала на посылке выдуманный адрес отправителя, написав вымышленную фамилию Ивановой.

На очной ставке с Торнтоном Кутузова подтвердила, что она была в курсе целого ряда моментов шпионской и диверсионной деятельности ан-



глийских и русских инженеров, указав, что расходы по оплате русских инженеров и техников, доставлявших секретные сведения, Торнтон фиксировал не в бухгалтерии конторы, а в своих записных книжках, которые увез в Англию в декабре 1932 года.

«По бухгалтерии конторы, — показывает Кутузова, — была проведена только одна такая выплата в сумме 3 000 руб., которые Торнтон передал Долгову. Эта сумма была переведена по счету «переходящих сумм».

Это показание Кутузовой полностью подтвердилось при осмотре счета «переходящих сумм» бухгалтерии Московской конторы «Метро-Виккерс», а также при допросе Монкгауза, который подтвердил такого рода бухгалтерское проведение взятки.

Вызванный в качестве свидетеля Долгов А.Н., заведующий конторой отдела Электроимпорта, подтвердил факт получения им денег, которые немедленно были им переданы ОГПУ.

В дальнейших своих показаниях Кутузова назвала целый ряд лиц, работавших по заданиям Торнтон, и в частности указала на Витвицкого, Гусева, Зорина, Сухоручкина и других обвиняемых по настоящему делу.

По вопросу об участии английских инженеров в совершении диверсионных актов Кутузова показывает:

«Я несколько раз слышала, как Торнтон и Монкгауз намечали планы порчи турбин на Ниграсе, Зугрэсе, ленинградских и бакинских электростанциях, при этом говорилось, что надо портить турбины через посредство нанятых людей путем подбрасывания в части турбин разных посторонних предметов».

Переходя к вопросу о том, под чьим руководством действовали в своей шпионской и диверсионной работе Торнтон и другие служившие фирмы, Кутузова показывает:

«Я предполагаю, что Торнтон и другие работники представительства передавали сведения Ричардсу и подчинялись ему в своей шпионской работе. Это я заключаю из того, что когда приезжал Ричардс, то с ним велись секретные переговоры и кроме того фамилию Ричардса упоминали Торнтон и Монкгауз в своих секретных разговорах».

Названный Кутузовой Ричардс, как установлено следствием, является директором-распорядителем экспортного отдела фирмы «Метро-Виккерс» в Англии.

В СССР, по показаниям Кутузовой, руководителями шпионской и диверсионной деятельностью являлись Торнтон, преступная деятельность которого охарактеризована выше, и Монкгауз.

При выяснении этих последних обстоятельств путем допроса Монкгауза и других установлено: Монкгауз при допросе в прокуратуре республики 25 марта 1933 года подтвердил:

1) «получение сведений, относящихся как к работе нашей фирмы, так и характеристике общего положения в Советском союзе, и о состоянии больших строительных, производившихся в СССР».

Эти сведения, как указал Монкгауз, ожидал от него Ричардс. В каче-

стве мотива собирания этих сведений Монкгауз приводит указание на то, что «эти сведения могли быть интересны фирме».

2) Подтвердил Монкгауз, что

«эти сведения он считал возможным получать как от служащих фирмы «Метро-Виккерс», так и от русских инженеров и при разговорах с ними».

3) Признал Монкгауз, что

«из служащих представительства, доставлявших ему сведения, были главным образом Торнтон и Кушни, часто ездившие на строительство».

4) Подтвердил Монкгауз свое соучастие в даче взятки Торнтоном заведующему контрольным отделом Электроимпорта Долгову:

«Я... участвовал, — показывает Монкгауз, — в списании сумм, т. е. 3 000 руб. денег, данных в качестве взятки Торнтоном Долгову».

Списание 3 000 руб., данных Торнтоном Долгову в качестве взятки, по показаниям Монкгауза, было в дальнейшем произведено как коммерческий расход по приказанию упомянутого выше Ричардса, приехавшего в Москву и информированного об этой взятке.

5) Признал Монкгауз наличие серьезных дефектов, вызвавших серьезные аварии машин, смонтированных персоналом конторы «Метро-Виккерс» на ряде электростанций СССР — Могэс, Ивгрэс, Челябингэс, Зугрэс, Бакгрэс, т. е. Именно на тех электростанциях, где действовали вредительские и шпионские группы, связанные с отдельными служащими конторы «Метро-Виккерс» — Торнтон, Кушни, Нордволл, Олейник, Макдональд.

Монкгауз отрицает лишь:

1) свое участие в собирании сведений, носящих характер государственной или военной тайны;

2) соучастие в даче взятки за сокрытие дефектов оборудования, смонтированного служащими конторы «Метро-Виккерс» в Москве, и

3) соучастие в организации порчи оборудования и организации аварий на электростанциях СССР.

Ничего однако кроме голого отрицания Монкгауз не мог противопоставить фактам, добытым следствием.

О характере собираемых сведений и об их назначении достаточно представление дает обвиняемый Торнтон, который показал:

«Согласно предложению Ричардса, посредством служащих фирмы «Метро-Виккерс», проживающих в различных частях страны, собиралась информация касательно политического положения внутри страны и которая передавалась устно ему, Ричардсу, Монкгаузом или мною. Обычно Ричардс просил информацию о политическом положении в определенных районах и советовал, что информация может быть получена через персонал фирмы. Мы в свою очередь, — продолжает Торнтон, — предлагали нашему персоналу собирать информации елико возможно больше...».

«...Шпионская деятельность на территории СССР руководилась мною и Монкгаузом...».

Отрицание же Монкгаузом своего участия в даче им взятки русским инженерам и техникам за сокрытие дефектов поставленного оборудования опровергается самим Монкгаузом, признавшим свое соучастие в даче взятки Долгову как лицу, могущему действовать в интересах фирмы при даче заказов на оборудование и при предъявлении фирме рекламаций и претензий, связанных с обнаруженными дефектами оборудования.

Из остальных служащих конторы «Метро-Виккерс», по указаниям Торнтон, занимался дачей взятки также инженер Грегори Альберт Вильям.

В связи с добытым следствием этого рода данными следствие занялось более подробным выявлением личности Монкгауза, Торнтон и установило, что:

1) Монкгауз до революции долго жил в царской России, прибывши туда в 1911 году в качестве конструктора по поручению фирмы «Дик-Кер и компания».

После Октябрьской революции Монкгауз поехал во Владивосток и отсюда в Лондон.

Летом 1918 года, во время первой интервенции при второй английской экспедиции, был направлен в отряд, отправленный в Архангельск для борьбы с большевиками, причем в интервенционистской армии исполнял обязанности капитана инженерных войск.

При этом же экспедиционном отряде состоял Ричардс в чине капитана отряда секретной полиции (Интеллидженс-Сервис).

Вместе с английскими войсками Монкгауз эвакуировался из Архангельска в Лондон.

О своих взаимоотношениях с Ричардсом он показал:

«С ним я знаком и состою в дружеских отношениях с 1913 года. Мы с ним часто встречались, и он часто бывал у меня. С Ричардсом я встретился в 1917 году в Москве и позднее в Архангельске, где он, как я утверждаю, служил в качестве капитана Интеллидженс-Сервис».

Мне известно, что в апреле или мае 1918 года Ричардс был в Москве, — зачем он приезжал, я не знаю, — но зато мне известно из его рассказа, что он тогда тайно перешел границу Финляндии.

С 1923 года он (Ричардс) получил назначение директором экспортного общества «Метро-Виккерс», и после этого он в том же году выехал в Москву для переговоров о поставках для переоборудования».

Монкгауз в фирме «Метро-Виккерс» работает с 1919 года. Осенью 1924 года как служащий «Метро-Виккерс» прибыл вновь в СССР уже в качестве уполномоченного фирмой «Метро-Виккерс», непосредственно подчиненного по службе тому же Ричардсу.

2) Торнтон оказался сыном крупного суконного фабриканта, собственника крупнейших текстильных мануфактур, родившийся в России, получивший образование за границей.

В 1911 году Торнтон вернулся в Москву, где работал от той же фирмы «Дик-Кер и компания», что и Монкгауз.

В 1918 году вместе с Монгаузом эвакуировался через Владивосток в Англию.

В 1924 году был принят Ричардсом на работу в фирму «Метро-Викерс», специально для работы в СССР, куда и прибыл в ноябре 1924 года.

\*\*\*

В процессе предварительного следствия прокуратурой РСФСР были привлечены в качестве обвиняемых по ст.ст 58-6, 58-7, 58-9 и 58-11 Уголовного кодекса РСФСР:

1. Витвицкий Николай Петрович.
2. Гусев Василий Алексеевич.
3. Грегори Альберт Вильям.
4. Зиберт Юрий Иванович.
5. Зорин Николай Григорьевич.
6. Крашенинников Михаил Дмитриевич.
7. Котляревский Моисей Львович.
8. Кутузова Анна Сергеевна.
9. Кушни Джон.
10. Лебедев Вячеслав Петрович.
11. Лобанов Александр Тимофеевич.
12. Макдональд Вильям Лионель.
13. Моннгауз Аллан.
14. Нордволл Чарльз.
15. Олейник Петр Еремеевич.
16. Сухоручкин Леонид Алексеевич.
17. Торнтон Лесли Чарльз.
18. Соколов Василий Андреевич.

В отношении остальных членов вредительской контрреволюционной группы, указанных в обвинительном заключении и привлеченных по настоящему делу, в соответствии со ст. 221, п. «б» УПК РСФСР, производится следствие.

На основании изложенного и в силу постановления президиума ЦИК СССР предаются суду Специального присутствия Верховного суда Союза ССОР по обвинению:

1. Витвицкий Николай Петрович, 35 лет, уроженец г. Одессы, инженер-механик, окончил Кронштадтское инженерное училище, женат, в 1921 году за участие в белогвардейском Кронштадтском восстании приговорен к 5 годам, по амнистии освобожден, государственный служащий — в том, что он, Витвицкий, вступил в 1927 году в г. Златоусте во вредительскую контрреволюционную группу, действовавшую на Златоустовском заводе и в дальнейшем, в 1931 году, в г. Челябинске, став руководителем контрреволюционной группы, действовавшей на Чгрэсе и поставившей себе целью подрыв мощи советской промышленности и ослабления Советского государства путем дезорганизации электросилового хозяйства методами вредительства,

совершения диверсионных актов и подготовки к широкой диверсии на случай войны, в осуществление поставленных группой целей, совершил следующее:

1) в период с сентября 1931 года по июль 1932 года в г. Челябинске, состоя главным инженером Челябинской электростанции и войдя в связь в июле 1932 года с представителем английской фирмы «Метрополитен-Виккерс» английским гражданином Торнтоном и по его заданию участвовал лично и привлекал к участию других инженеров к разработке диверсионных планов и в частности плана крупной диверсии на Чгрэсе, имевшей задачей вывод из строя главных турбин в момент предполагаемой войны против СССР;

2) там же, в тот же период времени, принимал участие в осуществлении диверсионных актов, заключающихся в преднамеренном вызове аварий, имевших последствием дезорганизацию нормальной работы станции и перебои в снабжении заводов электроэнергией, и в частности принимал участие в осуществлении следующих диверсий:

а) серьезной аварии в конце 1931 года вследствие короткого замыкания на присоединенном к электростанции заводе «Строитель», распространившейся на распределительное устройство станции, в результате чего сгорели трансформаторы тока фидера, дуга перебросилась на распределительное устройство собственных нужд и вся нагрузка станции была сброшена;

б) аварии топочных моторов весной 1932 года вследствие короткого замыкания кабеля 220 вольт для питания моторов, в результате которого временно была сброшена вся нагрузка станции;

в) там же, в тот же период времени, руководил вредительской деятельностью на Чгрэсе, имевшей целью задержать строительство станции и организовать ее эксплуатацию таким образом, чтобы последняя протекала болезненно и с перебоями в снабжении заводом электроэнергией, получив за эти действия взятки в сумме 6 900 руб., в том числе через Гусева от Торнтонна 4 900 руб., — т.е. в преступлениях, предусмотренных ст.ст. 58-7, 58-9 и 58-11 Угол. кодекса РСФСР.

