

## ЗАЛОЖНИКАМИ СТАЛИ ЗАЛІЗНИЧНИКИ

Перед нами списки 154 працівників управління Південно-Західної залізниці та деяких її установ і організацій в м. Києві, які були репресовані органами НКВС за так звану контрреволюційну діяльність (73 чол. в 1937 році і 81 чол. в 1938 році). 66 чол. засуджено до розстрілу в 1937 р., в 1938 р. — 50 чол.

За що ж були викреслені із життя ці люди?

Андрію Густавовичу Пільстрему — головному інженеру Дарницького вагоноремонтного заводу, засудженому в 1938-му до 8 років виправно-трудових таборів, минуло 57 років, Володимирі Юліановичу Русиновському — електромонтеру пасажирської служби ПЗЗ, якого заслали в 1937-му на 5 років у Казахстан, — 58; Савицькому Степану Андрійовичу — старшому інженеру паровозної служби управління ПЗЗ, засудженому в 1937 р. до розстрілу — 55 років, як і Кривов'язному Порфирію Федосійовичу — контролеру пасажирських поїздів Київського відділення залізниці (раніш інспектору по кадрах управління ПЗЗ), засудженому в 1937 р. до вищої міри покарання — 54 роки. 55 років прожив Самійло Петрович Подвижний — помічник наглядача вантажного двору станції Київ-товарний, засуджений до розстрілу в 1938 р., а Михайло Олександрович Покришевський — заступник головного інженера Київської ТЕЦ ПЗЗ, засуджений до розстрілу в 1937 р., на два роки менше попередника. У 55 років обірвала куля життя Афанасія Георгійовича Турченка — консультанта фінансового відділу ПЗЗ, у 53 роки — Євгена Тимофійовича Буйчикова — викладача залізничних курсів. Микола Якович Луценко — начальник Київського паровозо-вагоноремонтного заводу був розстріляний у 1937 р. на 50-му році життя. Того ж року обірвалося життя старшого інженера Бориса Ксенофонтівича Гаєвського. Він народився у 1882 р. Ревізора відділу контролю прибутків управління ПЗЗ Михайла Павловича Савинського в 1937 р. засудили до 10 років виправно-трудових таборів, а в 1937 р. скарали на смерть. Він 1886 р. народження.

Назвемо ще Віктора Степановича Пількевича, розстріляного в 1937 р. Він прожив 63 роки, а Йосип Семенович Маломуж — старший економіст вантажної служби управління ПЗЗ був на 10 років молодший від Пількевича. Він помер в 1938 р. під час слідства, не витримавши катувань. Михайло Іванович Нагулін — консультант групи праці та заробітної плати розстріляний в 1938 р. Йому виповнилося 27 років. На два роки молодшим був Микола Микитович Шишин, засуджений до 15 років ув'язнення в 1938 р. Карл Юліанович Егерт — 1884 р. народження, начальник механічного цеху КПВРЗ був розстріляний в 1937 р. Наступного 1938 р. така ж доля спіткала й Трохима Тимофійовича Сердюка, 1886 р. народження, комерційного ревізора вантажної служби управління ПЗЗ.

Мостицький Семен Степанович — завідуючий курсами технікуму

Київського залізничного вузла, розстріляний у 1938 р., перетнув шістдесятирічний рубіж. Він народився у 1877 р. На два роки старшим за нього був Микола Вікторович Антощенко — старший оглядач вагонів 1-ої вагонної дільниці станції Київ, засуджений в 1938 р. до 10 років виправно-трудових таборів. Його колегу Івана Францевича Бадзюху, 1874 р. народження, засудили в 1938 р. до розстрілу.

Перелік осіб, яким минуло за п'ятдесят, можна було б провадити далі. Та основну масу репресованих становили ті, кому було більше сорока.

З наведеного списку необґрунтованерепресованих в 1937-1938 рр. залізничників ПЗЗ найбільшу групу становили звинувачувані у належності до так званої польської диверсійно-шпигунської шкідницької організації, що нібито діяла на Південно-Західній. Їх налічувалося 57 чоловік. Дещо меншою (43 чоловіки) була група працівників, яка звинувачувалася у причетності до так званої контрреволюційної троцькістсько-терористичної шкідницької організації. Серед них колишні на чальники залізниці Олексій Михайлович Зорін, член партії з 1919 р., 1892 р. народження, засуджений до розстрілу в 1937 р. та Олександр Георгійович Свириков — 1888 р. народження, який вступив у партію в 1918 р.

