

О. П.

Вопрос НКВД.

16

Дело антисоветских диверсионно-
шпионских организаций на Амурской
и Дальневосточной п.з.

Участников антисоветских диверсионно-
шпионских организаций на Амурской и
Дальневосточной п.з. передать суду (с
рассмотрением дела в закрытом засе-
дании Военной комиссии Верховного СССР) и
расстрелять всех. Исполнение пригово-
ра опубликовать в Хронике местной
печати.

Взм. Басову

Взвешивающему

Взм. Басову

148/34
от 13.12.38

1/МК.

17
Совершенно секретно.

Прот. П. Б. № 48 п. 34.0 м
13.12.37

РАССЕКРЕЧЕНО

СЕКРЕТАРЮ ЦК ВКП(б)

тов. С Т А Л И Н У

На Амурской и Дальневосточной железных дорогах
вскрыты две антисоветские диверсионно-шпионские органи-
зации: японская и троцкистская.

Обе эти организации проводили до последнего
времени разрушительную работу на железнодорожном транс-
порте.

1. Японская организация возглавлялась резиден-
том японской разведки АВЕРБАХОМ (бывший начальник плано-
вой группы паровозной службы Амурской жел.дор., беспар-
тийный, арестован) и ЛЕШЕДКО (бывший начальник Куйбы-
шевского паровозного отделения Амурской жел.дор., бес-
партийный, арестован).

Организация эта была создана японской разведкой
еще в 1926 году и поддерживала в свое время связь с
членами Дальневосточного филиала "Промпартии", ликви-
дированного УНКВД по ДВК в 1931 году. До этого - некото-

рые из активных ее участников (АВЕРБАХ, БЫЛЬЦЕВ и др.) поддерживали связь с зарубежной белогвардейской организацией "Союз возрождения России", действовавшей по заданию японской разведки.

Оставшиеся не разоблаченными после ликвидации на ДВК некоторых связей "Союза возрождения России" и филиала "Промпартии" резиденты японской разведки продолжали вести до последнего времени свою шпионскую и диверсионную работу и создавали новые кадры своей агентуры.

Японская шпионско-диверсионная организация дислоцировалась на решающих пунктах Амурской железной дороги (Куйбышевка, Магдагачи, Ерофей) и Дальневосточной железной дороги (Хабаровск, Облучье, Ин, Первая Речка, Вяземская и др.).

Материалами следствия установлено, что японская шпионско-диверсионная организация и блокировавшаяся с нею через ряд своих активных участников троцкистская организация охватывали своей разрушительной деятельностью решающие узлы Амурской и Дальневосточной жел.дор., в которых были насажены хорошо замаскированные активно действовавшие до последнего времени шпионско-троцкистские группы. Очаги этих групп существовали не только в службах паровозной, пути и движения, но и в службах вагонной и связи и на ряде крупных станций.

За длительное время своего существования японская шпионско-диверсионная организация провела на Амурской и Дальневосточной жел.дор. большую подрывную работу в

области разрушения паровозного и вагонного парка и срыва правильной работы этих дорог; организация искусственно создавала пробки на магистралях, срывала мобилизационную подготовку дорог, совершала крушения поездов и передавала японской разведке шпионские сведения о состоянии и работе железных дорог ДВК.

Следствием установлен и документирован ряд крупных диверсионных актов, совершенных организацией по прямому заданию японской разведки, выполнявшей план подготовки Японии к войне с СССР.

Руководитель организации АВЕРБАХ показал, что эти диверсионные акты совершались организацией на всем протяжении ее длительного существования: в 1930 году участниками организации ШИШМАРЕВЫМ и ЛАЗАРЕВЫМ был совершен поджог мастерских "Дальлеса"; в 1931 году тот же ШИШМАРЕВ и его соучастник НИКОЛЬСКИЙ подожгли здание управления Уссурийской железной дороги; в 1932 году члены организации КРИССЕНЕЛЬ, АВЕРБАХ и БЕРДИБЕРИ подожгли два дома на строительстве авторемонтного завода в Хабаровске; в 1933 году КРИССЕНЕЛЬ и его соучастник, германский подданный, ЕГЕРЬ - подожгли лесозавод на Уссуре; в 1934 году КРИССЕНЕЛЬ и ЧИСТЯКОВ подожгли авторемонтный завод в Хабаровске; в том же 1934 году АВЕРБАХ лично организовал поджог сборного цеха паровозоремонтного завода в Никольске-Уссурийске.