II. Гусев Василий Алексеевич, 35 лет, уроженец г. Пензы, холостой, с высшим техническим образованием, несудившийся, государственный служащий — в том, что в 1930–1932 годах, являясь начальником Златоустовской электростанции и состоя в контрреволюционной группе, поставившей себе целью подрыв мощи государственной промышленности и ослабление Советского государства:

1) по заданию инженера английской фирмы «Метро-Виккерс» Макдональда организовал и возглавил в Златоусте контрреволюционную вредительскую группу, поставившую себе целью дезорганизацию работы Златоустовской электростанции и срыв электроснабжения местных заводов путем вредительства;

2) систематически собирал и передавал Макдональду ряд секретных сведений военно-государственного значения;

3) как лично, так и через посредство членов организованной и контрреволюционной группы — Соколова и других — совершил ряд диверсионных и вредительский актов по порче оборудования и созданию аварий на Златоустовской электростанции;

4) за свою шпионскую, вредительскую и диверсионную работу систематически получал от Макдональда взятки, часть которых передавал членам возглавляемой им контрреволюционной группы;

5) по поручению того же Макдональда передавал инженеру Челябингрэса Витвицкому одновременно денежные суммы за проводимую последним на Челябингрэсе вредительскую и диверсионную работу, — т.е. в преступлениях, предусмотренных ст.ст. 58-7, 58-9 и 58-11 Угол. кодекса РСФСР.

III. Грегори Альберт Вильям, 52 лет, уроженец Англии, женатый, с высшим техническим образованием, английский подданный — в том, что работая с 1932 г. в СССР в качестве монтажного инженера английской фирмы «Метро-Виккерс», состоя во вредительской контрреволюционной группе, занимался систематическим собиранием секретных сведений военно-государственного значения и передачей их Торнтону, — т.е. в преступлениях, предусмотренных ст.ст. 58-6 и 58-11 Угол. кодекса РСФСР.

IV. Зиверт Юрий Иванович, 50 лет, уроженец бывш. Курляндской губ., слесарь, с низшим образованием, несудившийся, государственный служащий — в том, что в период времени с июня 1930 по июль 1931 года, работая на Ивгрэсе в качестве мастера по монтажу трансформаторов и масляников, систематически передавал английскому инженеру Торнтону ряд секретных сведений, относящихся к новым заказам на электрооборудование и состоянию Ивгрэса, а кроме того по заданию того же Торнтонна умышленно вредительски производил монтажную работу, что в дальнейшем повлекло за собой ряд аварий на Ивгрэсе, кроме того, что тогда же в диверсионных целях допустил проникновение пыли в коллектор при его обточке, в результате чего были пробиты секции на коллекторе и умформер был выведен из строя, причем за свою вредительскую и диверсионную работу получил в виде взятки от Торнтонна 500 рублей, — т.е. в преступлениях, предусмотренных ст.ст. 58-6, 58-7, 58-9 и 58-11 Угол. кодекса РСФСР.

V. Зорин Николай Григорьевич, 59 лет, с высшим образованием, по специальности инженер-механик, женат, несудившийся, государственный служащий — в том, что, занимая должность старшего инженера тепловой группы по турбинному хозяйству Мосэнерго, выполняя наряду с этим отдельные поручения по вопросам, связанным с ремонтом турбин, исследованием причин и защитой интересов Мосэнерго по рекламациям иностранным фирмам, являясь участником контрреволюционной группы, действуя по заданию инженера конторы «Метро-Виккерс» в Москве Торнтонна, с целью подрыва нормальной деятельности электростанций Московской области, на протяжении 1931–1932 годов:

1) провел на 1-й МГЭС и на Ореховской тепроэлектроцентрали ряд

вредительских мероприятий, скрывая органические дефекты поставляемого фирмой «Метро-Виккерс» оборудования, что приводило к систематическим авариям на этих станциях, уменьшало работоспособность оборудования, повышало стоимость эксплуатации его и приводило к потере рекламационных сумм;

2) одновременно получил в начале ноября 1932 года от Торнтонна за свою вредительскую работу 1 000 рублей, — т.е. в преступлениях, предусмотренных ст. ст. 58-7 и 58-11 Угол. кодекса РСФСР.

VI. Крашенинников Михаил Дмитриевич, 35 лет, уроженец села Новое, бывш. Владимирской губернии, инженер-электрик, женат, несудившийся, государственный служащий — в том, что занимая последовательно должности: мастера машинного цеха, заведующего машинным отделом и начальника ремонтно-монтажного отдела 1-й Московской городской электростанции, являясь участником контрреволюционной группы, действуя по заданиям Олейника и Торнтонна, на протяжении 1928–1932 годов провел на 1-й МГРЭС ряд вредительских актов, скрывая органические дефекты поставляемого фирмой «Метро-Виккерс» оборудования, а также дефективность монтажа этого оборудования, что приводило к систематически авариям на станции, уменьшало работоспособность оборудования, повышало стоимость эксплуатации его и приводило к потере рекламационных сумм, за что получил в начале 1930 года от Торнтонна через Олейника 500 руб., — т.е. в преступлениях, предусмотренных ст. ст. 58-7 и 58-11 Угол. кодекса РСФСР.

VII. Котляревский Моисей Львович, 29 лет, из бывших мещан Одесской области, по специальности инженер-механик, женат, несудившийся, государственный служащий — в том, что, занимая должность заведующего турбинным цехом Зуевской государственной электростанции, являясь участником контрреволюционной группы, действуя по заданиям Макдональда, на протяжении 1931–1932 года:

1) умышленно скрывал органические дефекты поставляемого фирмой «Метро-Виккерс» для Зуевской электростанции оборудования, что приводило к систематическим авариям на станции, уменьшало работоспособность оборудования, повышало стоимость эксплуатации его и приводило к потере рекламационных сумм;

2) разновременно за свою вредительскую работу получил от Макдональда взятку в сумме 1000 рублей — т.е. в преступлении, предусмотренном ст. ст. 58-7 и 58-11 Угол. кодекса РСФСР.

VIII. Кутузова Анна Сергеевна, 37 лет, дочь ремесленника, со средним образованием, несудившаяся — том, что в период времени с 1927 по 1933 год, состоя на службе в конторе фирмы «Метро-Виккерс» в качестве секретаря, состояла в контрреволюционной группе, проводившей вредительскую, шпионскую и диверсионную работу в электросиловом хозяйстве СССР, причем, действуя по заданиям Торнтонна и других английских инженеров, систематически передавала денежные вознаграждения Гусеву и другим военным инженерам и техникам за их шпионскую и вредитель-

скую работу, — т.е. в преступлениях, предусмотренных ст. ст. 58-6, 58-7, 58-9 и 58-11 Угол. кодекса РСФСР.

IX. Кушни Джон, 35 лет, уроженец г. Иоганнесбурга в Африке, акционер английской фирмы «Метро-Виккерс», английский подданный, с высшим техническим образованием, бывший офицер британской армии — в том, что в период времени с 1929 по 1933 год, работая на ряде электростанций СССР в качестве монтажного инженера и состоя в контрреволюционной вредительской группе:

1) систематически занимался экономическим и военным шпионажем, собирая через посредство группы советских инженеров и техников ряд секретных сведений военно-государственного значения;

2) организовал на Бакинской электростанции диверсионные и вредительские акты, направленные к порче оборудования и созданию аварий, давая соответствующие задания отдельным русским инженерам и техникам;

3) умышленно производил неправильный и недобросовестный монтаж электрооборудования, поставленного фирмой «Метро-Виккерс», что в дальнейшем влекло за собою ряд аварий на указанной станции;

4) шпионскую, вредительскую и диверсионную работу отдельных русских инженеров и техников оплачивал разными суммами денег, — т.е. в преступлениях, предусмотренных ст.ст. 58-6, 58-7, 58-9 и 58-11 Угол. кодекса РСФСР.

X. Лебедев Вячеслав Петрович, 52 лет, уроженец г. Иваново-Вознесенска, со средним образованием, бывш. старший унтер-офицер, женатый, государственный служащий — в том, что в период с марта по октябрь 1931 года, являясь мастером Ивгрэса, он:

1) состоял членом контрреволюционной группы на Ивгрэсе, действовавшей под руководством инженера Л о б а н о в а и ставившей себе указанные выше контрреволюционные цели;

2) систематически производил умышленную порчу оборудования, вызывая тем самым аварии на ряде агрегатов Ивгрэса;

3) за свою вредительскую и диверсионную работу получил от М а к д о н а л ь д а через

Л о б а н о в а взятку около 900 рублей, — т.е. в преступлениях, предусмотренных ст.ст. 58-7, 58-9 и 58-11 Угол. кодекса РСФСР.

XI. Л о б а н о в Александр Тимофеевич, 35 лет, уроженец бывш. Владимирской губ., сын заводчика, с высшим техническим образованием, женатый, несудившийся, государственный служащий — в том, что в 1931–1932 годах, являясь начальником эксплуатационного отдела Ивгрэса, он, действуя по заданию английского инженера

Н о р д в о л л а, на протяжении указанного периода времени:

1) организовал и возглавил на Ивгрэсе контрреволюционную вредительскую группу в составе Л е б е д е в а, У г р ю м о в а и других и вместе с ними систематически совершал ряд вредительских и диверсионных актов, направленных к порче электрооборудования станций и созданию аварий, уменьшающих работоспособность таковой;



2) одновременно за свою вредительскую и диверсионную деятельность получил от

Н о р д о л л а взятку, а в общей сложности получил 5 000 руб. и шубу, — т.е. в преступлениях, предусмотренных ст.ст. 58-7, 58-9 и 58-11 Угол. кодекса РСФСР.