28 чоловік, перелічених у списку, необґрунтовано звинуватили в належності до агентури німецької розвідки і шкідницькій діяльності, а 26 чоловік — зарахували до так званої есерівської диверсійно-терористичної організації, що нібито діяла на ПЗЗ.

Подібні організації, штучно створені органами ОДПУ, «викривалися» не тільки на столичній магістралі, а й на інших залізницях країни. Це була заздалегідь спланована акція, мета якої — знищення кращих інженерно-технічних і робітничих кадрів. Пошук так званих ворогів охопив найрізноманітніші галузі промисловості, транспорту, сільськогосподарського виробництва, науки і культури.

Умови тогочасного життя, «демократія», яка панувала, закрутили у своїй круговерті тисячі залізничників, починаючи від рядових стрілочників і закінчуючи начальниками залізниць. Число безвинних чоловіків і жінок, які пішли з життя за вироками Військової колегії Верховного суду СРСР, трибуналів, позасудових інстанцій, на превеликий жаль, невідоме. Абсолютна більшість з них — чесні трударі, які незважаючи на скруту і тяжкий час, і в подумках не виступали проти владних структур, а тим більше не були членами контрреволюційних організацій, агентами іноземних розвідок, ворогами радянської влади. Це було ясно вже тоді, коли на них заводилися слідчі справи, готувалися обвинувачення, коли вони стояли перед катами-суддями, слухаючи вироки.

Виникає питання — кому це було потрібно? Навряд чи можна дати однозначну відповідь. Вона не лежить на поверхні. Її коріння у тоталітарній системі, у беззаконні, прикритому статтями «найдемократичнішої» у світі конституції, замаскованої

пропагандистськими гаслами про необхідність рішучої боротьби з ворогами соціалістичної вітчизни в умовах капіталістичного оточення і посилення опору класового ворога в міру наближення до соціалізму.

Ці люди не зробили жодного кроку, який би порушував спокій інших, мирну працю держави, завдавав би шкоди країні, підприємству, на якому вони трудилися.

Серед заарештованих, а потім розстріляних, опинився Слюсаренко Феодосій Іванович, чесна людина з дореволюційним партійним стажем, начальник Дарницького вагоноремонтного заводу, а потім керуючий трестом будівельних матеріалів. У Києві він почав працювати задовго до арешту, наприкінці 1919 р., коли після звільнення міста від денікінців йому було доручено організувати і очолити районну транспортну Надзвичайну комісію ПЗЗ. 4 вересня 1920 року його призначили головою РТНК, а згодом за сумісництвом комісаром Південно-Західної залізниці. Після ліквідації посад комісарів залізниць Слюсаренка Ф.І. за вказівкою Ф.Е.Дзержинського призначили помічником повноважного представника ОДПУ по Правобережній Україні. В 1923 році його перевели до Москви, де він обіймав посади начальника дорожньо-транспортних відділів ОДПУ Московсько-Казанської та Північної залізниць. В квітні 1924 р. був відряджений у розпорядження НКШС. В середині 20-х років Слюсаренко Ф.І. — на Далекому Сході — в 1926-1929 рр. працює начальником Усурійської залізниці в Хабаровську, в будівельних організаціях. З 1930 р. Слюсаренко Ф.І. знову в Україні. Його було призначено начальником ПЗЗ. З квітня 1933 р. по 1935 р. він працює начальником будконтори Пермської залізниці, заступником начальника вагонного управління Наркомату шляхів сполучення. З червня 1935 року — начальник Дарницького вагоноремонтного заводу, а потім керуючий трестом будматеріалів. В липні 1937 року його заарештували як учасника контрреволюційної троцькістської організації.