Организация, кроме этого, выполнила и ряд диверсионных актов на жел.-дор. транспорте; в частности, АВЕРБАХ показал на допросе, что он лично организовал совместно с КРИССЕНЕЛЕМ в 1931 году крушение пассажирского поезда № 2 на ст. Ин,

повлекшее за собой 16 человеческих жертв.

По тем же показаниям АВЕРБАХА, организация впервые стала получать от японцев прямые директивы о совершении диверсионных актов на жел.-дор. транспорте и в промышленности в 1931 году, при чем АВЕРБАХ лично дважды получал эти директивы от японцев в 1932 году при посещении им японского консульства в Хабаровске.

По этому вопросу АВЕРБАХ на допросе от 15/1-37 года показал:

"Японцы требовали, чтобы мы перешли к массовым диверсиям, выводили из строя станки, оборудования, поджигали предприятия и особенно активизировали акты диверсий, когда во взаимоотношениях между Японией и Советским Союзом наступит известная напряженность".

Другой активный участник организации ФОМИНЫХ (член ВКП(б) с 1930 года, инспектор паровозной службы Амурской железной дороги) показал на следствии, что он лично произвел по заданию резидента японской разведки ЛЕШЕДКО в депо Лазо и на паровозо-ремонтных заводах в Улан-Удэ и Красноярске ряд диверсионных актов, в результате которых было выведено из строя свыше сорока паровозов.

ФОМИНЫХ показал также, что по заданию ЛЕШЕДКО он поддерживал связь с японскими резидентами: СОЛОВЬЕВЫМ-на заводе в Улан-Удэ; ПОЛОНКИНЫМ и ГЕРАСКИНЫМ-на заводе в Красноярске; ЛОСКАРЖЕВСКИМ-в Ворошилове-Уссурийском и ВАСИЛЬЕВЫМ-в депо Первая Речка.

Организация поддерживала непосредственную связь с японскими консульствами в Хабаровске и Благовещенске через

указанных выше ЛЕШЕДКО и АВЕРБАХА.

Следствие установило, что активные члены организации (ЛЕШЕДКО, АВЕРБАХ, КАШЕЕВ, ФОМИНЫХ и др.) передали японской разведке шпионские материалы, характеризующие состояние Амурской и Дальневосточной дорог; графики движения поездов по б.Уссурийской жел.дор.; данные о количестве воинских поездов, следовавших через ст.Хабаровск; сведения о строительстве вагонных депо; схемы станций и планы депо Хабаровск, Первая Речка, Ин, Облучье, Куйбышевка, Завитая; сведения о емкости топливных складов и запасов угля на ряде пунктов ДВК; данные о состоянии водоснабжения, паровозного парка и др.

Попытки разоблачения вредительских действий членов организации - решительно пресекались активными участниками таковых. Так, парторг депо Куйбышевка ФЕДОРКИН, пытавшийся разоблачить вредительскую работу в депо был отравлен участниками организации УБЕЙ-ВОЛКОМ (инспектор по нормированию труда) и КЛОКОВЫМ (шорник депо), при чем яд для отравления ФЕДОРКИНА был получен ими от резидента японской разведки ЛЕШЕДКО.

На протяжении последних 4-5 лет указанная организация получила от японцев свыше 100.000 рублей, как вознаграждение за свою шпионско-диверсионную работу.

Из этих сумм АВЕРБАХ, согласно его показания на допросе от 15/1-37 г. получил около 15.000 рублей.

2. Во главе троцкистской организации, вскрытой на Амурской дороге, стоял АЛЕКСАНДРОВ (в момент ареста - член ВКП(б) с 1924 года, заместитель начальника Амурской ж.д.).

АЛЕКСАНДРОВ - участник антисоветского троцкистского подполья с 1927 года. С 1934 года, в бытность свою сначала заместителем начальника Центрального вагонного управления НКПС АРНОЛЬДОВА, а затем начальником того же управления НКПС, принимал активное участие вместе с АРНОЛЬДОВЫМ в работе антисоветской троцкистской организации на железнодорожном транспорте. Зная со слов АРНОЛЬДОВА о существовании троцкистского центра, АЛЕКСАНДРОВ выполнял его директивы и в период с 1934 по 1935 год, будучи начальником вагонного управления НКПС, разрушал вагонный парк жел.дор. СССР с целью дезорганизации работы железнодорожного транспорта.

