

Издание нумерованное

Рассылается по списку

ПРОКУРАТУРА СОЮЗА ССР
*Всесоюзный научно-исследовательский институт
криминалистики*

СЛЕДСТВЕННАЯ ПРАКТИКА

ВЫПУСК

27

Государственное Издательство
ЮРИДИЧЕСКОЙ ЛИТЕРАТУРЫ
Москва — 1956

Настоящий выпуск «Следственной практики»
подготовили старшие научные сотрудники
ВНИИ криминалистики Прокуратуры СССР
С. С. Степичев и Э. А. Финн

Ответственный редактор
27-го выпуска «Следственной практики»
кандидат юридических наук
Г. Б. КАРНОВИЧ

Дирекция ВНИИ криминалистики просит читателей-
прокурорско-следственных работников присылать свои
замечания по поводу материалов, помещенных в вы-
пуске № 27 «Следственной практики».

Статьи для «Следственной практики» следует при-
сылать в двух экземплярах, напечатанными на одной
стороне страницы через два интервала. В двух экзем-
плярах необходимо присылать и иллюстрации.

Просьба к авторам указывать свой классный чин,
занимаемую должность, а также адрес, по которому
им желательно получить гонорар за опубликованную
статью.

УЛУЧШИМ РАССЛЕДОВАНИЕ ПРЕСТУПЛЕНИЙ, СОВЕРШАЕМЫХ НА ТРАНСПОРТЕ

Расследование преступлений, совершаемых на желез-
нодорожном и водном транспорте, в принципе не отли-
чается от расследования других преступлений. Оно про-
водится строго в рамках процессуальных законов и ме-
тодами, разработанными советской криминалистикой. Это
вполне понятно, так как в Советском Союзе существует
единая законность, строжайшее соблюдение которой яв-
ляется неуклонным требованием для всех государствен-
ных органов и должностных лиц.

Однако из сказанного не следует, что расследование
преступлений, совершаемых на железнодорожном и вод-
ном транспорте, не имеет особенностей, которые обуслов-
лены специфическим характером деятельности этих важ-
нейших отраслей народного хозяйства. К таким особен-
ностям относится прежде всего значительная протяжен-
ность железнодорожных и водных путей, а следовательно,
и большая удаленность некоторых транспортных под-
разделений — станций, портов, пристаней от их админи-
стративно-хозяйственного центра — управления железной
дороги, управления морского или речного пароходства и
т. п., где обычно находится и соответствующая транспорт-
ная прокуратура.

Второй особенностью, с которой приходится сталки-
ваться следственным органам при расследовании преступ-
лений на транспорте, является очень большая подвиж-
ность как лиц, имеющих отношение к расследуемому пре-
ступлению, так и самих транспортных средств, как то:
морских и речных судов, а также железнодорожных ва-
гонов (особенно грузовых). Эта подвижность требует от
следователей особого подхода при проведении некоторых

следственных действий. Следователь должен так построить план расследования, чтобы, не препятствуя нормальной работе транспорта, обеспечить производство первоочередных следственных действий, в частности, осмотр места происшествия, воспроизведение обстановки и обстоятельств события, а также своевременный допрос всех лиц, имеющих непосредственное отношение к расследуемому событию.

Третьей особенностью расследования ряда преступлений, совершаемых на транспорте, является то, что место обнаружения преступления чаще, чем в других случаях, не совпадает с местом его совершения. Так, например, обнаружение труп около железнодорожных путей еще не означает, что убийство совершено именно в этом месте или даже вблизи него; труп, обнаруженный в вагоне (особенно в грузовом), может быть привезен за сотни, а иногда за тысячи километров; обнаружение хищения груза в каком-либо пункте (на железнодорожной станции, на пристани, в порту) не говорит о том, что хищение имело место именно в этом пункте и т. д.

Четвертой особенностью расследования некоторых дел о преступлениях, совершенных на транспорте, является то, что следственным органам и органам милиции приходится, как правило, иметь дело с преступниками, большинство которых давно не имеют постоянного местожительства и все время разъезжают по железным дорогам. Они обворовывают пассажиров на станциях и в поездах, иногда совершают убийства как посторонних лиц, так и друг друга, а затем быстро скрываются в неизвестном направлении.

Все указанные, а также ряд других особенностей несколько затрудняют расследование дел этой категории. Однако следственные органы на транспорте имеют все необходимые условия для преодоления этих затруднений. В частности, они имеют в своем распоряжении отличные средства проводочной и беспроводной связи, ибо все железнодорожные станции обеспечены телеграфной и телефонной связью. Прямой телефонной связью обеспечены также порты и пристани главных водных магистралей. Кроме того, как морские, так и речные порты и пристани оборудованы радиосвязью, позволяющей им беспрепятственно сноситься как между собой, так и с судами, находящимися в плавании.

Построение органов транспортной милиции, так же как и органов прокуратуры на транспорте, по линейному принципу тоже в значительной степени способствует раскрытию преступлений, совершенных на транспорте. Практика показывает, что такое построение помогает тесному взаимодействию органов следствия и органов транспортной милиции, обеспечивает правильное сочетание следственных и оперативных действий и гарантирует быстрое и всестороннее расследование дела.

Ряд статей прокурорско-следственных работников, помещенных в настоящем выпуске, показывает, как тесное взаимодействие органов следствия и органов милиции, а также оперативное использование всех средств связи и сообщения обеспечили успех расследования. Ярким примером такого сочетания следственных и оперативных мероприятий является расследование убийства, совершенного на тормозной площадке одного из вагонов товарного поезда на перегоне между станциями Бельковичи и Сураж Московско-Киевской (ныне Белорусской) ж. д. Автор статьи т. Валирахманов убедительно показал, что именно согласованные действия следователя, у которого было сосредоточено все расследование по делу, с оперативными, а в ряде случаев и следственными действиями работников транспортной милиции привели к быстрому обнаружению преступника и уличению его в совершенном преступлении. Если бы вместо такого взаимодействия, позволившего провести ряд следственных и оперативных действий одновременно в нескольких пунктах, расположенных на значительном расстоянии друг от друга, следователь, расследовавший это преступление, стал рассылать отдельные требования на производство соответствующих следственных действий, то вряд ли преступление было бы быстро раскрыто.

При активном участии работников милиции было проведено расследование по делу об убийстве, совершенном на крыше вагона на участке между станциями Катта-Курган и Самарканд Ташкентской ж. д., описанное в статье т. Ефимичева. Сочетание следственных и оперативных действий привело к быстрому обнаружению убийцы, которые не успели далеко уехать от места совершения преступления. Такие же положительные результаты дала совместная работа следователя прокуратуры и органов

милиции по раскрытию убийства, совершенного «гастролирующими» преступниками в зоне защитной лесопосадки около станции Ворожба Московско-Киевской ж. д. Эта совместная работа описана в статье т. Шашкова. Подтверждают пользу такой слаженной работы и факты, изложенные в статье т. Кривых, описавшего расследование убийства, совершенного в вагоне-теплушке, сопровождавшем экскаватор, который перебрасывали на станцию Дактуй со станции Ерофей Павлович.

Как показывает практика, органы милиции, передавая дело по подследственности следователю прокуратуры, часто перестают интересоваться дальнейшим ходом расследования. В результате расследование проходит как бы две совершенно изолированные одна от другой стадии. Подобная практика не может принести пользы ни органам следствия, ни органам милиции, а главное она приносит вред делу раскрытия преступлений. Поэтому заслуживает особого внимания дело, описанное в статье т. Самисова. Расследование по этому делу было прекращено в связи с неустановлением личности убитой женщины, труп которой обнаружили под слоем угля в товарном вагоне. Несмотря на то, что дело было уже прекращено, работник транспортной милиции т. Дубогрызов не прекратил работы по выявлению личности потерпевшей. По обрывкам неизвестного документа, обнаруженного около трупа, он сумел установить, что эта была справка об инвалидности. Такой документ давал основание для предположения, что убитая была пенсионеркой, а потому и розыск надо производить среди этого круга лиц. Восстановив некоторые буквы оттиска печати, имевшегося на клочке бумаги, найденном около трупа, т. Дубогрызов определил круг городов, в числе которых мог оказаться городской отдел социального обеспечения, выдавший справку, а затем и сам город. В результате была установлена личность убитой, а вскоре и преступник, совершивший убийство. Так не формальное, а действительно добросовестное отношение к своему долгу привело к раскрытию тяжкого преступления.

Однако было бы неправильно делать вывод, что когда преступник еще не известен, оперативно-розыскная работа должна осуществляться только органами милиции, а следователь прокуратуры, производящий расследование, может ограничиться дачей соответствующих заданий.

В зависимости от конкретных обстоятельств дела следователь сам может произвести такие действия.

Подобный случай описывает в своей статье т. Зимина. В связи с поступившим к ней заявлением потерпевшей об изнасиловании она возбудила уголовное дело и сама приняла энергичные меры к розыску преступника, причем проведенные ею мероприятия оказались успешными. Тов. Зимина, имея сведения о внешности преступника, а также собрав данные о круге лиц, среди которых его следует разыскивать, немедленно выехала к месту его предполагаемого нахождения. Преступник был тут же задержан и вскоре уличен в совершенном преступлении опознанием потерпевшей, свидетельскими показаниями и вещественными доказательствами.

Большой интерес для следственной практики представляют статьи т. Масленникова, расследовавшего дело о крушении товарного поезда на электрифицированном участке Омской ж. д., т. Харитонов, расследовавшего дело о пожаре на речном дизель-электроходе, а также статьи т.т. Попова и Каташева, в которых описаны дела о наездах поездов на людей, находившихся на путях. Авторы этих статей, расследовавшие совершенно различные по своей природе дела, правильно использовали возможности осмотра места происшествия, а также возможности соответствующих видов экспертиз.

Как видно из материалов, приведенных в этих статьях, большую роль при расследовании играли техническая и судебно-медицинская экспертизы. Они позволили выявить действительные технические причины происшествий.

Однако, как показывает следственная практика, техническая экспертиза может дать положительные результаты лишь в том случае, если эксперты будут обеспечены всеми необходимыми данными, относящимися к расследуемому делу. Поэтому совершенно правильно производившее расследование по указанным делам уделило большое внимание осмотру места происшествия, к участию в котором привлекали экспертов. В деле о наезде рабочего поезда на работницу ремонтной бригады в Московском метро существенную роль при расследовании сыграла, кроме технической, и судебно-медицинская экспертиза. В заключении эксперта были подробно описаны повреждения на теле потерпевшей. С учетом этих данных следователь путем осмотра подвижного состава рабочего

поезда установил, какой деталью двигавшейся платформы были причинены повреждения. Именно это способствовало установлению вины машиниста мотовоза, который не принял своевременных мер к предотвращению несчастного случая.

Огромное значение для успешного расследования дела имеет осмотр места происшествия, что видно из статьи т. Шевченко. Невнимательный осмотр места происшествия и частей трупa, расчлененного поездом узкоколейной железной дороги, мог привести к неправильным выводам о том, что в данном случае потерпевший по неосторожности попал ночью под паровоз, двигавшийся тендером вперед. Однако внимательный осмотр места нахождения частей трупa и одежды потерпевшего, а также самих частей расчлененного трупa и одежды позволил следователю обнаружить колото-резаные раны на частях трупa и соответствующие им повреждения на одежде. Это привело следователя к предположению, что в данном случае имеет место не несчастный случай, а убийство, и что под поездом оказался не живой человек, а труп. Предположения следователя в процессе дальнейшего расследования полностью подтвердились.

Решение о прекращении дела по мотивам отсутствия события преступления должно быть всегда вполне обосновано соответствующими материалами. Необоснованное прекращение дела, если даже в действительности имело место не преступление, а несчастный случай, обычно вызывает его возобновление и создает излишнюю работу для следователей, которой можно было бы избежать.

Следственная практика показывает, однако, что в некоторых случаях дела прекращаются не только необоснованно, но и неправильно по существу. Примером неправильного прекращения дела может служить случай, описанный в статье т. Гошинского. Это дело было два раза прекращено. Мотивом для прекращения дела служило предположение о том, что потерпевший сам выскочил из вагона на ходу поезда. Однако, когда расследование возобновили в третий раз и следователь, проанализировав материалы следственного производства, признал их недостаточными для принятия обоснованного решения и стал выявлять новых свидетелей, то оказалось, что в данном случае погибший не выскочил и не выпал случай-

но из тамбура вагона, а был вытолкнут оттуда на ходу поезда. Дальнейшее расследование привело к установлению лица, совершившего это преступление.

Большой интерес для следователей представляет ряд статей, в которых излагаются методы расследования хищений социалистической собственности, совершаемых на железнодорожном и водном транспорте. Некоторые способы хищения, а следовательно и методы их расследования, характерны только для транспорта. К ним относится, например, расследование дела о хищении железнодорожных билетов, описанное в статье т. Барышева. Однако ряд дел, приведенных в других статьях как по способу совершения преступления, так и по методам их расследования, характерен не только для транспорта, но и для расследования хищений, совершаемых в других отраслях народного хозяйства.

Так, например, т. Азанов, описывая методы расследования хищений, совершенных на пристани Набережные Челны Камского речного пароходства, помимо описания способов хищения денежных средств, специфических для водного транспорта, приводит такие методы расследования, как сопоставление различных документов, выявление путем осмотра случаев повторного использования одного и того же оправдательного документа в качестве приложения к разным отчетам и пр. Применение этих методов расследования часто бывает необходимым при расследовании самых различных дел о хищениях социалистической собственности в любой отрасли народного хозяйства. Такие же методы расследования приводятся и в статье т. Захарова, посвященной расследованию дела о хищениях в одной из контор управления спальных вагонов прямого сообщения. Указанные в статье способы хищения преступники легче применяют, работая на транспорте, так как похищаемые материальные ценности находятся не на одном месте, а все время перемещаются. В данном случае одеяла, ковры, портьеры, белье и т. п. беспрерывно направлялись из вагонов в кладовые, из кладовых в прачечную и обратно в вагоны. Кроме того, вагоны передавались от одного участка на другой и обратно. Все это создавало благоприятные условия для деятельности преступников. Однако аналогичные хищения встречаются иногда и в санаториях, домах отдыха, интернатах и т. п. Поэтому методы, примененные следовате-

лем при расследовании данного дела, могут быть использованы и при расследовании других дел.

Не безинтересны для всех без исключения следственных работников дела о хищениях грузов, возникающие на железнодорожном и водном транспорте. Во-первых, такие же уголовные дела могут возникнуть в связи с хищениями, совершенными на автотранспорте. Во-вторых, расследование дела о хищении на транспорте может привести следователя к выводу, что фактически хищение совершено не на транспорте, а на базах отправителей или получателей этих грузов. Транспорт в таких случаях, как организация, являющаяся связующим звеном между отправителем и получателем груза, становится лишь своеобразной ширмой для преступников. В то же время расследование некоторых уголовных дел о хищении материальных ценностей на различных базах, складах и т. п. приводит иногда следователя к выводу, что хищение совершено не там, где оно обнаружено, а в процессе перевозки по железным дорогам, водным путем или автомобильным транспортом.

Изучение материалов, приведенных авторами статей, помещенных в настоящем выпуске «Следственной практики», позволяет сделать вывод, что они одинаково полезны как для следователей транспортных прокуратур, так и для следователей территориальных органов прокуратуры. Такой вывод подтверждается также тем, что многие преступления, совершаемые на транспортных путях как железнодорожных, так и водных, не говоря уже об автомобильных, не подследственны органам транспортной прокуратуры. Этим объясняется, например, что дело об убийстве на узкоколейной железнодорожной ветке, описанное в статье т. Шевченко, расследовалось не следователем транспортной прокуратуры, а следователем прокуратуры района.

Наконец, освещенные в выпуске методы расследования представляют определенный интерес и для работников органов милиции, так как показанное в ряде статей взаимодействие следователей транспортной прокуратуры и работников транспортной милиции вполне может быть осуществлено и в системе территориальных органов прокуратуры и милиции.

Г. Б. Карнович
Кандидат юридических наук

Прокурор
Главной Транспортной прокуратуры
старший советник юстиции
М. Е. Масленников

РАССЛЕДОВАНИЕ КРУШЕНИЯ ПОЕЗДОВ НА ЭЛЕКТРИФИЦИРОВАННОМ УЧАСТКЕ

Расследуя крушения поездов, прокурорско-следственные работники часто сталкиваются с весьма сложными техническими вопросами, касающимися не только железнодорожного транспорта, но и некоторых связанных с ним отраслей промышленности. Это в первую очередь относится к расследованию крушений на электрифицированных участках железных дорог, протяженность которых из года в год растет.

В связи с этим представляет значительный интерес расследование по делу о крушении поездов на электрифицированном участке Омской ж. д., происшедшем на перегоне Валерино — Колония, 1 сентября 1955 г.

Следствие по делу вел при моем участии старший следователь прокуратуры Омской ж. д., юрист 1-го класса К. Д. Воронцов.

Дело обстояло следующим образом.

1 сентября 1955 г. в 3 ч. 20 м.¹ от управления дороги поступило по телефону сообщение о крушении, происшедшем на перегоне Валерино — Колония.

В сообщении говорилось, что в 2 ч. 58 м. на 528 км указанного перегона грузовой поезд № 2110 врезался в хвост шедшего впереди него грузового поезда № 1702. В результате крушения и возникшего пожара сгорела и разбилась часть вагонов и электровоз поезда № 2110.

¹ Как здесь, так и в дальнейшем изложении в настоящем выпуске «Следственной практики» указывается московское время, принятое на всем транспорте СССР.

Кроме того, были повреждены цистерны и большое количество полувагонов. Железнодорожный путь оказался испорченным на протяжении около полукилометра. Поврежденными также оказались контактный провод, магистральная линия связи и 200 м линии автоблокировки. Движение по перегону в обоих направлениях прервалось на продолжительное время.

Прокурор дороги тут же донес о случившемся Главному транспортному прокурору, по указанию которого я немедленно вылетел на место происшествия.

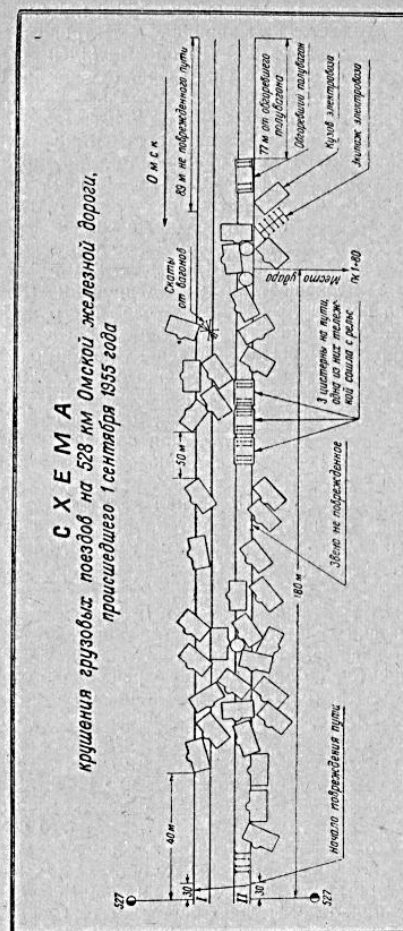


Рис. 1. Общий вид разрушенного электровоза

Первоначальный осмотр места происшествия не давал полного ответа на вопрос о технической причине происшедшего крушения. Нагроможденные друг на друга вагоны поезда № 2110 завалили оба пути (см. схему). Сгоревший и разбитый электровоз лежал под откосом (рис. 1). Большая часть вагонов поезда № 1702 уцелела, что, повидимому, явилось результатом загрузки хвостовых вагонов тяжелыми металлическими чушками.

Тут же, на месте крушения, мы допросили ряд лиц, — свидетелей происшедшего.

Показания проливали некоторый свет на причину крушения. Прежде всего выяснилось, что поезд № 1702 сле-



лал остановку около светофора на 528 км. Допрошенный в качестве свидетеля машинист электровоза поезда № 1702 Савельев показал, что он вынужден был остановить состав около этого светофора, так как ни один из сигналов светофора не горел. Свидетель показал, что он действовал в соответствии с п. «В» § 482 «Правил технической эксплуатации» (ПТЭ), то есть остановил поезд, а затем, выждав 2 минуты и пригласив на локомотив главного кондуктора, повел поезд с уменьшенной скоростью до ближайшего светофора. Однако как только поезд № 1702 тронулся (скоростемер даже еще не зафиксировал скорость), произошел удар: в хвост поезда № 1702 врезался следовавший за ним поезд № 2110.

На месте происшествия мы допросили машиниста электровоза поезда № 2110 Заводова и его помощника Сеногноева. Оба показали, что, увидав впереди красные сигналы, приняли меры к торможению, но тормоза почему-то не сработали, и им пришлось спрыгнуть с электровоза, шедшего, по их словам, со скоростью около 60 км в час.

На сгоревшем электровозе, как и на всех электровозах, имелся автостоп, который при проезде желтого или красного сигналов светофора, а также при отсутствии сигналов вообще (то есть при выключении светофора) автоматически подает звуковой сигнал бдительности. Услышав звуковой сигнал, машинист принимает необходимые меры и выключает автостоп, так как в противном случае произойдет автоматическое включение тормозного устройства.

В данном случае перед нами стояла задача выяснить, как фактически действовал автостоп на электровозе, потерпевшем аварию. Но то обстоятельство, что автостоп сгорел, значительно затрудняло разрешение этой задачи.

Машинист Заводов и его помощник Сеногноев на допросе заявили, что никаких запрещающих сигналов они не проезжали и поэтому автостоп бездействовал.

Однако по данным, имевшимся в отделе электрификации Омской ж. д., мы установили, что 1 сентября в 2 ч. 52 м. Барабинская ГЭС, питавшая электроэнергией Омскую ж. д., прекратила подачу ей тока, а это неминуемо должно было вызвать бездействие всей системы автоблокировки. Эти данные, в случае их подтверждения, свидетельствовали бы о том, что Заводов и Сеногноев дают ложные показания относительно работы автостопа. В самом

деле, если автоблокировка выбыла из строя, то автостоп обязательно должен был дать звуковой сигнал бдительности тотчас после проезда первого же бездействующего светофора, а за 6 минут, прошедших между выключением автоблокировки (2 ч. 52 м.) и крушением (2 ч. 58 м.) поезд № 2110 прошел мимо пяти бездействующих светофоров! Почему их не заметили Заводов и Сеногноев?

Предварительные допросы, произведенные на месте крушения, позволили нам построить несколько версий:

1. Крушение последовало вследствие того, что отказали тормоза поезда № 2110, плохо осмотренные перед отправлением поезда.

2. Крушение явилось результатом нарушения ПТЭ бригадами обоих поездов, то есть поездная бригада поезда № 1702, после его вынужденной остановки из-за бездействия светофора на 528 км, не приняла мер к ограждению хвоста поезда, а локомотивная бригада поезда № 2110, проехав ряд бездействующих светофоров, не приняла мер к торможению поезда.

3. Крушение произошло только по вине локомотивной бригады поезда № 2110, нарушившей ПТЭ и проехавшей несколько бездействующих светофоров.

Для проверки всех этих версий надлежало разрешить ряд вопросов. Назову наиболее существенные из них:

1. Действительно ли Заводов, как утверждает он и его помощник, принимали меры к торможению состава.

2. Каким образом Заводов при наличии на электровозе автостопа все же проследовал мимо нескольких бездействующих светофоров.

3. В каком состоянии находились Заводов и Сеногноев в период, предшествующий крушению, то есть не заболели ли они или не были ли в состоянии опьянения.

4. По какой причине Барабинская ГЭС 1 сентября 1955 г. прекратила подачу электроэнергии для питания автоблокировки.

5. Каково было напряжение в контактной сети на участке Валерино—Колония 1 сентября в период, непосредственно предшествовавший крушению¹.

¹ Питание контактной сети происходило одновременно от Барабинской ГЭС и электростанции системы Омскэнерго в то время как система автоблокировки получала электроэнергию от Барабинской ГЭС.

Ответить на эти пять вопросов, равно как и на остальные, возникавшие в ходе расследования, можно было лишь путем допроса большого количества работников дороги (локомотивные и поездные бригады, работники депо и пункта осмотра вагонов, путеобходчики, работники СЦБ¹ и др.), а также работников энергетических предприятий и учреждений, имевших отношение к энергоснабжению Омской ж. д.

Для выяснения специальных вопросов мы использовали также материалы управления дороги и ведомственной комиссии по установлению причин крушения и выявлению его виновников. Весьма важное значение имело разрешение первого вопроса о состоянии тормозных устройств поезда № 2110. Ответ на этот вопрос имел большое значение для проверки третьей версии и в известной степени способствовал бы оценке действий Заводова и Сеногноева.

По этому поводу был допрошен поездной вагонный мастер поезда № 2110 Данилов, который показал, что тормозная система непосредственно перед крушением в действие не приводилась. Но одного этого показания было явно недостаточно, тем более что этот свидетель в известной мере нес ответственность за исправное состояние тормозов. Перед нами встала задача найти какие-либо доказательства, которые подтвердили бы или опровергли бы показания Заводова или Сеногноева. Одним из этих доказательств была техническая экспертиза, на разрешение которой мы поставили интересовавший нас вопрос, а именно приводились ли в действие тормоза поезда № 2110 непосредственно перед тем, как произошло крушение.

Несмотря на трудность разрешения этого вопроса, эксперты успешно справились с заданием.

Исследуя сохранившиеся обломки приборов управления и тормозных устройств потерпевшего аварии и сгоревшего электровоза, эксперты установили, что главная рукоятка контроллера находилась на так называемом параллельном соединении. Это обстоятельство свидетельствовало о том, что Заводов не только не пытался пустить в ход тормоза, а продолжал вести электровоз под

¹ СЦБ — служба сигнализации и связи.



Рис. 2. Части механизма управления электровоза. Стрелкой отмечена рукоятка контроллера

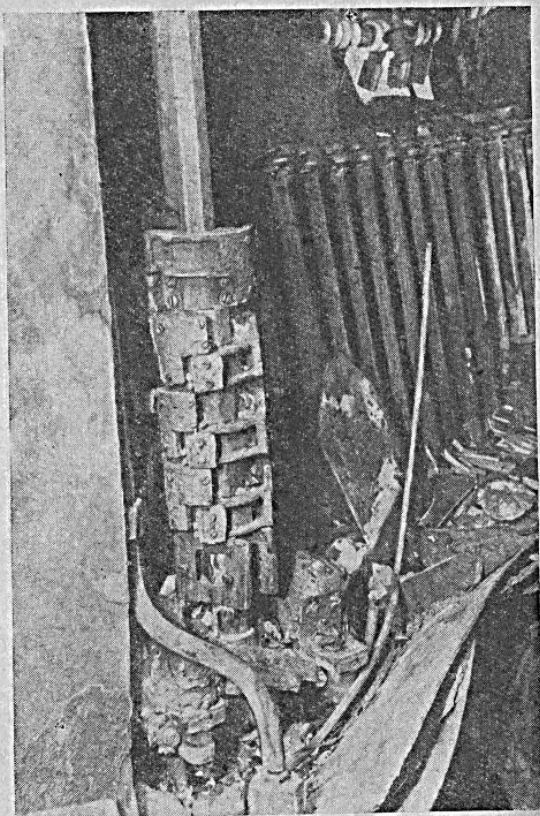


Рис. 3. Реверсор электровоза в поездном положении

напряжением. Рукоятка тормозного крана машиниста, по заключению экспертов, находилась в поездном положении¹, а реверсор² — в положении на передний ход.

Экспертиза также установила, что тормозные тяги электровоза и вагонов поезда № 2110 находились в отпущенном состоянии, чего не могло быть, если бы тормозная система находилась в действии.

Заключение экспертов наглядно подтверждалось приводимыми фотоснимками (рис. 2, 3, 4, и 5).

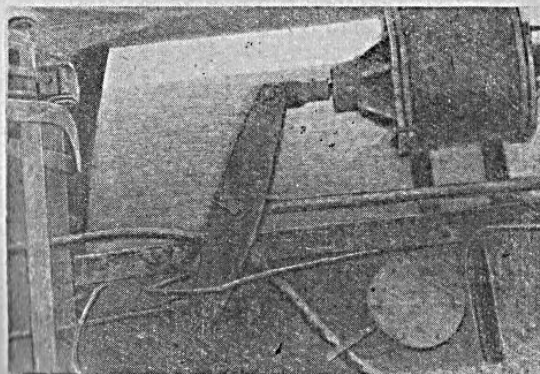


Рис. 4. Тормозный цилиндр одного из вагонов. Видно, что он находится в незаторможенном состоянии

В результате ознакомления Заводова и Сеногноева с заключением технического эксперта они отказались от ранее данных показаний и признали, что тормозные устройства были к моменту крушения в полной исправности. В своих показаниях Заводов и Сеногноев изложили обстоятельства, предшествовавшие и сопутствовавшие

¹ Поездным положением рукоятки считается такое положение, когда тормозная система не приведена в действие.

² Устройство для изменения направления вращения электрических машин, а также для изменения скорости их вращения.

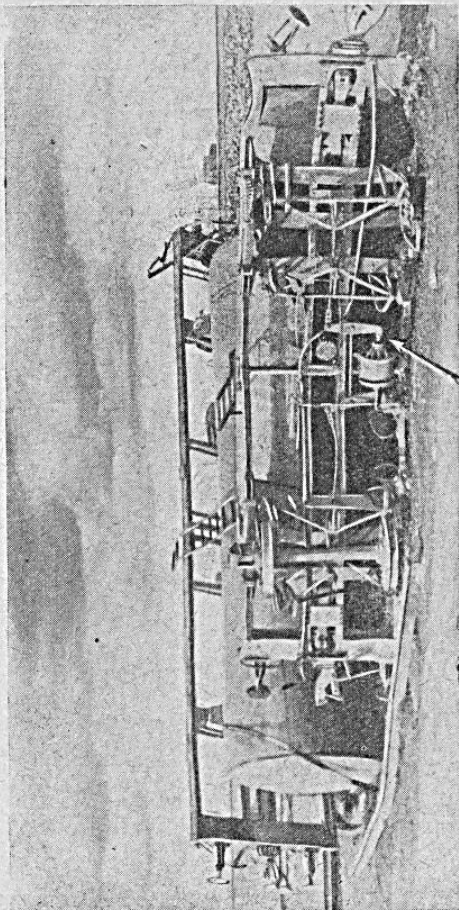


Рис. 5. Одна из цистерн после крушения. Виден тормозной цилиндр, находящийся в разоруженном состоянии (показан стрелкой)

крушению. Их показания вместе с тем осветили вопросы, касавшиеся двух других версий, выдвинутых по ходу следствия.

Вот как обрисовывались обстоятельства в соответствии с новыми показаниями Заводова и Сеногноева.

31 августа 1955 г. в 22 часа Заводова вызвали для того, чтобы направить его в очередную поездку. Перед этим его освободили от работы примерно часов за сорок.

Отправляясь в поездку, Заводов получил от главного кондуктора предупреждение о снижении скорости на 430-м и 434-м км до 25 км в час, а на 482-м км — до 15 км в час. Перед отправлением поезда тормоза в составе, как это предусмотрено ПТЭ, были опробованы; они работали безотказно, и автоматчик выдал Заводову соответствующую справку. В эту поездку Заводов впервые работал в паре с Сеногноевым, который заменил его прежнего помощника Шалабанова.

Отправившись со станции Московка, где электровоз взял состав, Заводов вел поезд со скоростью до 50 км в час, поскольку светофоры давали зеленые сигналы. Проезжая станцию Густафьево (430 км), Заводов снизил скорость до 25 км в час. Тормоза работали хорошо. На 434-м км снова пришлось тормозить согласно полученному предупреждению, снизив скорость до 25 км в час, а на 482-м км поезд шел со скоростью 10 км в час. Во всех случаях тормоза действовали безотказно.

Заводов показал следующее:

«Вскоре после того как мы миновали станцию Валерино, я почувствовал озноб, так как была сырая погода. Я закрыл окно и включил электрические печи. Когда в кабине потеплело, меня стало клонить ко сну и я незаметно, сидя на стуле, задремал. Видел ли я желтый сигнал светофора, сейчас не помню, но помнится мне, что моя правая рука находилась на рукоятке бдительности автостопа. Сквозь сон я услышал сигнал автостопа и нажал ручку бдительности, но на показания сигналов не обратил внимания и, нажимая ручку бдительности, видимо, действовал машинально, поскольку находился в полусонном состоянии».