Не забули минулого! 27 липня 1937 року партколегія Комісії партійного контролю при ЦК ВКП(б) по Київській області виключила Слюсаренка з партії як ворога народу, а наступного дня оперуповноважений VI відділу УДБ молодший лейтенант держбезпеки Задоя за згодою старших начальників Чорного та Заславського підготував постанову про початок попереднього слідства та арешт Слюсаренка Ф.І. з утриманням у спецкорпусі НКВС при Київській в'язниці. Постанову про арешт того ж дня санкціонував заступник прокурора ПЗЗ А.Павлович.

29 липня 1937 року співробітники НКВС Задоя, Виходець, Бегельфарб в присутності двірника будинку 15/17 по вулиці Р.Люксембург провели обшук у квартирі № 38 і заарештували Слюсаренка Ф.І.

Допит заарештованого відбувся 1 серпня 1937 р. На слова слідчого: «Ви звинувачуетесь у належності до контрреволюційної троцькістської терористичної організації. Визнаєте себе в цьому винним?». Слюсаренко

Ф.І. змушений був дати ствердну відповідь, адже попередні дні уз'язнення не минули для нього безслідно. На суді ж 19 листопада 1937 р. винним він себе не визнав, від попередніх свідчень відмовився, заявивши, що в контрреволюційних організаціях не перебував і ніякої шкідницької роботи не провадив.

А ось рядки біографії ще одного з начальників залізниці — О.Г.Свирикова. Він народився в 1888 р. на Донбасі у м. Слов'янську в родині робітника, інженер-механік. 15-річним хлопцем почав працювати на транспорті учнем слюсаря. Був помічником машиніста паровоза, начальником депо, дільниці тяги, відділу тяги залізниці. Під час арешту 5 вересня 1937 р. в Києві у квартирі по вул. Лисенка, 1 у нього вилучили орден Леніна № 1097, два золоті годинника, два іменні, книжки «Всемирная история» М.Покровського, «Історія ВКП(б)» М.Попова 1931 р. видання, Дж.Ріда «10 дней, которые потрясли мир», В.Вінниченка «Боротьба» та ін.

За два роки до арешту — 5 вересня 1935 р. — ЦВК СРСР за зразкову і успішну роботу з піднесення залізничного транспорту і енергійну боротьбу з аваріями нагородив 56 залізничників орденами Союзу РСР. Серед 16 відзначених орденом Леніна, першим у постанові названий Олександр Георгійович Свириков (на жаль, він першим відкриває і списки репресованих) — начальник паровозної служби Південно-Західної, колишній начальник такої ж служби Південної залізниці.

9-10 вересня його допитували. Він рішуче заявив: «Винним у належності до контрреволюційної право-лівацької організації я себе не визнаю»<sup>1</sup>. Але наступного дня слідчі «примусили» зізнатися і підписати протокол, заготовлений завчасно, в якому мовилося, що він був завербований до організації в 1933 р. Цікаво, що до протоколу допиту О.Г.Свирикова були вписані «зізнання», зроблені іншим заарештованим — начальником залізниці О.М.Зоріним, на початку лютого 1937 р., якого наступного місяця засудили до розстрілу. Тепер вони слово у слово стали зізнаннями О.Г.Свирикова. (Слідчі не турбувалися про те, що їх звинуватять у плагіаті! — *Авт.*). 3-го жовтня слідчий Є.Чорний заявив О.Г.Свирикову, що він приховує свою належність до польської контрреволюційної диверсійної організації. Але той рішуче відкинув це звинувачення. 19 листопада О.Г.Свириков був засуджений до вищої міри покарання, незважаючи на те, що визнав себе винним лише частково, що в ніякій контрреволюційній організації не був, на слідстві себе обмовив, оскільки був втомлений допитами<sup>2</sup>. 20.XI.1937 р. О.Г.Свириков був страчений.