Получив в 1936 году назначение на должность зам. начальника Амурской ж.д., АЛЕКСАНДРОВ возглавил с этого же времени существовавшую уже тогда на этой дороге троцкистскую организацию и до дня своего ареста руководил ее разрушительной работой на транспорте.

Об этом АЛЕКСАНДРОВ показал на допросе:

"Разрушительную работу на Амурской ж.д. я проводил по решающим службам хозяйства дороги. Я разрушал паровозный парк, вагонный парк, срывал эксплуатационную готовность дороги и содействовал искажению политики зарплаты... В результате моей и других участников нашей организации подрывной и вредительской деятельности на Амурской ж.д. был разрушен паровозный парк, дорога к зиме 1936-37 г.г. зашилась, значительно увеличилось число аварий и крушений и сорвана мобилизационная готовность Амурской ж.д., как важной пограничной магистрали".

Руководитель троцкистской ячейки на ст.Ерофей Павлович ПАЛЕЙ (до ареста старший инженер паровозного депо ст.Ерофей Павлович, исключен из ВКП(б) в 1936 году, как кадровый троцкист), на вопрос, как сказалась диверсионно-вредительская

деятельность троцкистской организации на работе жел.дор. показал:

"В результате диверсионно-вредительской деятельности нашей антисоветской троцкистской организации паровозный парк депо Ерофей Павлович, вместо оздоровления и подготовки его к зиме, систематически разрушался и с наступлением морозов паровозы стали пачками бросать поезда, что привело в ноябре 1936 года к дезорганизации движения на Ерофеевском отделении и сказалось на зашивке Амурской дороги".

Ряд активных участников троцкистской организации (ХУДЯКОВ Н.Д., АНИСИМОВ Г.Т., ЖАРКОВ А.И., ПАНИН П.Е., САФОНОВ П.Ф., ПРИВАЛОВ В.М., УБЕЙ-ВОЛК Я.В., КЛОКОВ Г.Ф., МЕЛЕШКИН А.М. - все служащие Амурской железной дороги) - являлись одновременно агентами японской разведки. Кроме вредительской и диверсионной работы, они занимались также шпионажем против СССР.

По делу этих организаций арестовано 58 человек служащих Амурской и Дальневосточной жел.дор.

Согласованными действиями японской и троцкистской диверсионно-шпионских организаций железнодорожное движение на Амурской жел.дор. к зиме 1936 года было дезорганизовано и мобилизационная подготовка дороги была сорвана; вагонный парк к этому времени превышал норму в два с половиной раза; станции и железнодорожные узлы были забиты составами; поезда бросались на перегонах; крушения и диверсионные акты участились и т.д.

В настоящее время работа Амурской железной дороги, находившейся раньше в глубоком прорыве, восстановлена и доро-

га работает нормально.

Это подтверждается следующими фактами: государственный план погрузки за март 1937 года досрочно выполнен к 25.Ш; план погрузки за первый квартал 1937 года досрочно выполнен к 19.Ш; среднесуточная выгрузка за 25 дней марта при задании в 945 выполнена в размере 983 вагона; Оборот вагона, составлявший среднесуточно в феврале 9,6 продолжает улучшаться, дойдя к 25.Ш до 8,3 суток; рабочий парк вагонов, достигавший на 1.Ш - 141,6% снижен на 25.Ш до 120,7%. Этих показателей дорога добилась при нехватке местного груза, которого на 25.Ш имелось 2242 вагона при норме 2355 и нехватке порожняка, имевшегося на 25.Ш - 3087 вагонов при плане в 4052 вагона.

Следствие по группе основных участников ликвидированных японской шпионско-диверсионной и троцкистской диверсионной организацией закончено.

Полагал-бы дело о 47 участниках этих организаций рассмотреть в закрытом заседании Военной Коллегии Верховного Суда СССР.

ПРИЛОЖЕНИЕ:^{*)} Список 47 чел., подлежащих суду Военной Коллегии.

НАРОДНЫЙ КОМИССАР ВНУТРЕННИХ ДЕЛ СССР
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ КОМИССАР ГОСУДАРСТВЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ
(ЕЖОВ)

"10" апреля 1937 года.

№ 56678

*) Список в деле „О японских шпионских организациях“.