ХII. М а к д о н а л ь д Вильям Лионель, 29 лет, уроженец г. Лондона, сын инженера, с высшим техническим образованием, английский подданный — в том, что в 1930–1932–1933 годах, работая на электростанции в Златоусте и на Зугрэсе в качестве монтажного инженера монтажной фирмы «Метро-Виккерс», принял участие в контрреволюционной группе:

1) действуя по заданиям старшего монтажного инженера той же фирмы Т о р н т о н а, собирая через посредство группы советских инженеров и техников — Г у с е в а, С о к о л о в а, В а с и л ь е в а и других — ряд секретных сведений военно-государственного значения в Златоусте, на Зугрэсе и Челябингэсе, а также о производстве военных заводов в указанных пунктах;

2) давая прямые задания отдельным советским инженерам и техникам — Г у с е в у, С о к о л о в у, В а с и л ь е в у и другим — о совершении ими диверсионных и вредительских актов, направленных к порче оборудования и созданию аварий, каковые его задания были в дальнейшем выполнены и повлекли за собой ряд аварий в Златоусте, на Челябингэсе и Зугрэсе;

3) за проводимую отдельными советскими инженерами и техниками шпионскую диверсионную вредительскую работу, а также за сокрытие ими дефектов, имевшихся в оборудовании, поставленном фирмой «Метро-Виккерс», систематически выдавал им взятки разными суммами, в общей сложности около 10 000 руб., — т.е. в преступлениях, предусмотренных ст.ст. 58-6, 58-7, 58-9 и 58-11 Угол. кодекса РСФСР.

ХIII. М о н к г а у з Аллан, 46 лет, уроженец г. Статфорд в Новой Зеландии, сын фермера, бывш. капитан инженерных войск британской армии, с высшим техническим образованием, женатый, английский подданный — в том, что в период времени с 1927 по 1932, работая в СССР в качестве уполномоченного английской фирмы «Метро-Виккерс» и состоя в контрреволюционной группе, поставившей себе вышеуказанные контрреволюционные цели:

1) собирал через посредство ряда своих подчиненных английских инженеров, а также и ряда русских инженеров и техников секретные сведения военно-государственного значения;

2) принял участие во вредительской и диверсионной деятельности указанной контрреволюционной группы;

3) за проводимую рядом советских инженеров и техников шпионскую, диверсионную и вредительскую работу систематически выдавал для их оплаты разные денежные суммы;

4) систематически давал взятки ряду русских инженеров за сокрытие ими дефектов, имеющихся в оборудовании, поставленном фирмой «Метро-Виккерс», — т.е. в преступлениях, предусмотренных ст.ст. 58-6, 58-7, 58-9 и 58-11 Угол. кодекса РСФСР.

XIV. Н о р д о л л Чарльз, уроженец г. Берлина, сын инженера, с высшим техническим образованием, женатый, английский подданный-в том, что в 1931–1932 году, работая на Ивгрэсе в качестве монтажного инженера фирмы «Метро-Виккерс» и состоя в контрреволюционной вредительской группе:

1) давал задания группе инженеров и техников Ивгрэса — Л о б а н о в у и другим — совершать вредительские, диверсионные акты на Ивгрэсе, направленные к порче оборудования и созданию аварий, каковые задания и были выполнены;

2) за диверсионную и вредительскую работу Л о б а н о в а, Л е б е д е в а и других работников Ивгрэса, а также за сокрытие ими дефектов, имевшихся в поставленном фирмой «Метро-Виккерс» электрооборудовании, систематически выдавал им через Л о б а н о в а взятки, причем в общей сложности выдал 5 000 руб., — т.е. в преступлениях, предусмотренных ст.ст. 58-7, 58-9 и 58-11 Угол. кодекса РСФСР.

XV. О л е й н и к Петр Еремеевич, 52 лет, уроженец хутора Перекрестовщица, бывш. Полтавской губернии, со средним образованием, специальность-монтер по турбинам, женат, несудившийся-в том, что, работая в должности старшего монтера фирмы «Метро-Виккерс» в Москве, являясь участником контрреволюционной группы, действуя по заданиям инженеров этой фирмы Т о р н т о н а и М о н к г а у з а, с целью подрыва нормальной деятельности электростанций СССР на протяжении 1928–1932 годов:

1) систематически собирал ряд секретных сведений военно-государственного значения, передавая их обвиняемому Т о р н т о н у;

2) провел на ряде электростанций СССР вредительские мероприятия, скрыл органические дефекты поставляемого фирмой «Метро-Виккерс» оборудования, а также дефектность монтажа этого оборудования, что приводило к систематическим авариям на электростанциях, уменьшало работоспособность оборудования, повышало стоимость эксплуатации его и приводило к потере рекламационных сумм;

3) развернул организационную деятельность в вербовке вредительской агентуры для упомянутой выше контрреволюционной организации;

4) за свою шпионскую, вредительскую работу получил возможность открыть себе текущий счет в одном из английских банков в Лондоне, куда тайным образом перевел

2 000 руб., на каковой счет за свою работу получал 10 фунтов стерлингов ежемесячно, — т.е. в преступлениях, предусмотренных ст.ст. 58-6, 58-7 и 58-11 Угол. кодекса РСФСР.

XVI. С у х о р у ч к и н Леонид Алексеевич, 39 лет, уроженец станицы Новопавловской, Северокавказского края, сын торговца, по специальности инженер-электрик, женат, государственный служащий — в том, что, занимая последовательно должности заведующего электротехнического отдела и начальника эксплуатационного отдела 1-й Московской городской электростанции, являясь участником контрреволюционной организации, действуя по заданиям инженера конторы «Метро-Виккерс» в Москве

Торнтон, с целью подрыва нормальной деятельности электростанций Московской области на протяжении 1928—1932 годов:

1) провел на 1-й МГЭС ряд вредительских мероприятий, скрывая дефекты поставленного фирмой «Метро-Виккерс» оборудования, а также дефектность монтажа этого оборудования, что приводило к систематическим авариям на станции и уменьшало работоспособность оборудования, повышало стоимость эксплуатации его и приводило к потере рекламационных сумм;

2) в конце 1931 с целью вызвать аварию на одном из генераторов 1-й МГЭС учинил диверсионный акт, соединив умышленно свинцовую оболочку однофазных кабелей генераторов №№ 26 и 27 железной палкой, результатом чего должен был быть вывод из строя одного из генераторов, предотвращенный лишь в силу бдительности рабочих;

3) одновременно за свою вредительскую и диверсионную работу получил от того же Торнтон взятки в сумме 2 500 руб. в советской валюте и 350 руб. торгсиновскими бонами, — т.е. в преступлениях, предусмотренных ст.ст. 58-7, 58-9 и 58-11 Угол. кодекса РСФСР.

XVII. Торнтон Лесли Чарльз, 1887 года рождения, сын крупного фабриканта, уроженец г. Ленинграда, женатый, английский подданный-в том, что в период времени с 1927 по 1933, работая в СССР в качестве старшего монтажного инженера английской фирмы «Метро-Виккерс» и состоя в контрреволюционной группе, поставившей себе указанные выше контрреволюционные цели:

1) занимался собиранием через посредство ряда русских инженеров и техников секретных сведений военно-государственного значения;

2) как лично, так и через посредство подчиненных ему английских инженеров — Макдональда, Кушни и других — систематически давал задания ряду советских инженеров и техников совершать диверсионные акты, направленные к порче оборудования и создания аварий, каковые вредительские и диверсионные акты и были в дальнейшем совершены на ряде электростанций СССР;

3) систематически подкупал ряд инженеров и техников — Гусева, Зорина, Соколова и других, — оплачивая их шпионскую, диверсионную и вредительскую работу, а также сокрытие ими дефектов, имевшихся в оборудовании, поставляемом фирмой «Метро-Виккерс», — т.е. в преступлениях, предусмотренных ст. ст. 58-6, 58-7, 58-9 и 58-11 Угол. кодекса РСФСР.

XVIII. Соколов Василий Андреевич, 33 лет, уроженец села Аскино, Бирского района, БАССР, сын кустика, окончивший Златоустовское техническое училище и военную школу по классу электромеханики, техник-электромеханик, женат, государственный служащий — в том, что он, Соколов, вступил летом 1930 года в г. Златоусте в члены контрреволюционной группы, действовавшей на Златоустовском заводе под руководством начальника электростанции инженера Гусева и поставившей себе указанные выше контрреволюционные цели, путем дезорганизации электро-

станции методами вредительства, шпионажа, совершения диверсионных актов и подготовки к широкой диверсии на случай войны против СССР в осуществлении поставленных целей:

1) состоя помощником начальника электростанции Златоустовского завода и связавшись летом 1930 года с монтажным инженером английской фирмы «Метрополитен-Виккерс» Макдональдом, по заданию и при содействии инженера Гусева передавал Макдональду секретные сведения военно-государственного значения;

2) там же в Златоусте, в период с лета 1930 по осень 1932 года, по заданию и под непосредственным контролем Гусева принимал участие и лично проводил диверсионные акты, повлекшие за собой ряд аварий на заводе, и, в частности:

а) с мая по август 1932 года вызвал пять аварий на крупнейшем моторе завода в 1400 л. с. путем неправильного устройства вентиляции в моторе;

б) совместно с инженером Гусевым содействовали аварии масляника и разъединителей на силовой станции;

3) путем систематического вредительства по заданиям Гусева и совместно с ним подготовлял ряд диверсий, которые должны были вывести из строя электростанцию и лишить заводы электроснабжения в момент предполагаемых контрреволюционной группой внешнеполитических затруднений в Союзе, и в частности следующих диверсий:

а) повреждение электрического устройства — главных вводов трансформаторов масляных выключателей;

б) по машинному залу — повреждение и вывод из строя турбогенераторов;

в) по котельной — вывод из строя питательных агрегатов, котлов и задержку углеподачи;

4) там же, в Златоусте, с лета 1930 года и до момента ареста по заданию Гусева и совместно с ним проводил систематическое вредительство в электрической части завода, за что и получил взятку в 1000 руб., — т. е. в преступлениях, предусмотренных ст. ст. 58-6, 58-7, 58-9 и 58-11 Угол. кодекса РСФСР.

Настоящее обвинительное заключение утвердил:

8 апреля 1933 года

(подписал) Вышинский  
Прокурор Российской социалистической  
федеративной советской республики  
Согласен: Красиков  
Прокурор Верховного Суда СССР

**№ 8.25.**

**Докладная записка председателя специального присутствия  
Верховного суда СССР В.В. Ульриха<sup>24</sup> и прокурора РСФСР  
А.Я. Вышинского И.В. Сталину о Торнтоне<sup>25</sup>**

№ 1002/л.

13 апреля 1933 г.