В дальнейшей части этих показаний Заводов описал, как произошло крушение:

«Я почувствовал, что электровоз о что-то ударился и после этого его сильно затрясло. Оглянувшись, я сразу

не понял, в чем дело, но увидел, что нахожусь на полу, за контроллером, а мой помощник Сеногоев в этот момент выбегает в дверь на площадку электровоза. Я сейчас же поднялся и последовал за ним в дверь на ту же площадку электровоза, а затем, спрыгнув с нее, побежал в поле. Отбежав метров двести, я оглянулся и увидел, что электровоз охватило пламенем».

В поле Заводов встретил Сеногоева. Они побежали к электровозу поезда № 1702, чтобы посоветовать машинисту отвести состав от бушевавшего у хвоста поезда № 1702 огня. Однако машинист и без них пытался это сделать, но не смог, так как контактная сеть была оборвана.

«Будучи в расстроенном состоянии, — показал Заводов в заключении этого допроса, — и перепугавшись случившегося, я заявил, что принял меры для торможения, но тормоза будто бы оказались неисправными. В действительности было не так. Следуя по перегону Валерино — Колония, я сидя задремал и не заметил красного сигнала, а поэтому мер к остановке поезда своевременно не принял. Таким образом, признаю, что крушение поезда произошло по моей вине».

Показания Сеногоева в основном совпали с показаниями Заводова.

Когда поезд следовал по перегону Валерино — Колония, Сеногоев ушел в коридор электровоза, чтобы продуть водопускные краны, а затем зашел во вторую кабину выпить воды. Возвращаясь обратно и посмотрев из кабины на путь, Сеногоев заметил через стекло двери впереди на расстоянии 400—500 м красный хвостовой сигнал поезда № 1702. Поскольку красный сигнал был близко и могло произойти столкновение, Сеногоев крикнул машинисту — «красный» и, выбежав на площадку электровоза, спрыгнул на правую сторону по ходу поезда, шедшего со скоростью примерно 60 км в час. Отбежав от пути, он услышал сильный удар: произошло столкновение поездов. Принимал ли Заводов меры к остановке поезда, Сеногоев не видел. Когда они встретились в поле, Заводов на вопрос Сеногоева, пробовал ли он тормозить, ответил утвердительно.

То же самое Заводов заявил и старшему кондуктору поезда № 1702, добавив, что «тормоза отказали». После этого Заводов стал просить Сеногоева, чтобы тот поддер-

живал его утверждение, будто бы они своевременно заметили красный сигнал и пробовали применить пневматические тормоза, которые, однако, не сработали, вследствие чего он, Заводов, и дал контрток, то есть перевел реверсную рукоятку контроллера на задний ход.

Сеногоев согласился поддерживать эту ложь и такие объяснения давал ведомственной комиссии.

По мнению Сеногоева, Заводов услышал звуковой сигнал автостопа и нажал рукоятку бдительности, находясь, видимо, в полусонном состоянии, так как в противном случае тормоза сработали бы автоматически и поезд остановился. Заводов, по мнению Сеногоева, проснулся лишь тогда, когда он, Сеногоев, крикнул — «красный».

Таким образом, вторичные показания Заводова и Сеногоева не противоречили заключению технической экспертизы относительно состояния тормозных устройств электровоза и вагонов.

Так отпала первая версия. Материалы дела опровергли вторую версию, выдвинутую после осмотра места происшествия. Допрошенные работники поезда № 1702, путевые обходчики, станционные работники, мимо которых проследовал состав, единогласно утверждали, что хвостовые сигналы были на месте. Это обстоятельство подтверждалось и показаниями Сеногоева о том, что он за 400—500 м заметил красные хвостовые огни. Факт прекращения подачи электроэнергии для питания автоблокировки в 2 ч. 52 м. подтвердил причину остановки поезда № 1702 около светофора на 528 км. Так как светофор не показывал сигналов, машинист электровоза Савельев в соответствии с ПТЭ остановился у указанного светофора. Факт обесточивания автоблокировки на перегоне Валерино — Колония объяснял действия бригад поезда № 1702. В то же время материалы дела полностью подтверждали третью версию, то есть, что крушение произошло по вине локомотивной бригады электровоза поезда № 2110, грубо нарушившей § 327, 482 и 501 ПТЭ. Было совершенно очевидно, что внезапное обесточивание линии автоблокировки не могло повлиять на безопасность движения поездов, если бы Заводов и Сеногоев соблюдали ПТЭ. Автостоп своевременно предупредил Заводова о надвигающейся опасности, но он пренебрег этим, что и привело к тяжелым последствиям.

Весьма важное значение имели показания старшего кондуктора поезда № 1702 Кузнецова. Он находился на тормозной площадке последнего вагона поезда № 1702. Когда поезд, простояв положенные две минуты у погашенного светофора, двинулся вперед, Кузнецов увидел, что их поезд настигает с большой скоростью поезд № 2110, который по расписанию должен был следовать за поездом № 1702. Кузнецов, видя опасность, соскочил с площадки и побежал навстречу поезду № 2110, подавая сигналы ручным фонарем. Но этих сигналов Заводов также не заметил, так как он спал.

Для выяснения физического состояния Заводова и Сеногноева в период, предшествовавший крушению, мы затребовали справки об их загруженности. Оказалось, что Заводов и Сеногноев к моменту крушения находились на работе 5 часов, а до этого имели достаточно времени для отдыха. Оба они находились в трезвом состоянии. Выяснилось, что двадцатипятилетний Заводов уже дважды привлекался к дисциплинарной ответственности за нарушение трудовой дисциплины.

Приказом начальника Омской ж. д. от 6 сентября 1955 г. Заводов, допустивший преступное нарушение § 327 и 482 ПТЭ, был лишен права управления локомотивом. В связи с тем, что ведомственное расследование выявило ряд существенных упущений в работе депо Москва (к которому был приписан электровоз поезда № 2110) и локомотивной службы управления дороги, работников, повинных в допущении недостатков (непринятие мер к контролю выполнения ПТЭ бригадами и т. п.), привлекли к дисциплинарной ответственности. Материалы ведомственного расследования тем же приказом передавались в прокуратуру для привлечения Заводова и Сеногноева к уголовной ответственности.

Этот приказ и материалы ведомственного расследования были приобщены к уголовному делу. Заводову и Сеногноеву предъявили обвинение по ч. 1 ст. 59^а УК РСФСР. Будучи преданы суду, они признали себя виновными. Свердловский окружной транспортный суд приговорил Заводова к десяти годам лишения свободы, а Сеногноева — к шести годам лишения свободы.

Отметим, что кроме приказа начальника Омской ж. д., в связи с крушением на 528-м км последовал приказ Министра путей сообщения СССР о наложении взыскания

на ряд работников Омской ж. д., в том числе и на ее начальника, не принявшего необходимых мер к выполнению изданного в марте 1955 года приказа МПС о повышении безопасности движения на железных дорогах.

* * *

Как выше указывалось, в связи с расследованием обстоятельств крушения и выдвинутыми по делу версиями перед следствием возник ряд вопросов, касавшихся энергоснабжения электрифицированного участка Омской ж. д. Валерино—Колония. Прежде всего надлежало выяснить причину бездействия автоблокировки на указанном участке. Путем допроса работников службы электрификации управления Омской ж. д. было установлено, что подобные случаи, дезорганизующие движение на дороге, допускались и раньше. Для установления причины этого требовалось заключение авторитетных специалистов. Мы и назначили еще одну техническую экспертизу, на разрешение которой поставили, в частности, такие вопросы:

1. Чем были вызваны повреждения на высоковольтной линии Барабинской ГРЭС 1 сентября 1955 г.

2. Вызывался ли необходимостью длительный перерыв в подаче электроэнергии на тяговые подстанции Омской ж. д.

3. Какие должностные лица согласно действующим правилам являются ответственными за снятие напряжения в высоковольтных линиях, в результате чего 1 сентября 1955 г. была обесточена линия путевой автоблокировки и погашены огни светофоров.

Ознакомившись с представленными в их распоряжение материалами дела и соответствующими правилами, регулирующими работу электростанций, эксперты пришли к выводу, что 1 сентября обесточение линии электро тяги на участке Барабинск—Валерино произошло вследствие короткого замыкания на высоковольтной линии (в акте указано, на какой). Отказ в работе защитных устройств на этой линии и Барабинской ГРЭС, а также неправильное действие дежурного персонала ГРЭС привели к тому, что было снято напряжение с тяговой подстанции Омской ж. д. Если бы персонал этой станции поступил в соответствии с действующими правилами, то ликвидация повреждения заняла бы не более двух секунд, и включение произошло бы автоматически. Однако перерыв питания длит-

ся с 2 ч. 50 м. до 3 ч. 04 м., то есть в течение 14 минут. Ответственным за оперативное снятие напряжения согласно действующим правилам является дежурный инженер. Несмотря на сложность обстановки аварии, сопровождавшейся неправильным действием релейной защиты, отключение высоковольтных линий, питавших тяговые подстанции Омской ж. д., не вызывалось крайней необходимостью.

Эксперты отметили, что схема питания автоблокировки на Омской ж. д. не была согласована со схемой питания контактной сети и не обеспечена резервным питанием. При наличии соответствующего автоматического устройства прекращение питания автоблокировки от одной станции автоматически компенсировалось бы путем ввода питания от другой станции и, таким образом, на участке Валерино—Колония светофоры продолжали бы действовать. Обеспечение указанного автоматического переключения является обязанностью как соответствующих организаций Министерства электростанций, так и служб управления Омской ж. д.

По материалам расследования дела о крушении были сделаны соответствующие представления.

На работников энергетических организаций, небрежное отношение к делу которых было установлено по ходу расследования, наложены дисциплинарные взыскания.

*Следователь по особо важным делам
Главной транспортной прокуратуры
старший советник юстиции*

П. В. Харитонов

ДЕЛО О ПОЖАРЕ НА ДИЗЕЛЬ-ЭЛЕКТРОХОДЕ

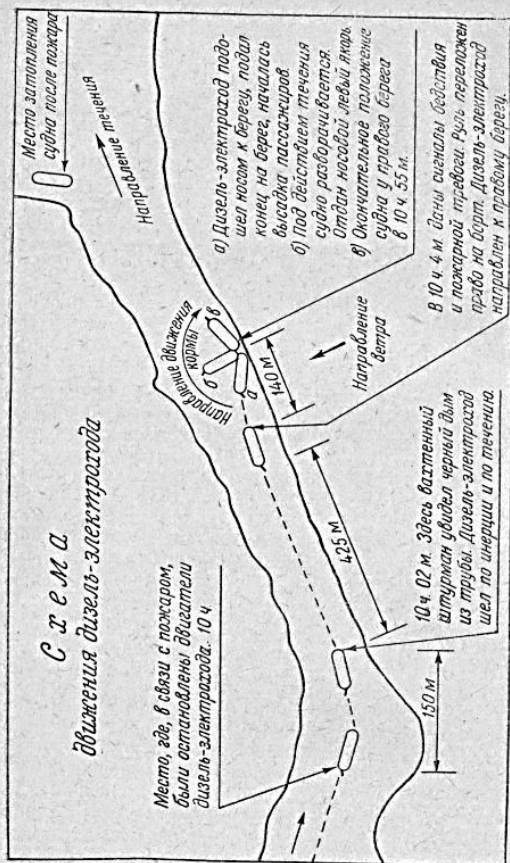
3 августа 1955 г. Ростовская транспортная прокуратура, а вслед за ней и Главная транспортная прокуратура получили сообщение о пожаре на дизель-электроходе, вышедшем в первый рейс вниз по Дону.

По заданию Главного транспортного прокурора я немедленно вылетел на место происшествия, куда прибыл утром 4 августа. До меня туда же приехал и следователь Ростовской транспортной прокуратуры т. Еременко, который возбудил уголовное дело по признакам преступления, предусмотренного ст. 59^{3в} УК РСФСР. Я принял дело к своему производству и приступил к расследованию.

На основании показаний пассажиров, не успевших еще уехать, и показаний членов экипажа сгоревшего судна картина происшедшего представлялась в следующем виде.

3 августа 1955 г. около 10 часов вахтенный второй штурман Соколов, находясь на капитанском мостике, заметил, что из трубы валит густой черный дым, что необычно для судов с двигателями внутреннего сгорания. Штурман позвонил в машинное отделение по внутреннему телефону, но на вызов никто не ответил. Не последовало ответа и на запрос через переговорную трубу. Вскоре он обнаружил, что прекратили работу машины, и судно продолжало следовать вперед только по инерции и течению. Дым тем временем усиливался, а из вентиляционной шахты, расположенной около трубы, появились языки пламени.

Прибежавший в рубку управления капитан (он отдыхал в каюте после ночной вахты), для того чтобы орга-



низовать высадку пассажиров, дал команду направить судно к правому берегу реки. Одновременно была объявлена пожарная тревога.

Горящий дизель-электротаход носовой частью подошел к берегу под углом 40—45°. Корма его в это время находилась на глубоком месте.

В дальнейшем судно под влиянием ветра и течения стало разворачиваться (см. схему). В связи с этим создавалась опасность для пассажиров, скопившихся на корме, которым путь к носовой части, то есть к берегу, преграждал пожар, возникший в середине судна.

Пассажиры, находившиеся на корме, стали бросаться в воду.

В это время к месту аварии подошел буксирный пароход «Адмирал Макаров», экипаж которого принял меры к спасению пассажиров.

Следует отметить, что пожар на речном судне является одним из опаснейших видов аварии потому, что все верхние надстройки этих судов обычно деревянные и необычайно легко воспламеняются.

Пламя, вырвавшееся сначала в вентиляционную шахту, перекинулось на верхние надстройки и, не встречая на своем пути каких-либо препятствий, распространялось по коридорам, проникало в каюты. Этому благоприятствовало и то обстоятельство, что вентиляционно-вытяжная система, как показали свидетели, не была выключена.

Пожар продолжался 27 минут.

Днем металлический корпус сгоревшего дизель-электротахода, находившийся на судовом ходу реки, был отбуксирован в сторону, где и затонул на глубине 4 м.

Приступая к расследованию, я ставил перед собой следующие задачи:

1. Установить точное место и ближайшие технические причины появления огня.
2. Выяснить, в чем выразились действия конкретных лиц, виновных в аварии, и чем эти действия обуславливались.

Прежде всего требовалось установить технические причины появления огня. Предварительные данные (акт технической комиссии, созданной по приказу Министра речного флота СССР, и показания свидетелей-очевидцев) позволяли считать, что загорание произошло дейст-

вительно в машинном отделении, причем, по словам допрошенных членов машинной команды, пожар возник в результате попадания «солярки»¹ из расходного бака на раскаленную выхлопную трубу дизеля. Эти предварительные данные в какой-то степени облегчали расследование, но тем не менее без осмотра потерпевшего аварии судна проверить версии, возникшие с первых же шагов следствия, было невозможно.

Таких версий было несколько:

1. Пожар возник в результате конструктивных недостатков судна или неисправного состояния отдельных его частей и оборудования.

2. Пожар возник вследствие нарушения правил технической эксплуатации судна и его механизмов.

3. Пожар был результатом неосторожного обращения с огнем, например курения в ненадлежащем месте.

4. Пожар возник в результате умышленного поджога.

Следует отметить, что данное работниками машинной команды объяснение возникновения пожара не исключало двух первых версий. Не отвергалась и возможность, что ссылка на попадание соляра на выхлопную трубу дизеля была сделана с целью направить следствие по неправильному пути.

Осмотр должен был помочь в установлении чрезвычайно важных для дела обстоятельств, связанных с действиями отдельных членов машинной команды по предотвращению возникновения пожара, а затем его ликвидации.

Для осмотра предполагаемого места загорания в машинное отделение затопленного судна спустили водолазов. В то же время Главная транспортная прокуратура поставила перед министерством вопрос о срочном подъеме судна, так как сообщения водолазов могли рассматриваться лишь как свидетельские показания и не заменяли собой непосредственно осмотра судна.

Поскольку многие части судна сгорели, для лучшей ориентировки при расследовании мы решили осмотреть однотипное судно, находившееся в эксплуатации. Такой осмотр дал нам возможность ознакомиться с расположением механизмов в машинном отделении, их назначением и пр.

¹ Речь идет о соляровом масле, используемом в качестве горючего для дизелей.

Одновременно с осуществлением указанных мероприятий, затребованием различных материалов из соответствующих организаций мы допрашивали свидетелей. В первую очередь были допрошены члены машинной команды, несшие вахту во время аварии.

К моменту возникновения пожара в машинном отделении находились на вахте четыре работника: третий помощник механика Кондратьев, моторист Логинов, третий помощник электрика Комахин и электрослесарь Карышев.

Кондратьев на допросе показал, что когда в 8 часов он вступил на вахту, дизеля работали нормально. Примерно около 10 часов, стоя у пульты управления левого дизеля, он увидел у правого дизеля пламя и черный дым, выбивавшиеся из-под кожуха выхлопной трубы отходящих газов и поднимающиеся вверх, то есть, туда, где находился расходный топливный бак правого дизеля, наполненный соляром. По словам Кондратьева, кожух выхлопной трубы обычно при работе дизеля весьма сильно нагревался, что, вероятно, и вызвало загорание соляра, который попадал на кожух из бака, расположенного над этим кожухом.

Кондратьев также показал, что накануне, то есть 2 августа в 22 часа, он вместе со старшим механиком Галкиным сливал воду из отстойника правого расходного

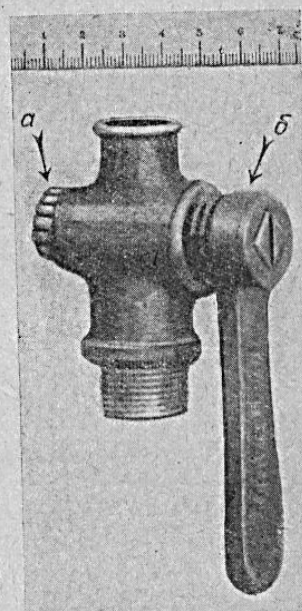


Рис. 1. Корпус неповрежденного крана левого расходного бака (стрелками указаны: а — гайка б — ручка)

бака в ведро. При этом ввиду неисправности спускного краника отстойника гаечным ключом была отвернута гайка хвостовика пробки этого краника, а сама пробка вынута из корпуса. После спуска воды пробку поставили на место и снова завернули ключом гайку хвостовика. При этой операции он, Кондратьев, держал ведро, а гайку заворачивал старший механик Галкин.

Галкин при допросе подтвердил это показание и заявил, что, повидимому, он неплотно завернул гайку хвостовика пробки, и она от вибрации стала отворачиваться, сошла с резьбы и выпала (рис. 1 и 2), а соляр стал течь на нагретый кожух выхлопной трубы и вспыхнул.



Рис. 2. Корпус краника правого бака, у которого отсутствует пробка, гайка хвостовика и ручка

О том, что пламя первоначально появилось в районе расположения кожуха выхлопной трубы, показал на допросе и моторист Логинов.

Старший водолазной станции Фролов и водолаз Целитаров шесть раз опускались в машинное отделение затонувшего судна, а водолаз Пойманов — два раза. Пробки и гайки краника отстойника на месте не оказались и водолазам найти их не удалось.

Водолаз Пойманов извлек из затопленного машинного отделения кожух, изоляцию и колено выхлопной трубы, находившиеся под правым расходным баком. Никаких повреждений трубы, кожуха и изоляции обнаружено не было. На кожухе виднелись следы нагара, но прожога металла не отмечалось. Крышки первого и второго цилиндров правого дизеля, отлитые из специального сплава, оказались в значительной своей части прогоревшими.

Результаты работы водолазов имели чрезвычайно важное значение. Вспомним, как объяснил причину по-

жара Галкин. По его словам, гайка хвостовика пробки краника отстойника, повидимому, не была им плотно завернута. От вибрации (вызванной работой двигателей) она сошла с резьбы и выпала из корпуса краника.

Допрошенный мною в качестве свидетеля водолаз Пойманов, описав свою работу по осмотру затопленного машинного отделения, заявил, что пробки в корпусе краника нет и отыскать ее в воде невозможно.

Таким образом, первоначальное предположение о возникновении пожара в результате небрежности Галкина находило некоторое подтверждение.

Когда в дальнейшем дизель-электроход был поднят и находился на плаву, я осматривал его с участием группы экспертов и в присутствии понятых. Осмотр поднятого дизель-электрохода являлся весьма сложным и требовал предварительного составления плана проведения этого следственного действия. План осмотра был разработан с участием ряда экспертов, в том числе судостроителей.

Особое внимание мы уделили осмотру машинного отделения. Перед нами стояла задача проверить показания допрошенных по делу лиц относительно места и причин возникновения пожара. Далее, осмотр мог подтвердить имевшиеся у нас показания относительно распространения огня, а также тех мер, которые принимались машинной командой для локализации пожара.

Не останавливаясь на всех подробностях осмотра, укажу, что общая картина последствий пожара показала:

1. Что огонь преимущественно поразил механизмы, расположенные в правой половине (у правого борта) машинного отделения.
2. Что эти механизмы повреждены огнем лишь на высоте начиная с 1 м от металлического настила (пола машинного отделения).
3. Что пламя повредило больше всего район первого и второго цилиндров правого дизеля.

Учитывая местонахождение расходного топливного бака этого дизеля и отсутствие пробки краника в нем, можно было предположить, что огонь прежде всего появился в районе первого и второго цилиндров и именно на высоте 1—1,5 м, то есть на месте расположения коллектора отходящих газов, а не на выхлопной трубе, как показывали работники машинной команды.

Осмотр дал возможность установить, что ряд деталей механизмов совсем не подвергся действию огня. Сохранились резиновый гибкий шланг на трубе циркуляционного насоса, изоляция провода переносной лампы, стеклянные плафоны и т. п. Полностью сохранились даже такие предметы, как деревянная рукоятка топливного насоса, деревянная табуретка, находившаяся под трапом, и ряд других предметов. У аварийного иллюминатора левого борта, на настиле, были обнаружены чьи-то потрепанные ботинки. Там же мы нашли связку ключей с надписью на бирке «3 пом. механика», а также другие ключи.

Мы осмотрели пожарный насос и воздушно-пенную установку. Они оказались в полной исправности. Рукоятка пускового реостата была в закрытом состоянии (на «0»). На трубопроводе пенообразователя вентили находились в закрытом состоянии, то есть установка в действие не приводилась. На пусковом вентиле пеноустановки висела сохранившаяся табличка из солонита (пресованный картон) с надписью «открывать только в случае пожара» (рис. 3).

Особое внимание уделялось поискам отсутствующей пробки спускного крана отстойника. В связи с тем, что поискам препятствовал большой слой ила, покрывавший настил и механизмы, была произведена их промывка из пожарного шланга с последующей откачкой воды. После этого поиски возобновились. Была вскрыта вся слань в районе возможного падения пробки и гайки. Несмотря на тщательность поисков пробка, ручка и гайка спускного краника отстойника найдены не были.

Результаты осмотра оказались весьма полезными, в частности, для оценки действий машинной команды по предотвращению и по ликвидации пожара.

В процессе осмотра в качестве вещественных доказательств были изъяты указанные выше ботинки, ключи, а также табличка пеноустановки с надписью «открывать только в случае пожара».

Экспертиза по настоящему делу имела очень большое значение. В состав экспертной комиссии вошли ученые и практические работники водного транспорта.

Относительно причин возникновения пожара экспертам было задано 20 вопросов. Рассмотрим ответы экспертов на основные вопросы.



Рис. 3. Табличка из солонита на пусковом вентиле с надписью «открывать только в случае пожара».

По заключению экспертов, местом возникновения пожара явилось, как мы и предполагали, машинное отделение. Пожар возник у места нахождения неохлаждаемых и неизолированных патрубков отходящих газов правого двигателя. Распространяясь, огонь охватил район изолированной выхлопной трубы. Эксперты указали, что тем-

пература поверхности патрубков отходящих газов при полной нагрузке двигателя могла достигать 440—450° и даже выше. Эксперты сослались на результаты опытов, произведенных в лаборатории тепловых двигателей Ростовского института инженеров транспорта, которые показали, что воспламенение горючего, имевшегося в расходном баке дизель-электрохода, происходит при температуре поверхности трубы, равной 405°. В специальной литературе указывается, что воспламенение солярового масла в воздухе происходит при температуре 336°.

Способ спуска воды из отстойника расходного бака, который применял старший механик Галкин (ослабление гайки пробки краника с помощью гаечного ключа), эксперты признали неправильным.

По мнению экспертов, пробка выпала из корпуса краника отстойника непосредственно перед моментом возникновения пожара, что и послужило его основной причиной.

Таким образом, подтверждалась первая версия, что пожар возник из-за неисправного состояния оборудования, точнее краника отстойника расходного бака с горючим. Однако эта неисправность была вполне устранимой. О ней Галкин знал еще задолго до того, как дизель-электроход поступил в эксплуатацию. Вместо того чтобы устранить незначительный дефект краника (пробка плохо проворачивалась), Галкин придумал свой «способ» обращения с ней в случае необходимости спуска воды, то есть отворачивание гайки хвостовика.

Установив причину появления огня, надлежало решить вопрос о том, можно ли было локализовать пожар в самом начале и недопустить распространения огня.

В своих показаниях работники машинной команды по-разному отвечали на эти вопросы.

Галкин еще при первом допросе признал себя ответственным за возникновение пожара. Присутствуя в качестве наблюдателя при постройке судна, он обязан был по долгу службы следить за качеством выполняемых работ. Принимая судно после постройки, он не обратил внимания на плохую притирку пробки краника отстойника правого расходного бака. В пути следования судна с места постройки Галкин обнаружил, что указанный краник неисправен, но при зимнем отстое судна в порту он не устранил этого дефекта.

На повторном допросе Галкин подтвердил, что накануне пожара, в 22 часа, он вместе с третьим помощником механика Кондратьевым спускал воду из отстойника и, очевидно, не завернул плотно гайку хвостовика пробки. От вибрации эта гайка отвернулась, сошла с резьбы, пробка выскочила и соляр, по мнению Галкина, полился на горячую поверхность выхлопной трубы.

Галкин объяснил, что в момент возникновения пожара он сидел у себя в каюте и завтракал, хотя должен был находиться в машинном отделении. В это время в каюту прибежал моторист Логинов и сообщил о возникшем пожаре. Галкин сразу же бросился в машинное отделение, но, растерявшись, дал неправильную команду остановить работу главных двигателей, чем лишил судно возможности самостоятельно передвигаться. На капитанский мостик о пожаре он не сообщил и вместо организации тушения пожара силами всей команды сам бегал по судну, отыскивая огнегасители и пускал их в действие. Галкин приказал Кондратьеву привести в действие насос и пеноустановку, но не проверил, выполнено ли его приказание. В результате ни одна из имевшихся на судне 17 пожарных колонок не работала, так как насос не был пущен.

Галкин признал, что своевременный пуск пеноустановки дал бы возможность за 6 минут наполнить пеной все машинное отделение и прекратить пожар.

Не используя всех возможностей для ликвидации пожара, он раньше времени отказался от борьбы с огнем, выключил вспомогательный двигатель, с помощью которого могли работать пожарный насос и пеноустановка, и дал команду всем удалиться из машинного отделения.

Несколько подробней остановлюсь на показаниях моториста Логинова.

Логинов заявил на допросе, что перед пожаром он собрался зайти в моторное отделение, залить маслом подшипники и для этого взял ключ от моторного отделения, висевший на специальном крючке. Когда он проходил по трапу, то видел третьего помощника механика Кондратьева около пульта управления левого главного двигателя. Поднявшись по трапу на верхнюю площадку машинного отделения, он, Логинов, направился в дверь по правому борту, и в это время снизу от кожуха выхлопной трубы отходящих газов неожиданно взвилось пламя, охватив-

шее весь район правого запасного бака с горючим и верхнюю площадку. Пламя обожгло ему руки. Что горело и почему возник пожар, он не знает. Получив ожог, Логинов побежал по площадке в правую дверь и тут же крикнул старшему механику Галкину о том, что начался пожар. В машинное отделение Логинов больше не возвращался, а когда судно подошло к берегу, взял свои вещи и вместе с пассажирами сошел на берег.

В дальнейшем Логинов изменил свои показания и выдвинул новое объяснение причины возникновения пожара, заявив, что в этом виноват Кондратьев, который якобы бросил заженную спичку в то место, где возник огонь.

Между тем было совершенно очевидно, что соляр, имея высокую температуру вспышки, от спички загореться не мог. Тогда Логинов, убедившись в невозможности представить Кондратьева в роли виновника пожара, придумал еще одно объяснение. Он заявил, что ему, со слов дежурившего в ночь на 3 августа моториста Грязнова, известно, будто ночью Галкин и первый помощник механика Герасимов, спуская воду из отстойника правого бака, сломали хвостовик пробки.

Этот хвостовик пробки с гайкой, заявил мне Логинов, он видел на настиле в машинном отделении. Когда он обратился с вопросом к Кондратьеву, тот якобы подтвердил ему, что это действительно хвостовик пробки краника отстойника правого бака, отломившийся во время вахты первого помощника механика Герасимова.

Ни Герасимов, ни Галкин не подтвердили этих показаний Логинова. На очной ставке с Кондратьевым Логинов отказался ответить на вопрос, курил ли Кондратьев в машинном отделении, как он показывал на допросе до очной ставки. Кондратьев на очной ставке не подтвердил показаний Логинова относительно будто бы обнаруженного утром 3 августа обломанного хвостовика пробки с гайкой.

Почему же Логинов, то представлял Кондратьева в роли виновника пожара, то указывал на Герасимова? Не потому ли, что он сам и был основным виновником пожара и хотел укрыться за спиной других?

Дело в том, что признание Галкиным своей ответственности за возникновение пожара могло носить лишь, так сказать, общий характер. Его предположение о том, что

соляр стал выливаться из-за плохо привернутой гайки (что повлекло выпадение пробки), не исключало возможности выпадения пробки и по другой причине. Единственно, что было ясно, это то, что пожар возник немедленно после ее выпадения.

После очных ставок Кондратьев снова был допрошен. Он начал свои показания с заявления, что виновником пожара является Логинов. 3 августа около 10 часов, проходя по машинному отделению, он увидел Логинова, направляющегося с ведром в руках к правому двигателю. Спустя короткое время, он услышал стук падения металлического предмета на металлический настил. Оглянувшись, он увидел на настиле ведро. Логинов стоял на правом дизеле. Под правым расходным топливным баком в это время появился огонь. Логинов соскочил с дизеля и по трапу убежал на верхнюю площадку машинного отделения.

Впоследствии на берегу Логинов признался ему, Кондратьеву, что, намереваясь спустить воду из отстойника правого расходного топливного бака, он сломал хвостовик пробки, которая выскочила, соляр начал выливаться и загорелся. Логинов просил его, Кондратьева, об этом никому не рассказывать.

Эти показания Кондратьева объясняли поведение Логинова на всем протяжении следствия.

На новой очной ставке Логинов назвал приведенные показания Кондратьева ложными.

Однако Логинов все же был изобличен. В своих показаниях он заявлял, что перед пожаром направился в моторное отделение, заправившееся на замок. Ключ от этого замка, по его словам, висел на специальном крючке, с которого он его и снял, отдав после пожара матросу Парамонову.

Но у Парамонова этого ключа не оказалось. Ключ этот был найден в машинном отделении. Логинов, следовательно, говорил неправду.

Далее Логинов был изобличен в том, что он скрывал судимость и с этой целью обманным путем получил документы на чужое имя.

Под влиянием всех этих материалов Логинов в конце концов признал себя виновным и подтвердил, что, пытаясь спустить воду из отстойника, открывал краник по

«методу Галкина» ключом и сломал хвостовик. Пробка вылетела, соляр полился на патрубки и вспыхнул.

Необходимо несколько подробнее остановиться на показаниях третьего помощника механика Кондратьева. Он показал, что, обнаружив загорание, побежал к огнетушителю, находившемуся у правого борта за правым дизелем, но едва только снял его, как подбежавший электрик-слесарь Карышев выхватил огнетушитель у него из рук и начал им действовать, пытаясь погасить пламя. В этот же момент прибежал старший механик Галкин и дал команду остановить главные двигатели. Левый дизель остановил Галкин, а правый — он, Кондратьев. Еще до этого Карышев самовольно отключил генератор, подававший ток моторам, приводившим в движение гребные винты, и тем лишил судно возможности двигаться с помощью механической силы.