Не тільки О.Г.Свириков, а й абсолютна більшість з числа заарештованих і включених до міфічних контрреволюційних організацій на перших допитах не визнавали себе винними і так трималися до кінця. Лише недозволеними засобами слідству вдавалося вирвати «зізнання»,

примусити обмовити себе і своїх товаришів. Спотворюючи справжній перебіг подій, видаючи бажане за дійсне, грубо фальсифікуючи, підтасовуючи факти, знущаючись над заарештованими слідчі типу Двіна, Чорного, Рахліса, Заславського, Волкова, Шнеєрсона, вибивали потрібні «зінання», навішували політичні ярлики, зараховували до антирадянських, контрреволюційних, шпигунських, диверсійних і т.п. організацій. В хід ішло все: найгрубіші фальсифікації, тенденційні узагальнення і висновки. Слідчі намагалися догодити не тільки своєму безпосередньому начальству, а й подати належно оформлений «матеріал» катам-суддям з Військової колегії Верховного Суду СРСР, таким, як Ульріх, Орлов, Зирянов, Климов, Батнер; Особливій комісії в особі наркома внутрішніх справ і прокурора СРСР, членам різних трійок, спецколегій.

Гірка чаша свавілля не обминула жодного прошарку населення. Репресії зводилися в ранг державної політики тоталітарної країни. До цього закликали вищі керівники держави, дії яких наслідували менші за чином. Якийсь Лаврищев в брошурі «Бойові завдання транспорту на Україні», виданій в 1931 р., писав: «Розгортаючи соцзмагання, одночасно треба зі всією рішучістю вдарити по класовому ворогові (куркулеві, петлюрівцеві, білогвардійцеві), що залізли в робітничу блузу і прoderлися на виробництво»<sup>3</sup>.

Л.Каганович, виступаючи 27 липня 1935 р. на нараді працівників транспорту, твердив: «Залізничний транспорт перевершив «межі», що їх ставили залізницям, вагонам, паровозам ці почасти грамотні, але антирадянські, почасти малограмотні люди»<sup>4</sup>. Це положення лунало як заклик до дальшого посилення боротьби з вигаданими ворогами.

Г.Петровський у промові на зльоті удррників-паровозників Південно-Західної залізниці 13 грудня 1934 р. казав: «Ми завжди повинні пам'ятати, що живемо в робітничій державі, що наші класові вороги завжди шукають шляхів, щоб підірвати на різних етапах нашого соціалістичного будівництва владу Рад. Треба пам'ятати це і зміцнювати диктатуру пролетаріату»<sup>5</sup>. І далі він провадив: «...Нам потрібна максимальна пильність до всяких спроб класового ворога підірвати соціалістичний транспорт»<sup>6</sup>.

Лицемірне твердження Й.Сталіна про те, що з усіх цінних капіталів, які є у світі, найціннішим і найвирішальнішим капіталом є люди, кадри, на практиці, як свідчать наведені вище дані (що становили тисячну долю того, що творилося), означало протилежне: кращих, найдосвідченіших, чесних, відданих справі працівників страчували в першу чергу, облудно звинувачували у ворожій, контрреволюційній діяльності, шпигунстві та інших абсолютно нічим не підтверджених діях.

Відтоді минуло багато років. Згадані у списках жертви репресій реабілітовані. З них знято тавро контрреволюціонерів, ворогів радянської влади. Реабілітовані вони були і щодо КПРС. Щоправда, деякі з них з

величезним запізненням. Розрив між судовою і партійною реабілітацією у декого, як бачимо, становить 20-30 років. Не дуже поспішали партійні органи у розгляді справ безвинно покараних людей. А чи не свідчить це про те, що й вони причетні якоюсь мірою до того беззаконня, що творилося в країні в 30-их роках?

**Євген СКЛЯРЕНКО,  
доктор історичних наук,  
провідний науковий співробітник  
Інституту історії України НАН України**

### **ПРИМІТКИ**

---

<sup>1</sup> Архів Служби безпеки України. — Спр. 46040-ф.п. — Арк. 12.

<sup>2</sup> Там само. — Арк. 165.

<sup>3</sup> Лаврищев І. Бойові завдання транспорту на Україні. — ДВУ. — 1931. — С. 50.

<sup>4</sup> Каганович Л. Дальше піднесення залізничного транспорту і паровозного господарства. — Партвидав ЦК КП(б)У. — 1935. — С. 7.

<sup>5</sup> Петровський Г. На боротьбу за більшовицький транспорт. — Партвидав ЦК КП(б)У. — 1935. — С. 7.

<sup>6</sup> Там само. — С. 14.