В 6 часов вечера суд приступил к допросу Торнтона.

Прокуратура в течении 2 часов уличала Торнтона в совершенных им преступлениях.

В результате Допроса Торнтона Прокуратурой и предъявления ему ряда собственноручных показаний, создалось убеждение, в силе и вескости улик и доказательств, устанавливающих полную виновность Торнтона в предъявленных ему обвинениях.

У Прокуратуры в данный момент имеется формально и по существу все основания для постановки вопроса об аресте Торнтона.

Считая, что эта мера крайне целесообразна для дальнейшего хода процесса, просим разрешить суду вынести решение об аресте Торнтона, тем более, что дальнейшее оставление на свободе Торнтона после уличающего его допроса на суде останется непонятным.

Официальные мотивы решения — сумма собранных на суде обвинительных доказательств и возможность влияния на дальнейший ход следствия нахождение Турнтона на свободе.

Председатель специального присутствия Верховсуда СССР Ульрих  
Прокурор республики Вышинский

*АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 364. Л. 154–154(об). Подлинник.*

**№ 8.26.**

**«К процессу инженеров «Метрополитен-Виккерс»  
Спецсообщение № 4**

По данным на 10 ч. утра 14.IV-33 г.

К третьему дню процесса все яснее вырисовывается провал тактики англичан, в частности английского посольства в Москве, пытавшихся представить процесс, как инсценировку. Общее мнение т. н. «нейтральных» наблюдателей, в частности инкоров, сводится к тому,

<sup>24</sup> Ульрих Василий Васильевич (1889–1951). С 1926 г. по 1948 г. председатель Военной коллегии Верховного суда СССР.

<sup>25</sup> На бланке Верховного суда СССР.

что в СССР действует уже довольно давно организация «Интеллидженс Сервис», представителями которой и являлись инженеры «Метро-Виккерс».

В связи с этим настроение у представителей англо-посольства крайне подавленное. Поверенный в делах Стрэнг, коммерческий советник Пэйтон, консул Рапп и др. уехавшие утром 12.IV на процесс в бодром настроении, вернулись обратно крайне расстроенные и злые. 13.IV Пэйтон заявил, что обвинительный приговор уже можно предвидеть, но что «если подсудимые будут наказаны очень строго, произойдет небывалый конфликт».

По общему мнению иностранных журналистов тактика английско-го посольства заключалась в обработке выпущенных на свободу инженеров с тем, чтобы они взяли обратно все данные на предварительном следствии показания, создав впечатление, что они были сделаны под давлением. Признание Макдональда, сбивчивые и противоречивые показания Торнтонна, неудачные выступления Монкгауза привели к полному провалу этой тактики.

Дюранти по этому поводу заявил:

«Англичане изменили свою тактику, получив инструкцию от посольства. Но не завидно сейчас их положение. Они часто являются смешными, и посольство вряд ли хорошо себя чувствует».

Уэллс, характеризуя поведение Торнтонна 13.IV, заявил:

«Его более твердая линия сейчас объясняется тем, что его за ночь сильно накачали в английском посольстве».

Корреспонденты удивлены тем, что часть арестованных англичан была выпущена на свободу, и особенно тем, что они не взяты под стражу на время суда. Уэллс сказал:

«Завтра, если Торнтонна не возьмут сегодня же под стражу, он будет держать себя еще тверже».

Подводя, однако, итоги первым двум дням процесса инкоры пришли к выводу, сформулированному Дюранти:

«Первые дни дали победу государственному обвинению, которому, несмотря на отказ от прежних показаний Макдональда и Торнтонна все же удалось заставить их признать ряд своих преступных действий».

В результате наметившийся раскол между англо-посольством и инкорами, несмотря на то, что часть их была законтрактована англичанами и подвергалась систематической обработке, еще более углубился. Это обстоятельство нашло себе отражение как в суждениях отдельных инкоров, так и в посланных ими телеграммах.

Комментируя оглашение на суде собственноручных показаний Торнтонна о Ричардсе, американский корреспондент Баренс телеграфировал, что:

«Ричардс, являясь сотрудником «Интеллидженс Сервис», получал от Торнтонна и Макдональда сведения военного характера. Таким образом

Торнтон и Макдональд, зная об этом, тем самым являлись сами соотрудниками Секрет-Сервис».

Попытка Флеминга (представитель Рейтер) разубедить Баренса и помешать отправке этой телеграммы осталась безуспешной.

Уэллс (представитель Интернейшенел Ньюс Сервис), дружелюбно настроенный к англичанам, тоже протелеграфировал, что:

«По собственноручным показаниям Торнтон Ричардс, один из директоров Метро-Виккерс по сей день состоит на службе Интеллидженс Сервис».

Лайонс занял позицию не только объективную, но скорее солидаризирующую с обвинением. В своих телеграммах он оттенил, что у следствия достаточно материалов для обвинения. Он подробно изложил показания Гусева, придав им серьезное значение.

Собственноручные показания Торнтон Ричардсе Лайонс считает чрезвычайно важными. Все последующие увертки и отпирательства Торнтон Лайонс расценивает как фарс. По этому поводу он иронически заметил:

«Англичане не сумели между собой договориться как следует».

Доранти заявил, что

«Показания Торнтон Ричардсе, как о разведчике вызвали у англичан смятение. Репутации Ричардса уже положен конец».

По словам Берсона (представитель ПАТ), для него несомненно, что «Тут действительно замешан Интеллидженс Сервис. Подсудимые сейчас отрицают свою вину, потому, что иначе, если они приедут в Англию, их Инт. Сервис поставит к стенке. Но по всему видно, что они агенты мало-опытные... Опытные агенты не стали бы совмещать шпионскую деятельность с диверсионной»...

Берсон предполагает, что диверсионная деятельность была вызвана только чрезмерным усердием англичан в интересах фирмы.

Говоря о показаниях Торнтон, Берсон презрительно заметил:

«Он просто дурака валяет».

Представитель Ньюс-Хроникл Кэммингс, специально прибывший на процесс, открыто заявил Стрэнгу (англ. пов. в делах):

«Я должен сказать, что это имеет очень плохой вид для англичан».

На резкое замечание Стрэнга «мне надоели эти люди, которые только что приехали» в Россию и уже думают, что они все знают» Кэммингс возразил:

«Я не думаю, что я все знаю о России, но я могу использовать собственные глаза и уши, и то, что они мне говорят об обвиняемых англичанах, нехорошо для Англии»...

О самом ведении процесса и поведении суда комментариев почти нет. Только Лайонс осуждает позицию т. Ульриха и заявляет, что:

«Его шутки и частые замечания неуместны и не корректны, и что он занял слишком ярко выраженную антибританскую позицию».

Об этом он вкратце упомянул и в одной из своих телеграмм.

Таким образом итоги первых двух дней процесса сводятся к тому,

что участие Интеллидженс-Сервис в организации шпионажа и вредительства в СССР через посредство инженеров фирмы Метро-Виккерс, работающих по заданию агента Инт. Серв. Ричардса, выявлено достаточно ярко. Выводы эти, сообщенные американскими инкорами в САСШ, произвели сильное впечатление, как это видно из того факта, что Лайонс получил персональную телеграмму от председателя «Юнайтед Пресс» с поздравлением за прекрасное обслуживание, имевшее успех во всей Америке.

/подпись/<sup>26</sup>

*АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 364. Л. 155–158. Подлинник.*

### № 8.27.

### Письмо К.Б. Радека<sup>27</sup> И.В. Сталину о процессе «Метрополитен-Виккерс»<sup>28</sup>

Секретно.

15 апреля 1933 г.

ДОРОГОЙ ТОВ. СТАЛИН!

Я обязан обратить Ваше внимание на дезорганизацию кампании по поводу процесса.

#### 1. Организационно.

Ни Зав. Иностранным отделом «Известий», ни я, несмотря на требования не имеем даже служебных билетов и лишены поэтому возможности зайти к тов. Стецкому переспросить насчет передаваемых нам инструкций если они нам неясны, или меняются. Бракуются статьи без того, чтобы нам было известно в чем дело. С того, что т. Стецкий назовет мою статью в телефонном разговоре с тов. Ципиным дрянью, и вместо нея появляется статья, уменьшающая значение опасности я не становлюсь политически умнее.

2. Политическая дезорганизация выражается в том, что после того, как 12/IV мне было сообщено, что надо в прессе перейти к решительной контратаке, к разработке фактического материала процесса и после того как 13/IV появилась моя статья, завизированная тов. Гронским, ее поносят в моем отсутствии на заседаниях комиссии, причем мне не известно, что в ней плохо.

14/IV в виду того, что англичане обнаглели на суде тверже, чем до сего времени все отрицают, я с утра требую дальнейшего разбора их показаний и контратаки против английской печати. Тов. Гронский просит меня подо-

<sup>26</sup> Подпись неразборчива.

<sup>27</sup> Радек Карл Бернгардович (1885–1939). Советский политический деятель, деятель международного социал-демократического и коммунистического движения, журналист. В начале 1930-х гг. работал в газете «Известия».

<sup>28</sup> На бланке Центрального комитета ВКП(б).



ждать до вечера. Из редакции мне сообщают, что моя статья не будет нужна, так как сам тов. Гронский пишет статью. Статья эта в № от 15/IV не появляется, хотя ночью 14/IV тов. Гронский мне говорит, что ЦК считает кампанию в газете недостаточной с чем я вполне согласен. Таким образом через день после того как «Известия» начали наступление оно оборвалось.

3. Самое важное следующее. 14/IV в первом часу ночи я получаю указание от тов. Гронского написать статью для № от 16/IV об английской «Белой книге». За день до того тов. Стецкий сказал мне, что нужно атаковать подсудимых и прессу, оставляя в стороне правительство. Приказ писать статью о «Белой книге» — это приказ о лобовой атаке. Чтобы не отнимать у Вас времени я обратился к тов. Литвинову с запросом называть ли Овия, Саймона, Винзитарда и т. д. Тов. Литвинов ответил мне, что Вами еще не решен вопрос печатать ли даже запись его разговоров с Овием, что было бы более слабой формой нападения, чем разбор в официозе телеграммы не только формально неотозванного посла, но и телеграмм английского Мининдела. Зная, что в эти дни Вам придется принимать ответственные решения, которые могут быть затруднены ошибками подчиненных органов, я обращаю Ваше внимание на положение в редакции и в комиссии, которое не дает мне уверенности что все с Вами согласовано.

Если я не получу от Вас указаний, то я буду считать даваемые мне тов. Гронским указания за согласованные с Вами.

С сердечным приветом: /подпись/ (К. Радек).

P. S. В статье моей, замужней тов. Стецким я приводил цитату из книги американского специалиста Рукайзера «На службе у Советов», в которой этот американец, работавший у нас 2 года заявляет:

«Что в России наблюдается в значительной степени умышленный саботаж со стороны элементов, враждебных теперешнему режиму, признает большинство американских специалистов в России, с которыми я обсуждал этот вопрос».