Далее Кондратьев утверждал, что он сделал попытку включить пожарный насос и пеноустановку, но подойти к этим механизмам не мог, так как место, где они находились, было объято пламенем. В машинном отделении больше находиться было нельзя, через двери пройти тоже было невозможно. Поэтому он, Кондратьев, оказался вынужденным выбраться через аварийный люк за борт в воду. Ботинки, обнаруженные нами при осмотре, принадлежат ему. Точно так же принадлежат ему и ключи, найденные при осмотре на настиле. Показания Кондратьева о невозможности подойти к «объятому пламенем» пожарному насосу и пеноустановке не соответствовали действительности. Они опровергались результатами осмотра, о котором говорилось выше. Напомню, что на месте, которое, по показаниям Кондратьева, было «объято пламенем», мы изъяли табличку из прессованного картона с надписью «открывать только в случае пожара», даже не затронутую копотью.

Карышев и электромеханик Комахин показали, что они не видели, как начался пожар, а узнали о нем лишь по крику третьего помощника механика Кондратьева — «пожар». Выключение генератора Карышев объяснил тем, что по прежней своей работе в качестве водителя троллейбуса он знал о необходимости при пожаре отключать подачу тока. Горело, как утверждал Карышев, в районе первого и второго цилиндра правого дизеля. Кондратьев, по словам Карышева, растерялся и никакого участия в

тушении пожара не принимал, а убежал через аварийный люк.

Показания работников машинной команды и ответы экспертов на поставленные мною вопросы исключали версии об умышленном поджоге и о возникновении пожара вследствие неосторожного обращения с огнем.

Отвечая на вопросы, связанные с оценкой действий работников машинной команды по предотвращению загорания, локализации его и ликвидации пожара эксперты подробно указали на имевшиеся на сей счет возможности.

Персонал машинной вахты, указали эксперты, не выполнил полностью своих обязанностей по уходу и надзору за состоянием и работой всех частей механизмов. Невыполнение своих обязанностей персоналом вахты привело к возникновению пожара и его дальнейшему распространению.

Размеры огня в начальном периоде возникновения пожара были незначительными. Даже при продолжавшемся поступлении соляра к очагу пожара и наличии высокой температуры выхлопного патрубка распространение огня, по заключению экспертов, имело местный характер и была полная возможность его локализации с помощью наличных средств пожаротушения.

Напоминаю, что подъем судна из воды и осмотр машинного отделения с наглядностью убедили в том, что пожарный насос и мощная пеноустановка оставались и после пожара неповрежденными, то есть при возникновении пожара они могли быть приведены в действие. Однако их в действие не пустили и тем обрекли судно на гибель.

Эксперты перечислили мероприятия, которые надо было осуществить. Прежде всего надо было закрыть вентиль на трубах, через которые топливо поступало в расходный бак. Надлежало сразу же после появления огня сообщить через судовую АТС о случившемся в рубку управления. Одновременно следовало выключить вытяжную вентиляцию. Необходимо было привести в действие средства пожаротушения. Эксперты указали, что, выключив правый главный двигатель, где произошло загорание, не следовало выключать левый главный двигатель.

В первоначальной стадии пожара, таким образом, можно было локализовать огонь в машинном отделении. Это безусловно можно было сделать и при распростране-

нии огня. В частности, эксперты указали, что «горение дизельного топлива, вытекающего из крана диаметром 0,5 дюйма, который находился в днище отстойника расходного бака, не могло вызвать одновременного распространения пожара на все помещение машинного отделения». В обоснование этого вывода экспертиза положила данные осмотра судна после его подъема.

Эксперты указали, что огонь, попав в вытяжную вентиляцию машинного отделения, которая соединена с общей вентиляционной системой судна, стал быстро распространяться по всей этой системе, что значительно ускорило гибель судна.

В своем акте эксперты подробно охарактеризовали обязанности отдельных работников машинной команды, что помогло мне оценить действия каждого из них во время возникновения и распространения пожара.

Галкин, Кондратьев и Логинов были привлечены к ответственности по ч. 1 ст. 59^{3а} УК РСФСР.

Ростовский окружной транспортный суд признал Галкина, Кондратьева и Логинова виновными в предъявленном обвинении и приговорил к соответствующему наказанию.

*Следователь Транспортной прокуратуры
Кулундинского участка Томской ж. д.
юрист 3-го класса*

А. Г. Попов

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СЛЕДСТВЕННОГО ЭКСПЕРИМЕНТА ДЛЯ ПРОВЕРКИ ОБСТОЯТЕЛЬСТВ ПРОИСШЕСТВИЯ

6 мая 1955 г. около 16 часов на станции Кулунда Томской ж. д. у стрелки № 5-а подъездного пути к нефтебазе колесами полувагона отрезало обе ноги работнику пункта технического осмотра Кузнецову, который шел по полотну дороги в направлении движения паровоза. Полувагон находился впереди маневрового паровоза «Ор-872», следовавшего тендером вперед. Через 2 часа после помещения потерпевшего в больницу он скончался.

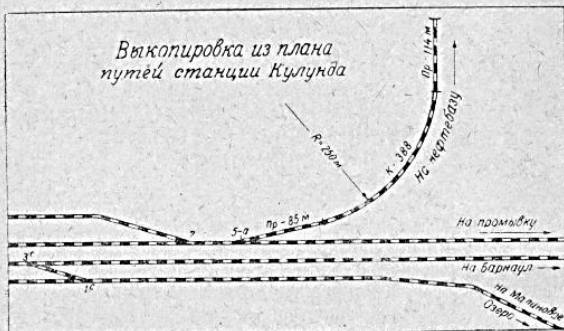
По поводу этого несчастного случая в тот же день было возбуждено уголовное дело по признакам ч. 1 ст. 59^{3а} УК РСФСР и я, приняв дело к своему производству, немедленно отправился на место происшествия для его осмотра.

Осмотр я произвел в присутствии понятых, а также машиниста паровоза «Ор-872» Кардаполова и помощника машиниста того же паровоза Шарлаева, в смену которых произошел несчастный случай.

Осмотр позволил установить, что левее и несколько ниже главного пути, идущего от станции Кулунда на Барнаул, проходит параллельно ему подъездной путь на промывочный пункт. Этот путь разветвляется, и от стрелки № 5-а (влево от него), образуя кривую, идет подъездной путь к нефтебазе (см. схему). На расстоянии 9,12 м, не доежая стрелки, в стороне от правого рельса подъездного пути, идущего к нефтебазе, лежал кусочек мышечной ткани с кожей размером 8×1,5 см. На расстоянии

1,37 м от места, где лежал кусочек мышечной ткани (в сторону нефтебазы) была обнаружена лужа крови размером 1,1×0,5 м. Против лужи крови, между рамным рельсом и рельсом переводной кривой, мы заметили мелкие кусочки мышечной ткани и костного мозга. На пра-

Схема



вом рельсе переводной кривой установлены обильные следы крови. Расстояние от стрелки № 5-а до вагонов, доставленных паровозом к нефтебазе, равняется 220,22 м, а от места нахождения наиболее удаленного от стрелки кусочка мышечной ткани (предполагаемого места наезда на потерпевшего) 207 м. (см. план).

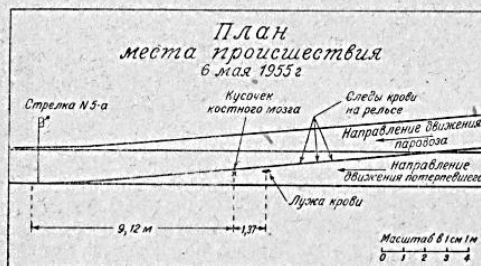
При осмотре полувагона грузоподъемностью 60 т, груженного углем, каких-либо следов, похожих на кровь, а также частей одежды пострадавшего на колесах и других частях, находящихся ниже пола, обнаружено не было. На тормозной площадке и ступеньках обнаружены пятна крови¹. При осмотре тендера паровоза на болте, крепящем рессору правой стороны, у правого колеса третьей по счету пары от паровоза, обнаружены кусочки ткани одежды, а на ободе колеса пятно бурого цвета

¹ Потерпевший перевозился от места происшествия до вокзала на тормозной площадке, а потому эти пятна крови значения для расследования не имели.

размером 1×3 см, похожее на кровь. Других следов на частях паровоза, тендера и полувагона обнаружено не было.

Присутствовавший при осмотре машинист Кардаполов указал место на пути, где помощник машиниста Шарлаев стал тормозить паровоз (против кучи угля). Расстояние от этого места до места наезда равняется 51,5 м.

В результате осмотра места происшествия у меня возникли две версии. Первая версия состояла в том, что причиной несчастного случая явилась собственная неосторожность потерпевшего; другая версия заключалась в предположении того, что причиной несчастного случая явилось нарушение правил производства маневровой работы.



Приступая к проверке первой версии, я затребовал и приобщил к делу копию акта о проверке знания Кузнецовым правил и инструкций по технике безопасности, а также копию личной медицинской карты. Последнее понадобилось мне для того, чтобы проверить, не было ли у потерпевшего физических недостатков, препятствовавших ему заметить приближение паровоза. В то же время для проверки второй версии мной были приобщены к делу выписки из инструкции о порядке производства маневровой работы на станции Кулунда Томской ж. д., инструкции о порядке обслуживания подъездного пути нефтебазы станции Кулунда Томской ж. д., а также затребованы и приобщены к делу данные о продольном профиле подъездного пути нефтебазы.

При ознакомлении с копией акта проверки знания потерпевшим правил и инструкций по технике безопасности я установил, что Кузнецов знал их хорошо. Из поступившей копии личной медицинской карты было видно, что зрение и слух у Кузнецова были нормальными и каких-либо физических недостатков, препятствующих его работе на железной дороге, он не имел.

Поскольку объяснения машиниста и помощника машиниста паровоза «Ор-872» Кардаполова и Шарлаева имели большое значение для дела, я допросил их первыми.

Кардаполов показал, что когда паровоз, имея впереди тендера груженный полувагон, двинулся от нефтебазы со скоростью 8—10 км в час в направлении стрелки № 5-а, у управления находился его помощник Шарлаев, а сам он стоял с левой стороны будки и следил за состоянием пути. Сцепщик Гаврилов находился в это время на передней ступеньке паровоза. Вдруг Кардаполов из окна будки увидел человека, который шел по пути от промывочного пункта к стрелке № 5-а. Кардаполов дал тревожный сигнал. Так как для подачи сигнала он должен был отойти от окна будки, то ему не стало видно, шедшего по путям человека. Одновременно с подачи Кардаполовым тревожного сигнала помощник машиниста Шарлаев стал тормозить движение паровоза, но последний продолжал продвигаться юзом под влиянием силы инерции груженого полувагона, тормозной шланг которого не был соединен с паровозом. Когда паровоз остановился, то они обнаружили человека, лежащего на рельсах около тендера. Ноги его были отрезаны.

Шарлаев подтвердил показания Кардаполова и добавил, что он, находясь у управления паровозом, не видел шедшего по путям человека, так как кривизна пути ограничивала видимость. Тормозить он стал, услышав голос сцепщика и тревожные сигналы, подаваемые Кардаполовым.

Сцепщик Гаврилов показал, что он встал на переднюю ступеньку паровоза для того, чтобы прыгнуть при приближении к стрелке и быстрее перевести ее на путь, идущий к промывочному пункту, так как паровоз должен был затем следовать на этот путь, а перевод стрелок согласно инструкции возлагается на составителей. Потерпевшего Кузнецова он увидел лишь тогда, когда состав остановился, а Кузнецов уже лежал у тендера паровоза. Все

указания по отцепке и прицепке вагонов Гаврилов получал от составителя Витько, который, дав ему соответствующее задание, сам ушел на промывочный пункт.

Показания остальных свидетелей ничего нового не дали.

Имея протокол осмотра места происшествия и показания лиц, имеющих непосредственное отношение к несчастному случаю, я поставил перед собой задачу выяснить следующее:

1. Какова была видимость пути при движении паровоза как со стороны рабочего места, где находился помощник машиниста, так и со стороны рабочего места машиниста.

2. С какой скоростью двигался паровоз и шел потерпевший Кузнецов и можно ли было на этом отрезке пути, увидев из будки паровоза человека, идущего по пути, остановить паровоз и избежать несчастного случая.

3. Были ли нарушены правила производства маневровых работ и какое влияние эти нарушения оказали на происшедший несчастный случай.

Для выяснения этих обстоятельств прежде всего необходимо было воспроизвести обстановку и обстоятельства несчастного случая, а также назначить техническую экспертизу.

Так как для дачи ответов на второй вопрос эксперты должны были бы также произвести эксперимент, то было решено привлечь их к участию и в следственном эксперименте для проверки обстоятельств, вытекающих из первого вопроса.

В качестве экспертов были приглашены старший инженер локомотивного отдела отделения Томской ж. д. Хвесько и заместитель начальника отдела эксплуатации того же отделения Бондарь.

Для воспроизведения обстановки и обстоятельств события был использован тот же паровоз «Ор-872» и полувагон такой же грузоподъемности и с таким же количеством груза, то есть 60 т угля. К участию в этом следственном действии, помимо эксперта т. Хвесько и понятых, были привлечены также машинист Кардаполов, помощник машиниста Шарлаев и сцепщик Гаврилов.

Для проверки видимости пути и места наезда паровоза на потерпевшего Кузнецова было установлено чучело (палка с крестовиной и надетой на нее телогрейкой).

Паровоз начал продвигаться в сторону стрелки № 5-а с того же самого места, как и в день несчастного случая, то есть с расстояния, равного 207 м, до предполагаемого наезда на Кузнецова, и до стрелки № 5-а—220,22 м. Для уточнения ряда обстоятельств было сделано несколько заездов.

Произведенным следственным экспериментом удалось установить, что с рабочего места машиниста, где в момент несчастного случая находился помощник машиниста Шарлаев, на всем пути движения паровоза чучела не было видно из-за кривизны пути. Лишь когда паровоз находился на расстоянии 10 м от него, ветер отбросил рукав телогрейки чучела влево, что и заметили с паровоза. Само чучело оставалось невидимым.

Так как потерпевший не стоял на одном месте, а шел по направлению к стрелке, то при следующем заезде один из участников эксперимента пошел по пути, пройденному Кузнецовым. При этом оказалось, что, когда паровоз находился на расстоянии 152 м от стрелки, шедший впереди человек был виден с места, где находился Шарлаев (на отрезке пути—60,5—98 м от стрелки). При дальнейшем продвижении все находившееся впереди закрывалось полувагоном и тендером. Со стороны рабочего места помощника машиниста, где в момент несчастного случая находился машинист Кардаполов, человек, шедший впереди паровоза, на указанном выше отрезке пути был не виден, но чучело заметно вырисовывалось. Когда паровоз приблизился на расстоянии 157 м к месту происшествия, а человек, изображавший потерпевшего, на расстоянии 38—40 м, то с места на паровозе, где находился Кардаполов, его очень хорошо было видно. Положения паровоза, чучела и участника эксперимента, изображавшего потерпевшего Кузнецова на различных этапах проведения эксперимента, были сфотографированы (рис. 1, 2, 3 и 4).

Для выяснения обстоятельств, связанных с разрешением второго вопроса, было сделано два заезда. Поскольку паровоз не имел скоростемера, то точно установить скорость движения паровоза и скорость движения потерпевшего в момент, предшествовавший несчастному случаю, не представлялось возможным. Так как члены паровозной бригады утверждали, что паровоз шел со ско-

ростью 10 км в час и тормоза приводились в действие за 51,5 м до стрелки, то их показания требовалось проверить.

Поэтому при определении тормозного пути скорость движения паровоза при первом заезде равнялась 10 км в час (в соответствии с существующей инструкцией). При торможении на расстоянии 51,5 м от стрелки паровоз остановился в 15 м не доезжая чучела. При вторичном заезде паровоз шел со скоростью 20 км в час. Тормозную систему привели в действие при прохождении того же места (у груды угля). Чучело было сбито, полувагон прошел на 9,5 м за стрелку. При остановке подножка паровоза оказалась около чучела, что соответствовало положению потерпевшего в момент несчастного случая. Таким образом, выяснилось, что паровоз в момент несчастного случая с Кузнецовым продвигался не со скоростью 10 км в час, как этого требовала инструкция, а со скоростью 20 км в час.

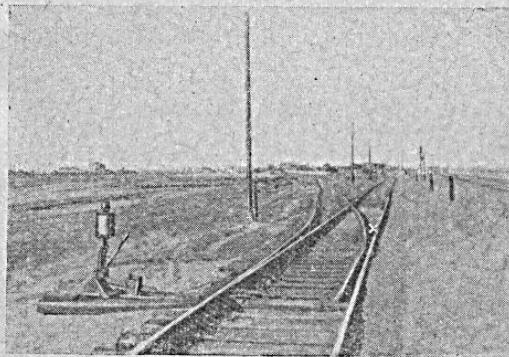


Рис. 1. Общий вид подъездного пути нефтебазы и промывочного пути (слева—стрелка № 5-а)

После проведения указанных выше экспериментов на разрешение технической экспертизы были поставлены следующие вопросы, на которые и были получены ответы экспертов.

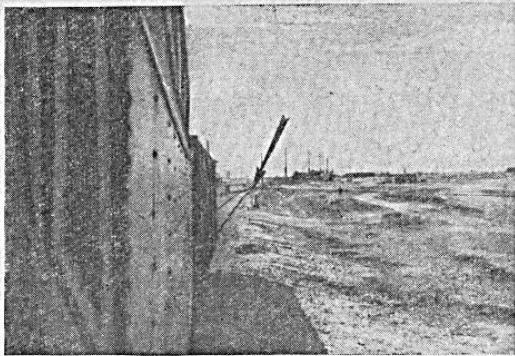


Рис. 2. Паровоз находится в 170 м от стрелки. Понятой находится в 38 м от стрелки (стрелкой отмечено чучело; оно находится в том месте, где потерпевший попал под вагон)

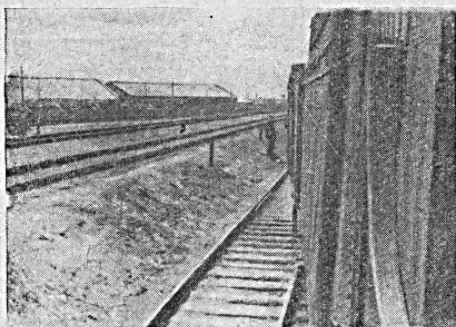


Рис. 3. Паровоз с полувагоном остановился в 15 м от стрелки. Понятой стоит около того места, где потерпевший попал под вагон

Вопрос. С какого расстояния паровоз «Ор-872» набрал бы скорость 10 км в час, если бы он начал двигаться с одним полувагоном с расстояния в 220 м от стрелки № 5-а при открытом регуляторе.

Ответ. Указанный паровоз мог набрать скорость 10 км в час за 20 м пути от начала своего движения при полном открытии регулятора.

Вопрос. На каком расстоянии от стрелки № 5-а остановился бы паровоз при указанной скорости 10 км в час, если закрыть регулятор сразу при набранной скорости 10 км в час.



Рис. 4. Положение паровоза и чучела при втором заезде после остановки при торможении на расстоянии 56,5 м

Ответ. Если бы на паровозе «Ор-872», когда он набрал скорость 10 км в час, сразу же был закрыт регулятор, то паровоз должен был остановиться на расстоянии 145,8 м не доезжая стрелки.

Вопрос. С какой скоростью должен был идти паровоз «Ор-872» с одним полувагоном грузоподъемностью 60 т и с полной его загрузкой, учитывая характер подъездного пути нефтебазы, если тормозной путь паровоза составляет 66 м, 56,5 м, 51,5 м и тормоза полувагона не были включены.

Ответ. Паровоз «Ор-872» с одним груженым полувагоном без включения тормозов шел со скоростью:
при тормозном пути 66,0 м — 21,0 км в час
» » » 56,5 » — 20,0 » »
» » » 51,5 » — 19,0 » »

Последнее заключение экспертизы подтверждалось и следственным экспериментом при втором заезде, когда паровоз с полувагоном прошел за стрелку на 9,5 м, а также осмотром места происшествия и показаниями свидетелей о том, что потерпевший сразу после остановки паровоза находился почти против дверки будки машиниста.

Далее эксперты дали заключение, что если учитывать неравномерное движение паровоза, то есть если в начале своего движения он шел со скоростью, не достигшей 10 км в час, то с рабочего места помощника машиниста (где находился машинист) можно было видеть потерпевшего Кузнецова, находившегося на расстоянии 47—48 м от места происшествия. По мере же увеличения скорости свыше 10 км в час и учитывая кривизну пути, потерпевший должен был скрыться из поля зрения лица, находившегося на рабочем месте помощника машиниста, и не мог появиться в поле зрения лица, находившегося на рабочем месте машиниста.

Поскольку машинист, судя по его показаниям, видел потерпевшего в момент начала движения паровоза, то он мог его видеть тогда, когда паровоз находился в 157 м от места наезда.

Паровоз это расстояние в 157 м проходит за время от 28 до 29 секунд при скорости от 19 до 21 км в час, а человек при скорости движения 3,0 км в час проходит 25 м за 28—30 секунд.

Таким образом, после того как машинист видел потерпевшего в 38 м от стрелки (25 м от места наезда) при дальнейшем движении паровоза и потерпевшего, последний попадал в зону невидимости как для помощника машиниста, так и для машиниста паровоза.

Эксперт дал заключение о том, что при производстве маневров были нарушены параграф 373 п. «в» ПТЭ и раздел VII инструкции по производству маневровой работы. Это выразилось в том, что по сигналу сцепщика Гаврилова паровоз был приведен в движение тогда, когда сцепщик находился не на установленном месте, то есть не на передней по направлению движения подножке полуваго-

на, а на подножке паровоза. Нарушение правил исключило возможность наблюдения со стороны сцепщика за путем, по которому двигался паровоз.

После получения заключения технической экспертизы в распоряжении следствия накопилось уже достаточно материала для решения вопроса о виновности конкретных лиц.

Вины в действиях помощника машиниста Шарлаева из материалов дела не усматривалось.

Сцепщик Гаврилов допустил нарушение инструкции, заняв место не на передней подножке полувагона, а на подножке паровоза. Однако, учитывая его малую опытность и то, что машинист Кардаполов, видя это нарушение, имел возможность предложить Гаврилову занять положенное место, но не сделал этого, я не считал целесообразным привлекать Гаврилова к уголовной ответственности.

Виновность машиниста Кардаполова в том, что он не следил за состоянием пути, была очевидна, и я предъявил ему обвинение по ч. 1 ст. 59³⁸ УК РСФСР.

Кардаполов в предъявленном ему обвинении виновным себя признал и подтвердил обстоятельства происшедшего в таком виде, как они обрисовались материалами дела и, в частности, следственным экспериментом.

При выполнении требований ст. 206 УПК РСФСР Кардаполов ничем дополнить следствие не пожелал: он ограничился заявлением, что не согласен нести ответственность за ошибки сцепщика.

Новосибирский линейный транспортный суд признал вину Кардаполова доказанной и приговорил его к соответствующему наказанию.

Приговор осужденным обжалован не был.

Помощник прокурора
Московского метрополитена и метро-
строя

младший советник юстиции

Е. В. Каташев

СУДЕБНО-МЕДИЦИНСКАЯ ЭКСПЕРТИЗА СПОСОБСТВОВАЛА УСПЕШНОМУ РАССЛЕДОВАНИЮ ДЕЛА

Как показывает практика, большинство наездов подвижного состава на людей происходит вследствие нарушения работниками транспорта тех или иных требований ПТЭ.

Чаще всего причинами указанных наездов являются неподача или подача с опозданием предупредительных сигналов, превышение установленной скорости движения, неисправность тормозных устройств, недостаточная бдительность локомотивных и поездных бригад.

Следователь, приступая к расследованию, в таких случаях обычно имеет в своем распоряжении лишь показания работников локомотивной и поездной бригад, которые по вполне понятным причинам не всегда бывают объективны.

Примером сказанному может служить расследованный мною наезд на путях Московского метрополитена. Этот наезд произошел 14 января 1954 г. около 5 часов утра при следовании по второму (неправильному)¹ пути перегона станций Динамо—Аэропорт хозяйственного поезда в составе дрезины (мотовоза) под управлением

¹ На всех двухпутных железных дорогах один путь предназначается для поездов, имеющих нечетные номера («нечетных» поездов), а другой для поездов, имеющих четные номера («четных» поездов). Если «четный» поезд следует по пути, предназначенному для «нечетных» поездов или наоборот, то в этих случаях говорят, что он следует по «неправильному пути».—Ред.

машиниста второй дистанции службы пути Лепешина с прицепленной впереди порожней платформой. Была собита рабочая Главтуннельмостростроя Ковалева. Она получила тяжкие телесные повреждения: размятие левой голени в верхней ее трети с раздроблением костей и перелом восьмого и девятого ребер. В больнице, куда Ковалева была доставлена после несчастного случая, ей произвели ампутацию левой ноги в области бедра.

О происшествии с Ковалевой прокуратура узнала только через месяц, при разборе этого случая на оперативном совещании при начальнике метрополитена.

На этом совещании машинист дрезины Лепешин, сигнаalistка Замолдинова, а также следовавшие в кабине дрезины стажер Маковий и электромонтер Андреев дали одинаковые объяснения по поводу обстоятельств несчастного случая с Ковалевой. По их словам, при следовании хозяйственного поезда по второму (неправильному) пути перегона станций Динамо—Аэропорт около пикета 66 была замечена группа рабочих. По сигналам, которые подали сигнаalistка Замолдинова (сигнальным рожком) и машинист Лепешин (сиреной), рабочие, кроме одной женщины, находившейся впереди всей группы, сошли с пути влево, к стене туннеля. Женщина же, следовавшая по обочине пути, не обращала внимания на подававшиеся ей предупредительные сигналы, и только когда поезд приблизился к ней на расстояние 5—6 м, она также сошла влево к стене туннеля.

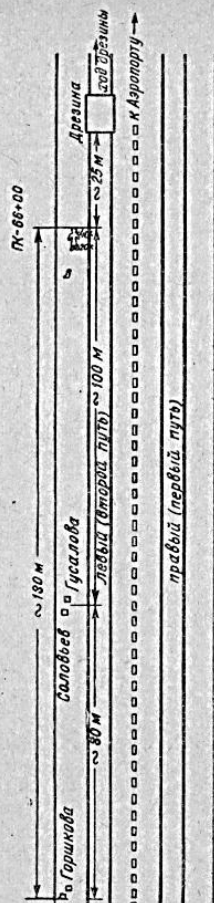
Лепешин и Замолдинова утверждали, что в момент следования поезда мимо этой женщины они видели ее стоявшей у стены туннеля. В правой руке она держала штатив (треногу).

Продолжая мимо стоявшей у стены туннеля женщины, машинист Лепешин, как он объяснил, «по профессиональной привычке» оглянулся назад и заметил эту женщину лежащей в 8—10 м за мотовозом (см. схему).

Работник метрополитена, руководивший служебным расследованием наезда на Ковалеву, выдвинул две, по его мнению, возможные версии, при которых мог произойти этот наезд.

Первая версия: в момент следования хозяйственного поезда мимо прижавшейся к стене туннеля Ковалевой последняя сделала, очевидно, неосторожное движение, в результате чего штатив, который она держала в руках,

СХЕМА



Ст. инженер
ГМУ
Соловьев

14/12-54 г.

был задет дрезиной. Ковалева при этом была сбита, по-видимому, потеряла устойчивость, свалилась и попала ногой под колесо дрезины.

Вторая версия: в момент следования поезда Ковалева, стоявшая на проложенной по земле, прилегающей к стене туннеля железной трубе, диаметром 25 см, поскользнувшись, упала, и при этом ее нога оказалась под колесом дрезины.

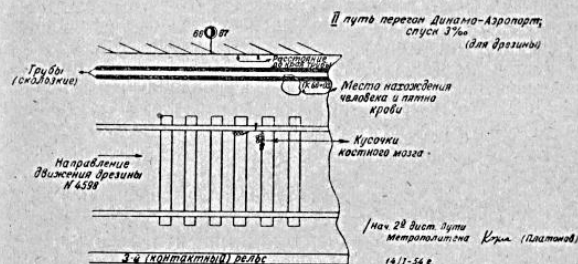
Эти вполне вероятные версии были поддержаны большинством участников оперативного совещания при начальнике метрополитена.

Расследование мы начали с допроса потерпевшей, который произвели в больнице. Этот допрос давал основание построить еще одну версию о неожиданном наезде поезда на потерпевшую, когда она шла по обочине второго пути.

Ковалева показала, что она шла по обочине второго пути (по которому, по ее предположению, поезда могли следовать только ей навстречу), имея в левой руке штатив и в правой ручной электрический фонарь. Неожиданно она почувствовала сильный удар в спину и упала, потеряв сознание. Что стало с штативом и фонарем, она не знает (см. схему).

Схема

места обнаружения человека у пути после прохода дрезини № 4599



Допросом товарищей Ковалевой по работе следствие установило, что штатив, обнаруженный на месте происшествия, был подобран и сдан в кладовую. Этот штатив

доставили в прокуратуру и тщательно осмотрели, но никаких трещин, вмятин или иных повреждений на нем не обнаружили. Результаты осмотра штатива, оформленные протоколом, шли вразрез с первой версией, выдвинутой на оперативном совещании.

С целью проверки второй версии был проведен следственный эксперимент на месте происшествия.

Эксперимент состоял в следующем: женщина, примерно одинакового роста с потерпевшей, обутая в момент несчастного случая так же, как и Ковалева в валенки с галошами и одетая в стеганую фуфайку, стоя на трубе, проложенной у стены туннеля, умышленно соскальзывала с нее обеими ногами. Во всех случаях спина женщины упиралась в стену туннеля, что мешало ее падению. Ноги, соскользнув с трубы на землю, отдалялись от трубы на небольшое расстояние и ни в одном случае не доставали до внешней грани головки рельса, отстоящей от стены туннеля на 150 см и на 110 см от трубы.

В целях большой объективности мы допускали при эксперименте возможность полного падения при соскальзывании с трубы, но женщина неизменно оказывалась сидящей или полулежавшей на трубе. И в этих случаях вытянутые ноги не доставали до рельса.

Таким образом, возможность попадания ноги Ковалевой под колеса дрезины при падении с трубы также исключалась.

Обе версии, выдвинутые на оперативном совещании, как будто отпадали.

Оставалась еще одна версия, основывавшаяся на показаниях самой потерпевшей, — неожиданный наезд на нее поезда в момент, когда она следовала по обочине второго пути в сторону станции Аэропорт.

Эта версия ничем (кроме показаний Ковалевой) не подтверждалась, так как никто из работавших в ночь на 14 января с Ковалевой не видел, как произошел несчастный случай.

Все эти лица показали, что в момент перехода их к следующему полигометрическому знаку по второму пути они, услышав сигналы приближавшегося со стороны станции Динамо поезда, сошли с пути влево к стене туннеля. О приближении поезда они криком предупредили следовавшую впереди всей группы на 100—120 м

Ковалеву. Слышала ли Ковалева это предупреждение и сошла ли она с пути, никто из рабочих показать не мог.

В целях проверки версии, вытекавшей из показаний потерпевшей и нуждавшейся в подтверждении какими-либо объективными обстоятельствами, следствие обратилось к помощи судебно-медицинской экспертизы.

На ее разрешение был поставлен один вопрос: определить, исходя из характера полученных Ковалевой при несчастном случае телесных повреждений, в каком положении по отношению к приближавшемуся поезду находилась Ковалева в момент наезда (лицом, боком, спиной). По ознакомлении эксперта с материалами дела, ему предоставили возможность принять участие в повторном допросе потерпевшей Ковалевой, которая подтвердила свои прежние показания об обстоятельствах несчастного случая с ней.

Кроме ознакомления с историей болезни Ковалевой, эксперт тщательно измерил рост потерпевшей и расстояние от подошвы правой ноги до места перелома ребра.

В дальнейшем вместе с экспертом мы тщательно осмотрели платформу и дрезину. В процессе осмотра мы произвели точные замеры ширины платформы, ее высоты до борта, измерили высоту самого борта и наиболее выступающих частей платформы и дрезины. Все эти измерения были занесены в протокол, подписанный также экспертом и понятыми.

На основании произведенных измерений, истории болезни Ковалевой, характера полученных ею телесных повреждений судебно-медицинский эксперт дал следующее заключение: переломы восьмого и девятого ребер справа по лопаточной линии произошли от удара предметом с ограниченной выступающей поверхностью. Судя по характеру и локализации повреждений, а также учитывая рост потерпевшей и высоту платформы, следует считать, что указанный перелом ребер произошел от удара левой выступающей боковой частью платформы, всего вероятнее, бортовым крюком, расположенным на высоте 115 см от земли. Это произошло в тот момент, когда потерпевшая была обращена спиной к двигавшейся платформе.