«Надо честно признать, что когда ОГПУ наносит удар это обыкновенно имеет основание. Его обвинения могут быть преувеличены, случай приведший к аресту может быть только поводом. Но ОГПУ обвиняет только тогда, когда оно уверено в том, что обвиняемый совершил действия, направленные против государства. Когда ОГПУ бьет, удары верны и тверды».

Угробив эту статью из-за отсутствия в ней достаточного количества иронии, угробили одновременно это важнейшее для нас свидетельство. Не используется совсем большая литература о работе «Секрет Сервиз»

*АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 364. Л. 159–163. Подлинник.*

*Резолюция: тт. Стецкому Гронскому. Просим не обижать Радека и удовлетворить его требование. И Сталин В. Молотов.*

## № 8.28.

**Приговор специального присутствия Верховного суда СССР по делу  
«Метрополитен-Виккерс»***(Из протокола специального присутствия Верховного суда СССР)**НОЧНОЕ ЗАСЕДАНИЕ**19 апреля 1933 г. 1 час.*

Комендант. Прошу встать, суд идет.

Председатель. Объявляется приговор специального присутствия Верховного суда СССР.

Именем Союза Советских Социалистических Республик Специальное присутствие Верховного суда Союза ССР в составе:

председателя Ульриха В.В.

Членов — Мартенса Л.К. и Дмитриева Г.А.

запасного члена — Беликова А.В.

при секретаре — Костюшко А.Ф.

с участием государственных обвинителей: прокурора РСФСР Вышинского А.Я. и его заместителя Рогинского Г.К.; защиты: членов Московской коллегии защитников — Брауде, Смирнова, Коммодова, Лидова, Долматовского, Шварца, Пинеса, Казначеева и Либсона в открытых судебных заседаниях 12, 13, 14, 15, 16, 17 и 18 апреля 1933 года рассмотрело дело по обвинению:

1. Гусева Василия Алексеевича, 35 лет, уроженца г. Пензы, холостого, с высшим техническим образованием, государственного служащего, несудившегося, бывш. начальника Златоустовской электростанции, в преступлениях, предусмотренных ст.ст. 58-6, 58-7, 58-9 и 58-11 Уголовного кодекса РСФСР.

2. Грегори Альберта Вильяма, 52 лет, уроженца Англии, женатого, с высшим техническим образованием, английского подданного, монтажного инженера английской фирмы «Метрополитен-Виккерс», в преступлениях, предусмотренных ст.ст. 58-6 и 58-11 Уголовного кодекса РСФСР.

3. Зиверта Юлия Ивановича, 50 лет, государственного служащего, уроженца бывш. Курляндской губернии, слесаря, с низшим образованием, несудившегося, бывш. мастера по монтажу трансформаторов и масляных выключателей на Ивановской государственной районной электростанции, в преступлениях, предусмотренных ст.ст. 58-6, 58-7, 58-9 и 58-11 Уголовного кодекса РСФСР.

4. Зорина Николая Григорьевича, 59 лет, уроженца г. Москвы, с высшим образованием, по специальности инженера-механика, женатого, несудившегося, государственного служащего, бывш. старшего инженера тепловой группы Мосэнерго, в преступлениях, предусмотренных ст. ст. 58-7 и 58-11 Уголовного кодекса РСФСР.

5. Крашенинникова Михаила Дмитриевича, 35 лет, уроженца села

Новое, бывш. Владимирской губ., с высшим образованием, государственного служащего, по специальности инженера-электрика, несудившегося, бывш. Начальника ремонтного монтажного отдела 1-й Московской городской электростанции, в преступлениях, предусмотренных ст. ст. 58-7 и 58-11 Уголовного кодекса РСФСР.

6. Котляревского Моисея Львовича, 29 лет, уроженца Бобринец, Зиньевского округа, с высшим образованием, государственного служащего, по специальности инженера-механика, несудившегося, женатого, бывш. заведующего турбинным цехом Зуевской государственной электростанции, в преступлениях, предусмотренных ст. ст. 58-7 и 58-11 Уголовного кодекса РСФСР.

7. Кутузовой Анны Сергеевны, 37 лет, уроженки г. Ленинграда, со средним образованием, несудившейся, бывш. секретаря уполномоченного иностранной формы «Метрополитен-Виккерс» в СССР, в преступлениях, предусмотренных ст.ст. 58-6, 58-7, 58-9 и 58-11 Уголовного кодекса РСФСР.

8. Кушни Джона, 35 лет, уроженец г. Иоганненсбурга в Африке, акционера английской фирмы «Метрополитен-Виккерс», английского подданного, с высшим образованием, бывш. офицера британской армии, монтажного инженера английской фирмы «Метрополитен-Виккерс», в преступлениях, предусмотренных ст.ст. 58-6, 58-7, 58-9 и 55-11 Уголовного кодекса РСФСР.

9. Лебедева Вячеслава Петровича, 52 лет, государственного служащего, уроженца г. Иваново-Вознесенска, со средним образованием, бывш. старшего унтер-офицера царской армии, женатого, бывш. мастера Ивановской государственной районной электростанции, в преступлениях, предусмотренных ст.ст. 58-7, 58-9 и 58-11 Уголовного кодекса РСФСР.

10. Лобанова Александра Тимофеевича, 35 лет, государственного служащего, уроженца Владимирской губ., слободы Старопашенная, сына заводчика, с высшим техническим образованием, женатого, несудившегося, бывш. начальника эксплуатационного отдела Ивановской государственной районной электростанции, в преступлениях, предусмотренных ст.ст. 58-7, 58-9 и 58-11 Уголовного кодекса РСФСР.

11. Макдональда Вильяма Лионель, 29 лет, уроженца г. Лондона, сына инженера, с высшим техническим образованием, английского подданного, холостого, монтажного инженера английской фирмы «Метрополитен-Виккерс», в преступлениях, предусмотренных ст. ст. 58-6, 58-7, 58-9 и 58-11 Уголовного кодекса РСФСР.

12. Монкгауза Аллана, 46 лет, уроженца г. Статфорд в Новой Зеландии, сына фермера, бывш. капитана инженерных войск британской армии, с высшим техническим образованием, женатого, английского подданного, работавшего в СССР в качестве уполномоченного английской фирмы «Метрополитен-Виккерс», в преступлениях, предусмотренных ст.ст. 58-6, 58-7, 58-9 и 58-11 Уголовного кодекса РСФСР.

13. Нордволла Чарльза, 31 года, уроженца г. Берлина, сына инженера,

с высшим техническим образованием, женатого, английского подданного, монтажного инженера английской фирмы «Метрополитен-Виккерс», в преступлениях, предусмотренных ст. ст. 58-7, 58-9 к 58-11 Уголовного кодекса РСФСР.

14. Олейника Петра Еремеевича, 52 лет, уроженца хутора Перекрестовица, бывш. Полтавской губ., со средним образованием, женатого, несудившегося, старшего монтера английской фирмы «Метрополитен-Виккерс», к преступлениях, предусмотренных ст. ст. 58-6, 58-7 л 58-11 Уголовного кодекса РСФСР.

15. Соколова Василия Андреевича, 33 лет, государственного служащего, уроженца села Аскино Бирского района БАССР, сына кустика, со средним техническим образованием, по специальности техник-электро-механика, женатого, несудившегося, бывш. помощника начальника электростанции Златоустовского завода, в преступлениях, предусмотренных ст.ст. 58-6, 58-7, 58-9 и 58-11 Уголовного кодекса РСФСР.

16. Сухоручкина Леонида Александровича, 39 лет, государственного служащего, уроженца станицы Новопавловской Северокавказского края, сына торговца, с высшим образованием, по специальности инженера-электрика, женатого, несудившегося, бывш. начальника эксплуатационного отдела 1-й Московской городской электростанции, п преступлениях, предусмотренных ст.ст. 58-7, 58-9 и 58-11 Уголовного кодекса РСФСР.

17. Торнтон Лесли Чарльза, 45 лет, уроженца г. Ленинграда, сына фабриканта, английского подданного, женатого, с высшим образованием, несудившегося, старшего монтажного инженера английской фирмы «Метрополитен-Виккерс», в преступлениях, предусмотренных ст.ст. 58-6, 58-7, 58-9 и 58-11 Уголовного кодекса РСФСР.

Данными предварительного и судебного следствия Специальное присутствие Верховного суда Союза ССР установило следующее:

В течение ряда лет на крупных электростанциях Союза ССР на электростанциях, входящих в систему Мосэнерго, Златоустовской, Челябинской, Ивановской, Бакинской и других имели мест систематические аварии отдельных котлов, моторов, турбин, генераторов и т. д., выводившие их из строя на более или менее длительные сроки и понижавшие мощность электростанций.

Образованная в стадии предварительного следствия и вызванная в судебное заседание специальная техническая экспертная комиссия на основе представленных ей данных пришла к заключению о наличии во обследованных случаях аварий либо преступной небрежности, либо прямого вредительства со стороны технического персонала, обслуживавшего перечисленные станции.

На основе прошедшего перед судом материала судебного следствия суд устанавливает, что причиной указанных аварий была вредительская деятельность контрреволюционных групп, состоявших из государственных служащих электростанций, в большинстве из высшего технического персонала, действовавших в соучастии с некоторыми служащими частной английской фирмы «Метрополитен-Виккерс», работающей в СССР по до-

говору с Народным комиссариатом тяжелой промышленности об оказании технической помощи.

### I. Вредительство на Златоустовской электростанции

1. Начальник электростанции, государственный служащий Гусев В.А., бывший доброволец колчаковской армии, поставив себе целью нанесение урона государственной промышленности и обороноспособности СССР, совместно с государственным служащим, своим помощником Соколовым В.А. и рядом других лиц, дела о которых выделены в особое производство:

а) систематически выводил из строя в течение 1931 и 1932 годов мотор в 1400 л. с., приводивший в действие крупносортовый стан прокатного цеха Златоустовского металлургического завода, в частности путем введения куска железа в междужелезное пространство с целью приостановить выпуск снарядов и снарядных заготовок. В результате одной из таких аварий снарядные цехи не работали полтора месяца;

б) в конце 1931 года заморозил котел № 8 для ослабления котельного хозяйства электростанции;

в) в конце того же 1931 года вывел из строя углеподачу № 1 путем закладывания металлических предметов между зубьями, зубчатой передачи, в результате чего была разбита эта передача и фундамент. После этого вся углеподача по распоряжению Гусева была разобрана и тем самым выведена из строя на полтора года, до момента ареста Гусева;

г) Умышленно, с вредительской целью, задержал на длительные сроки монтаж котлов №№ 1, 2, 11.

В результате этих преступных действий Гусева мощность электростанции была снижена наполовину, с 12000 до 6000 киловатт.