Такое категорическое заключение эксперта полностью подтверждало показания потерпевшей Ковалевой и, наоборот, опровергало объяснения причастных к происшествию лиц о том, что в момент следования хозяйственного

поезда мимо Ковалевой она стояла, прижавшись спиной к стене туннеля. На основании всей совокупности собранных при расследовании доказательств, среди которых значительное место занимало заключение судебно-медицинской экспертизы, машинист Лепешин был привлечен к уголовной ответственности по ч. 1 ст. 59^а УК РСФСР и признан виновным линейным судом.

Так судебно-медицинская экспертиза помогла успешно расследовать дело о несчастном случае.

Старший следователь
Московской окружной Транспортной
прокуратуры
юрист 2-го класса

В. Г. Захаров

ВАЖНОСТЬ ИЗУЧЕНИЯ ДОКУМЕНТОВ ПО ДЕЛУ О ХИЩЕНИЯХ

Описываемые мною дела представляют интерес как по способу хищений имущества в Московско-Киевском участке управления спальных вагонов прямого сообщения (УСВПС) и конторе обслуживания пассажиров той же Московско-Киевской ж. д., так и по методам раскрытия этих преступлений (тщательное изучение документов и проведение нескольких экспертиз), позволивших изобличить преступников и выявить недостатки в организации учета материальных ценностей.

Сложность расследования хищений имущества в конторах обслуживания пассажиров и на участках УСВПС усугубляется тем, что имущество постоянно находится в движении в вагонах, прачечных и т. п., и при отсутствии правильной организации его учета зачастую не сразу представляется возможным установить действительную недостачу.

Так, на Московско-Киевском участке УСВПС никакой недостачи имущества инвентаризация не установила, хотя факт хищения был налицо.

Только тщательно проведенная по требованию следственных органов документальная ревизия движения имущества в кладовых и вагонах с одновременной инвентаризацией находящихся там всех материальных ценностей позволила установить недостачу имущества.

Дело это возникло в связи с поступившим в июне в прокуратуру Московско-Киевской ж. д. заявлением инвен-

тариста Московско-Киевского участка УСВПС Фокина-Лазуткина, сообщившего о хищениях, совершенных его напарницей Усошиной. Последняя, как писал Фокин-Лазуткин, 3 апреля была поймана с поличным, но к ответственности ее почему-то не привлекли. Заявление Фокина-Лазуткина проверили, и прокуратура возбудила уголовное дело, расследование которого поручили мне.

Вместе с заявлением Фокина-Лазуткина прокурор передал мне ряд документов, которые свидетельствовали о том, как изобличили Усошину.

В частности, в рапорте начальника караула военпозированной охраны Решетова говорилось о том, что 3 апреля он пытался задержать в районе технического поста станции Москва-пассажирская шедшую по путям женщину с двумя сумками в руках. Убегая от Решетова, женщина эта, бросив одну сумку, скрылась под вагонами. В брошенной сумке оказалось новое одеяло марки «ноблес», на котором были вышиты буквы «СВПС». В рапорте Решетов указал, что женщина была одета в плюшевое пальто темного цвета и что на ногах у нее были высокие резиновые боты.

Оперативным путем удалось установить, что женщина, которую Решетов пытался задержать, и являлась Усошиной.

Несмотря на необходимость возбуждения уголовного дела и производства предварительного следствия, милиция этого не сделала. Без возбуждения уголовного дела у Усошиной произвели безрезультатный обыск. Были также допрошены Усошина, отрицавшая факт попытки ее задержания 3 апреля, и Фокин-Лазуткин. Последнему в милиции была предъявлена для опознания (в числе трех сходных) сумка, которую 3 апреля доставил Решетов и в которой находилось одеяло марки «ноблес». Эту сумку Фокин-Лазуткин признал своею и подтвердил, что он давал ее Усошиной 3 апреля. Кроме того, милицией была получена справка из Московско-Киевского участка УСВПС о том, что недостачи имущества у инвентариста Усошиной не обнаружено.

Приняв дело к своему производству, я тщательно продумал план следственных действий, первым пунктом которого предусмотрел производство повторного обыска на квартире Усошиной.

4 июля Усошина была вызвана с работы в прокуратуру, и я вместе с нею и понятыми выехал к ней на квартиру.

В результате тщательно проведенного обыска под кроватью за чемоданами были обнаружены и изъяты 5 штук плюшевых вагонных штор, четыре новых матрачных чехла со штампами «СВПС» и покрывало, оббитое плюшем, похожим на плюш, из которого были сшиты шторы. На имущество Усошиной был наложен арест.

Таким образом, в результате обыска удалось обнаружить вещественные доказательства, подкреплявшие версию о том, что Усошина занималась систематически хищением имущества участка УСВПС.

Теперь требовалось установить, откуда Усошина могла похищать имущество, и выявить ее соучастников.

По инициативе прокуратуры была назначена документальная ревизия и одновременно инвентаризация всех кладовых и вагонов, приписанных к Московско-Киевскому участку УСВПС.

Допрошенная мною Усошина показала, что никакого одеяла она не похищала, что 3 апреля ее никто не пытался задерживать и что в тот день она работала с 9 до 18 часов в помещении инвентаристов со своим напарником Фокиным-Лазуткиным. Уходила она лишь на обед с 12 до 13 часов и одета была не в плюшевое пальто, а в суконное. По поводу вещей, обнаруженных у нее при обыске, Усошина заявила, что матрачные чехлы со штампом «СВПС» у нее оказались потому, что свои старые матрачные чехлы она самовольно обменяла на новые на участке УСВПС, а плюшевые шторы купила на рынке.

Показания Усошиной, что 3 апреля она все время находилась на работе, опроверг Фокин-Лазуткин, показавший, что 3 апреля в 13 часов Усошина сказала ему, что пойдет домой, и просила, чтобы он выписывал в ее отсутствие для проводников мягких вагонов малоценный инвентарь.

Фокин-Лазуткин согласился это сделать, после чего Усошина дала ему несколько чистых бланковых требований на отпуск имущества с ее подписью в графе «затребовал». Перед тем как уйти из помещения инвентаристов, Усошина попросила у него хозяйственную сумку, одеда плюшевое пальто темного цвета и резиновые боты.

В отсутствие Усошиной Фокин-Лазуткин выписывал имущество для вагонов на бланках требований с подписью Усошиной.

Впоследствии эти показания были подтверждены заключением графической экспертизы, установившей, что рукописный текст требований, подписанных Усошиной, действительно исполнен Фокиным-Лазуткиным.

Фокин-Лазуткин показал, что 3 апреля Усошина часа через полтора после ухода возвратилась в крайне возбужденном состоянии. Одеята она была уже не в плюшевое пальто, а в зимнее суконное. На вопрос Фокина-Лазуткина, где она была и куда девала его сумку, Усошина ответила, что была дома и сумку оставила там.

Главный бухгалтер участка Гольдштейн-Львова показала, что видела Усошину 3 апреля до обеда в плюшевом пальто. К вечеру же она уже была одета в зимнее суконное пальто. Дата 3 апреля ей запомнилась потому, что в этот день в бухгалтерии было много разговоров относительно похищенного одеяла.

Все эти данные привели меня к выводу, что Усошина занималась хищением. В связи с этим она была мною арестована.

Как указывалось выше, Усошина работала инвентаристом; в ее обязанности входило обеспечение вагонов постельными принадлежностями и учет имущества, находящегося в вагонах. Какого-либо склада или кладовой в ведении Усошиной не было. Перед следствием, естественно, встал вопрос, откуда она похищала имущество.

Были выдвинуты две версии:

1) Усошина находилась в преступной связи с кем-либо из проводников вагонов, которым выписывала излишние комплекты имущества;

2) Усошина находилась в преступной связи с кем-либо из кладовщиков.

Проведенная инвентаризация вагонов показала, что недостачи имущества в вагонах не имеется. Инвентаризация же кладовой мягкого инвентаря показала, что у кладовщика Коровина имеется недостача имущества на 12 454 р. 28 к. и одновременно излишек имущества на 13 767 р. 22 к.

Кладовщик Коровина объяснила, что недостача и излишки имущества образовались вследствие пересортицы.

Однако тщательный анализ документов, заключающийся в сопоставлении документов на поступление имущества в кладовую с документами на их выдачу и на поступление имущества в вагоны, дал возможность сделать вывод, что недостача и излишек имущества образовались не вследствие пересортицы, а вследствие каких-то других причин.

Отмечу, что целый ряд вещей, как видно было из документов, в кладовую не поступал.

В процессе ревизии бухгалтером-ревизором в отчетах инвентариста Усошиной и кладовщика Коровиной были обнаружены документы, свидетельствовавшие об отпуске имущества в вагоны № 204 и 211. Между тем эти вагоны не числились за Московско-Киевским участком УСВПС. Об этом ревизор тут же поставил меня в известность. На основе документов, имевшихся у диспетчера участка, удалось установить, что эти вагоны по распоряжению Министерства путей сообщения СССР передавались на Московско-Киевский участок УСВПС лишь временно для перевозок делегаций, а затем были возвращены на Дзержинский участок, откуда они прибыли.

При проверке документов Дзержинского участка УСВПС было установлено, что имущество, находящееся в этих вагонах, оприходовано, как поступившее с Московско-Киевского участка УСВПС.

Казалось бы, что никаких злоупотреблений в этом случае Усошина не допускала, так как она выписала, а кладовщик Коровина отпустила из кладовой для вагонов № 204 и 211 необходимое имущество, которого ранее в этих вагонах не было.

Однако при допросе проводников, сопровождавших эти вагоны с Дзержинского участка на Московско-Киевский участок УСВПС, выяснилось, что вагоны № 204 и 211 на Дзержинский участок прибыли из-за границы с полным комплектом оборудования и новыми постельными принадлежностями и сразу же были переданы на Московско-Киевский участок. В каждом вагоне имелись по два экземпляра описи оборудования вагонов, один из которых был передан Усошиной при приемке вагонов, а второй остался у инвентариста Дзержинского участка Буровой с распиской Усошиной на этих описях в том, что имущество вагонов согласно описи ею принято полностью.

Вагон № 204 был принят Усошиной 10 мая, а вагон № 211—14 мая.

При допросе Бурова показала, что у нее в документах действительно имеются описи оборудования вагонов № 204 и 211 с распиской Усошиной в ее приеме. Эти документы я изъяс и приобщил к делу в качестве вещественных доказательств.

На очных ставках с Усошиной проводники вагонов № 204 и 211 подтвердили, что эти вагоны были снабжены имуществом полностью, Усошина изобличалась собственноручными расписками в приеме имущества, но тем не менее утверждала, что последнего в вагонах не было.

Имущество прибывших вагонов № 204 и 211 на общую сумму 33 769 р. 64 к. Усошина не оприходовала и копии описей в бухгалтерию не сдала. Бухгалтерия же Московско-Киевского участка УСВПС вследствие существовавшего порочного порядка учета, не обеспечивающего получение от диспетчеров сведений о прибывающих вагонах, не знала о прибытии этих вагонов и не отнесла на счет Усошиной, как подотчетного лица, имевшееся в них имущество.

27 мая вагон № 211 и 31 мая № 204 возвратились обратно на Дзержинский участок УСВПС, и Усошина вернула инвентаристу Буровой описи вместе с материальными ценностями, списав значащееся в актах имущество со своего подотчета. Эти акты она передала в бухгалтерию участка, откуда я их и изъяс.

Таким образом, имущество вагонов № 204 и 211, не оприходованное Усошиной по их прибытии на Московско-Киевский участок УСВПС, оказалось списанным ею при возвращении вагонов обратно на Дзержинский участок.

Совершив вышеуказанную операцию, Усошина скрыла имевшуюся у нее недостачу имущества и создала еще «резерв» для последующих хищений. В частности, в кладовую к Коровиной были перенесены из вагона шерстяные одеяла, которые впоследствии оказались у нее в излишке.

Проводник Гнедов, дежуривший 14 мая в вагоне № 211, показал, что после принятия Усошиной этого вагона от проводников Дзержинского участка, Усошина дала ему указание отнести в кладовую к Коровиной 34 шерстяных одеяла, что он и сделал. Взамен этих 34 шерстяных одеял Коровина дала ему 34 тканевых одеяла, по-

лучение которых Усошина отметила в книге учета съемного оборудования вагонов. Никакой накладной Коровина тогда ему не дала.

При проверке требований на отпуск имущества для вагонов было обнаружено и изъяс требование № 203 от 14 мая на отпуск в вагон № 211 матрацев и 34 тканевых одеял.

Гнедов показал, что он получил лишь 34 тканевых одеяла, а матрацев он не получал совсем, так как в вагоне уже имелся их полный комплект. Гнедов заявил, что он не расписывался в требовании о получении матрацев. Графическая экспертиза подтвердила показания Гнедова, установив, что подпись от его имени исполнена кем-то другим.

Каким же способом совершалось изъяс похищаемого имущества?

По этому поводу возникли две версии.

1) Имущество вывозилось большими партиями из кладовой и вагонов.

2) Оно выносилось периодически по частям.

Первая версия вскоре отпала, так как проверка пропусков на выезд автомашин с территории станции показала, что такого вывоза не производилось.

Эта проверка заключалась в том, что были просмотрены все пропуска, выписывавшиеся Московско-Киевским участком УСВПС, и пропуска, отобранные дежурными контрольно-пропускного пункта станции.

Проводники, дежурившие в вагонах, где, как и в кладовых, хранилось имущество, также показали, что из вагонов имущество на автомашины не грузилось и не вывозилось.

Вторая версия нашла свое полное подтверждение.

Было установлено, что с целью хищения выписывались фиктивные требования на получение имущества для вагонов из кладовой в то время, как в действительности оно не отпускалось.

Это удалось установить путем сличения требований на отпуск имущества в вагоны с книгами учета съемного оборудования вагонов, которые вела как Усошина, так и проводники вагонов, а также с рейсовыми книгами о нахождении вагонов в рейсах и допросом проводников, обслуживающих эти вагоны.

При проверке было обнаружено большое количество подложных требований на отпуск имущества в вагоны.

Так, 25 марта Усошина выписала требование на получение для вагона № 1413 трех штук одеял «ноблес», а Коровина подделала расписку получателя в приеме этих одеял. В действительности же 25 марта для вагона № 1413 имущество и не могло отпущаться, так как этот вагон лишь вечером возвратился из рейса и в вагоне имелся полный комплект одеял, что было указано в книге учета съемного имущества вагона. Три одеяла Усошина и Коровина похитили. Тем же способом Усошина и Коровина похищали плюшевые шторы, тканевые одеяла, купейные ковры и другое имущество.

Подложность требований на отпуск имущества в вагоны удалось установить путем сопоставления даты отпуска имущества по этим требованиям с датами отправления соответствующих вагонов в рейсы. Такое сопоставление было проведено мною и подтверждено затем бухгалтерской экспертизой. Оно дало возможность установить, что имущество для вагонов, указанных в фиктивных требованиях, не могло получаться проводниками, так как вагоны в эти дни находились в рейсе.

Кроме того, по книгам учета съемного имущества вагонов поступления этого имущества не значилось.

Проводники вагонов, от имени которых Усошина и Коровина расписывались в требованиях, показали, что по этим требованиям они имущества не получали.

Графическая экспертиза подтвердила, что расписки от имени этих проводников в требованиях даны не ими.

Хищение имущества Коровина и Усошина скрывали также путем приписки цифр в требованиях на отпуск имущества. Ревизор обратил внимание на то, что в требованиях № 314 на отпуск кассиру Воскобойниковой десяти купейных ковров имеются исправления. Воскобойникова объяснила, что 3 мая она обратилась к Усошиной с просьбой выписать для служебного помещения так называемый входной ковер. Усошина удовлетворила эту просьбу и дала ей требование на получение ковра. С этим требованием Воскобойникова явилась в кладовую к Коровиной, последняя же заявила, что ковры сейчас находятся в химической чистке, но как только будут получены оттуда, она выдаст ей требуемый ковер. С требованием на получение ковра Воскобойникова возвратилась к

Усошиной, и последняя также заверила ее, что ковер она получит, когда они поступят из химической чистки. Поверив обещаниям, Воскобойникова расписалась в требовании в получении ковра и отдала его Усошиной.

Изучение этого требования показало, что Усошина и Коровина, воспользовавшись имевшейся в требовании распиской получателя, учинили в нем подлог: верхний край требования, где было написано «служебное помещение» оборвали, стерли слово «входной» и на этом месте написали слово «купейные». К цифре «1» была приписана цифра «0». Кроме того, Коровина прописью написала «десять».

Таким способом Коровина и Усошина присвоили десять купейных ковров.

Коровина и Усошина пытались утверждать, что Воскобойникова фактически получила 3 мая десять купейных ковров. Однако они были изобличены не только показаниями Воскобойниковой, отрицавшей получение ковров, но и записями в амбарных книгах, которые свидетельствовали, что 3 мая в кладовой не было в наличии десяти купейных ковров, а потому они и не могли быть выданы. Ложные показания Коровиной и Усошиной опровергались также заключением экспертизы, которая установила в требовании подлог.

Было изъято свыше 15 подложных требований. Каждое из них описывать нет необходимости, так как они по способу подделки в основном аналогичны с приведенными выше требованиями.

Таким образом, следствие установило, что Усошина и Коровина похитили: 15 купейных ковров на сумму 3623 р., 163 разных одеяла на сумму 26 351 руб., 76 плюшевых штор на сумму 6 142 руб., а также другое имущество на общую сумму около 62 000 руб.

По делу были проведены графическая, бухгалтерская и товароведческая экспертизы.

В процессе расследования этого дела в прокуратуру поступил материал, из которого явствовало, что 5 июня в товарном парке станции Москва-товарная Московско-Киевской ж. д. была задержана женщина, которая несла в сумке купейный ковер. Когда ее доставили в караульное помещение, она назвалась Свиридовой и заявила, что ковер купила за 100 руб. Задержанная оказалась стар-

шим бухгалтером Московско-Киевского участка УСВПС Логиновой.

Логинова отрицала хищение ковра, но ее изобличила Усошина, показавшая, что она видела, как 5 июля Логинова взяла в кладовой Коровиной купейный ковер и вынесла его оттуда. Товароведческая экспертиза подтвердила, что обнаруженный у Логиновой ковер вполне сходен с коврами, принадлежащими Московско-Киевскому участку УСВПС.

При проверке личности Усошиной было установлено, что она в 1952 году была уволена из типографии № 2 Издательства Академии наук СССР по п. «г» ст. 47 КЗоТ и по подложной трудовой книжке поступила работать на материально-ответственную должность в Московско-Киевском участке УСВПС.

О выявленной в процессе расследования порочной системе учета постельных принадлежностей, заключавшейся в том, что бухгалтерия не регистрировала, какие вагоны и с каким имуществом поступали на участок, было сообщено в управление спальных вагонов прямого сообщения, в результате чего система учета была изменена.

Усошина, Коровина и Логинова были осуждены на длительные сроки лишения свободы.

* * *

В ноябре 1954 года в транспортную прокуратуру Московского участка Московско-Киевской ж. д. от начальника конторы обслуживания пассажиров поступил акт инвентаризации бельевой кладовой конторы, из которого усматривалось, что по состоянию на 1 октября 1954 г. в кладовой имеется недостача имущества на сумму свыше 440 тыс. руб.

К акту было приложено объяснение старшего кладовщика Кузнецовой, в котором она указывала, что не знает, по какой причине образовалась недостача имущества, и сомневается в правильности бухгалтерского учета.

На основании этого материала было возбуждено уголовное дело по признакам ст. 111 УК РСФСР.

Приняв дело к своему производству, я сразу же поставил вопрос о проведении документальной ревизии, и, не дожидаясь ее окончания, приступил к производству следственных действий.

Первым из них был обыск на квартире Кузнецовой. В результате было обнаружено и изъято письмо, написанное кладовщиками Брянского филиала конторы, в котором они просили Кузнецову скрыть имевшуюся у них недостачу имущества.

Впоследствии в делах конторы была обнаружена и изъята фиктивная накладная № 14, выписанная Кузнецовой на прием имущества в кладовую от кладовщиков Брянского филиала. Эта накладная и способствовала сокрытию недостач и имущества в филиале конторы на станции Брянск.

На допросе Кузнецова утверждала, что недостачи имущества у нее нет и что, видимо, произошло какое-то недоразумение.

ОБХСС отдела милиции станции Москва Московско-Киевской ж. д. никакими сведениями о хищениях в конторе обслуживания пассажиров не располагал.

При помощи допросов работников конторы я стал выяснять образ жизни Кузнецовой и круг ее знакомств.

Мне удалось установить, что Кузнецова длительное время дружила с работницей конторы Ильиной; я произвел у последней обыск. При обыске были обнаружены вещи, принадлежащие конторе.

Допрошенные работники конторы показали, что Кузнецова устраивала у себя дома, в кладовой и буфетах попойки на деньги, вырученные в результате продажи имущества конторы. Впоследствии при обысках у ряда лиц, принимавших участие в попойках, устраиваемых Кузнецовой, а также у покупавших у Кузнецовой принадлежащие конторе вещи — Бородиной, Соловьевой, Кузьминой и других было обнаружено и изъято значительное количество этого имущества.

Бухгалтерская экспертиза установила, что инвентаризации проводились плохо, инвентарные описи не составлялись, а белье, числившееся сданным в прачечные, не проверялось. Это позволяло скрывать имевшуюся недостачу.

При повторном допросе, когда Кузнецовой были предъявлены обнаруженное при обыске письмо кладовщиков Брянского филиала и фиктивная накладная № 14, она призналась в хищениях постельных принадлежностей. Кузнецова показала, что хищениями она занималась с 1950 года и скрывала их при инвентаризациях, предъявляя к учету накладные на сдачу имущества в прачечную

в то время, как оно из прачечной было уже получено. В этих накладных отметка прачечной о выдаче белья не делалась, так как Кузнецова говорила, что забыла накладную и работники прачечной выдавали белье по своему экземпляру накладной.

Кузнецова показала, что совместно с ней в хищении имущества принимали участие работники конторы Ильина, Фролова и Лебедев, а также знакомая последнего — Загрянова.

Допрошенная Ильина вначале отрицала участие в хищении, однако, уличенная вещественными доказательствами, то есть постельными принадлежностями, обнаруженными у нее при обыске, и показаниями Кузнецовой, призналась, что начиная с 1950 года вместе с Кузнецовой похищала из кладовой имущество, которое затем продавала разным лицам.

Лебедев и Фролова также отрицали свое участие в хищении имущества. Однако допросом уборщицы Воробьевой было установлено, что она неоднократно видела, как Лебедев в отсутствие других работников конторы приходил к Кузнецовой в кладовую, а затем оттуда что-то выносил. Однажды она заметила, что Лебедев выносил из кладовой новые тканевые одеяла. Воробьева также показала, что к Лебеву часто приходила женщина, которая что-то брала у него и уносила. Впоследствии, когда Воробьевой была предъявлена для опознания в числе других лиц Загрянова, то Воробьева опознала Загрянову, как ту женщину, которая приходила к Лебеву и что-то уносила от него.

Загрянова призналась, что приходила к Лебеву и что он ей давал для продажи новые простыни.

При обыске у Фроловой был обнаружен матрацный чехол со штампом конторы обслуживания пассажиров, а также квитанция в сдаче на хранение в Спасское отделение Московского городского ломбарда 12 штук простыней. Изъятые в ломбарде простыни и матрацный чехол были признаны товароведческой экспертизой сходными с простынями и чехлами, принадлежавшими конторе.

Кузнецова показала, что Фролова брала у нее в кладовой для продажи имущество конторы. При обыске в квартире у Фроловой были обнаружены некоторыеpromтовары: 53 дамских головных платка, отрезки материала,

обувь и т. п. Показаниями свидетелей было установлено, что, кроме хищений, она занималась и спекуляцией.

При проведении ревизии в период расследования дела были сличены документы на получение белья из прачечной и оприходование его по кладовой. В результате было выявлено, что в момент проведения инвентаризации Кузнецовой предъявлялось, а инвентаризационной комиссией принималось к учету как имеющееся в кладовой то белье, которое по накладным значилось в прачечной. При этом комиссия не проверяла, действительно ли белье находится в стирке, тогда как обязана была получать справку прачечной, какое имущество на день инвентаризации находилось там.

Преступники могли расхищать государственное имущество в течение длительного времени по той причине, что руководство конторы обслуживания пассажиров не организовало надлежащего учета белья, находившегося ежедневно в прачечных, в рейсах и в других организациях, а инвентаризации проводились формально.

В значительной степени раскрытию хищения белья способствовала проверка по районным отделам Министерства внутренних дел дел о нераскрытых хищениях имущества.

При этой проверке, например, во Фрунзенском районном отделе МВД Москвы было обнаружено прекращенное дело, которое было возбуждено по поводу нахождения на квартире гражданки Шарковой большого количества новых простыней. Материалы этого дела были приобщены к делу о хищении, находившемуся в моем производстве. В процессе дальнейшего расследования из показаний Шарковой и Загряновой было установлено, что простыни Шарковой продавала Загрянова, которая брала их у Лебедева.

Только тщательный анализ документов, своевременное проведение обысков, в результате которых был обнаружен и изъят ряд вещественных доказательств, позволили вскрыть хищения имущества на такую крупную сумму.

К уголовной ответственности по этому делу было привлечено шесть человек и все они осуждены судом к различным срокам наказания.

Старший следователь Транспортной
прокуратуры Московско-Киевской ж. д.
юрист 1-го класса

И. А. Гуцин

СЛЕДСТВИЕ ПО ДЕЛУ О ХИЩЕНИЯХ ГРУЗОВ

Лейтенант Митин возвратился из-за границы в Калугу. Получая багаж, Митин заметил, что упаковка ящиков не соответствовала той, которая была при отправке. Смушение Митина заметила весовщица Морозова и с улыбкой сказала: «Ваш багаж вскрывался на границе. Как видите, вес полный, значит все в порядке». Митин успокоился, но, вскрыв дома багаж, не обнаружил там два пальто, фотоаппарат, два ковра, хрустальную вазу, столовый и чайный сервизы на 12 персон и некоторые другие вещи.

Вместо похищенных вещей в багаже оказалось 48 кг камней и кирпичей.

О случившемся Митин заявил в органы милиции.

Решив что хищение было совершено в Бресте, где багаж вскрывался при таможенном осмотре, органы милиции отправили материал о хищении для расследования в Брест. Этим проверка заявления Митина в Калуге и ограничилась.

Спустя несколько месяцев после обнаружения исчезновения вещей из багажа Митина, в милицию поступили сигналы о том, что весовщица Морозова продала своей знакомой совершенно новые детские варежки и шапку фабричного изготовления, тогда как в семье Морозовых детей не было. Произведя проверку, милиция установила, что такие варежки и шапки в торговые базы Калуги никогда не поступали. Стало также известно, что другой весовщик — Апарушкина продала несколько мотков ниток мулине.

Эти данные привлекли внимание и нашей транспортной прокуратуры. Мы возбудили уголовное дело и истребовали все материалы, касавшиеся замены части багажа кирпичами, недостач и других подобного рода происшествий с грузами на станции Калуга.

Приступая к следствию, я решил прежде всего уяснить себе, как оформляется и осуществляется отправка, транспортировка и выдача грузов. С этой целью мной был приглашен специалист коммерческой службы Московско-Киевской ж. д. С его помощью я подробно ознакомился с соответствующими инструкциями и правилами. С ним же я посетил товарный двор станции Калуга для ознакомления на месте с грузовыми операциями.

Явившись туда, мы в первую очередь побеседовали с весовщицами. Первая из них — Апарушкина, увидев перед собой представителя прокуратуры, отвечала дерзко и нехотя, особенно тогда, когда мой спутник сделал ей замечание по поводу того, что весовщицы много бесцельно разговаривают друг с другом, а тем временем образуются очереди представителей клиентуры. В результате образования очередей весовщицы начинают спешить, а отсюда — недостачи груза.

В ответ на это Апарушкина заявила, что их вызывают почти ежедневно с объяснениями: «Мало того, что ходишь на допросы, так еще и сюда приходят из-за этих недостач. Кто-то там украдет, а весовщик — виноват. Неужели, — нагло продолжала Апарушкина, — вы, транспортный следователь, не знаете, что весовщик не отвечает за содержимое груза, если цела упаковка и налицо полный вес груза?».

После ознакомления с работой на складах мы зашли в товарную контору. Начальник конторы объяснил грубость весовщика тем, что не проходит одного дня, чтобы их не вызывали ревизоры, органы милиции или районные прокуратуры города. Он даже показал нам список вызываемых, сказав: «Вот вызывают по телефону на завтра троих к следователю Центрального района, а раз вы пришли, да еще в форме, естественно, Апарушкина и нервничает».

Ознакомление с полученными из органов милиции материалами и с порядками на товарном дворе станции Калуга позволило выдвинуть четыре версии.

1. Хищения совершаются на станции прибытия, то есть в Калуге.

2. Хищения совершаются на базах отправителей при упаковке или при погрузке.

3. Хищения совершаются на станциях отправления.

4. Замена груза кирпичами, камнями и пр. совершается получателями после получения груза от железной дороги, причем получатели ссылаются на то, что хищения имели место на базе отправителя, в пути и т. п.

В отношении багажа Митина, как известно, возникло предположение, что часть его была заменена кирпичами при осмотре в Бресте.

Версия о возможности хищения грузов в пути у меня не возникала, так как пломбы на вагонах и контейнерах, в которых эти грузы перевозились, во всех случаях были целы.

Проверять я начал все версии одновременно. Однако наибольшее внимание я уделил первой версии.

В ходе расследования милиция по моему заданию установила оперативным путем, что на квартире у Морозовой на столе стоит ваза, похожая на ту, которая была украдена из багажа Митина. Однако обыск у Морозовой мы решили пока не делать, так как это могло бы всполошить других расхитителей грузов. Тем более к этому времени милиция располагала сведениями о том, что кирпичи, камни и другие посторонние предметы обнаруживались и в грузах, обработанных весовщиками Солдатовой, Харьковой, Апарушкиной, Рыжовой и старшим весовщиком Ефремовой.

Проверкой коммерческих актов и других материалов было установлено, что получатели грузов часто обнаруживали вместо похищенного металлические накладки, используемые в путевом хозяйстве. Это обстоятельство говорило за то, что хищения совершались в пределах железной дороги. Однако не исключалась вторая версия о возможности хищений и на базах отправителя. В связи с этим я выехал на базы ряда отправителей в Москву и внимательно ознакомился с их работой. Это ознакомление привело меня к выводу о малой вероятности хищений груза на базах, так как чаще всего заделка контейнеров (а в них в основном перевозился багаж) производилась на глазах у многих работников. Однако, поскольку вскоре нашла свое подтверждение первая версия, необходимость дальнейшей проверки второй версии отпала. В целях определения места хищения я изъездил у получателей груза камни

и куски железа, обнаруженные в контейнерах и в ящиках. Кроме того, мной были допрошены лица, производившие вскрытие грузов, относительно тех посторонних предметов, которые они обнаружили.

Оперативные данные милиции свидетельствовали о том, что весовщики станции Калуга исключительно дружны между собой, почти все живут в собственных домах или в домах своих родственников, а некоторые построили себе новые дома. Весовщики поддерживали связи только со своими родственниками, проживающими в городе, и лишь Морозова дружила с Раисой Тимониной, работавшей секретарем горно.

В общественных местах Морозова и Раиса Тимонина появлялись, как правило, в одинаковых платьях, одинаковых меховых шубах или одинаковых пальто с воротниками из чернобурых лисиц. Отец и мать Тимониной нигде не работали. Не работала нигде и мать Морозовой, которая проживала с ней.

Все это говорило о том, что они живут явно не по средствам.

При наличии этих данных было решено произвести обыски в квартирах у старшего весовщика Ефремовой и весовщиков Солдатовой, Апарушкиной, Харьковой, Рыжовой, Морозовой, а также и ее приятельницы Тимониной.

Обыски были сделаны одновременно во всех этих квартирах. В обысках приняли участие до 20 человек работников милиции, предварительно хорошо проинструктированных.

При обыске у Тимониной в сарае было обнаружено прикрытое навозом большое количество всевозможных шелковых, шерстяных и других дорогостоящих тканей, а также меховых пальто, воротников, обуви, одежды и продуктов, всего более чем на 80 000 руб. У Морозовой и других весовщиков — ее соучастниц — удалось обнаружить вещи, похищенные из багажа лейтенанта Митина.

В результате обысков возник вопрос, у кого похищены все эти ценности, так как в органах милиции зарегистрировано очень много случаев хищений. Характерно, что расхитители все время ловко пытались выставить виновниками отправителей. Мотивом для этого служило то, что груз получен в исправной упаковке и полным весом. Что же касается обнаруженных посторонних предметов, то

это мотивировалось во всех случаях одним: могли быть вложены только при упаковке на складе отправителя.

Расхитители заделывали тюки и ящики исключительно искусно. Представители поставщиков—Главторгодежды и Главунивермага, приезжавшие к получателям груза для контрольной проверки, не обнаруживали никаких неисправностей в упаковке груза, доставленного железной дорогой. Однако, когда стали вскрывать тару на базах получателей, то в некоторых ящиках находили камни, куски железа и другие посторонние предметы. Куски железа и камни были завернуты в имевшуюся в ящиках ткань, а там, где было готовое платье, эти предметы были вложены в рукава, чтобы при перевозке и перевалке они не гремели. Представители поставщиков, исходя из характера упаковки, вынуждены были признать, что хищение, видимо, имело место перед отправкой на базах поставщиков, а не на транспорте.

По всем актам о недостатке по вине поставщиков к последним предъявлялись претензии от получателей, которые были удовлетворены.

Таких получателей в Калуге насчитывалось свыше срока, причем убытки от хищений на протяжении трех лет составили сотни тысяч рублей.

Работники организаций, получавших грузы с недостатками, неохотно помогали мне разыскивать в архивах документы, по которым был получен такой груз. Такое неправильное отношение к этому вопросу объяснялось узко ведомственными интересами, нежеланием «возиться», поскольку убытки уже возмещены поставщикам. Некоторые из получателей даже боялись того, что им придется самим отвечать за убытки, если будет установлено, что поставщик не отвечает за это. Тем не менее мне удалось изъять из архивов у получателей грузов документы о недостатках (накладные и акты). На основании этих документов я затребовал от поставщиков соответствующие документы о недостатках и образцы грузов, которых не оказалось полностью у получателей.

Примерно в течение одного месяца мне было прислано из разных городов большое количество документов и образцов грузов. Такие документы с образцами поступали и с тех баз поставщиков, от которых я ничего и не требовал.

Передо мной возникла задача установить, из каких партий грузов какие ценности пропали. Разобраться в этом вопросе мне помогла товароведческая экспертиза. Кроме соответствующего заключения, эксперты составили для наглядности таблицы образцов тканей, изъятых при обыске, и образцов, присланных поставщиками и получателями груза.

Привлеченные к уголовной ответственности расхитители сознались один за другим в совершенных ими преступлениях. Первой призналась Морозова, позднее Солдатова, потом на очных ставках с Морозовой и Солдатовой призналась старший весовщик Ефремова, затем и все другие. В ходе следствия было также установлено, что дружба Морозовой и Тимониной была неслучайной.

Раиса Тимонина часто приходила на склад к Морозовой, где надевала похищенные шубы и брала также другие ценности. Ловко укрывая это, она уносила похищенное к себе домой. Сбытом похищенного занималась ее мать—Евдокия Тимонина.

В тех случаях, если во время дежурства кого-либо из весовщиков, входивших в избобленную преступную группу, «попадались» ценности, то их хищение этот весовщик совершал не только для себя, но и для своих соучастников. Похищенные ценности для других участников преступной группы складывались в тайник, который находился там же на складе, а затем приходившие на очередное дежурство уносили свою долю похищенного.

Выяснилось также, что особенно искусными мастерами по заделке вскрытых ящиков были Ефремова и Харькова. Они использовали для этой цели специальный гвоздодер и большую отвертку, которые хранились в печке склада и были приобщены к делу в качестве вещественных доказательств.

Всего группой весовщиков станции Калуга, привлеченных мной к ответственности, было расхищено разных ценностей на сумму не менее 150 000 руб.

Транспортный прокурор
Минского участка Белорусской ж. д.
советник юстиции

П. А. Шилаев

РАССЛЕДОВАНИЕ ХИЩЕНИЙ ГРУЗА, СОВЕРШАЕМЫХ ПРИ ОТЦЕПКЕ ВАГОНОВ

12 января 1955 г. около двух часов на станции Борисов старший весовщик Хаецкий сообщил по телефону дежурному военизированной охраны, что около стоящего на пути, ведущем к вагонным весам, четырехосного товарного вагона № 808520 с пшеницей находятся какие-то посторонние люди.

Работники военизированной охраны, быстро прибывшие к месту нахождения вагона, задержали недалеко от него двух человек, несших на плечах мешки с пшеницей. Один из них оказался осмотрщиком вагонов пункта технического осмотра Моничем, а другой — слесарем того же пункта Дементеем.

Доставленные в линейный пункт милиции, они заявили, что пшеница была ими куплена за 200 руб. около двух месяцев тому назад у неизвестного гражданина, проезжавшего через станцию Борисов в теплушке, находившейся в составе прямого поезда. Накануне, в 22 часа они взяли пшеницу из сарая, принадлежащего Моничу, и понесли ее на мельницу в деревню Горки. Однако мельница ввиду позднего времени оказалась закрытой, и они понесли пшеницу обратно. По дороге их задержали работники военизированной охраны. Факт покупки пшеницы, по словам Монича, может подтвердить его жена и соседи.

В двух мешках, изъятых у Монича и Дементеев, оказался 91 кг пшеницы.

При осмотре работниками милиции вагона с пшеницей № 808520, который стоял на весовом пути, было установлено, что каждая дверь вагона опломбирована двумя

пломбами. Одна пломба имела оттиск станции Воскресенск Московско-Рязанской ж. д., вторая — пункта «Заготзерно», отправившего груз. Один из четырех люков вагона оказался открытым. На снегу около вагона против люка было рассыпано много зерен пшеницы. На стенке вагона имелась сделанная мелом надпись: «Выбросить с поезда и подать срочно на весы 8/1-55 г.» (рис. 1).



Рис. 1. Надпись на вагоне № 808520: «Выбросить с поезда и подать срочно на весы» 8/1-55.

Осмотр внутренней части вагона через открытый люк позволил установить, что вагон заполнен пшеницей, лежащей ровным слоем, но около открытого люка в массе пшеницы имелась выемка. Тут же стояли два мешка, доверху наполненные пшеницей, и лежал совок. Один из мешков, сшитый из тонкой белой ткани, имел посередине дырку, заштопанную черной ниткой. В верхней части мешка имелись три маленькие дырочки, закрытые одной заплатой из белого материала. На втором мешке, изготовленном из пеньковой ткани, имелась надпись: «169», сделанная черной краской.

По окончании осмотра из вагона (из углубления около открытого люка) взяли образец пшеницы весом в 1 кг.

При взвешивании вагона на вагонных весах и сопоставлении результатов с провозными документами оказалось, что в нем недостает 430 кг пшеницы. По документам, имевшимся на станции, было установлено, что вагон

№ 808520 прибыл с поездом № 923 в 16 ч. 02 м. 8 января, и по причине коммерческого брака, то есть открытого люка, был отцеплен от поезда и подан на весовой путь для взвешивания. Коммерческий брак обнаружил при приемке поезда старший весовщик-приемщик Каптур. Он составил акт и разметил вагон под проверку, сделав на нем надпись (о подаче вагона га весы).

В тот же день на станции Борисов прибыл следователь прокуратуры участка т. Автушко, который приступил к дальнейшему расследованию.

На допросе у следователя Мониц и Дементей повторили свои первоначальные объяснения. Обыски, произведенные по месту их жительства, результатов не дали.

Жена Моница показала, что о покупке пшеницы ее мужем ей ничего не известно. По ее словам, около 21 часа 11 января к ним в квартиру заходил Дементей и спрашивал ее мужа, который был на работе. Следователь предъявил мешки, обнаруженные в вагоне, среди других мешков жене Моница. Из четырех мешков, предъявленных следователем, она опознала два мешка, обнаруженные в вагоне, как принадлежащие их семье. При этом она пояснила, что эти два мешка находились в сарае и исчезли куда-то 11 января.

Соседи Моница показали, что о покупке Моницем пшеницы им ничего не известно.

Совок, изъятый из вагона, опознали работники пункта технического осмотра станции Борисов, находящегося в 200 м от места стоянки вагона. Этим совком работники пункта обычно выгребали золу из печи.

Агротехническая экспертиза, назначенная следователем, установила сходство образцов пшеницы, изъятых из вагона и из мешков, обнаруженных у Моница и Дементей.

Проверкой, произведенной на районной мельнице, было установлено, что мельница с 20 декабря 1954 г. действительно остановлена на ремонт. Однако совокупность других доказательств опровергала утверждение Моница и Дементей об источнике приобретения пшеницы.

Под влиянием собранных и предъявленных доказательств Дементей признал факт хищения пшеницы из вагона и дал подробные показания. Он рассказал, что 8 января к нему подошел старший весовщик Каптур и сообщил о прибытии груженого пшеницей вагона с открытым люком. Поздно вечером, воспользовавшись тем,

что люк оставался открытым, они похитили из вагона шесть мешков пшеницы. Три мешка они закопали в снегу во дворе, находящемся поблизости дома старшего осматривателя вагонов Бабицкого, а еще три мешка зарыли в снег в стороне от железнодорожных путей. 10 января они пришли в дом к Бабицкому и продали ему за 500 руб. три мешка, зарытые во дворе его дома. Остальные три мешка Каптур продал еще кому-то, дав ему — Дементею 50 руб. 11 января Дементей предложил своему товарищу по работе осматривателю Моницу пойти за пшеницей. Мониц согласился. Они зашли к Моницу домой, взяли в сарае два мешка и пошли к вагону. Там они застали весовщика Каптура и старшего осматривателя Бабицкого. Мониц залез в вагон и насыпал четыре мешка, в том числе два принесенных им и Дементеем и два принесенных Каптуром и Бабицким. Взяв два мешка с пшеницей, они пошли к дому Моница, но по дороге их задержали работники охраны. Так как было темно, то они не заметили, что взяли пшеницу, насыпанную в мешки Каптура и Бабицкого, а их мешки, как им стало известно впоследствии, были обнаружены работниками милиции в вагоне. Видимо, Каптур и Бабицкий не успели их унести, так как заметили приближавшихся к вагону работников охраны.

Изобличенный показаниями Дементей и другими доказательствами, Бабицкий подтвердил его показания и указал место, где были зарыты три мешка с пшеницей. Пшеницу изъяли. Ее оказалось 174 кг.

Экспертиза установила, что и эта пшеница сходна с образцами пшеницы, изъятыми из вагона.

После очной ставки с Бабицким признался в хищении пшеницы и Мониц.

По предложению следователя Бабицкий, Дементей и Мониц, каждый в отдельности, в присутствии понятых указали место стоянки вагона, из которого они похищали пшеницу, и место, где прятали похищенное.

Эти места и путь следования указанных лиц к месту хищения и с похищенным были сфотографированы и зафиксированы на плане местности.

Таким образом, хищение пшеницы было доказано.

Однако, несмотря на то, что Дементей, Бабицкий и Мониц полностью признали свою вину и изобличили Каптура на очных ставках, последний категорически отрицал свое участие в хищении пшеницы.

В процессе расследования т. Автушко проверил в товарной конторе станции, не было ли ранее случаев хищения грузов из вагонов на станции Борисов.

При этом выяснилось, что 4 апреля 1954 г. из вагона № 463130 на станции Борисов был похищен ящик с детскими тапочками черного цвета на резиновой подошве в количестве 110 пар, стоимостью 1740 р. 40 к. Тапочки были отгружены со станции Рязань фабрикой «Победа Октября». Из материалов служебного расследования, произведенного в связи с этим фактом, было видно, что вагон № 463130 прибыл на станцию Борисов 3 апреля 1954 г. в 13 ч. 20 м. и был отцеплен от поезда старшим весовщиком-приемщиком Каптуром для проверки, так как у вагона свободно вынимался болт дверной накладки, что позволяло открыть дверь вагона без повреждения пломбы.

Однако оказалось, что акт по этому поводу Каптур не составил и в книге коммерческого брака соответствующей записи не сделал. В результате вагон без проверки отправили по назначению на станцию Калининград. По прибытии вагона к месту назначения в нем была обнаружена недостача одного ящика с детскими тапочками. Кроме того, следователь установил, что в линейном пункте милиции на станции Борисов имеется акт от 5 апреля 1954 г. по поводу обнаружения около станционной водоканчки под лежащей на берегу реки перевернутой лодкой 44 пар детских кожаных тапочек на резиновой подошве, изготовленных фабрикой «Победа Октября» в Рязани. В акте также указывалось, что поблизости от места обнаружения тапочек на берегу лежал фанерный ящик с оторванной крышкой, в котором, судя по маркировке, ранее находились детские тапочки.

На основании указанных данных 20 января в доме Каптура произвели обыск, при котором была обнаружена одна пара черных кожаных детских тапочек на резиновой подошве, со штампом фабрики «Победа Октября» г. Рязани, размер № 31.

На допросе Каптур показал, что эти тапочки он купил в сентябре 1954 года на рынке у не известной ему женщины за 18 руб. для своей домашней работницы Зинаиды Бурой. По словам Каптура, жена его об этой покупке ничего не знала.

Немедленно после этого следователь допросил жену Каптура, которая, не зная показаний своего мужа, на до-

просе заявила, что указанные тапочки куплены для домашней работницы лично ею на рынке за 8 руб.

Допрошенная затем домашняя работница — Зинаида Бурая подтвердила показания жены Каптура. Однако на допросе выяснилось, что она носит обувь 34-го размера. Почему ей купили тапочки 31-го размера, она объяснить не смогла. Так как при допросе ряда свидетелей удалось установить, что Каптур поддерживает постоянную связь со своей сестрой, проживающей в одной из деревень Борисовского района, следователь решил произвести у нее обыск. При обыске была обнаружена одна сильно поношенная детская тапочка из черной кожи на резиновой подошве. Сестра Каптура показала, что тапочки купил ее сын Алексей весной 1954 года в магазине, находящемся на рынке г. Борисова, за 17 руб.

Алексей Каптур подтвердил показания своей матери, а также показал, что этот магазин он запомнил и может его указать.

Приехав на рынок вместе со следователем и понятными, Алексей Каптур указал один из магазинов, находящихся на рынке. Однако осмотр документов этого магазина показал, что в нем тапочки, изготовленные рязанской фабрикой «Победа Октября», никогда не продавались.

На запросы следователя все торговые организации г. Борисова сообщили, что тапочки рязанской фабрики «Победа Октября» к ним для реализации не поступали.

Назначенная следователем товароведческая экспертиза установила, что пара тапочек, изъятая при обыске у Каптура, и одна тапочка для левой ноги, изъятая при обыске у сестры Каптура, имеют один и тот же артикул, относятся к одному и тому же сорту и изготовлены на рязанской фабрике «Победа Октября».

Каптур категорически отрицал хищение тапочек.

Линейный транспортный суд приговорил Каптура, Демента, Бабицкого и Монича по ст. 2 Указа от 4 июня 1947 г. «Об уголовной ответственности за хищение государственного и общественного имущества» к разным срокам лишения свободы.

Киевский окружной транспортный суд приговор оставил в силе.

Расследование этого дела т. Автушко закончил в месячный срок.

ХИЩЕНИЕ БИЛЕТОВ ИЗ ГЛУБОКОГО ЗАПАСА

В этой статье я хочу поделиться опытом расследования хищений государственного имущества билетным кассиром, совершившим подлоги в пачках билетов так называемого глубокого запаса.

Вот при каких обстоятельствах возникло это дело.

Вновь принятая на должность билетного кассира станции Харьков-Левада, Южной ж. д. Кирьянова 17 февраля 1954 г. производила продажу билетов на пригородный поезд, следовавший со станции Харьков-Левада до станции Балаклея (Донецкой ж. д.).

Закончив продажу билетов, вложенных в лунки билетного шкафа, и не имея в наличии билетов дневного запаса, Кирьянова взяла билеты из глубокого запаса и стала их продавать. Тут-то она и обнаружила, что в одной из пачек верхний и нижний билеты являются билетами 9-й зоны, а остальные 98—билетами 4-й зоны¹, и к тому же детскими, значительно меньшей стоимости.

О случившемся сразу же сообщили в финансовый отдел управления дороги, откуда немедленно направили ревизора Гончарова, который чуть ли не накануне закончил ревизию этой кассы и, проверив билетный запас, никаких дефектов не обнаружил.

Проведенной на этот раз повторной ревизией, при которой особенно тщательно проверялось содержимое сотенных пачек билетов, было установлено, что билеты заменены в 17 пачках. Во всех случаях это были пачки из кассы кассира Кирьяновой, которая приняла кассу от

¹ Билеты, как правило, пакуются по 100 штук в пачке; такие пачки принято называть сотенными. — *Ред.*

кассира Тимофеевой, а Тимофеева в свою очередь от Попеховой, уволившейся за месяц до этого по собственному желанию.

Материалы ревизии были направлены транспортному прокурору Основянского участка Южной ж. д., который возбудил уголовное дело и поручил мне производство расследования.

Приняв дело к своему производству, я тщательно ознакомился с материалами ревизии и объяснениями кассиров, представленными руководством станции.

Чтобы уяснить себе способ хищения, использованный в данном случае, я изучил порядок расходования билетов дневного и глубокого запасов, а также их хранения.

В типографиях, где печатаются железнодорожные билеты, их упаковывают в пачки по сто штук, причем в одних случаях, нанизав их на проволочку или бечевку, пачки пломбируют, а в других, взамен пломб печатают на боках пачек сетки. Если из такой пачки с сеткой изъять некоторое количество билетов или заменить их другими, сетка будет нарушена. Согласно инструкции Министерства путей сообщения СССР «О порядке производства фактических документальных ревизий станции» (п. «д» § 13), ревизоры проверяют лишь количество пачек, последовательность их нумерации (по верхнему и нижнему билетам) и целостность сеток на пачках.

Использовать такой порядок проверки преступники могли без особых затруднений. Для этого им нужно было развязать шнур в пачке с билетами меньшей стоимости, вставить в нее верхний и нижний билеты большей стоимости, нежели билеты, составлявшие эту пачку, и завязать шнур таким же простым узлом, как это делалось в типографии. В результате целостность сетки на пачке не нарушалась. Пачка сохраняла прежний вид, а билеты, находившиеся в этих пачках, при ревизиях и передаче кассы от одного кассира к другому принимались по большей стоимости, то есть по цене верхнего и нижнего билетов. Это и позволяло преступнику расхищать государственные средства.

Таким образом, были основания для предположения, что в данном случае имело место расхищение государственных средств путем подмены в пачках билетов большей стоимости билетами меньшей стоимости. Предполагать

возможность ошибок при упаковке билетов в типографии оснований не было.

Знакомясь с материалами ревизии, я обратил внимание на заключение ревизора о том, что махинации с билетными пачками имели место в период с июня 1953 года по февраль 1954 года, то есть именно тогда, когда кассиром работала Пospelхова. По подсчетам ревизии, эти махинации за указанный период создали недостачу в сумме 11 588 руб.

В результате обыска, произведенного на квартире у Пospelховой, была обнаружена черновая тетрадь с записями о продаже билетов. Книга запаса билетов была передана Пospelховой при сдаче ею кассы новому кассиру Тимофеевой. Оба эти документа, то есть книга запаса билетов и черновые записи, были мной изъяты и приобщены к делу в качестве вещественных доказательств.

Поскольку все кассиры, включая Пospelхову, отрицали свою причастность к замене билетов в 17-ти пачках, большое значение имело установление исполнителя записей в книге запаса билетов.

С участием ревизоров по контролю доходов Южной ж. д. я произвел сопоставление черновых записей, сделанных Пospelховой, с записями в книге запаса билетов. При этом никаких расхождений в номерах билетов установлено не было.

Таким образом, с несомненностью подтверждалось, что записи в книге были сделаны Пospelховой. Более детальное ознакомление с этими записями позволило установить, когда именно и какую сумму изъясала из кассы Пospelхова.

Так, в пачке № 4, которую прикрывали сверху и снизу билеты 9-й зоны стоимостью по 8 р. 40 к., находилось 98 детских билетов 4-й зоны, стоимостью в 65 коп. каждый. В книге запаса билетов Пospelхова сделала 10 июня 1953 г. запись о том, что эти билеты проданы ею. В пачке № 2 содержались детские билеты 6-й зоны, стоимостью в 1 р. 05 к. каждый. Пospelхова отметила в книге запаса, что эти билеты проданы ею 21 января 1954 г.

Такие же записи были сделаны Пospelховой и в отношении остальных 15 пачек. Следует отметить, что в каж-

дой записи Пospelхова указывала номера реализованных билетов.

Наряду со списанием в расход билетов небольшой стоимости (детских, перронных и пр.), на самом деле по-прежнему находившихся в пачках, но «замаскированных» двумя билетами более высокой стоимости, Пospelхова показывала в наличии билеты более высокой стоимости, на самом деле реализованные ею. Разницу в стоимости Пospelхова и присваивала. Так махинация с пачкой № 1 дала ей возможность присвоить 759 р. 90 к., с пачкой № 2—727 р. 65 к. и т. д.

Рисунок сетки во всех 17-ти пачках оставался неприкосновенным, так как подменялись в них лишь верхний и нижний билеты.

Все это изобличало Пospelхову в хищениях. Однако она виновной себя не признавала, но объяснить, каким образом оказались подлоги в 17-ти пачках, Пospelхова не смогла. Тем не менее она признала, что записи в книге запаса билетов сделаны ею.

Служивцы дали Пospelховой крайне отрицательную характеристику. Ряд кассиров, допрошенных мною, показали, что иногда при их дежурстве в одной смене с Пospelховой имели место мелкие недостачи. Однажды, например, было замечено, как Пospelхова тайком взяла из кассы соседа-кассира Мизюковой 25 руб. и спрятала деньги за рукав. Поэтому кассиры часто отказывались работать в одной смене с Пospelховой.

Администрация также неслестно отзывалась о Пospelховой. Поступив на работу, она представила справку, что имеет ребенка. На самом деле при проверке оказалось, что ребенка у нее нет. Пospelхова уличалась часто и во лжи; так, например, однажды она со слезами на глазах рассказала сослуживцам, что дома у нее произошел пожар, в результате которого сгорели многие из ее вещей. Пospelховой выписали новую шинель, а потом выяснилось, что все сказанное ею неправда.

Линейный транспортный суд Южной ж. д. признал Пospelхову виновной в совершении преступления, предусмотренного ст. 2 Указа Президиума Верховного Совета СССР от 4 июня 1947 г. «Об уголовной ответственности за хищение государственного и общественного имущества» и приговорил ее к лишению свободы.

Киевский окружной транспортный суд приговор по делу Поспеховой оставил в силе.

В связи с представлением, сделанным прокуратурой на основе материалов расследования, финансовый отдел управления Южной ж. д. принял меры по усилению контроля за состоянием запаса билетов на складах и в кассах, препятствующие повторению аналогичных преступлений.

Старший следователь
Транспортной прокуратуры Камского
бассейна
младший советник юстиции

П. В. Азанов

РАСХИЩЕНИЕ ДЕНЕЖНЫХ СРЕДСТВ РАБОТНИКАМИ БУХГАЛТЕРИИ ПРИСТАНИ

Дело, о котором здесь пойдет речь, характеризует способы, используемые преступниками при хищении денежных средств на пристанях речного флота. Возникло оно в связи с поступившими в прокуратуру Камского бассейна сигналами о злоупотреблениях работников пристани Набережные Челны.

На протяжении ряда лет ревизии на этой пристани проводил один и тот же ревизор главной бухгалтерии Камского пароходства Рагозин, считавшийся одним из наиболее опытных ревизоров, которого неоднократно премировали за отличную работу. Он неизменно признавал ведение бухгалтерского учета на пристани образцовым и отмечал это в каждом акте. На этом основании в главной бухгалтерии пароходства считали старшего бухгалтера пристани Набережные Челны Кочнева образцовым работником; он неоднократно отмечался в приказах начальника пароходства, и ему выдавали денежные премии. За период с 1947 по 1953 гг. он получил премий в общей сложности в сумме 12 000 руб.

В связи с поступившими сигналами прокуратура бассейна в сентябре 1953 года рекомендовала руководству пароходства поручить производство ревизии пристани Набережные Челны другому ревизору. Результаты этой ревизии не имели ничего общего с выводами Рагозина. Ревизия, проверив финансовую деятельность пристани в 1953 году, обнаружила многочисленные злоупотребления и случаи хищения денег из кассы. Тогда была назначена

повторная ревизия пристани Набережные Челны за прошлые годы. Оказалось, что и в предыдущие годы имели место многочисленные случаи хищения денег. Ревизия натолкнулась на значительное препятствие к раскрытию всех злоупотреблений, так как бухгалтерские и кассовые документы сохранились полностью лишь за три последних года. Тем не менее было очевидно, что в бухгалтерии пристани Набережные Челны орудует организованная группа преступников, которая различными фиктивными бухгалтерскими операциями вуалирует хищения денежных средств. По предварительным данным, в эту группу входили старший бухгалтер Кочнев, счетовод Хрулькова, а также нормировщик Сафронова.

После возбуждения уголовного дела и выполнения прокурором Чистопольского участка нескольких первоначальных следственных действий я принял дело к своему производству.

Круг свидетелей в подобных делах обычно бывает весьма ограничен. Решающее значение приобретают первичные бухгалтерские и кассовые документы, и они, как правило, подлежат приобщению к уголовному делу. Необходимы эти документы и для судебно-бухгалтерской и криминалистической экспертиз.

Уничтожение указанных документов заинтересованными лицами может значительно затруднить установление фактов преступной деятельности. Поэтому, приняв дело, я еще до выезда на пристань, которая находится от прокуратуры бассейна в 635 км, по телефону предложил ревизору подобрать все нужные документы и обеспечить их сохранность. Прибыв на место, я произвел выемку этих документов. Их оказалось свыше тысячи.

На таких пристанях, как Набережные Челны, находящихся на самостоятельном балансе, производятся самые различные финансовые операции, особенно в навигационный период. К ним относятся как банковские операции (расчеты с клиентурой, со смежными пристанями, пароходствами и прочие операции по безналичным расчетам), так и операции с наличными деньгами, в том числе выдача заработной платы штатным работникам и оплата за погрузо-разгрузочные работы.

Ни одна из операций с наличными деньгами не проходила, минуя кого-либо из указанных выше лиц. Обязанность кассира в разное время выполняли по совместитель-

ству или счетовод Хрулькова, или нормировщик Сафронова. Такое совмещение должностей — в одном случае счетовода и кассира, а в другом — нормировщика и кассира в значительной степени облегчало хищение денег.

Изучение документов, выявленных ревизором, показало, что Сафронова как нормировщик выписывала и оформляла наряды на выполнение погрузо-разгрузочных работ, а после таксировки и начисления сумм передавала их в кассу для оплаты. Наряды либо попадали к Хрульковой, либо сама Сафронова производила расчеты по ним наличными деньгами и сама же составляла кассовые отчеты. Обработку и проверку кассовых отчетов, по поручению Кочнева, производила Хрулькова.

На основании сохранившихся документов ревизору удалось установить, что похищено 78 308 руб. Однако эта сумма являлась далеко не полной, так как за ряд предыдущих лет, как указывалось выше, многие первичные документы были либо утрачены, либо уничтожены ввиду истечения срока их хранения.

Будучи привлечены к уголовной ответственности, Хрулькова, Сафронова и Кочнев признали, что их преступная деятельность началась еще в 1946 году. Преступниками применялось много разных способов хищения: следствию удалось установить одиннадцать таких способов.

Вот некоторые из них.

До 1954 года в системе Министерства речного флота СССР существовал порядок, согласно которому на пристанях, не имеющих достаточного количества грузчиков, погрузо-разгрузочные работы выполняли судовые команды за особую плату, которую они получали непосредственно из кассы пристани (с 1954 года порядок выплаты денег судовым командам изменен). Деньги выплачивались представителю команды по наряду, который считался законченным кассовым документом, заменяя собой и ведомость и расходный кассовый ордер. Оплаченный наряд с росписью получателя денег прилагался к кассовому отчету в качестве расходного документа.

Ревизия и судебно-бухгалтерская экспертиза, проведенные по делу, установили факты списания по кассовым отчетам денежных сумм, не оправданных расходными документами-нарядами. Кроме того, оказалось, что оплаченные наряды не погашались и дата выдачи денег на них не указывалась.

Однако ввиду того, что в кассовых отчетах не указывались номера нарядов, выплаченные суммы по каждому из них и количество нарядов, прилагаемых к отчету, установить, какие наряды не приложены к отчету, ни ревизия, ни бухгалтерская экспертиза не смогли. Подобная практика обезличивания нарядов была введена преступниками умышленно, как показало расследование, начиная с 1947 года с целью сокрытия хищений.

Выявить этот способ хищения мне удалось следующим образом. Дело в том, что самый факт отсутствия в кассовых отчетах отдельных нарядов, установленный ревизией и бухгалтерской экспертизой, еще ни о чем не говорил, так как эти наряды могли просто затеряться. Никаких доказательств того, что они изъяты с преступной целью, у меня не имелось.

Тогда я решил вместе с ревизором и бухгалтером-экспертом в присутствии понятых осмотреть и изучить кассовые отчеты 1946 года, в которых еще указывались номера нарядов, выплаченные по ним суммы и количество нарядов. При осмотре кассовых отчетов мы установили многочисленные факты повторной и трехкратной выплаты денежных сумм по одним и тем же нарядам.

Так, например, в июле 1946 года на основании наряда № 26 в кассовом отчете № 3 значилась выплаченной сумма в 79 р. 08 к. за погрузо-разгрузочные работы, произведенные на пароходе «Вера Фигнер». Наряды № 26 при кассовом отчете № 3 не оказалось, однако в подшивке имелись остатки бланка наряда, указывающие на изъятие наряда из подшивки.

При осмотре кассовых документов за август 1946 года оказалось, что наряд № 26 вторично послужил основанием к списанию 79 р. 08 к. по кассовому отчету № 6. Однако и при этом отчете наряда не оказалось. Только при осмотре кассовых документов за октябрь 1946 года мы, наконец, обнаружили наряд № 26, на основании которого в третий раз было списано, но на этот раз не 79 р. 08 к., а уже 279 р. 08 к., то есть была сделана приписка на 200 руб.

Таким образом, только по одному наряду № 26 преступники похитили 358 р. 16 к.

Способ хищения был установлен. Стало ясно, с какой целью преступники с 1947 года обезличивали наряды и не погашали их.

После этого мы приступили к изучению обезличенных нарядов для выявления повторного их использования. Взяв кассовые отчеты, в приложениях к которым, судя по сумме, отсутствовал только один наряд, и имея в виду эту сумму, мы осматривали наряды, приложенные к последующим кассовым отчетам, отыскивая среди них наряд на такую же сумму. При обнаружении такого наряда дата его составления сопоставлялась с датой фактического нахождения парохода, указанного в наряде на пристани Набережные Челны, то есть с датой фактического производства указанной в наряде работы. Этот метод дал положительные результаты. Так, например, при кассовом отчете № 38 за 12 июня отсутствовал наряд на 121 р. 57 к. При проверке нарядов, приложенных к отчетам за последующие месяцы, оказалось, что наряд от 12 июня на сумму 121 р. 57 к. приложен к кассовому отчету № 76 за 9 августа. Проверка показала, что работы, указанные в этом наряде, действительно производились 12 июня. Таким образом, был установлен факт повторного использования этого наряда для хищения указанной в нем суммы.

Значительно сложнее было доказать повторное использование нарядов в тех случаях, когда из документов, приложенных к кассовому отчету, оказывались изъятые не один, а несколько нарядов, которые затем повторно использовались в разных кассовых отчетах.

Всего удалось установить 28 случаев повторного использования нарядов на погрузо-разгрузочные работы. Таким способом преступники похитили 8036 руб.

При изучении документов я обратил внимание на имевшееся в некоторых нарядах несоответствие между фактическими грузоподъемностью и грузоместимостью отдельных пароходов и количеством груза, погруженного или выгруженного с этих судов.

Так, например, согласно наряду, с одного пассажирского парохода выгрузили 12 грузовых автомашин, тогда как на нижнюю палубу этого парохода можно было поместить не более двух таких автомашин. При внимательном осмотре наряда оказалось, что в наряде и были указаны две автомашины, а затем перед цифрой «2» добавлена цифра «1».

Осмотр нарядов показал, что в некоторых случаях количество указанных в них грузов в полтора-два раза

превышало грузоподъемность или грузовместимость судна.

Стало очевидно, что преступники с целью хищения денег, якобы выплаченных за погрузо-разгрузочные работы, завышали в нарядах фактическое количество переработанного груза, а следовательно, и выплаченные суммы.

Метод выявления таких приписок можно показать на следующем примере.