2) Гусев и Соколов в то же время подготавливали ряд аварий, которые должны были вынести из строя электростанцию и лишить электрической энергии Златоустовские заводы в момент ожидавшегося вредителями военного нападения на СССР.

3) Эта преступная деятельность Гусева и Соколова совершалась по договоренности со служащими английской фирмы «Метро-Виккерс», монтажным инженером Макдональдом В.Л., принимавшим участие в разработке планов аварий.

4) Сверх того, по поручению того же Макдональда, Гусев и Соколов непосредственно и через третьих лиц собирали для Макдональда и передавали ему во вред СССР секретные сведения военно-государственного значения, касавшиеся:

а) работы военных цехов Златоустовских заводов;

б) производства снарядов и их чипов;

в) производства высококачественных сталей для военных нужд;

г) мобилизационных планов электростанции и Златоустовских заводов;

5. За указанные преступные действия Гусев и Соколов получили от Макдональда взятки — Гусев разновременно всего 2500 рублей и Соколов — 1000 рублей.

6. Преступные действия Макдональда были им совершены с ведома и по заданию английского подданного, главного монтажного инженера Московской конторы фирмы «Метрополитен-Виккерс» Торнтон Л.Ч., с которым так же, как и с Макдональдом, Гусев лично обсуждал планы аварий при свидании в Златоусте в 1931 году и на станции Харциск в 1932 году. При этих сведениях Гусев передал Торнтону ряд секретных сведений военно-государственного значения.

Преступные действия Гусева, Соколова и Макдональда предусмотрены ст. ст. 58-6, 58-7, 58-9 и 58-11 Уголовного кодекса РСФСР. Преступные действия Торнтон квалифицированы ниже.

### II. Вредительство па Зуевской государственной районной электростанции

Основным вредителем на Зуевской электростанции бил заведующий турбинным цехом станции, государственный служащий Котляревский М.Л., который а целях нанесения урона промышленной мощи СССР произвел аварию турбогенератора № 3 путем введения болта в генератор в июне 1932 года и, совместно с умершим впоследствии Васильевым, организовал аварии с масляными насосами турбины № 1 и 3 путем умышленного засорения этих насосов.

Эти вредительские акты были совершены Котляревским в соучастии с тем же Макдональдом, от которого Котляревский получил за эти преступные действия взятку в 1000 рублей.

Преступные действия Котляревского предусмотрены ст. с г. 58-7, 58-9 и 58-11 Уголовного кодекса РСФСР.

### III. Вредительство на Ивановской государственной районной электростанции

На Ивгрэсе вредительство осуществляли: заведующий эксплуатационным отделом Лобанов А.Т. в соучастии с мастером той же электростанции Лебедевым В.И., служащим фирмы «Метрополитен-Виккерс» английским подданным Нордволлом Ч. и другими лицами, дело о коих выделено.

1. Лобанов организовал следующие аварии:

а) систематически выводил из строя моторы цепных решеток путем перелома кабеля, шагающею эти моторы;

б) умышленно засорял песком подшипники мотора питательного насоса котлов, вследствие чего мотор выбыл из строя;

в) умышленно вывел из строя мотор дымососа котла № 5 путем закрытия вентиляции мотора;

г) в целях нарушения бесперебойной работы электростанции неоднократно умышленно выключал фидера собственных нужд станции.

В результате этих вредительских актов имели место перебои в работе станции и сокращение электроснабжения заводов и фабрик, питаемых Ивгрэсом.

2. Непосредственным исполнителем аварий, отмеченных в пп. а) и б) п. 1, являлся Лебедев, действовавший по заданию Лобанова.

3. За эти вредительские действия Лобанов получит от Нордволла взятку в 5000 рублей из коих около 300 рублей передал Лебедеву.

Преступные действия Лобанова, Лебедева и Нордволла предусмотрены ст.ст. 58-7, 58-9 и 58-11 Уголовного кодекса РСФСР.

4. На той же Ивгрэс, вне связи с указанными лицами по прямому предположению Торнтонна, мастер станции, государственный служащих Зиверт, тормозил в 1931 году монтаж трансформатора, за что получил от Торнтонна взятку в два приема — всего 800 рублей.

Преступные действия Зиверт а предусмотрены ст. ст. 58-7. 58-11 Уголовного кодекса РСФСР.

#### IV. Вредительство на электростанциях Мосэнерго.

На электростанциях Мосэнерго вредительство осуществлялось следующими лицами:

Начальником эксплуатационного отдела 1-й Московской городской электростанции государственным служащим Сухоручкиным Л.А.

Старшим инженером тепловой группы по турбинному хозяйству Мосэнерго, государственным служащим Зориным М. Г.

Начальником ремонтно-монтажного отдела 1-й Московской городской электростанции, государственным служащим Крашениниковым М.Д.

##### 1. Сухоручкин:

а) на протяжении 1928–1932 годов систематически скрывал по договоренности с Торнтонном серьезные дефекты поставляемого фирмой «Метрополитен-Виккерс» оборудования, а также скрывал дефекты при монтаже этого оборудования, что привело к ряду аварий, уменьшало работоспособность станции и приводило к невозможности изыскания с фирмы «Метрополитен-Виккерс» в порядке рекламации соответствующих денежных сумм;

б) в конце 1931 года лично с целью вызвать аварию на 1-й МГЭС соединил свинцовую оболочку однофазных кабелей генераторов №№ 26 и 27 с железной полкой. Авария была предотвращена лишь благодаря бдительности рабочих;

в) в 1930 и 1931 годах, неоднократно встречаясь с Торнтонном, договаривался с ним о способах разрушения электростанции в момент начала войны против СССР.

2. Зорин по договоренности с тем же Торнтонном в 1931–1982 годах с целью нанесения ущерба промышленности СССР провел на 1-й МГЭС и на Ореховской теплоэлектроцентрали ряд вредительских мероприятий, скрывая органические дефекты поставляемого фирмой «Метрополитен-Виккерс» оборудования, что привело к систематическим авариям на этих станциях, уменьшало работоспособность оборудования, повышало стоимость эксплуатации его и приводило к потере рекламационных сумм.

3. Крашениников на протяжении 1928–1932 годов провел на 1-й МГЭС ряд вредительских актов, скрывая дефекты поставляемого фирмой «Метрополитен-Виккерс» оборудования и его монтажа, что приводило к систематическим авариям на станции и к потере рекламационных сумм.

За указанные преступные действия Сухоручкин, Зорин и Крашениников получили от Торнтонна взятки в сумме: Сухоручкин — 2000 рублей

и 350 рублей торгсиновскими бонами, Зорин — 1000 рублей и Крашенинников — 500 рублей.

Преступные действия Сухоручкина, Зорина и Крашенинникова предусмотрены ст.ст. 58-7, 58-11 Уголовного кодекса РСФСР, а Сухоручкин а кроме этого ст. 58-9 Уголовного кодекса РСФСР.

V. Вредительская контрреволюционная деятельность указанных выше государственных служащих электростанций была увязана, как явствует из приведенных выше фактов, с преступной деятельностью отдельных служащих частной английской фирмы «Метрополитен-Виккерс».

Суд установил следующее:

1. Среди служащих фирмы «Метрополитен-Виккерс» руководящая роль по совершению контрреволюционных преступлений принадлежала Торнтону Л.Ч. главному монтажному инженеру этой фирмы, под руководством которого осуществляли вредительство на отдельных электростанциях СССР и инженеры и монтеры фирмы, английские подданные, упоминавшиеся выше Макдональд и Нордволл, а равно инженер Кушни и гражданин СССР монтер фирмы Олейник П.Е.

Через этих лиц, как равно и непосредственно, Торнтон:

а) вступал в связь с контрреволюционными группами государственных советских служащих на электростанциях, договаривался с ними (Гусев, Сухоручкин, Зорин) о совершении аварий, о сокрытии дефектов оборудования, поставляемого фирмой «Метрополитен-Виккерс» (Крашенинников, Зиверт), и давал взятки государственным служащим за совершенные ими преступные действия;

б) занимался военным шпионажем на территории СССР, собирая через Макдональда, Кушни и Олейника секретные сведения военно-государственного значения, и давал за полученные сведения через указанных лиц взятки советским государственным служащим (Гусев, Соколов и др.).

Преступные действия Торнтоня предусмотрены ст.ст. 53-6, 58-7, 53-9 и 58-11 Уголовного кодекса РСФСР.

2. Уполномоченный Московской конторы фирмы «Метрополитен-Виккерс» Монкгауз;

а) был осведомлен о действиях Торнтоня по организации совместно с вредительскими контрреволюционными группами советских государственных служащих электростанций аварий на этих электростанциях;

б) принимал участие в даче взяток государственным служащим электростанций за сокрытие дефектов оборудования, поставляемого фирмой «Метрополитен-Виккерс», а также за сокрытие дефектов монтажа этого оборудования, что приводило к авариям.

Преступные действия Монкгауза предусмотрены ст.ст. 58-7, 58-9 и 58-11 Уголовного кодекса РСФСР.

3. Исполнителем вредительских заданий Торнтоня на Бакинской электростанции был монтажный инженер фирмы «Метрополитен-Виккерс» — Кушни, организовавший в 1928 году на этой станции аварию с



турбиной № 11 и собиравший секретные сведения военного характера для передачи Торнтону.

Преступные действия Кушни предусмотрены ст.ст. 58-Г, 58-9 и 58-11 Уголовного кодекса РСФСР.

4. Исполнителем преступных заданий Торнтонна на ряде электростанций (1 МГЭС, Макеевка, Мотовилиха) был служащий Московской конторы фирмы «Метро-Виккерс», гражданин СССР — Олейник.

а) Систематически скрывавший дефекты оборудования, поставляемого фирмой «Метрополитен-Виккерс», что привело к ряду аварий и

б) собиравший военно-секретные сведения и вербовавший агентуру для Торнтонна.

Преступные действия Олейника предусмотрены ст.ст. 58-6, 58-7, 58-11 Уголовного кодекса РСФСР.

5. Кутузова А. С., состоя на службе в Московской конторе фирмы «Метрополитен-Виккерс» в качестве секретаря и зная о контрреволюционной работе вышеупомянутых служащих этой фирмы, систематически передавала и пересылала денежные вознаграждения отдельным участникам контрреволюционных групп государственных советских служащих электростанций за их шпионскую и вредительскую деятельность.

Преступления Кутузовой предусмотрены ст.ст. 58-6 и 38-11 Уголовного кодекса РСФСР.

V. На основании изложенного, исходя из установленных судом обстоятельств дела, степени вины каждого из поименованных выше лиц я на основании постановления ЦИК Союза ССР от 14 марта с его года, в силу которого советские государственные служащие, избалованные во вредительстве, как изменники своего отечества, подлежат более суровой ответственности, чем служащие частных предприятий.