При осмотре документов было установлено, что согласно наряду от 22 октября 1947 г. с парохода «Москва» выгружено 113 272 кг груза, за что начислено к выдаче грузчикам 382 р. 14 к. Однако в сдаточных ведомостях за октябрь 1947 года значилось, что с парохода «Москва» 21 и 22 октября выгружено только 4652 кг груза. В книге прибития грузов в навигацию 1947 года также значилось, что 22 октября на пароходе «Москва» прибыло на пристань Набережные Челны 4652 кг груза, в том числе 1352 кг железных изделий и 3300 кг железа.

Таким образом, количество груза по данному наряду было завышено на 108 620 кг, а выплаченная сумма завышена на 365 р. 16 к., которые преступники присвоили.

В наряде № 121 на производство погрузо-разгрузочных работ по пароходу «Ленинград» фактическое количество выгруженного груза было увеличено на 50 т, а начисленная за работу сумма завышена на 200 руб.

В наряде № 79-к на производство погрузо-разгрузочных работ по пароходу «Вера Фигнер» в нескольких графах было изменено количество переработанного груза в сторону увеличения и соответственно завышена начисленная за работу сумма на 685 р. 86 к.

В наряде № 234-к на переработку груза по пароходу «Софья Перовская» были сделаны приписки на 488 руб. и т. д.

Учитывая, что наряды выписывались в одном экземпляре и передавались только в бухгалтерию как расходный денежный документ, сверить их со вторыми экземплярами не представлялось возможным. Для выявления фактического количества погруженного или выгруженного груза пришлось сопоставлять наряды со сдаточными ведомостями, один экземпляр которых остается на пристани, но не в бухгалтерии, а в грузовой части — у приемосдатчиков, второй же — на судне.

В сдаточных ведомостях точно указывается название парохода или номер несамоходного судна, наименование каждого погруженного или выгруженного груза, его количество и вес. Поэтому во всех случаях, когда количество груза, указанное в сдаточных ведомостях, не сходилось с количеством груза, указанного в нарядах, сдаточные ведомости изымались и приобщались к делу вместе с подложными нарядами.

Иногда количество переработанного груза не соответствовало якобы выплаченной за его переработку сумме, что облегчало выявление приписок.

В ряде случаев преступники путем подлогов завышали только фактически выплаченную сумму, не делая приписки к количеству переработанного груза.

Так, например, по наряду № 281-к от 2 октября 1947 г. за выгрузку с парохода «Каменский» 641 кг масла и 2957 кг разных других грузов было начислено и выплачено согласно расписке 8 р. 59 к. После этого путем приписки двух нулей начисленная сумма была увеличена до 800 р. 59 к., а в расписке получателя после слова «восемь» вписано слово «сот».

Приписки чаще всего делались в нарядах, по которым первоначально выплачивалось менее 100 руб. В таких случаях в графе «сумма прописью», при заполнении наряда умышленно впереди оставлялось свободное место, а затем добавлялось слово «двести», «пятьсот» и т. п. Например, первоначальная сумма была «девяносто три рубля 70 коп.». Впереди добавлялось слово «триста» и получалось: «триста девяносто три рубля 70 коп.» и т. д.

В процессе расследования было установлено 48 случаев таких приписок на общую сумму 10 502 руб.

Указанный метод хищения применялся в период с 1946 по 1950 год.

Начиная с 1950 года преступники стали использовать новый способ хищения.

Как известно, выручка билетных касс сдается в банк через инкассаторов по препроводительным ведомостям, в которых указывается сдаваемая сумма денег. Как правило, выручка сдается ежедневно. Сданные денежные суммы списываются в расход по кассовым расходным ордерам, а последние затем прилагаются к кассовому отчету вместе с экземпляром препроводительной ведомости. Выручку непосредственно сдают сами билетные кассиры,

но к своим ежедневным отчетам о проданных билетах препроводительные ведомости они не прикладывают, а передают их в главную, то есть расчетную кассу, которая и составляет кассовый отчет пристани. При ревизии было установлено, что Хрулькова и Сафронова изымали некоторые экземпляры препроводительных ведомостей и проводили их вторично по новым расходным ордерам иногда в том же кассовом отчете, а иногда в последующем. Это позволяло им при повторной проводке изымать из кассы и присваивать соответствующие суммы.

Так, например, по расходному кассовому ордеру № 29 кассир Сафронова списала сданную в банк выручку в сумме 20 317 руб. Сюда была включена сумма в 1521 р., сданная по препроводительной ведомости № 46/2 (в один расходный ордер за день может быть включено несколько препроводительных ведомостей, поступивших от разных билетных кассиров). При дальнейшей проверке оказалось, что ведомость № 46/2 вторично использована для списания такой же суммы по другому расходному ордеру за № 293. Это позволило преступникам изъять из кассы и присвоить 1521 руб.

Таким же образом были списаны вторично 2533 руб. по ведомости № 41/1 и многим другим.

Всего было установлено 13 случаев повторного использования препроводительных ведомостей, что дало возможность преступникам присвоить 28 002 руб.

В числе других способов хищения денег Хрулькова и Сафронова применяли известный в следственной практике способ завышения итоговых сумм в платежных ведомостях на выдачу зарплаты и включение в ведомости лиц, которым зарплата не полагалась. Этим способом деньги похищались в период с 1948 года по 1952 год. Указанные хищения были вскрыты ревизией, а при расследовании все такие факты были подтверждены вполне убедительными доказательствами.

В процессе расследования путем допросов выяснилось, что начальники пристани, а их сменилось за указанный период пять человек, доверяя работникам бухгалтерии, подписывали ведомости на выдачу зарплаты без всякой проверки. Этим и воспользовались преступники.

Хрулькова, составляя ведомости, вносила в них фамилии людей, которым зарплата по этой ведомости не по-

лагалась. Однако это были не вымышленные лица, так как незнакомые фамилии легко бы заметил начальник пристани при подписании ведомости. Иногда составлялись не одна, а несколько ведомостей, например, отдельно для грузчиков и отдельно для административно-технического персонала, при этом одно и то же лицо включалось в две ведомости. Иногда одно лицо дважды включалось в одну и ту же ведомость, например, в начале и в конце. В получении действительно причитающейся зарплаты расписывался в ведомости соответствующий работник, а в получении вторично выписанной суммы расписывались Хрулькова или Сафронова, подделывая подписи этих лиц. В ряде случаев еще при составлении ведомости в конце первой страницы оставлялось место, куда затем вписывались «мертвые души». Это делалось после того, как зарплата по ведомости была уже выплачена. В таких случаях порядковые номера на следующей странице заранее соответственно увеличивались, а итог ведомости завышался на сумму, которую предполагалось изъять путем включения в ведомость лиц, не имеющих права на получение денег.

Часто итог ведомости завышался даже без включения лишних лиц. Так, например, итог ведомости за сентябрь должен был составить 18 052 руб. Хрулькова же при подсчете умышленно завысила итог на 500 руб. По кассе были списаны 18 552 руб. Это позволило Хрульковой изъять из кассы и присвоить 500 руб.

Расследованием было установлено 17 случаев хищения денег путем завышения итоговых сумм и включения в ведомости неработавших лиц, на общую сумму 9577 руб.

Указанный довольно грубый способ хищения денег длительное время не раскрывался потому, что ревизор Рагозин, как правило, правильность итогов всех платежных ведомостей не проверял, а лишь брал на выдержку отдельные из них. Не проверял итогов и начальник пристани, подписывая ведомости.

Ревизия вскрыла еще ряд способов хищения денежных средств и, в частности, хищения путем искусственного занижения в кассовых отчетах переходящего остатка кассы и бездокументного списания денег на различные расходы.

Так, например, остаток по кассовому отчету № 6 за 7 июля 1951 г., равный 15 019 р. 21 к., был умышленно

занижен Сафроновой на 2000 руб. и отражен в сумме 13 019 р. 21 к.

При разработке счета кассы за июль счетовод Хрулькова списала эти 2000 руб. по кредиту счета № 070 «касса», с одновременным механическим увеличением на эту сумму итога в накопительной ведомости. Это позволило сумму 2000 руб. изъять из кассы и присвоить.

В другом случае на субдоходный счет¹ пристани Набережные Челны и Набережно-Челнинском отделении государственного банка от стройгруппы Казанского городского отдела народного образования по счету № 50 за перевозку пиломатериалов поступил аккредитив на сумму 2000 руб.

Воспользовавшись этим, Кочнев провел указанную сумму по дебету субдоходного счета и одновременно по кредиту счета кассы. В результате получилось, что 2000 руб. якобы поступили на субдоходный счет не от Казанского горона, а из кассы пристани (все промежуточные проводки, давшие возможность преступникам совершить эту операцию, в изложении опускаются), что и позволило в конечном счете присвоить эту сумму.

В третьем случае Хрулькова, получив в банке по чеку 5000 руб., распределила их между соучастниками. Для сокрытия этого хищения Кочнев незаконно списал 5000 руб. на счет № 083 «возвратные расходы».

Подобными способами было похищено 11 224 руб.

Бухгалтерская экспертиза подтвердила незаконность указанных выше бухгалтерских проводок и факты изъятия денег из кассы пристани. Обвиняемые на допросах признали, что они действительно систематически расхищали денежные средства пристани, используя приведенные выше способы.

Многу приведены, разумеется, не все, а наиболее характерные способы хищений, которыми пользовались преступники, пробравшиеся в бухгалтерию пристани Набережные Челны.

¹ Субдоходный счет — это счет, на который вносятся все доходы без права их расходования. Применительно к организациям речного флота имеется в виду, что пристань, внесшая на субдоходный счет выручку от продажи билетов, не может распорядиться средствами, скапливающимися на этом счете; это право принадлежит только управлению пароходства.

Чаще всего практиковалось списание похищенных сумм на соответствующие счета. В основном для этого использовался счет № 083 по расчетам с грузополучателями. Для этого была открыта общая карточка «возвратные расходы», на которой похищенные суммы обезличивались и указывалось, будто какие-то излишне переполученные суммы возвращались грузополучателям. Надо сказать, что счет был исключительно запутан. Поэтому потребовалась тщательная его разработка и взаимная выверка с клиентурой.

Часто для сокрытия хищений использовался также счет № 097 «Рабочие и служащие по расчетам заработной платы».

Бухгалтерский учет по этому счету был умышленно обезличен и велся на общей карточке. Лицевые счета каждого в отдельности рабочего и служащего не велись.

Хищениям способствовало и то, что все бухгалтерские и кассовые документы оформлялись небрежно, иногда с нарушением элементарных правил бухгалтерского учета. В ведомостях начисления зарплаты допускались массовые исправления.

Большое значение в расследовании этого дела сыграла работа ревизора и бухгалтера-эксперта, с которыми в процессе расследования я поддерживал тесный контакт, а также тщательный осмотр и сличение первичных документов, произведенные лично мной.

Как установлено следствием, хищения денег в предыдущие годы не были своевременно вскрыты потому, что ревизии, проводившиеся ревизором Рагозиным, были поверхностными, особенно после того, как старшему бухгалтеру пристани Кочневу был создан не заслуженный им авторитет. Кроме того, установлено, что Рагозин находился в приятельских отношениях с Кочневым и, приезжая на пристань Набережные Челны, пьянствовал с ним, а затем без глубокого анализа документов составлял трафаретный акт ревизии.

В акт, как это требуется, включались все предусмотренные в таких случаях разделы, как то: «выполнение плана», «кассовые операции», «сохранность товарно-материальных ценностей», «капитальный ремонт», «расчеты по заработной плате» и др. Необходимые цифровые данные ревизор брал из отчетов пристани и статистических данных, которые ему представлял тот же Кочнев.

Достоверность этих данных Рагозиным не проверялась. Привлеченные к уголовной ответственности по ст. 2 Указа Президиума Верховного Совета СССР от 4 июня 1947 г. «Об уголовной ответственности за хищение государственного и общественного имущества» Хрулькова, Сафронова и Кочнев как на следствии, так и на суде полностью признали себя виновными в предъявленном обвинении.

Суд приговорил преступников к строгому наказанию. Рагозин в связи с амнистией к уголовной ответственности привлечен не был.

*Следователь Транспортной прокуратуры
Учечского участка
Московско-Киевской ж. д.
юрист 2-го класса*

Ф. В. Валирахманов

МОЙ ОПЫТ РАССЛЕДОВАНИЯ УБИЙСТВА

Утром 28 июня 1955 г., когда я находился по служебным делам на станции Журбин¹, мне сообщили о преступлении, совершенном в сборном поезде № 3479, который прибыл 27 июня в 23 часа на станцию Сураж со станции Бельниковичи. На тормозной площадке товарного вагона № 1414-941 этого поезда, забрызганной кровью, лежал труп мужчины. Горло его было перерезано. Покойный был инвалидом (ампутирована правая рука). Около трупа нашли карманные часы, записную книжку и паспорт, на основании которого установили, что убитый являлся постоянным жителем Суража, Булухтой Кириллом Устиновичем, 1901 года рождения.

На станции Сураж поезд останавливался ненадолго, и подробный осмотр места происшествия и трупа был произведен на станции назначения — Учече.

По телефону мне сообщили некоторые данные о событиях, предшествовавших убийству Булухты. В частности, мне стало известно, что потерпевший сел в поезд на станции Бельниковичи. Исходя из этого и учитывая, что глубокая рана, нанесенная Булухте, вызвала сильную потерю крови, не исключалась возможность обнаружения следов крови на железнодорожном пути между станциями Бельниковичи и Сураж. Мое предположение подтвердилось. В районе станции Журбин, мимо которой поезд № 3479 проследовал без остановки, при осмотре полотна я и в

¹ Тогда Московско-Киевской ж. д., а ныне Белорусской.

самом деле заметил следы крови. Я предложил работникам милиции, прибывшим в Журбин, установить, где начинаются следы крови, проверить, нет ли на пути оружий преступления или иных вещественных доказательств, а также следов ног преступника, возможно, спрыгнувшего на ходу поезда. Сам же я немедленно выехал на станцию Белянковичи, где надеялся обнаружить свидетелей посадки Булухты на поезд.

Прибыв на станцию Белянковичи, я узнал от работников милиции и станционной администрации ряд подробностей, связанных с появлением Булухты на станции и его пребыванием там, вплоть до посадки на поезд № 3479.

В числе свидетелей, видевших Булухту на станции и беседовавших с ним, был станционный работник Талалуев. Я допросил его, и он более или менее подробно ответил на интересовавшие меня вопросы.

Булухта, по словам Талалуева, появился в зале ожидания еще днем. Будучи пьяным, он разоткровенничался и рассказывал, что, как специалист по раскраске тканей, очень много зарабатывает. Булухта жаловался, что в тот день поссорился с женой, которая бросила его и ушла, забрав клише для раскраски тканей. Направляясь теперь к себе в Сураж, Булухта просил некоторых пассажиров, находившихся в зале ожидания, помочь ему найти автомашину для возвращения домой, обещая уплатить за это 100 руб. Он рассказывал также, где был с женой в последние дни, как они выполняли заказ на раскраску, при каких условиях произошла между ними ссора.

Днем же в зале ожидания появился неизвестный мужчина, на вид лет тридцати, который все время уживался около пьяного Булухты. На нем были темносиний шевро-товский костюм и коричневые полуботинки. Неизвестный предложил Булухте свою помощь добраться до Суража, куда он сам едет, чтобы получить на станции багаж. При этом неизвестный показывал какую-то сложенную вчетверо квитанцию.

В 22 часа на станцию Белянковичи прибыл поезд № 3479. Неизвестный обратился к главному кондуктору этого поезда Старовойтову с просьбой разрешить ему и старику (так он назвал Булухту) проехать до Суража на тормозной площадке. Главный кондуктор будто бы дал согласие, и неизвестный пригласил его — Талалуева, и главного кондуктора в зал ожидания.

Здесь неизвестный угостил Старовойтова и Талалуева спиртом, который имелся у Булухты. После этого при помощи Талалуева неизвестный повел Булухту к поезду и посадил его на тормозную площадку. У Булухты в руке был в это время какой-то пакет.

Обстоятельства, предшествовавшие убийству и ограблению Булухты, были установлены из показаний и ряда других свидетелей. Работники милиции оперативным путем установили некоторых очевидцев появления Булухты на станции Белянковичи. Особенно ценными были показания свидетелей, супругов Опольских, проводивших отпуск в деревне Будице, Костюковичского района, Могилевской области. 27 июня они возвращались домой в Минск, в связи с чем и находились весь день на станции Белянковичи.

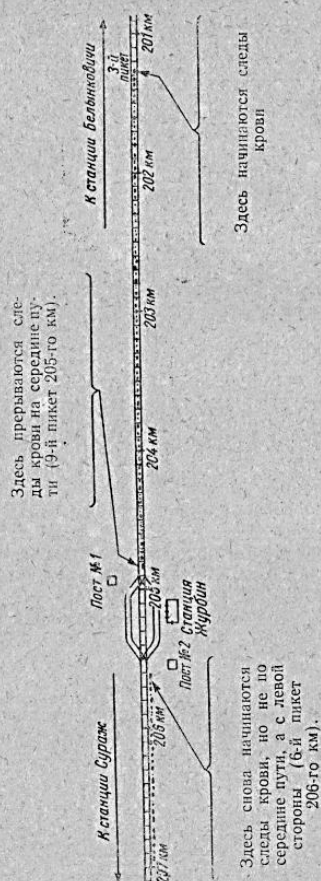
Опольский сообщил, что из деревни Будице они с женой выехали около двух часов дня на попутной автомашине. Метрах в пятистах от станции Белянковичи машина была остановлена каким-то мужчиной. Возле него на земле полулежал инвалид, от имени которого неизвестный просил отвезти его в Сураж, за что инвалид заплатит, мол, 100 руб. Шофер, однако, отказался это сделать.

Через некоторое время Опольские, уже находясь в зале ожидания станции, увидели этого инвалида. Он был пьян и рассказывал пассажирам о том, что занимается раскраской тканей, в связи с чем ходит по деревням, где берет соответствующие заказы. Булухта также распространялся о том, что это очень доходное занятие, дающее ему по 200—300 руб. заработка в день. Находившийся около художника неизвестный мужчина (не тот, что остановил машину, а другой) предложил Булухте помощь добраться до Суража, где его, мол, знают, так как он однажды служил там продавцом в каком-то магазине и что сейчас он едет туда, чтобы получить багаж на станции.

Опольский видел, как неизвестный с помощью какого-то железнодорожника помогал Булухте взобраться на тормозную площадку. Опольский заметил также, что когда главный кондуктор хотел сесть на ту же тормозную площадку, где находились Булухта и сопровождавший его неизвестный, то последний махнул рукой, как бы указывая главному кондуктору, чтобы он садился на следующую площадку.

места происшествия по делу об убийстве Булухгы

В этом направлении двигался поезд № 3479



Каждое деление жел.-дор. пути на схеме соответствует 100 метрам на местности. 100 м. пути составляют 1 пикет. Пунктирной линией обозначены следы крови

Опольский и его жена описали внешность неизвестного и его одежду. Характеризуя приметы неизвестного, Опольские отметили, что у него «пружинистая» походка и что он имеет привычку размахивать руками.

Часа через полтора после отправления сборного поезда, на котором уехали Булухта и неизвестный, Ополевские, как и другие пассажиры, находившиеся на станции в ожидании пассажирского поезда, узнали, что инвалида обнаружили мертвым на тормозной площадке.

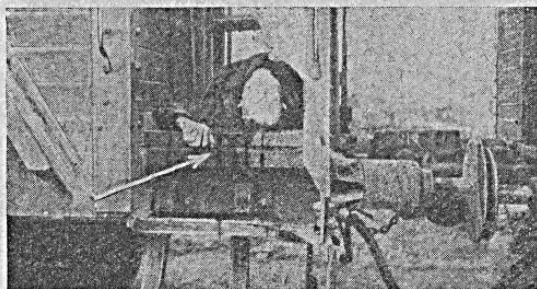


Рис. 1. Положение трупа Булукты на площадке вагона (стрелкой указаны следы крови)

Ряд других допрошенных свидетелей — одни частично, другие в целом, подтвердили все сказанное. Один из свидетелей, между прочим, вспомнил, что неизвестный, говоря о своих знакомых в Сураже, назвал продавщицу Марусю.

Главный кондуктор поезда № 3479 Старовойтов в своих показаниях подтвердил, что на станции Бельинковичи к нему действительно обратился неизвестный гражданин с просьбой перевезти на площадке до Суража его больного отца. Когда он, отдав машинисту жезл, уже на ходу хотел сесть на тормозную площадку 7-го вагона, там уже находились этот неизвестный и еще какой-то мужчина. В связи с этим он вынужден был вскочить на площадку следующего вагона. Но то, что неизвестный угощал его спиртом, Старовойтов отрицал.

Когда поезд прибыл в Сураж, Старовойтов сразу же отправился к 7-му вагону, где и обнаружил труп инвалида.

Осмотр пути, произведенный работниками милиции, позволил установить, что следы крови начинаются за 3600 м до станции Журбин. Ближе к станции эти следы прерывались, а за станцией снова начинались, но уже с левой стороны пути по ходу поезда, тогда как до станции они были между рельсами (схема 1). Всего было осмотрено около 10 км пути, начиная с 202-го и кончая 212-м км. Около третьего пикета 202-го км работники милиции обнаружили глубоко вдавленные следы ног, которые напоминали следы от прыжка.

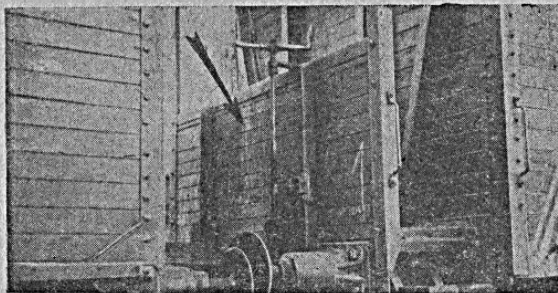


Рис. 2. Вагон № 1414—941, на тормозную площадку которого сели неизвестный и Булухта (стрелкой указаны следы крови)

Из протокола осмотра места происшествия (площадки вагона) и трупа было видно, что труп Булухты лежал лицом кверху. На убитом был темносиний шевроетовый пиджак. Брюки, обувь, носки и головной убор отсутствовали. Помимо часов и документов, о которых говорилось выше, на тормозной площадке ничего больше обнаружить не удалось. Обилие крови на автосцепке и на барьере тормозной площадки вагона № 1414—941 давало возможность предполагать, что в момент убийства Булухта стоял облокотившись на этот барьер, а затем его труп был положен вдоль тормозной площадки. Образовавшиеся на тормозной площадке лужи крови затем стали стекать с левой ее стороны (рис. 1 и 2).

Исчезновение одежды и пакета, который Булухта нес, а также отсутствие денег позволяло сделать вывод об убийстве с целью ограбления. Обнаружение часов около трупа этому выводу не противоречило, так как в темноте преступник мог их выронить.

Вскрывавший труп и исследовавший его судебно-медицинский эксперт подтвердил имевшееся предположение о том, что рана причинена Булухте посторонней рукой, а смерть его наступила от большой потери крови вследствие повреждения крупных кровеносных сосудов шеи. Эксперт установил также, что повреждение нанесено с большой силой остерегающим предметом слева направо.

Через родственников Булухты, проживавших в Сураже, была установлена фамилия жены убитого и ее местопребывание. Ею оказалась некая А. С. Юрченко. Она показала на допросе, что часто ссорилась с Булухтой и что у них бывали даже драки и они грозили «порезать» друг друга. Ссоры у них возникали из-за того, что она тайком от Булухты высылала своим родственникам деньги. Ее дочь, Борох, жила в Макеевке и состояла в незарегистрированном браке с человеком, недавно освободившимся из места заключения.

Владельцы дома в деревне Щегловка Костюковичского района, где несколько дней проживали Булухта и Юрченко, подтвердили, что их постояльцы поругались и, разделив имущество, разошлись.

На основе собранных данных был составлен план дальнейшего расследования, а совместно с работниками милиции намечены мероприятия по розыску преступника.

План следствия предусматривал проверку двух версий.

1. Булухта убит по поручению Юрченко, желавшей от него избавиться, причем ограбление убитого лишь сопутствовало преступлению или произведено с целью маскировки.

2. Булухта убит неизвестным лицом с целью ограбления.

Проверка этих версий требовала немедленного проведения оперативных мероприятий в ряде мест, что было осуществлено при самой активной помощи работников милиции.

При проверке первой версии возникло предположение, что Юрченко для сведения счетов с Булухтой могла использовать сожителя своей дочери, проживавшего в Макеевке.

В первую очередь мною было сделано распоряжение о задержании корреспонденции, поступавшей на имя Юрченко в Сураж, где она постоянно проживала, и корреспонденции, поступившей на имя Борох в Макеевку.

Кроме того, в Макеевку выехал оперативный работник милиции, который должен был установить, где муж Борох находился в последних числах июня. Оказалось, что в этот период времени он никуда не выезжал и, таким образом, предположение об его участии в убийстве и ограблении Булухты отпало.

Надо было продолжать розыски неизвестного убийцы.

Вместе с двумя работниками милиции я выехал в Сураж. Работникам милиции было поручено искать на рынках и на улицах города человека, похожего на неизвестного (о котором мы уже имели некоторое представление). Я сам решил поискать людей, которые бы знали продавца, по внешнему виду напоминавшего неизвестного. Меня интересовала также продавщица Маруся, о которой говорил неизвестный. Мне удалось ее отыскать и с ее помощью обнаружить еще трех свидетелей. Они сообщили, что в Сураж в 1953 или в 1954 гг. приезжал какой-то человек, показавший багажную квитанцию и говоривший, что у него в багаже имеются отрезки шелка, который он продаст по дешевой цене тому, кто одолжит ему деньги для выкупа багажа. Люди, соблазнившиеся возможностью приобрести дешево шелк, давали проходимцу по 20—30 руб., с которыми он исчезал. С помощью пострадавших от мошенника я установил, что племянница последнего Валентина Самохина работает в райпищекомбинате. На допросе Валентина Самохина показала, что ее дядя Василий Самохин, неоднократно судившийся, действительно приезжал в Сураж и обманным путем выманивал у женщины деньги. Где дядя находится в настоящее время, ни она, ни ее родные не знали. По словам В. Самохиной, ее дядя—уроженец Клетнянского района Брянской области. Самохин, судя по описанию родственниками его внешности, был похож на того неизвестного, который уехал вместе с Булухтой.

Для допроса родных Самохина и изъятия его фотокарточек в Клетнянский район был направлен оперативный работник милиции. Однако оказалось, что Самохин с декабря 1954 года находится в исправительно-трудовом лагере, где отбывает наказание.

Для производства следственных действий, связанных с проверкой второй версии, необходимо было выезжать в различные районы нескольких областей. Во всех случаях, когда я сам лично не мог куда-либо выехать, туда направлялись оперативные работники милиции.

Свидетели, допрошенные в начале расследования, при описании неизвестного человека, уехавшего с Булухтой, ограничивались указанием на то, что рост его был средним, а возраст, примерно, 28—30 лет. Но этого было крайне недостаточно для установления личности преступника. Поэтому я составил подробный перечень вопросов, на которые надо было получить ответы у свидетелей. В этом перечне имелись вопросы о волосах (длинные или короткие, русые или рыжие, причесаны назад или на бок, нет ли седых волос, как подстрижены), об особенностях речи (говорит ли как белорус или как человек другой национальности, заикается ли или картавит, нет ли излюбленных выражений, оборотов речи) и т. д.

Такой же перечень вопросов был заготовлен и для допроса свидетелей по поводу одежды преступника.

По этому поводу у меня имелись подробные сведения, полученные из показаний свидетелей, допрошенных мной и работниками милиции. В частности, свидетельница Опольская сообщила мне о кепке неизвестного, которую он почему-то прятал под пиджаком. Эта кепка случайно выпала оттуда, и Опольская, подняв ее и вручив неизвестному, успела заметить, что она сделана из крученных белых и коричневых ниток.

Учитывая, что обнаруженные у преступника вещи, взятые им у Булухты, смогут явиться серьезной уликой, нужно было получить подробные сведения об особенностях вещей, не оказавшихся на трупе.

От жены Булухты—Юрченко я получил исчерпывающие сведения об этих вещах. Юрченко сообщила мне даже такие детали, как, например, где и какие пятна имелись на брюках, какими нитками был пришит крючок и заштопаны дырки на брюках. Юрченко указала, что у левого кармана брюк имелась потертость, в то время как ее не было у правого кармана. Это объяснялось тем, что у Булухты отсутствовала правая рука и в правый карман он ничего не клал. Она показала свои тапочки, заявив, что у Булухты тапочки точно такого же фасона, с точно таким же верхом и подметками. Тапочки различались

лишь по размеру, то есть у Булухты они были 42 размера, а у нее 40-го. Показала Юрченко и носки, одинаковые с теми, которые, по ее словам, были у Булухты, то есть коричневые в клетку с голубыми крапинками. На трупе носков не оказалось, убийца взял и эту «ценность». Не оказалось на трупе и резиновых подвязок, которые, по словам Юрченко, были у Булухты.

Наконец, из допроса Юрченко мне удалось установить, что в пакете, который нес Булухта, были куски бязи. Точно такая же бязь в кусках имелась и у Юрченко. По ее объяснению, эти куски были взяты от одного рулона, купленного Юрченко и Булухтой 26 июня 1955 г. в магазине. Юрченко назвала мне фамилию продавца, который продал им эту бязь.

Таким образом, наши мероприятия по собиранию сведений относительно одежды неизвестного и вещей Булухты дали положительные результаты.

Во время пребывания в Костюковичском районе Могилевской области старший лейтенант милиции т. Филатов узнал, что в деревне Павленко недавно появился гражданин, носящий кепку из крученых белых и коричневых ниток, которая привлекла внимание многих жителей. Выяснилось, что у него имеются документы на имя Жерноклеева, хотя два его брата Марк и Василий, проживавшие в той же деревне, носили фамилию Жоровы. Откуда прибыл Жерноклеев и где он был до этого, установить не удалось. С 20 июня по 10 июля Жерноклеев проживал у своих братьев, а затем переехал на жительство к некоей Прохоренко в деревне Пушкино. Выяснилось также, что братья Жоровы судились за хищения и что их отец был бандитом.

Исходя из всего изложенного, решено было произвести 12 июля обыски как у Жоровых, так и у Прохоренко.

Обыски у Жоровых были безрезультатны, так как ничего имеющего отношение к преступлению в поезде № 3479 обнаружено не было.

Зато обыск у Жерноклеева на квартире Прохоренко дал исключительно ценные результаты.

Жерноклеев принял работников милиции необычайно вежливо и охотно откликнулся на предложение показать все принадлежащие ему вещи. Столь же охотно Жерноклеев предъявил свои документы. Работники милиции изъяли у него серые хлопчатобумажные брюки, коричне-

вые в клетку носки, резиновые подвязки, а также куски бязи. Предъявленные Жерноклеевым шевитовые темные брюки и тапочки оказались похожими на описанные Юрченко и были изъяты.

Жерноклеев был задержан и доставлен в линейное отделение милиции станции Унеча. При доставке Жерноклеева в КПЗ у него был изъят поясной ремень.

На допросе Жерноклеев весьма спокойно заявил, что ранее никогда не был на станции Бельковичи. Лишь впервые сегодня его через эту станцию привезли в Унечу. Свою причастность к убийству и ограблению Булухты он отрицал в самой категорической форме. Серые брюки, по его заявлению, им куплены в Брянске за 64 руб. Он показал, что в мае ездил со станции Коммунары в г. Лобинск. На станции Брянск поезд простоял два часа и он в это время, проехав на троллейбусе в сторону центра города две остановки, оказался около магазина, где и купил указанные брюки.

Проверка показала, что между станциями Коммунары и Брянск прямые поезда не курсируют. Ни на станции Брянск I, ни на станции Брянск II пассажирские поезда в мае по два часа не простаивали. В Брянске, как оказалось, троллейбусного транспорта нет, а если Жерноклеев имел в виду автобус, то на второй от станции Брянск I и Брянск II остановке автобуса промтоварных магазинов не было.

Жерноклеев в числе других похожих на него людей в присутствии понятых был предъявлен свидетелям, видевшим, как неизвестный помогал Булухте взбираться на тормозную площадку.

Из семи свидетелей уверенно Жерноклеева опознал только главный кондуктор поезда № 3479 Старовойтов. Остальные свидетели или не опознали Жерноклеева вовсе или, указывая на него, говорили, что он похож на того человека, который садился на товарный поезд вместе с безруким стариком, но он ли это в самом деле, утверждать не могут.