Суд приговорил:

## I

1. Гусева Василия Алексеевича,
2. Сухоручкина Леонида Алексеевича,
3. Лобанова Александра Тимофеевича, государственных служащих, граждан СССР, к десяти годам лишения свободы с поражением в правах на пять лет и с конфискацией всего имущества. Избрание этой меры репрессии вместо расстрела суд обосновывает исключительно тем, что преступная вредительская деятельность указанных осужденных имела локальный характер и не нанесла серьезного ущерба промышленной мощи СССР.

## II

4. Соколова Василия Андреевича,
5. Зорина Николая Григорьевича,
6. Котляревского Моисея Львовича, государственных служащих, граждан СССР, по тем же основаниям — к восьми годам лишения свободы с указанными выше последствиями.

## III

7. Крашенинникова Михаила Дмитриевича, государственного служащего, гражданина СССР, — по тем же основаниям — к пяти годам лишения свободы с поражением в правах на пять лет без конфискации имущества.

## IV

8. Лебедева Вячеслава Петровича, государственного служащего, гражданина СССР, принимая во внимание, что он являлся лишь орудием в руках Лобанова и руководствуясь ст. 51 Уголовного кодекса РСФСР к двум годам лишения свободы без поражения прав и без конфискации имущества.

## V

Служащих Московской конторы фирмы «Метрополитен-Виккерс».

9. Английского подданного Торнтон Лесли Чарльза — к трем годам лишения свободы.

10. В отношении английского подданного Макдональда Вильяма Лионель, как действовавшего по прямому подстрекательству его непосредственного начальника Торнтон, с одной стороны, и твиду чистосердечного признания на суде своих преступных действий, руководствуясь ст. 51 Уголовного кодекса РСФСР, смягчить требуемую законом меру репрессий и ограничиться осуждением к двум годам лишения свободы.

В отношении английских подданных:

11. Монкгауза Аллана,

12. Нордволла Чарльза, как не принимавших непосредственного участия в совершении аварий на электростанциях, и

13. Кушни Джона, ввиду давности совершенного им преступления (1928 год), руководствуясь ст. 51 Уголовного кодекса РСФСР, ограничиться удалением их из пределов СССР с запрещением въезда в СССР сроком на 5 лет.

Осужденные Монкгауз, Нордволл и Кушни обязаны оставить пределы СССР в течение трех суток с момента вынесения приговора.

14. Олейника Петра Еремеевича, гражданина СССР принимая во внимание его зависимость по службе от Торнтон и как служащего частной фирмы, — к трем годам лишения свободы без поражения прав и без конфискации имущества.

15. Кутузову Анну Сергеевну, гражданку СССР, по тем же основаниям к полутора годам лишения свободы без поражения прав и без конфискации имущества.

Всем осужденным к лишению свободы зачесть срок предварительного заключения.

## VI

16. В отношении Зиверта Юлия Ивановича, государственного служащего, гражданина СССР, принимая во внимание, что своей работой после 1931 года он доказал, что искренне порвал с предателями, на основании ст. 8 Уголовного кодекса РСФСР мер репрессии не применять и из-под стражи освободить.

17. Грегори Альберта Вильяма английского подданного по недостаточности улик, оправдать.

Приговор окончательный, обжалованию не подлежит и входит в силу немедленно с момента его оглашения.

Председатель Специального присутствия Верховного суда  
Союза ССР В. Ульрих  
Члены присутствия: Л. Мартенс, Дмитриев  
г. Москва,  
19 апреля 1933 год.

*АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 366а. Л. 155–163. Машинописная копия.*

### № 8.29.

**Служебная записка заместителя ответственного редактора газеты  
«Красная Башкирия» А. Утешева главному редактору «Правды»  
Л.З. Мехлису<sup>29</sup> с приложением писем А.П. Гусева<sup>30</sup>**

19 апреля 1933 г.

По поручению секретаря ОК ВКП(б) т. Быкина направляю письма в «Красную Башкирию» отца вредителя В. Гусева (процесс вред. Электростанций).

А. Гусев — отец обвиняемого — работает в Уфе на паровозо-ремонтном заводе, член ВКП(б).

С комм. приветом:  
Зам. отв. редактора А. Утешев

*Приложение*

18 апреля 1933 г.

Тов. Редактор!

Среди группы вредителей по электросиловым установкам играл видимо мой сын Гусев Василий, от которого я категорически отрекаюсь, как от предателя советской власти, которая его воспитала как сына рабочего, работающего на производстве более 40 лет. Я требую через вашу пролетарскую редакцию применить ему высшую меру наказания — расстрел. Он знал, что его отец старый член коммунистической партии, отдавший все силы на дело строительства социализма, он подлец воткнул острый нож в спину отца ста-

<sup>29</sup> Мехлис Лев Захарович (1889–1953). В 1930–1937 гг. заведующий отделом печати ЦК ВКП(б), член редколлегии, а затем главный редактор газеты «Правда».

<sup>30</sup> На бланке редакции газеты «Красная Башкирия».

рика, он замарал мою седину. Так пусть получит должное в ответ этой шайки бандитов. Я еще больше приложу свой опыт и старание на дело рабочего класса. Я приветствую верного стража революции зоркий глаз ГПУ.

Гусев<sup>31</sup>.

Улица Зенцова 9. кв. 59.

18 апреля 1933 г.

В редакцию Красной Башкирии.

Уважаемый товарищ редактор. Из газет я узнал, что мой сын Гусев Василий Алексеевич привлечен к суду, как активный участник во вредительской контрреволюционной организации на электростанциях, созданной на деньги и по замыслу агентов и шпионов английского империализма. Разрешите через вашу газету во всеуслышание заявить, что я отрекаюсь от сына изменившему пролетарскому отечеству. Я честно проработал на производстве более 40 лет из коих работаю с 1895 г. на транспорте. Я начал работать с 11 лет учеником слесаря, на гроши воспитал всех детей. Сын Василий своим преступлением позорит мою безупречную долголетнюю работу. Я отрекаюсь от него как изменника рабочему классу и надеюсь, что Верховный суд накажет преступника по всей строгости революционных законов. В ответ врагам рабочего класса я еще с большей энергией буду продолжать начатое дело строительства социализма.

Гусев Алексей Прокофьевич  
г. Уфа. (Инспектор Уфимского ТРЗ).  
Ул. Зенцова, д. 9 кв. 59.  
Член ВКП(б) билет № 0930303.

*АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 364. Л. 167–171. Подлинник. Рукопись и машинописная копия.*

#### № 8.30.

### Постановление Политбюро ЦК ВКП(б) о расходах на процесс вредителей на электростанциях<sup>32</sup>

Строго секретно

№ П136/33-опр

23 апреля 1933 г.

Тов. Мирошникову.  
Опросом членов ПВ от 15.IV.33г.

<sup>31</sup> Гусев Алексей Прокофьевич (?-?). Отец В.А. Гусева, арестованного по делу «Метро-Виккерс».

<sup>32</sup> На бланке Цк ВКП(б).

57/33. — Об отпуске средств Таджикско-Памирской экспедиции и Верхсуду СССР.

Утвердить постановление СНК СССР об отпуске из резервного фонда СНК СССР:

- 1) 100 тыс. рублей Таджикско-Памирской экспедиции на продолжение работ.
- 2) 35 тыс. рублей председателю Верхсуда т. Винокурову на расходы, связанные с проведением процесса по вредительству на электростанциях.

СЕКРЕТАРЬ ЦК

*АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 364. Л. 164. Машинописная копия.*

**№ 8.31.**

**Постановление Политбюро ЦК ВКП(б)  
«О заявлениях осужденных вредителей»<sup>33</sup>**

Строго секретно

№ П136/3-с.

23 апреля 1933 г.

Т.т. Сталину, Ворошилову, Молотову, Калинин.

3. — О заявлениях осужденных вредителей.

Поручить комиссии в составе т.т. Сталина, Ворошилова, Молотова и Калинина не позднее завтрашнего дня решить этот вопрос.

СЕКРЕТАРЬ ЦК

*АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 364. Л. 172. Машинописная копия.*

**№ 8.32.**

**Докладная записка заведующего Отделом культуры  
и пропаганды ЦК ВКП(б) А.И. Стецкого<sup>34</sup>  
И.В. Сталину**

8 мая 1933 г.

Тов. СТАЛИН!

Отчет о процессе вредителей на электростанциях распространен в Англии в количестве 2000 экз. Запросы и благодарности за присылку отчета продолжают поступать в значительном количестве.

<sup>33</sup> На бланке Цк ВКП(б).

<sup>34</sup> Стецкий Алексей Иванович (1896–1938). В 1930–1934 гг. заведующий Отделом культуры и пропаганды ЦК ВКП(б), в 1933 г. член Организационного комитета Союза советских писателей.

Считаю, что дальнейшее распространение отчета в Англии под нашей маркой неудобно. Два крупных лондонских издательства обратились к издательству «Советское законодательство» с просьбой или продать им право на издание отчета в Англии, или закупить у него известное количество экземпляров, но под их маркой.

Я разрешил тов. Крепсу заключить соглашение во втором варианте (во избежание всяческих злоупотреблений в отчете), т. е. продать печатаемые здесь экземпляры известному в Англии издательству «Аллен энд энвин», с тем, что на издании будет стоять их марка, а на обратной стороне обложки, что это — перепечатка официального издания отчета издательства «Советское законодательство».

Английское издательство должно платить 2,5–3 шилл. за экземпляр полного отчета.

Зав. Культпропотделом ЦК ВКП(б) /подпись/ (Стецкий)

*АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 364. Л. 173. Подлинник.*

### № 8.33.

#### Постановление Политбюро ЦК ВКП(б) о расходах связанных с проведением процесса над вредителями<sup>35</sup>

Строго секретно

№ П139/114-опр

15 июня 1933 г.

Тов. Мирошникову.

Опросом членов ПВ от 15.VI.33 г.

131/114. — Об отпуске средств из резервного фонда СНК СССР.

Утвердить постановления СНК СССР об отпуске из резервного фонда СНК СССР:

- 1) 50.000 руб. Союзу художников;
- 2) 120.000 руб. дотацию Союзу советских архитекторов
- 3) 17.540 руб. председателю Верховсуда т. Винокурову на расходы, связанные с проведением процесса по вредительству на электростанциях.

СЕКРЕТАРЬ ЦК

*АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 364. Л. 174. Машинописная копия.*

<sup>35</sup> На бланке ЦК ВКП(б).

**№ 8.34.**  
**Постановление Политбюро ЦК ВКП(б)**  
**в связи с телеграммой Литвинова<sup>36</sup>**

Строго секретно

№ П140/67-опр

1 июля 1933 г.

Тов. Крестинскому.  
Опросом членов ПВ от 29.VI.33 г.  
85/67. — Телеграмма т. Литвинова.

Послать следующий ответ т. Литвинову:

«Предложенный Вами порядок принимаем. Постановление о замене лишения свободы высылкой из СССР на пять лет будет принято президиумом в субботу 1 июля в 6 часов вечера по московскому времени, т.е. в 4 часа дня по лондонскому. Если английская сторона выполнит все условия, можете сообщить Саймону о состоявшейся амнистии в 6 часов по лондонскому времени, независимо от того, получите ли уже из Москвы телеграмму о состоявшемся акте. Майскому и Озерскому поручается приступить к переговорам о торговом договоре в понедельник 3 июля. По поручению инстанции Крестинский».

СЕКРЕТАРЬ ЦК

*АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 364. Л. 175. Машинописная копия.*

**№ 8.35.**  
**Постановление Политбюро ЦК ВКП(б) в отношении Макдональда**  
**и Торнтона с приложением<sup>37</sup>**

Строго секретно

№ П140/2-опр

1 июля 1933 г.

Тов. Калинину.  
2. — О смягчении приговора Верховсуда в отношении Макдональда и Торнтона.  
(т. Калинин).

Утвердить внесенный т. Калининым проект постановления президиума ЦИК'а о смягчении приговора Макдональду В.Л. и Торнтону Л.Ч. (см. приложение).

СЕКРЕТАРЬ ЦК

<sup>36</sup> На бланке ЦК ВКП(б).

<sup>37</sup> На бланке ЦК ВКП(б).

Приложение  
к п. 2 пр.ПБ № 140.

О СМЯГЧЕНИИ ПРИГОВОРА СПЕЦИАЛЬНОГО ПРИСУТСТВИЯ  
ВЕРХОВНОГО СУДА СОЮЗА ССР В ОТНОШЕНИИ МАКДОНАЛЬДА  
В.Л. и ТОРНТОНА Л.Ч. по ИХ ХОДАТАЙСТВУ О ПОМИЛОВАНИИ.  
ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРЕЗИДИУМА ЦЕНТРАЛЬНОГО ИСПОЛНИ-  
ТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА СОЮЗА ССР.

(Утверждено Политбюро ЦК ВКП(б) 1 июля 1933 года).

Рассмотрев ходатайство о смягчении приговора Макдональда Вильяма Лионеля и Торнтон Лесли Чарльза, осужденных 18 апреля 1933 года специальным присутствием Верховного Суда Союза ССР: Макдональд В.Л. — к двум годам и Торнтон Л.Ч. — к трем годам лишения свободы, Президиум Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР постановляет:

Заменить лишение свободы Макдональду Вильяму Лионелю и Торнтону Лесли Чарльзу высылкой из пределов Союза ССР без права возвращения в пределы Союза ССР в течение пяти лет каждому.

Председатель Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР — М. Калинин

И.о. Секретаря Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР — А. Медведев.

Москва, Кремль  
1-го июля 1933 г.

*АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 364. Л. 176–177. Машинописная копия.*



## СПИСОК УСЛОВНЫХ СОКРАЩЕНИЙ

- Агитпроп** — отдел агитации и пропаганды  
**АП РФ** — Архив Президента Российской Федерации  
**АССР** — Автономная Советская Социалистическая Республика  
**ВАИ** — Всероссийская ассоциация инженеров  
**Верхсуд** — Верховный суд  
**ВКП(б)** — Всесоюзная коммунистическая партия (большевиков)  
**ВМН** — Высшая мера наказания  
**внутел** — внутренних дел  
**вио** — временно исполняющий обязанности  
**ВСНХ** — Высший совет народного хозяйства  
**ВЦИК** — Всероссийский центральный исполнительный комитет  
**ВЦСПС** — Всесоюзный центральный совет профессиональных союзов  
**ГВП** — Главная военная прокуратура  
**ГК** — городской комитет  
**Главгортоп** — Главное горно-топливное управление ВСНХ СССР  
**Главлесбум** — Главное управление лесной и бумажной промышленности ВСНХ СССР  
**Главлит** — Главное управление по делам литературы и издательств  
**ГПУ** — Государственное политическое управление  
**ГРЭС** — Государственная районная электростанция  
**ГЭС** — Гидроэлектростанция  
**ГУИТУ** — Главное управление исправительно-трудовых учреждений  
**Д.** — дело  
**ДГРУ** — Донецко-Грушевское рудоуправление  
**ДВК** — Дальневосточный край  
**ж.-д.** — железнодорожный (-ая)  
**завкультпроп** — заведующий отделом культуры и пропаганды ленинизма  
**заворг** — заведующий организационным отделом  
**зам.** — заместитель  
**ЗУГРЭС** — Зуевская ГРЭС в Донбассе  
**ИНО** — Иностранный отдел  
**иноразведка** — иностранная разведка  
**ИНФАГО** — информационно-агентурный отдел (отделение)  
**ИТЛ** — исправительно-трудовой лагерь  
**Кв.** — квартира  
**Квт** — киловатт  
**КВЖД** — Китайско-Восточная железная дорога  
**КГД** — Клуб горных деятелей  
**КК** — контрольная комиссия  
**Колл.** — коллегия  
**комвуз** — коммунистическое высшее учебное заведение  
**К<sup>о</sup>** — компания  
**Коминтерн** — Коммунистический интернационал  
**комячейка** — коммунистическая ячейка  
**КП(б)** — Коммунистическая партия (большевиков)  
**КПК** — Комиссия партийного контроля при ЦК ВКП(б) (1934–1952);  
**к.р.** — контрреволюционный (-ая)  
**крайком** — краевой комитет партии  
**КРО** — контрразведывательный отдел  
**Л.** — лист  
**л. д.** — лист дела  
**Лечсанупр** — Лечебно-санаторное управление  
**ЛКСМ** — Ленинский коммунистический союз молодежи  
**МГУ** — Московский государственный университет  
**МК** — Московский комитет  
**МТС** — машинно-тракторная станция  
**Нарком** — Народный комиссар  
**Наркомзем** — Народный комиссариат земледелия  
**Наркомпрос** — Народный комиссариат просвещения

- Наркоминдел** — Народный комиссар иностранных дел  
**Наркомнац** — Народный комиссариат по делам национальностей  
**НКВД** — Народный комиссариат внутренних дел  
**НКВТ** — Народный комиссариат внешней торговли  
**НКЗ** — Народный комиссариат земледелия  
**НКИД** — Народный комиссариат иностранных дел (нкид — народный комиссар иностранных дел)  
**НКПС** — Народный комиссариат путей сообщения  
**НКТП** — Народный комиссариат тяжелой промышленности  
**НТС** — научно-технический совет  
**НЭП** — новая экономическая политика  
**ОГПУ** — Объединенное государственное политическое управление  
**окротдел** — окружной отдел  
**ОК** — окружной комитет  
**ОО** — особый отдел  
**Оп.** — опись  
**Опр.** — опросом  
**Оперработник** — оперативный работник  
**ОРПО** — организационно-распределительный отдел  
**оргбюро** — организационное бюро  
**ОСО** — Особое совещание  
**От-ние** — Отделение  
**п.** — пункт  
**партком** — партийный комитет  
**ПБ** — Политбюро  
**ПВРК** — Петроградский военно-революционный комитет  
**Перл.** — перлюстрировано  
**Политбюро** — Политическое бюро  
**политконтроль** — политический контроль  
**политотдел** — политический отдел  
**пост.** — постановление  
**п.п.** — подлинная подпись; подписано  
**ПП** — полномочное представительство  
**Пр.** — протокол  
**През.** — президиум  
**РГАСПИ** — Российский государственный архив социально-политической истории  
**РГАНИ** — Российский государственный архив новейшей истории  
**РВС (Реввоенсовет)** — Революционный военный совет  
**регистрод** — регистрационный отдел (военная разведка)  
**РК** — райком комсомола  
**РКП** — Российская коммунистическая партия  
**РККА** — Рабоче-крестьянская Красная армия  
**РКИ** — Рабоче-крестьянская инспекция  
**РО НКВД** — районный отдел НКВД  
**РСДРП** — Российская социал-демократическая рабочая партия  
**РСФСР** — Российская Советская Федеративная Социалистическая Республика  
**С.** — страница  
**С** — секретно  
**СС** — совершенно секретно  
**С.ж.д.** — Северная железная дорога  
**следдело** — следственное дело  
**следчасть** — следственная часть  
**СНК (Совнарком)** — Совет народных комиссаров  
**СНХ** — Совет народного хозяйства  
**СО** — секретный отдел  
**см.** — смотри  
**СОО** — секретно-оперативный отдел  
**СОЧ** — секретно-оперативная часть  
**Соч.** — сочинение  
**СОУ** — Секретно-оперативное управление  
**СПО** — секретно-политический отдел  
**спецдело** — специальное дело  
**спецчасть** — специальная часть

- СПУ** — Секретно-политическое управление
- С-т.** — секретариат
- тов.** — товарищ
- т.** — том
- т.п.** — тому подобное
- тт.** — товарищи
- трудколлония** — трудовая колония
- ТЭЦ** — Теплоэлектроцентраль
- УГБ** — Управление государственной безопасности НКВД
- уездревком** — уездный революционный комитет
- УИТЛыК** — Управление исправительно-трудовых лагерей и колоний
- УК** — Уголовный кодекс
- УКМК** — Управление коменданта Московского Кремля
- УСО** — Учетно-справочный отдел
- Ф.** — фонд
- ФЗУ** — Фабрично-заводское обучение
- ЦА ФСБ РФ** — Центральный архив Федеральной Службы Безопасности Российской Федерации
- ЦК** — Центральный комитет
- ЦИК** — Центральный исполнительный комитет
- ЦКК** — Центральная контрольная комиссия
- Ц.О.** — Центральный орган
- ЦУДОТРАНС** — Центральное Управление Шоссейных и Грунтовых Путьей Сообщения НКПС
- ЦУЖЕЛ** — Центральное управление железнодорожного транспорта НКПС
- ЧК** — Чрезвычайная комиссия
- ЭКО** — экономический отдел
- ЭКУ** — Экономическое управление

*Научное издание*

**ПОЛИТБЮРО И «ВРЕДИТЕЛИ»  
Книга 2**

Редакторы *Ю. А. Борисёнок, Е. А. Галимзянова*  
Художественный редактор *А. И. Ольденбургер*  
Корректор *А. Н. Романов*  
Электронная верстка *М. Е. Кузнецова, Е. С. Яценко*

Подписано в печать 15.12.2014. Формат 70х100/16.  
Уч.–изд. 30,1 л. Усл. печ. 32 л. Тираж 2000 экз. Заказ 7600

ООО «Родина МЕДИА»  
127025, г. Москва, ул. Новый Арбат, 19,  
тел. (+7495) 697–45–36



Отпечатано в ОАО «Можайский полиграфический комбинат»  
143200, г. Можайск, ул. Мира, 93  
[www.oaompk.ru](http://www.oaompk.ru), [www.oaompk.rf](http://www.oaompk.rf) тел.: (495) 745-84-28, (49638) 20-685