Через несколько дней из Минска приехал вызванный нами свидетель Ополский, которому Жерноклеев был также предъявлен в числе других. В присутствии понятых он указал на Жерноклеева и заявил, что это именно тот человек, который увез Булухту 27 июня со станции Бельковичи на тормозной площадке.

Для быстрого разрешения вопроса о том, Булухте ли принадлежат обнаруженные при обыске у Жерноклеева вещи, нужно было предъявить их для опознания. Однако жена Булухты—Юрченко выехала куда-то из Суража, а хозяйка квартиры, где проживал Булухта, при допросе ничего определенного о его серых брюках, кусках бязи, носках и подвязках сказать не могли. Тем не менее я решил предъявить хозяйку квартиры Язвенко все изъятые у Жерноклеева вещи. Они были предъявлены в числе других подобных вещей, и Язвенко заявил, что опознает шевинговые брюки, изъятые у Жерноклеева при обыске 12 июля.

Жерноклеву было предъявлено обвинение по ст. 214 УК БССР (соответствует ст. 136 УК РСФСР) и ч. 2 ст. 2 Указа Президиума Верховного Совета СССР от 4 июня 1947 г. «Об усилении охраны личной собственности граждан».

Поехать вместе с Булухтой до встречного пассажирского поезда его попросил станционный рабочий, оказавшийся впоследствии Талалуевым, но о намерениях последнего ему не было известно.

Жерноклеев показал: «Как только тронулся поезд, на тормозную площадку, где находились я и старик, сел Талалуев. Как только проехали станцию Журбин, он достал из кармана длинный нож. Я предположил, что он в первую очередь может резать меня, поэтому, не долго думая, камнем бросился на землю. Страхнув с себя грязь, я пошел в дежурную комнату станции Журбин. Выпил кружку воды, я вышел на территорию станции. Тут ко мне подошел тот же Талалуев с набраженными вещами. Он мне предложил об этом никому не говорить и

Относительно носков, куска бязи, тапочек и подвязок Жерноковлев заявил, что они принадлежат ему. Может быть, они и похожи на те вещи, которые Талалуев забрал у Булухты, но, заявил Жерноковлев, «ведь продают очень много похожих вещей». В подтверждение своих показаний Жерноковлев сослался на ряд свидетелей, знающих, что эти вещи принадлежат ему.

Показания Жерноклева представили большую доказательственную ценность, ибо вначале он отрицал и самый факт пребывания на станции Бельяновичи, а его братья Жоровы утверждали, что 27 июня Жерноклеву работал с ними в лесу и помогал им рубить и возить дрова.

Жерноклеев заявил, что после демобилизации в 1951 году его осудили за хищение на пять лет лишения свободы.

Проверка личности Жерноклева показала, что в его паспорте было написано, будто он уроженец села Стрельцы, Томского района, Воронежской области. Между тем Томского района в Воронежской области не оказалось. Имелся там когда-то Талицкий район (потом он вошел в состав Липецкой области). Однако деревня Стрельцы никогда не входила в Талицкий район, а находится в Мор-

довском районе, Тамбовской области. В полученной справке Стрелечского сельсовета указывалось, что в этой деревне Жерноклеевых нет.

На последнем допросе Жерноклеев заявил, что он якобы угостил одного работника сельсовета водкой и тот дал ему фиктивную справку о том, что он, Жерноклеев Иван Дмитриевич, уроженец этой деревни. С этой справкой Жерноклеев обратился в Сталинграде к судебно-медицинскому эксперту, который «определил», что он 1922 года рождения. По справке судебно-медицинского эксперта ему выдали свидетельство о рождении, а на основании свидетельства о рождении и справки сельсовета он получил паспорт.

Товароведческая экспертиза в своем заключении указала, что шевитовые брюки, изъятые у Жерноклеева, и пиджак, снятый с трупа, не составляют одного костюма. Между тем Юрченко и другие свидетели, знавшие Булухту, заявляли, что у Булухты пиджак и брюки были сшиты одним портным из одного материала. Получилось, что свидетель Язвенко как будто бы ошибся при опознании вещей.

После экспертизы указанные брюки и тапочки были предъявлены Юрченко, но она их не опознала. Юрченко опознала носки (по расцветке), подвязки (по ширине) и куски бязи, но все эти вещи были новыми. В любом магазине можно было купить точно такие же вещи. Мог их купить и Жерноклеев.

Я решил произвести повторные обыски у Жоровых и у Прохоренко. Эти обыски могли, по моему предположению, дать положительные результаты, так как на этой стадии следствия, в итоге допроса многих свидетелей, я получил более точные сведения о вещах Булухты. Кроме того, я считал, что после первого обыска родственники Жерноклеева несомненно успокоились и спрятанные где-либо вещи могли принести домой. Предполагал я также, что братья Жерноклеева—Жоровы знают об убийстве и ограблении Булухты и, возможно, даже помогали Жерноклееву прятать награбленные вещи. Несомненно, Жерноклеев не стеснялся своих братьев, ибо, как выше уже указывалось, они сами судились за хищения. Отец Жоровых, как тоже уже отмечалось, был одним из организаторов банды, занимавшейся грабежами и убийствами

после изгнания немцев из Могилевской области и был убит при ликвидации банды. У таких братьев не могло быть секретов друг от друга.

К этим обыскам я тщательно подготовился. С милицией я договорился о времени и месте обыска, а также о том, что именно мы будем искать.

Начать обыски мы решили с квартиры Жоровых, причем я договорился с сельсоветом о том, чтобы за квартирой Прохоренко, находившейся в соседней деревне, до моего приезда был установлен надзор.

При повторном обыске в квартире Жоровых я обнаружил шевитовые темносиние брюки. Я помнил, что подкладка в рукавах пиджака Булухты была белой с узкими коричневыми полосками. Такая же подкладка была и у пояса брюк.

На обнаруженных при обыске, изрядно поношенных брюках правый карман не был потертым, о чем говорила Юрченко. По этому признаку стало очевидно, что именно эти брюки принадлежали Булухте.

Вскоре я нашел и тапочки. Верх их был хромовым, с подошвой из черной резины с мелким рисунком, подкладка из серой хлопчатобумажной диагонали, с картонными коричневыми стельками. Точно такого фасона тапочки, судя по показаниям Юрченко, имелись у нее.

Когда я заявил, что именно эти брюки и тапочки мы искали, но еще необходимо найти куски бязи, Василий Жоров попросил разрешение открыть чемодан. Открыв его, он достал кусок бязи, и заявил, что больше ничего в этой квартире чужого нет. Тем не менее я решил продолжать обыск, во-первых, потому что Жоров не внушал мне доверия, во-вторых, некоторые вещи Жерноклеев мог спрятать, не сказав об этом своим братьям. Кроме того, в ходе обыска я мог найти и орудие преступления.

По поведению Василия Жорова было видно, что он порывается что-то рассказать. Поэтому я решил немедленно допросить его.

Василий Жоров заявил, что его брат Иван (то есть Жерноклеев) эти брюки и еще другие серые брюки принес 28 июня. Они были в крови. Их выстирала его жена Оксана.

Василий Жоров показал:

«27 июня после обеда Иван ушел из дому добывать деньги. Пришел он к обеду 28 июня с узелком, в котором

находились двое брюк, большой кусок бязи, тапочки, подвязки, носки, ремень. Оксана брюки стирала, говоря при этом: «Не могу, Вася стирать, руки дрожат, наверное, это человеческая кровь. После стирки шевиятовые брюки, тапочки и 2,5 м бязи Иван подарил мне. Марку он ничего не дал. Иван 9 июля мне и Марку рассказал, что 27 июня на товарном поезде зарезал одного безрукого старика-художника. Денег у старика оказалось лишь 45 руб. Принесенные тогда сюда вещи он отобрал у этого старика. У него были карманные часы с цепочкой, но их впоследствии не оказалось, где-то выпали».

Оксана Жорова категорически отрицала факт приноса Жерноклеевым брюк и других вещей. Тогда я прервал допрос, вызвал Василия Жорова и дал ему очную ставку с Оксаной. Жоров на очной ставке повторил во всех подробностях свои показания.

Тогда и Оксана признала, что действительно по просьбе Ивана выстирала шевиятовые и серые хлопчатобумажные брюки, что они были в крови и что Иван подарил ее мужу выстиранные шевиятовые брюки, а также тапочки и кусок бязи.

Василий Жоров повторил свои показания и на очной ставке со своим братом Марком Жоровым. Он заявил, что не видел, как Иван принес брюки и другие вещи, что он их увидел лишь тогда, когда Оксана после стирки повесила их сушить, а до этого ни у Ивана, ни у Василия таких брюк не было. Марк Жоров показал, что Иван ни наедине, ни в присутствии Василия не говорил ему о том, что он зарезал и ограбил человека.

Повторный обыск у Прохоренко ничего не дал, но на повторном допросе она заявила, что куски бязи, оказавшиеся 12 июля в ее квартире, были принесены 10 июля женами братьев Жоровых, как подарок по случаю дня свадьбы. До этого Прохоренко утверждала, что обнаруженные в ее квартире куски бязи она купила лично в магазине.

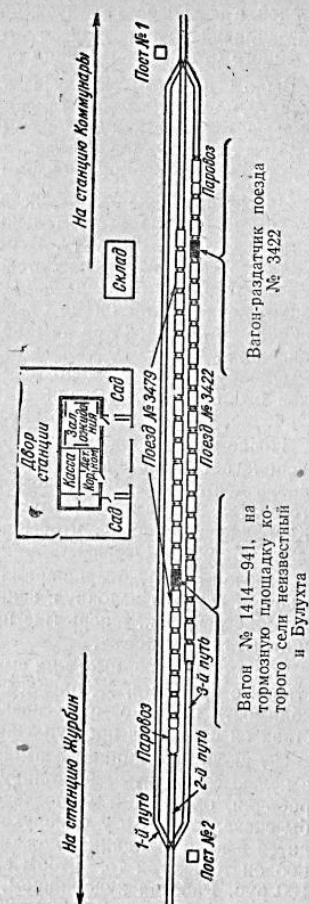
Был мною еще раз допрошен и Талалуев. Он показал, что, оказав неизвестному помощь при посадке Булухты на тормозную площадку, он направился к вагону-раздатчику встречного поезда № 3422 и до 23 часов выгружал и перетаскивал грузы в склад¹ (схема 2).

¹ В состав сборных поездов, как правило, включается вагон-раздатчик, в котором перевозятся мелкие отправки (багаж).

Приложение
к
протоколу осмотра
от 29 июня 1955 г.

СХЕМА № 2 станции Белькивичи Московско-Киевской ж. д.

Места стоянки поездов №№ 3479 и 3422 установлены со слов дежурного по ст. Белькивичи Самосуева, а место стоянки вагона №1414-941 — со слов свидетеля Талалуева



Эти показания Талалуева подтвердили несколько свидетелей, а в 23 часа Талалуев, как было установлено, уже разговаривал по телефону с ответственным дежурным линейного отделения милиции станции Унеча.

Было ясно, что Талалуев не мог убить и ограбить Булухту, но тем не менее я решил дать Талалуеву и Жерноклееву очную ставку. В своем плане я наметил также очные ставки Жерноклеева и с его братьями, но эти очные ставки я решил произвести во вторую очередь.

На очной ставке Жерноклеев подтвердил ранее данные им показания относительно того, что Талалуев мог убить и ограбить Булухту. В ответ на это Талалуев заявил Жерноклееву, что найдется немало свидетелей, которые подтвердят, что после ухода поезда № 3479 вплоть до обнаружения трупа он не отлучался со станции Бельниковичи. Но Жерноклеев тем не менее не изменил своих показаний.

Обнаруженные у Жоровых брюки, тапочки и кусок бязи были в присутствии Жерноклеева предъявлены Юрченко. Она их уверенно опознала.

После ухода Юрченко Жерноклеев спросил, чем еще располагает следствие. Я ему сказал, что доказательств теперь достаточно, и предложил выслушать, что говорят его братья. Когда я прочитал показания Василия Жорова, Жерноклеев попросил, чтобы я прочитал также и показания Марка и Оксаны.

После этого некоторое время Жерноклеев раздумывал, а затем, глубоко вздохнув, заявил: «Моя судьба, как вижу, уже решена... теперь мне пуля в лоб... Другого решения быть не может...».

На мой вопрос, имеет ли смысл организовывать очные ставки с братьями, Жерноклеев ответил, что такой необходимости нет, и сам рассказал, при каких обстоятельствах он совершил преступление.

27 июня на станцию Бельниковичи Жерноклеев приехал с целью совершить какую-нибудь кражу. Станционный рабочий, оказавшийся впоследствии Талалуевым, будто бы сказал ему, что у одиорукго старика, который находится в зале ожиданий, должно быть очень много денег, ибо он только за то, чтобы его отвезли в Сураж, дает 100 руб. Работая художником, старик, по словам Талалуева, зарабатывает по 200—300 руб. в день.

В связи с этим у Жерноклеева возникла мысль ограбить старика, оказавшегося Булухтой. С этой целью он договорился с главным кондуктором поезда № 3479 о том, чтобы ему и старику разрешили проехать в товарном поезде. При посадке старика в поезд Талалуев, по всей вероятности, догадался, что Жерноклеев собирается ограбить его и поэтому Талалуев якобы предложил Жерноклееву «работать чисто»¹.

В пути следования, как показывал Жерноклеев, Булухта, повидимому, начал догадываться, что он, Жерноклеев, собирается что-то с ним сделать. По этой причине Булухта, все еще находившийся в состоянии опьянения, сделал попытку спрыгнуть с тормозной площадки. Однако Жерноклеев не дал ему осуществить этого намерения. Взяв Булухту за воротник пиджака, он посадил его на скамейку, имеющуюся на тормозных площадках, а затем, вынув из кармана Булухты нож, зарезал его. Булухта в это время грудью опирался о барьер.

Совершив убийство, он стал осматривать карманы Булухты и среди документов нашел всего 45 руб. Отсутствие даже тех 100 руб., которые, как говорил Талалуев, он обещал уплатить за поездку до Суража, по словам Жерноклеева, его огорчило. Поэтому он решил снять с трупа Булухты одежду, положил труп вдоль тормозной площадки и снял с него серые хлопчатобумажные брюки, темносиние шевитовые брюки, носки, подвязки, тапочки и, взяв узелок с бязью, на ходу поезда спрыгнул на полотно. Относительно обнаруженных при обысках двух пар брюк, тапочек, поясного ремня и кусков бязи Жерноклеев заявил, что они действительно принадлежат убитому.

В дальнейшем допрос коснулся прошлого Жерноклеева.

Должен отметить, что к моменту допроса я успел собрать все данные о личности обвиняемого. Собранные по этому поводу документы составили целый том. Такая большая проверка по установлению личности Жерноклеева мной была произведена потому, что его паспорт был без фотокарточки. На военном билете фотокарточка вызывала сомнение, так как мне казалось, что на ней был изображен другой человек. Кроме того, в военном билете значилось, что рост Жерноклеева равен 164 см и размер обуви 42-й, в то время как фактический рост Жерноклеева оказался 172 см, а обувь он носил 40-го размера.

¹ Слова Жерноклеева, касавшиеся Талалуева, в этой части ничем не подтверждались. Талалуев категорически отрицал приписываемый ему Жерноклеевым совет «работать чисто». — Ф. В.

У меня возникло предположение, что Жоров или убил Жерноклеева или ограбил его, что Жоров Иван Дмитриевич и Жерноклеев Иван Дмитриевич разные люди.

Однако предположение об убийстве и ограблении гражданина по фамилии Жерноклеев в ходе проверки не подтвердилось.

Жерноклеев-Жоров родился в деревне Кобыленко, Суражского района, Брянской области в 1925 году. В 1940 году был осужден за самовольный уход с работы, в 1943 году осужден за кражу. В 1947 году заболел венерической болезнью и, будучи в Смоленском гарнизонном госпитале, 17 ноября 1947 г. дезертировал.

Иван Жоров обманным путем получил паспорт и другие документы на фамилию Жерноклеева. В 1951 году в г. Сталинграде Жерноклеев напал на гражданина Плейко. В момент, когда он в темном переулке раздевал Плейко, его задержали, а затем предали суду. В дальнейшем, по Указу Президиума Верховного Совета СССР от 27 марта 1953 г. «Об амнистии» Жерноклеев был освобожден из места заключения.

В период с 1943 года по 1955 год Жерноклеев был шесть раз женат. Своим детям он не помогал, скрывался от своих жен так, что они не знали даже о месте его пребывания.

В мае 1955 года Жерноклеев-Жоров появился в Костюковичском районе Могилевской области. Выдавая себя за ревизора райпотребсоюза, он брал бесплатно в магазинах водку и продукты. В деревне Жуковка, где была сделана попытка проверить его личность, Жерноклеев-Жоров набросился на парторга колхоза имени Сталина Полякова и нанес ему серьезные ранения.

Когда неопровержимые данные о его личности были объявлены обвиняемому, Жерноклеев-Жоров вынужден был признать, что они правильны. Объясняя причину изменения им своей фамилии, он заявил, что не хотел носить фамилию Жорова, так как носивший эту фамилию отец, будучи участником банды, боролся против Советской власти, а два брата были осуждены за тяжкие преступления. Свою фамилию он изменил в 1947 году (а не в 1943 году как говорил раньше) только из этих соображений.

Следствие по приведенному делу еще раз показывает, как необходимы тесный контакт и слаженная работа следователя прокуратуры и работников милиции. Именно этот контакт и внимательное отношение работников милиции к предложениям следователя дали возможность разыскать, а затем и разоблачить опытного преступника, совершившего тяжкое преступление.

Следователь Транспортной прокуратуры
Шимановского участка Амурской ж. д.
младший юрист

Ю. А. Кривых

РОЛЬ ОПЕРАТИВНОСТИ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ

Утром 23 октября 1954 г. мне сообщили из отделения транспортной милиции станции Шимановская, что на 7465 км между станциями Гудачи и Промысловый обнаружен труп мужчины.

Получив это сообщение, я тут же, не теряя времени, связался по телефону с дорожным мастером, на участке которого обнаружен труп, и дал ему указание о принятии мер по охране места происшествия. Мастер сообщил мне, что он в присутствии двух путевых рабочих осторожно осмотрел карманы одежды трупа и обнаружил в них паспорт и удостоверение на право управления экскаватором на имя экскаваторщика карьера станции Арга Амурской ж. д. Льва Ивановича Мищенко.

Связавшись по телефону с начальником Аргинского карьера, я узнал от него, что экскаваторщик Мищенко 20 октября 1954 г. выехал с пассажирским поездом в командировку на станцию Ерофей Павлович. Мищенко было поручено перевезти экскаватор, принадлежащий карьере, со станции Ерофей Павлович на станцию Дактуй.

Тогда я позвонил по телефону начальнику станции Ерофей Павлович, от которого узнал, что экскаватор Аргинского карьера 21 октября отправлен на двух платформах на станцию Дактуй, а лица, сопровождавшие экскаватор, выехали с тем же поездом в специальном вагоне-теплушке.

Попросив начальника отделения милиции срочно выяснить местонахождение экскаватора, я вместе с оперативным работником милиции выехал на станцию Гудачи,

ближайшую к месту обнаружения труп. На станции Ушуман нам сообщили, что экскаватор Аргинского карьера уже прибыл на станцию Дактуй.

Обдумав создавшееся положение, я решил остановиться на станции Дактуй и начать расследование с осмотра находившихся там вагона-теплушки и экскаватора. Принимая такое решение, я исходил из следующих соображений.

Во-первых, станция Дактуй находилась на пути к станции Гудачи, поэтому, осмотрев вагон-теплушку и экскаватор, я мог поехать далее к месту обнаружения труп.

Во-вторых, из сообщения дорожного мастера следовало, что труп Мищенко обнаружен на обочине пути, по которому проходят четные поезда, то есть поезда, следующие с запада на восток. Станция Дактуй находится



восточнее станции Ерофей Павлович, а станции Промысловый и Гудачи между ними (см. схему), следовательно, поезд с экскаватором неизбежно проходил мимо места обнаружения труп.

В-третьих, исходя из известных уже обстоятельств происшествия, можно было выдвинуть все версии, которые напрашиваются обычно в таких случаях, то есть, что на-

лицо убийство, самоубийство или несчастный случай. Для проверки любой из этих версий осмотр вагона-теплушки и экскаватора был необходим в первую очередь, так как не исключалась возможность, что там остались какие-либо следы и вещественные доказательства, указывающие на характер происшедшего события.

Приняв такое решение, я связался по телефону с начальником линейного пункта милиции Талдан—ближайшего к месту обнаружения труп, и сообщил ему о своих намерениях. Мы договорились, что начальник пункта немедленно вместе с врачом выедет на мотодрезине к месту обнаружения труп и произведет его осмотр.

По прибытии на станцию Дактуй я установил, что товарный вагон-теплушка № 574037 стоит в тупике, а экскаватор, прибывший вместе с этим вагоном, уже сгружен с платформы и отведен приехавшим в теплушке работником карьера в сторону от железной дороги — к месту земляных работ.

Пригласив понятых, я вместе с работниками милиции направился к месту стоянки вагона-теплушки для его осмотра.

Осмотром было установлено, что вагон имеет с одной стороны три окна, а с другой — два окна и дверь. Дверь находилась с правой стороны по ходу вагона на восток. Дверь вагона была закрыта и заперта на висячий замок. Никаких следов на кузове, раме и ходовых частях вагона заметно не было.

Оказавшийся поблизости путевой обходчик сообщил мне, что минут за 10—15 до нашего прихода из вагона вышел мужчина с ведром в руке и направился в сторону реки.

Оперативный работник милиции, посланный мной к реке, вскоре вернулся вместе с гражданином, оказавшимся экскаваторщиком Аргинского карьера — Васильевым Семеном Симоновичем. Васильев нес ведро, наполненное до половины водой. В воде лежала загрязненная мазутом гимнастерка, которую, по словам Васильева, он носил стирать в реке. Никаких пятен, похожих на кровь на гимнастерке при осмотре обнаружено не было.

Разговаривая с Васильевым, я обратил внимание на то, что у него от правой брови до правого уха проходит рана линейной формы, покрытая корочкой засохшей крови. Судя по внешнему виду, шрам явился результатом

удара, нанесенным совсем недавно каким-то острым предметом.

По моему предложению Васильев открыл дверь вагона. При входе в вагон мы обратили внимание, что на дверном пороге имеются какие-то слабо заметные потеки бурого цвета. Потеки имели направление с порога в сторону внешней части кузова вагона. На полу около двери виднелись следы рвотных масс. В середине вагона стояла железная печка, вокруг которой лежали куски угля, испачканная мазутом тряпка, совок для угля и мелкие детали от экскаватора. Различные вещи и постельные принадлежности были разбросаны по всему вагону и испачканы пятнами и мазками бурого цвета. Пятна, мазки и брызги имелись на стенках и на внутренней стороне двери вагона. Предметы с обильными следами, похожими на кровь, в том числе матрац, кусок каменного угля и совок, мы изъяли для приобщения к делу в качестве вещественных доказательств.

Закончив осмотр вагона, я спросил у Васильева, чем вызван такой беспорядок в вагоне и каково происхождение шрама на его лице. Васильев ответил, что последние два дня он находился в нетрезвом состоянии и потому ничего не помнит.

Затем мы направились к экскаватору. Двери его кабины были закрыты и заперты на замки. На мое требование открыть их, Васильев заявил, что сделать это он не может, так как потерял ключи. В то же время он заявил, что проникнуть в кабину можно через заднюю дверь машинного отделения экскаватора. Я решил использовать эту возможность и разрешил Васильеву пролезть первым, но предупредил, чтобы он без меня ничего в кабине не трогал.

Получив разрешение, Васильев быстро вскочил на экскаватор, открыл заднюю дверь и пролез над мотором к месту, где находится экскаваторщик во время работы экскаватора.

С первого момента моей встречи с Васильевым у вагона я все время очень внимательно следил за его поведением. Находясь в вагоне Васильев сильно волновался, у него дрожали руки, на вопросы он отвечал очень неохотно. Получив разрешение первым влезть в экскаватор, он сразу оживился и быстро воспользовался этим разрешением. Такая внезапная перемена в поведении

Васильева показалась мне очень подозрительной и я стал еще внимательнее следить за его действиями. Последовав за Васильевым в кабину, я заметил, что он пытается спрятать в ведро с мазутом какой-то предмет. Быстро приблизившись к нему, я увидел в его руках топор, который тут же у него отобрал. На топоре оказались пятна темного бурого цвета, похожие на кровь. Топор был изъят. При осмотре экскаватора никаких следов преступления обнаружить не удалось.

Отправив Васильева в отделение транспортной милиции на станцию Шимановскую, я поехал на станцию Талдан, где ознакомился с результатом осмотра места обнаружения трупа, произведенного начальником линейного пункта милиции. В протоколе осмотра было зафиксировано, что труп Мищенко лежал головой на восток на обочине четного пути с правой стороны по ходу поезда. На трупе были одеты гимнастерка и брюки, а на ногах кожаные болотные сапоги. В карманах находились бумажник с документами на имя Мищенко, деньги в сумме 89 руб. и разовый служебный проездной билет. На голове и шее трупа имелось несколько рубленых ран. Около головы на земле образовалась лужа крови. От места обнаружения трупа на протяжении 150 м по прямой, в сторону, противоположную движению четных поездов, на бровке балластного слоя имелись многочисленные капли, похожие на кровь. Судя по их форме, они падали с предмета, быстро двигавшегося на восток.

Таким образом, исходя из данных осмотра трупа и места его обнаружения, можно было предположить, что, получив указанные повреждения, Мищенко еще некоторое время находился в движущемся вагоне, — видимо, около вагонной двери, и его кровь капала на бровку пути, впоследствии он выпал сам или был выброшен из вагона.

Для выяснения причин смерти Мищенко, а также для установления происхождения и давности образования телесного повреждения на голове у Васильева были назначены судебно-медицинские экспертизы.

Судебно-медицинская экспертиза трупа установила, что смерть Мищенко последовала от повреждения костей черепа и вещества головного мозга, причиненных ударами рубящего орудия, каким мог быть топор. От внутренних органов трупа исходил запах алкоголя.

Исследовав повреждение на голове Васильева, эксперт пришел к выводу, что линейная рана образовалась примерно трое суток тому назад в результате удара предметом с острыми гранями. Таким предметом, по мнению эксперта, мог быть, в частности, совок, изъятый мной при осмотре вагона.

Располагая указанными материалами, я приступил к допросу Васильева. Последний показал, что утром 22 октября, когда их поезд прибыл на станцию Тахтамыгда, Мищенко привел в теплушку каких-то неизвестных ему двух мужчин и принес литр водки. Они вчетвером стали выпивать. После выпивки в момент возникшей между ними ссоры, один из мужчин ударил его — Васильева чем-то по голове, и он потерял сознание. Очнулся он только на другой день, когда их вагон, уже отцепленный от поезда, стоял в тупике на станции Дактуй. Дверь вагона была открыта и в вагоне, кроме него, никого не было. Куда делся Мищенко, он не знает. Приметы неизвестных мужчин Васильев сообщить не смог.

Допрошенный по делу в качестве свидетеля составитель поездов станции Талдан Рябиков, оказавшийся знакомым Мищенко, показал, что 22 октября он встретил Мищенко во время стоянки поезда на станции Талдан. По приглашению Мищенко он пришел с ним в вагон-теплушку, где Мищенко познакомил его со своим спутником по имени Семен. Они втроем выпили пол-литра водки. Некоторое время спустя поезд тронулся в сторону станции Гудачи и он — Рябиков уже на ходу поезда выпрыгнул из теплушки.

Таким образом, стало ясно, что Васильев дает ложные показания. В самом деле, если бы на станции Тахтамыгда его действительно избили и он длительное время находился без сознания, то он не смог бы выпивать вместе с Мищенко и Рябиковым на станции Талдан, находящейся восточнее станции Тахтамыгда.

Я ознакомил Васильева с показаниями Рябикова и предложил ему рассказать всю правду. Видя, что он изобличен в даче ложных показаний, Васильев рассказал, что вечером 22 октября, когда их поезд находился в пути между станциями Промысловый и Гудачи, он и Мищенко, сидя в вагоне, пили водку. Будучи сильно пьяными, они поссорились и стали драться. Во время драки Мищенко, угрожая убийством, ударил его железным совком по

голове. Обороняясь, он ударил Мищенко топором. Когда Мищенко упал, то Васильев нанес ему еще несколько ударов топором по шее. Боясь, что тот очнется и убьет его, он вытолкнул Мищенко в дверь вагона на ходу поезда.

С целью проверки показаний Васильева, я допросил кондукторов бригады, сопровождавшей поезд, в составе которого находились платформа с экскаватором и вагон-теплушка. Кондукторы Бей и Кравчук показали, что 22 октября около 19 часов на станции Промысловый они помогли одному из экскаваторщиков, сопровождавших экскаватор затащить в теплушку другого сопровождающего, обутого в болотные сапоги. Последний был сильно пьян, еле стоял на ногах, ругался и кому-то угрожал.

Судя по приметам, сообщенным допрошенными кондукторами, этим пьяным был действительно Мищенко.

Кондуктор Бей показал также, что во время остановки поезда на станции Гонжа, он заходил в теплушку, но там уже находился только один экскаваторщик, то есть тот, который на станции Промысловый поднимал в вагон своего пьяного спутника, обутого в болотные сапоги. На вопрос Бей, где его спутник, экскаваторщик ответил, что тот уехал вперед на пассажирском поезде. По словам Бей, экскаваторщик был чем-то сильно расстроен, а в вагоне царил большой беспорядок.

Судебно-медицинская экспертиза, назначенная для исследования вещественных доказательств, установила, что на всех предметах, изъятых мной при осмотре вагона и экскаватора, имеется кровь человека. Однако группу крови экспертиза определить не смогла ввиду малого количества крови, присланной на исследование.

За убийство Мищенко Васильев был привлечен к уголовной ответственности по ст. 137 УК РСФСР. В предъявленном обвинении он виновным себя признал полностью. Амурский линейный транспортный суд, рассматривавший это дело, приговорил его к строгому наказанию.

И. Д. Гощинский

ВИНОВНИК ПРЕСТУПЛЕНИЯ БЫЛ ИЗОБЛИЧЕН ПОСЛЕ ДВУКРАТНОГО ПРЕКРАЩЕНИЯ ДЕЛА

Дело, о котором я хочу рассказать на страницах «Следственной практики», трижды расследовалось, причем два раза в процессе предварительного следствия прекращалось по п. «д» ст. 4 УПК УССР (за отсутствием состава преступления).

Обстоятельства этого дела заключаются в следующем: 20 августа 1953 г. в 16 ч. 30 м. следовавший в поезде № 18 Чоп—Москва ревизор-контролер Ермаков узнал, что непосредственно перед тем, как он вошел в тамбур вагона № 7, из вагона упал человек. Ермаков немедленно остановил поезд стоп-краном. Как выяснилось, из поезда выпал слесарь паровозного депо станции Мукачево Львовской ж. д. Чистяков. В результате падения из поезда, двигавшегося со скоростью 50 км в час, Чистяков получил тяжелые ушибы. Обнаружен он был в бессознательном состоянии и через 11 часов, после доставления в больницу, не приходя в сознание, умер.

По заключению судебно-медицинского эксперта, смерть Чистякова наступила от сотрясения мозга в результате удара о твердую поверхность при падении с движущегося транспорта.

Расследование по делу о гибели Чистякова производилось начальником уголовного розыска дорожного отдела милиции Львовской ж. д. майором Ципиным и 11 декабря 1953 г. производством было прекращено на основании п. «д» ст. 4 УПК УССР.

По предложению Главного транспортного прокурора расследование было возобновлено, однако дорожным отделом милиции с санкции бывшего прокурора Львовской ж. д. т. Баятина по тем же мотивам было вновь прекращено. Это постановление о прекращении дела Главным транспортным прокурором было 18 мая 1954 г. также отменено, и дело передано для расследования в Киевскую Транспортную прокуратуру.

К этому времени из материалов дела уже было известно, что Чистяков, провожая своего знакомого Конкина, уезжавшего в краткосрочный отпуск в Москву, 20 августа сел на станции Мукачево вместе с Конкиным в вагон № 7 скорого поезда № 18 Чоп—Москва и без проездного билета поехал в этом поезде в сторону станции Свалява. Чистяков и Конкин находились в нетрезвом состоянии.

В вагоне Конкин и Чистяков затеяли ссору и драку с человеком, личность которого установить не удалось. Не была известна и причина ссоры.

Проводник вагона Иванько предложил Чистякову, Конкину и пассажиру Тихонову, вступившему за неизвестного человека, выйти в тамбур, полагая, что этим он предотвратит продолжение драки. Вслед за Чистяковым, Конкиным и Тихоновым в тамбур вышли также пассажиры—Бодров и Дружинин.

После того как явившиеся в вагон по вызову проводника начальник поезда Ефимов и начальник оперативной поездной группы милиции Логинов вывели из тамбура Конкина, Чистяков продолжал оскорблять указанных пассажиров.

Спустя примерно 8—10 минут поезд, как указано выше, был остановлен при помощи стоп-крана ревизором Ермаковым.

Допрошенные Тихонов, Бодров и Дружинин показали, что, после того как Конкин был удален из тамбура, Чистяков затеял драку с Тихоновым. Они также показали, что Чистяков кричал: «...бейте меня, стреляйте, выбрасывайте меня, да я и сам могу выброститься»,—после чего открыл двери тамбура и выбросился из поезда.

Поскольку кроме этих лиц, никто другой не видел происходивших в тамбуре событий, а Тихонов, Бодров и

Дружинин утверждали, что Чистяков сам выбросился из вагона, расследование по делу, как отмечалось выше, дважды прекращалось.

Новое расследование по делу, начатое мною в июне 1954 года, было в значительной степени затруднено, так как прошел почти год со дня гибели Чистякова.

Изучение материалов прекращенного дела показало, что по делу не были выяснены весьма существенные обстоятельства:

а) не были установлены причины возникновения ссоры между Чистяковым и Конкиным, с одной стороны, и Тихоновым, Бодровым и Дружининым — с другой;

б) не было установлено с достаточной ясностью, при каких обстоятельствах указанные пассажиры вышли в тамбур незадолго до гибели Чистякова;

в) не было установлено, кто именно угрожал Чистякову, что его застрелит, выбросит и пр.;

г) не было установлено с достаточной убедительностью самое главное, был ли Чистяков выброшен или он сам выбросился из тамбура, и как это произошло.

Анализ материалов дела давал основания для вывода, что наиболее активное участие в ссоре и драке с Чистяковым принимал пассажир Тихонов.

Неясной была роль пассажира Дружинина, палец руки которого оказался поврежденным во время данного происшествия. Дружинин, будучи также в нетрезвом состоянии, требовал от Чистякова извинения за повреждение пальца, полагая, что палец повредил ему Чистяков.

О Бодрове в деле имелись только положительные отзывы, то есть, что он был трезвый, во время драки встал между дравшимися и пытался их успокоить.

Имевшиеся косвенные доказательства не давали еще основания для обвинения Тихонова или Дружинина в убийстве Чистякова. В то же время было совершенно ясно, что если Чистякова кто-либо сбросил с поезда, то таким лицом мог быть только Тихонов или Дружинин, причем если это сделал один из них, то второй, равно как и Бодров, должен был происходившее наблюдать.

Допросы Тихонова, Дружинина и Бодрова ввиду того что их постоянное местожительство находилось за сотни километров от места, где велось предварительное рассле-

дование, производились по отдельным требованиям. Вследствие указанных обстоятельств следователь, в производстве которого находилось данное дело до того, как оно было в первый раз прекращено, не имел возможности производить допросы достаточно активно, ориентируясь при этом на данные, полученные непосредственно в процессе допросов. Следовательно, формулировка вопросов и сообщение в отдельных требованиях обстоятельств дела приобретали особо важное значение. К сожалению, это обстоятельство майор Цыпин не продумал и задания в отдельных требованиях сформулировал неправильно.

Так, например, вместо того чтобы установить из показаний Тихонова, Дружинина и Бодрова основной факт, а именно — был ли выброшен Чистяков или он сам выбросился из вагона, следователь в отдельном требовании поручил установить: «... в каком положении... прыгнул из тамбура Чистяков». При такой постановке вопроса становится понятно, почему допрашиваемые отвечали, что «...Чистяков прыгал лицом вперед». Сформулировав неправильно вопрос, следователь тем самым предопределил и неправильный ответ.

Получение ответов на все поставленные выше вопросы было включено мною в план расследования.

Ввиду того что к моменту возобновления дела и начала нового расследования двое из перечисленных выше пассажиров, то есть Тихонов и Бодров, уже проживали вблизи Киева, я решил допросить их непосредственно, а также вызвать Дружинина.

Было совершенно ясно, что к допросу Бодрова, Дружинина и Тихонова требовалось тщательно подготовиться, подробнее восстановить всю обстановку, предшествовавшую гибели Чистякова.

Следовательно, необходимо было прежде всего пере- допросить проводников вагона, ревизора, начальника поезда, начальника оперативной группы милиции и других свидетелей, объективность показаний которых не могла вызывать никакого сомнения.

Из показаний проводников Иванько и Шелуханова удалось установить, что ссора и драка между Чистяковым, Конкиным и другими пассажирами произошла из-за нижнего плацкартного места. Проводники также показали, что для наведения порядка в вагоне и тамбуре они

вызвали начальника оперативной группы милиции поезда Логинова и начальника поезда Ефимова.

Логинов и Ефимов показали, что, когда они пришли в тамбур, к ним обратился Дружинин с просьбой проверить документы у Чистякова, который, открывая дверь, разбил ему палец.

Поскольку в этот момент Конкин набрасывался на пассажиров, Тихонова и других, Логинов при помощи находившихся в его распоряжении двух милиционеров и начальника поезда Ефимова увели Конкина из тамбура в вагон, где он, однако, продолжал буйствовать.

Затем Логинов и Ефимов возвратились в тамбур с намерением проверить документы Чистякова, однако Тихонов сказал им, что не следует этого делать, и добавил: «...мы сами с ним расправимся» и тут же вспливав заявил: «...мы его выбросим».

Присутствовавший при этом начальник поезда Ефимов, услышав эти слова, заявил Тихонову, что если тот выбросит Чистякова, то понесет за это ответственность.

Далее Логинов показал, что его вызвали в другой вагон по неотложным делам, а вскоре, минут через 8—10, поезд был остановлен стоп-краном.

Начальник поезда Ефимов показал, что после его предупреждения спорившие разошлись. Он также ушел по своим делам, а через минут 8—10 поезд был остановлен при помощи стоп-крана ревизором Ермаковым.

Логинов и Ефимов показали, что сразу же после экстренной остановки поезда Тихонов быстро лег на свою полку лицом к стенке, вследствие чего им пришлось несколько раз пройти по вагону, для того чтобы найти его, так как он, попросту говоря, спрятался.

Ревизор Ермаков объяснил, что, находясь у выхода в тамбур, он услышал вопрос проводника Иванько: «Где находится этот гражданин?» и ответ Тихонова: «Он сам выбросился». Услыша такой ответ, Ермаков сразу же стоп-краном остановил поезд.

Проводник Иванько по этому поводу показал, что, поскольку шум, ругань и драка в тамбуре прекратились, он открыл туда дверь и увидел, что в тамбуре нет гражданина, который до того спорил с другими пассажирами. Услышав ответ Тихонова: «он сам выбросился», Иванько

хотел остановить поезд стоп-краном, но его опередил ревизор Ермаков.

Приведенные выше косвенные доказательства, добытые при дополнительном расследовании, давали основание предполагать, что Чистякова убил Тихонов.

Допрошенные свидетели Бодров и Дружинин показали, что они уже давали объяснения в милиции на одной из станций, а также при допросе, произведенном по отдельным требованиям, и ничего нового добавить не могут. При допросе они повторили данные ими ранее показания о том, что Чистяков сам выбросился из тамбура вагона после ссоры и драки с Тихоновым.

Бодров в своих показаниях указал, что Чистяков оскорблял их всех троих. Свидетель добавил, что как он, так и Дружинин с Тихоновым были крайне обижены выпадами Чистякова.

В дальнейшем Бодров признал, что до сих пор не говорил «всей правды», но больше лгать не может. Он заявил, что Чистякова убил Тихонов.

Дружинин на допросе продолжал утверждать, что Чистяков нанес им, то есть ему, Бодрову и Тихонову, тяжелые оскорбления, а затем сам выбросился с поезда. Лишь после того как я прочитал ему часть показаний Бодрова, Дружинин также решил, что он обязан сказать правду, и подтвердил, что действительно с Чистяковым расправился Тихонов.

Теперь, суммируя показания Дружинина, Бодрова, Иванько, Ефимова, Логинова и других, можно так представить картину события, происшедшего 20 августа 1953 г. в поезде № 18.

После того как старшина милиции Логинов и начальник поезда Ефимов увели Конкина в вагон и Логинов возвратился в тамбур, чтобы увести Чистякова, Тихонов заявил: «Мы сами с ним расправимся, его надо выбросить». В связи с вмешательством старшины Логинова и предупреждением начальника поезда Ефимова ссора и драка между Чистяковым и Тихоновым прекратилась. Однако, как только Логинов ушел, Чистяков и Тихонов снова начали трясти друг друга. Ни Бодров, ни Дружинин, не заметили, ударил ли Тихонов Чистякова в пах, но во время этой потасовки Чистяков упал на пол тамбура, забился ногами и заскрежетал зубами.

Когда прошла боль, Чистяков встал с пола тамбура и спокойно стоял 4—5 минут, а затем, открыв правую дверь поезда, он стал на кромку откидной подножки для того чтобы освежиться, и при этом ни за что не держался.

Как только Чистяков стал на откидную подножку Тихонов подбежал к Чистякову и грудью сильно ударил его в спину. Чистяков, не ожидавший толчка, покачнувшись и пытаясь схватиться руками за поручни, но Тихонов толкнул его рукой в спину, в результате чего Чистяков выпал из вагона.

По словам Дружинина, Бодров предложил заявить проводнику о случившемся, но Тихонов предупредил его, что он скажет проводнику, будто Чистяков сам выбросился.

На одной из станций, когда старшина милиции Логинов пригласил Тихонова, Дружинина и Бодрова в дежурную комнату милиции для дачи объяснений по поводу гибели Чистякова, Тихонов упрашивал Бодрова и Дружинина дать ложные объяснения, а именно—сказать, что Чистяков сам выбросился.

Несмотря на наличие таких веских аргументов, мне было ясно, что следует попытаться найти еще какие-то доказательства для подкрепления версии о том, что Тихонов выбросил Чистякова из поезда.

При установлении местонахождения поезда в момент, когда Тихонов вытолкнул из тамбура Чистякова, оказалось, что поезд в то время проходил мимо территории Свляевского лесозавода. Надо было выяснить, кто из числа работников находился в это время на территории лесозавода и видел происходившее в тамбуре вагона. Предпринятые мною меры для установления таких сви-

¹ Судебно-медицинская экспертная комиссия под председательством Главного судебно-медицинского эксперта Министерства здравоохранения СССР, проф. В. И. Прозоровского дала заключение о том, что «обнаруженные при вскрытии трупа Чистякова кровоподтеки и ссадины мошонки весьма характерны для повреждений, получаемых в драке вследствие удара тупым твердым предметом, ногой, кулаком и т. п. Подобные удары в область мошонки крайне болезненны и могут привести потерпевшего к кратковременному шоковому или иному беспомощному состоянию, что, судя по материалам дела, и имело место у Чистякова».

детелей увенчались успехом. Из бесед с работниками лесозавода я установил, что борьбу наблюдал рабочий Даниканич. Он был мною допрошен и показал, что хорошо видел, как падавший из тамбура «пытался задержаться в вагоне».

Эти показания представляли чрезвычайную ценность для подкрепления версии, выдвинутой мною. Но их нужно было проверить. Возникал вопрос: мог ли видеть Даниканич то, о чем он показал, или это плод его фантазии. С целью проверки его показаний с места, где стоял Даниканич, было произведено фотографирование человека, стоявшего у открытой двери тамбура проходившего поезда, когда тамбур вагона поровнялся с тем местом, где был обнаружен лежавший около пути Чистяков. Снимок показал, что Даниканич действительно мог видеть некоторые обстоятельства падения.

Тихонов был признан судом виновным в умышленном убийстве Чистякова и осужден к длительному сроку лишения свободы.

Все приведенное выше дает основание для таких выводов.

1. Следует во всех случаях, когда это возможно, производить допросы по таким делам непосредственно, а не по отдельным требованиям.

2. При направлении отдельных требований (когда это необходимо) для проведения допросов следует не ограничиваться перечнем вопросов, которые надлежит выяснить у свидетеля, а сообщить факты дела, обстоятельства, по поводу которых допрашивается данный свидетель, и значение, которое данное показание может иметь для дела. При возможности и необходимости желательно направить для ориентировки вместе с отдельными требованиями выписки из протокола осмотра места происшествия, планы схемы, фотоснимки и т. п. Время и средства, затрачиваемые на это, безусловно окупаются результатами допросов. Отдельные требования в этих случаях будут выполняться не формально, а инициативно и со знанием дела.

Транспортный прокурор
Конотопского участка
Московско-Киевской ж. д.
юрист 2 класса

П. И. Шашков

СОГЛАСОВАННАЯ РАБОТА СЛЕДОВАТЕЛЯ И МИЛИЦИИ ПО РАСКРЫТИЮ УБИЙСТВА

30 мая 1954 г. стрелочник станции Ворожба Московско-Киевской ж. д. Грицак обнаружил в лесопосадке жилой застройки, расположенной вдоль железнодорожного полотна, труп женщины. Об этом он сообщил по телефону в линейное отделение милиции. На место происшествия немедленно выехали следователь участковой прокуратуры младший юрист т. Романов, судебно-медицинский эксперт и группа оперативных работников отделения милиции станции Конотоп.

При осмотре места происшествия удалось установить, что в кустах лесопосадки лежал лицом вниз труп женщины на вид 30—35 лет. На трупе были надеты: трикотажная кофта желтого цвета с разноцветными зигзагообразными полосками, два хлопчатобумажных платья и нижнее белье. Обувь и чулки на ногах отсутствовали, однако подошвы ног оказались чистыми. Около трупа на сильно помятой траве лежали рваные женские чулки, женская косынка белого цвета с синими горошинками, на которой имелись многочисленные мазки, похожие на кровь, и сильно поношенная мужская кепка из черной ткани. На сатиновой подкладке этой кепки при осмотре следователь заметил два прилипших русских волоса, длиной в 5—6 см. При осмотре одежды трупа в кармане одного из платьев были обнаружены справка, выданная линейным отделением милиции станции Харьков 21 мая 1954 г. за № 38-19 на имя Григорьевой Лидии Федоровны, о том, что от нее поступило заявление об утере докумен-

тов, и листок белой бумаги с написанным на нем простым карандашом адресом: «Полевая почта в/ч 53886, Богданов Виктор Алексеевич».

Все обнаруженное на месте нахождения трупа следователь подробно описал в протоколе осмотра. В процессе осмотра место происшествия и труп были сфотографированы, был также составлен и план места происшествия.

Произведя исследование трупа, судебно-медицинский эксперт установил, что смерть женщины наступила не более двух суток тому назад от механической асфиксии в результате удушения руками. Признаки изнасилования на трупе отсутствовали.

Результаты осмотра места происшествия позволили сделать вывод, что, по всей вероятности, убийство преступник совершил с целью ограбления.

Перед нами возникли две задачи: во-первых, установить личность убитой и, во-вторых, найти убийцу. Расследование велось одновременно в обоих направлениях при активном и непосредственном участии работников линейной милиции.

Прежде всего о случившемся были извещены все линейные отделения милиции Московско-Киевской ж. д., а также соседних дорог (см. схему на стр. 141). Одновременно оперативный работник милиции выехал в Харьков, где установил, что 21 мая гр-ка Григорьева действительно подала заявление об утере ею свидетельства о рождении. В своем заявлении она указала, что работала в Глазовском районе Удмуртской АССР на Дзякинском торфопредприятии, откуда уволилась и едет устраиваться на работу в Сталинград. Кроме того, от линейного отделения милиции станции Фастов поступил материал, в котором сообщалось, что 27 мая Л. Ф. Григорьеву, 1918 года рождения, работники милиции задержали на этой станции за нарушение правил о паспортном режиме. В протоколе задержания, составленном в связи с этим, указывалось, что у Григорьевой при задержании были изъяты ручные часы и справка Харьковского линейного отделения милиции от 21 мая 1954 г. № 38-19, о которой говорилось выше.

Указанные часы и справку после проверки личности Григорьевой ей возвратили под расписку. Ознакомление с приложенной к материалу фотокарточкой Григорьевой

не оставляло никакого сомнения в том, что Григорьева и убитая женщина—это одно и то же лицо. На этой фотокартонке Григорьевой была сфотографирована в кофте с таким же рисунком, как и на кофте, обнаруженной на трупе.

На место рождения Григорьевой, указанное в протоколе ее задержания, немедленно выехал оперативный работник, который предъявил фотокартонку трупа сестрам Григорьевой. Они опознали в убитой свою сестру, но при допросе ничего существенного для дела сообщить не могли, подтвердив лишь данные, которые уже имелись в нашем распоряжении.

Таким образом первую задачу удалось решить успешно: личность убитой была установлена. Оставалось самое трудное — установить убийцу.

Оперативная работа, проведенная милицией по этому делу, вскоре дала положительные результаты. 9 июня работники линейного отделения милиции станции Витебск задержали за нарушение правил о паспортах некоего Бобкова без определенных занятий и постоянного местожительства. На допросе Бобков сообщил, что 4 или 5 июня он ехал на переходной площадке одного из вагонов поезда № 74, следовавшего из Киева в Воронеж. Вместе с ним на той же площадке ехала неизвестная молодая женщина — Рая. Женщина, приняв его за «своего», рассказала ему, что она на днях недалеко от станции Ворожба в лесопосадке задушила одну женщину за то, что та дала показания против знакомого ей вора. Бобков подробно описал приметы своей спутницы, которые немедленно были сообщены линейным отделением милиции.

Принятыми мерами розыска 24 июня работники милиции станции Ворожба по указанным им приметам задержали Алексеенко Рансу Васильевну, 1936 года рождения, уроженку г. Сочи. При личном обыске в сумке, изъятой у Алексеенко, они обнаружили лист бумаги с написанным на нем чернилами адресом: «Полевая почта в/ч 53886, Богданов Виктор Алексеевич». Судя по характерным признакам почерка, текст этой записки и текст записки с тем же адресом, обнаруженной в одежде трупа Григорьевой, были написаны одним и тем же лицом.

Алексеенко признала, что обе записки действительно написаны ею. На допросе она сообщила, что в апреле 1954 года бросила работу, и, уехав из Сочи, где жила

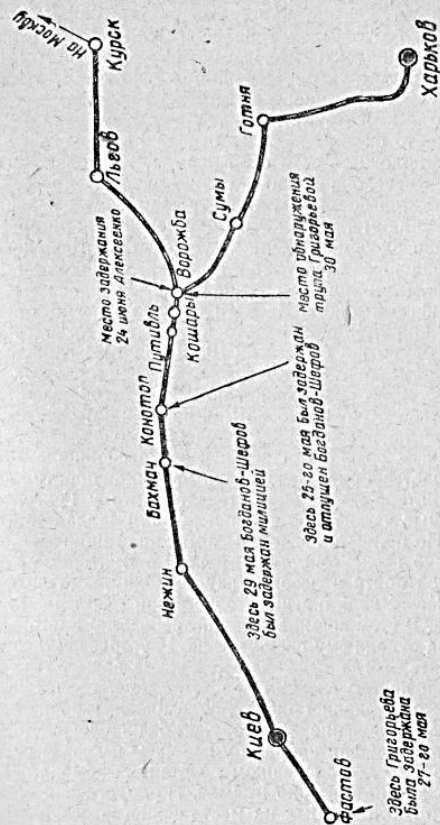


СХЕМА
расположения железнодорожных станций

вместе с матерью, стала разъезжать по железным дорогам. 24 мая на станции Львов она познакомилась с Лидией Григорьевой, которая также разъезжала по железной дороге без определенной цели. На этой же станции она познакомилась с молодым военнослужащим Виктором Богдановым, возвращавшимся из отпуска к месту своей службы. Богданов дал ей свой адрес, который она записала на куске бумаги, но так как ее платье не имело карманов, то она эту записку отдала Григорьевой, с тем чтобы та положила ее в свой карман. Несколько позже, будучи в Киеве, она переписала этот адрес на другой лист бумаги, который обнаружили у нее в сумке, первая же записка, видимо, случайно осталась у Григорьевой. 27 мая они вдвоем выехали из Киева в Фастов, где Григорьеву задержали работники милиции. Однако ее вскоре отпустили, и они поездом № 66 Львов—Харьков выехали на станцию Ворожба. В пути следования на станции Путивль она познакомилась с парнем по имени Виктор, который рассказал ей, что он 10 апреля 1954 г. был освобожден из исправительно-трудового лагеря и с тех пор занимается тем, что разъезжает по железным дорогам. Виктор рассказал также, что 25 мая на станции Конотоп его задержали по подозрению в краже чемодана, но вскоре отпустили. В свою очередь Алексеенко сообщила Виктору, что едет с Григорьевой. При этом она обратила внимание Виктора на то обстоятельство, что у Григорьевой есть ручные часы. Тут-то они и решили завладеть этими часами. По прибытии вечером 28 мая на станцию Ворожба Алексеенко познакомила Григорьеву с Виктором и предложила ей пойти в лесопосадку отдохнуть. Григорьева согласилась. Зайдя в гущу лесопосадки, они вдвоем легли отдыхать. В это время Виктор потребовал у Григорьевой, чтобы она отдала ему свои часы, но Григорьева отказалась это сделать. Тогда Виктор одной рукой зажал Григорьевой рот, а другой схватил ее за горло и стал душить. Алексеенко держала Григорьеву за плечи, мешая ей оказывать сопротивление Виктору. Убедившись, что Григорьева мертва, они забрали у нее часы и керзовые сапоги, после чего дошли пешком до станции Кошары, а оттуда поехали на станцию Бахмач. По дороге они обнаружили, что Виктор забыл на месте убийства свою кепку, а она свою косынку, но возвращаться за ними не стали. Прибыв 29 июня в Бахмач, они продали сапоги на рын-

ке за 30 руб., которые тут же истратили. Часы Виктор отдал ей. Когда они находились около станции, Виктора задержал для проверки работник милиции, и она его больше не видала. На другой день она приехала на станцию Ворожба, где продала на рынке часы Григорьевой за 40 руб.

С целью проверки показаний Алексеенко ей было предложено указать место убийства Григорьевой. В присутствии понятых она указала то самое место, где 30 мая обнаружили труп Григорьевой. Кроме того, Алексеенко в числе других сходных предметов были предъявлены для опознания кепка и косынка, обнаруженные около трупа. Алексеенко опознала в числе других кепку Виктора и свою косынку, которые они забыли на месте убийства. Опознала она и вещи, снятые с трупа Григорьевой.

Принятыми оперативными мерами вскоре удалось установить гражданина, проживающего у станции Ворожба — Самоху, купившего часы у Алексеенко.

Поскольку Алексеенко заявила, что Виктора задержал на станции Бахмач работник милиции, необходимо было выяснить, кто персонально задержал его. Алексеенко из числа оперативных работников милиции станции Бахмач узнала работника, задержавшего Виктора. Кроме того, она подробно описала приметы Виктора.

Таким путем было установлено, что лицо с названными приметами действительно задерживалось 29 мая на станции Бахмач. Задержанный оказался Богдановым, Григорием Федоровичем (он же Шефов Виктор Федорович), 1926 года рождения, имеющим шесть судимостей. Проверкой в линейном отделении милиции станции Конотоп удалось установить, что Богданов Григорий Федорович задерживался 25 мая по подозрению в краже.

Располагая указанными данными, органы железнодорожной милиции 3 июля 1954 г. задержали Богданова-Шефова на станции Спирово Октябрьской ж. д., в районе которой он нелегально проживал у своих родителей.

Допрошенный по существу дела, Богданов категорически отрицал знакомство с Алексеенко и свою причастность к убийству Григорьевой. Не изменил он своих показаний и после того, как Алексеенко опознала его и изобличила на очной ставке в совершении убийства. Для проверки того, могут ли волосы, обнаруженные на кепке, находившейся около трупа Григорьевой, принадлежать

Богданову, была назначена судебно-медицинская экспертиза. Эксперты установили, что эти два волоса и волосы Богданова вполне сходны между собой, а потому они могут принадлежать Богданову.

Ознакомившись с заключением экспертизы, Богданов продолжал отрицать свою вину. Однако через три дня после этого он подал на мое имя заявление, в котором полностью признал свою вину в убийстве Григорьевой, совершенном им вместе с Алексеенко. Вслед за этим на допросе он полностью подтвердил показания Алексеенко об обстоятельствах убийства.

По нашему предложению, Богданов в присутствии понятых указал место, где он совершил убийство. Оно точно совпало с местом, указанным ранее Алексеенко, и местом обнаружения трупа Григорьевой.

К этому времени мы получили ответ на запрос, посланный в воинскую часть, адрес которой имелся на бумажке, обнаруженной в одежде трупа. Из ответа было видно, что военнослужащий Богданов Виктор Алексеевич никакого отношения к убийству Григорьевой иметь не мог, так как еще 26 мая он возвратился из отпуска в свою часть. Допросить Богданова о том, каким образом его адрес попал к убитой, по некоторым причинам не представлялось возможным. Однако в этом уже и не испытывалось особой необходимости.

24 августа следствие по делу было закончено.

Сумский областной суд, рассматривавший это дело, приговорил Богданова-Шефова к высшей мере наказания, а Алексеенко — к 15 годам лишения свободы.

Приговор вошел в законную силу и приведен в исполнение.

*Следователь прокуратуры
Парфеньевского района
Костромской области
младший юрист*

Б. Ф. Шевченко

РАЗОБЛАЧЕННАЯ ИНСЦЕНИРОВКА НЕСЧАСТНОГО СЛУЧАЯ

На примере одного, хотя и не очень сложного дела, которое мне пришлось расследовать, я хочу показать, какое важное значение для успешного ведения следствия имеют внимательный осмотр места происшествия и оперативная реализация данных, полученных в процессе работы на месте происшествия. Кроме того, данное дело наглядно показывает недопустимость предвзятости следователя, возникающей в тех случаях, когда он подпадает под влияние мнений, высказываемых теми или иными лицами в связи с событием, подлежащим расследованию.

Утром 6 октября 1954 г., когда я находился в командировке в поселке Тотомица, расположенном в 25 км от районного центра, заместитель директора Потрусовского леспромхоза сообщил мне, что на узкоколейной железнодорожной ветке леспромхоза обнаружен труп дорожного мастера Жирякова, попавшего под проходящий по ветке поезд.

Получив такое сообщение, я немедленно пригласил заведующую медпунктом (судебно-медицинского эксперта поблизости не было), а также начальника узкоколейной ветки и выехал вместе с ними и сотрудником милиции на паровозе к месту происшествия, находившемуся в 18 км от поселка Тотомица.

По прибытии на место нам представилась типичная картина несчастного случая на железной дороге. На протяжении свыше 1 км вдоль полотна лежали части расчлененного трупа мастера Жирякова, перемешанные с песком и кусками одежды.

Туловище трупа было разделено на две части, лежащие на значительном расстоянии друг от друга. Голова, ноги, сердце, одна почка и одно легкое были отделены от туловища и лежали на песке вдоль дороги. Также вдоль дороги были разбросаны куски телогрейки, свитера и нижнего белья, а недалеко от головы трупа лежали плащ, сумка-планшетка и фуражка, принадлежавшие Жирякову (рис. 1).

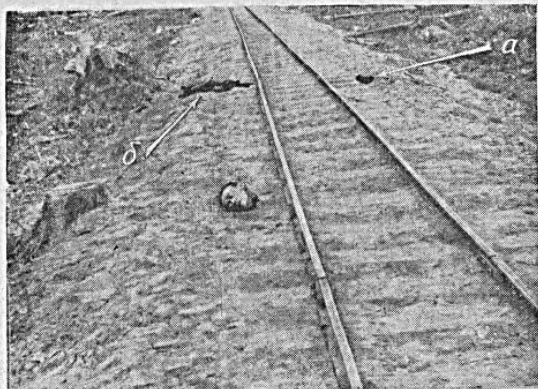


Рис. 1. Фуражка (а), сумка, плащ (б) и голова убитого Жирякова

Судя по расположению указанных предметов и частей трупа, можно было предположить, что Жиряков задавлен поездом, следовавшим от поселка Даровица в сторону поселков Медвежка и Тотомица. Об этом свидетельствовал тот факт, что вначале, если идти со стороны поселка Даровица, на линии лежали вещи погибшего — его плащ, сумка и фуражка. Несколько дальше лежала отчлененная голова, а еще дальше остальные части трупа и куски разорванной одежды.

Ознакомившись с обстановкой на месте происшествия, я, независимо от того, что картина происшествия на пер-

вый взгляд казалась совершенно ясной, пригласил понятых и решил произвести тщательный осмотр места происшествия и частей трупа.

В процессе осмотра на сердце и половине легкого были обнаружены четыре колото-резаные раны (рис. 2). Сквозные отверстия с ровными краями оказались и на разорванной фуфайке и свитере потерпевшего, причем расположение этих повреждений соответствовало месту нахождения сердца и легкого в теле человека (рис. 3). На отрезанной голове имелась большая рана, которая не кровоточила; не было крови и около головы.

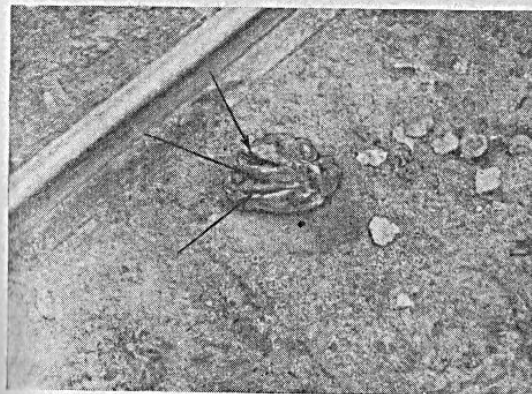


Рис. 2. Сердце с тремя ножевыми ранениями (отмечены стрелками)

Указанные обстоятельства давали основания для выдвижения версии о том, что паровоз наехал не на живого человека, а на труп, который, возможно, специально был положен на линию железной дороги с целью сокрытия следов убийства.

Не ожидая окончания осмотра, мы решили тут же приступить к проведению оперативно-разыскных мероприятий, направленных на установление лиц, которые находи-

лись вместе с Жиряковым в период, предшествующий его гибели. Этой работой занялись оперативные сотрудники милиции, а я продолжал осмотр.

Поскольку, выезжая в командировку, я не мог предполагать, что мне придется осматривать место происшествия, в моем распоряжении не было следственного чемодана, а получить его ввиду отдаленности от прокуратуры не представлялось возможным. Однако у одного из жителей поселка Даровица мне удалось достать фотоаппарат «ФЭД», с помощью которого в дополнение к протоколу осмотра я

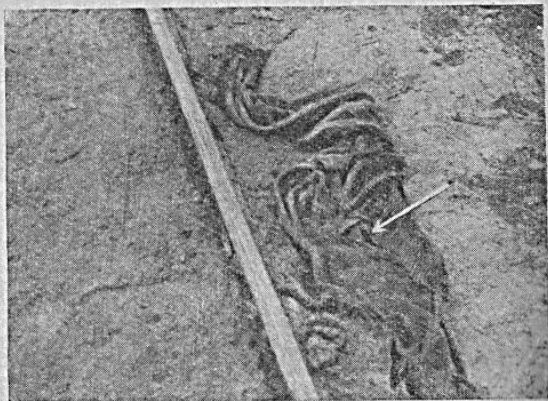


Рис. 3. Ножовой разрез на свитере (отмечен стрелкой)

подробно зафиксировал обстановку на месте происшествия. Помимо фотографирования, мной был составлен и схематический план места происшествия.

К моменту окончания осмотра, в результате оперативной работы, проведенной милицией, в поселке Даровица, расположенном в полутора километре от места происшествия, удалось обнаружить лиц, которые рассказали, что накануне днем мастер Жиряков и рабочий леспромхоза Кабанов вдвоем выпили более литра водки в доме у жительницы поселка Даровица Слободчиковой. Около 18 ча-

сов Жиряков собрался ехать на рабочем поезде домой в поселок Медвежку, а Кабанов пошел его провожать до линии железной дороги. Однако поезд из поселка Даровица отошел в 17 ч. 45 м., и сесть на него Жиряков не успел. После этого, как показали свидетели, Жиряков и Кабанов пошли по железнодорожной линии в направлении к поселку Медвежка и вскоре скрылись за поворотом пути.

Место происшествия, как было установлено при осмотре, находилось за указанным поворотом на расстоянии 266 м в сторону поселка Медвежка.

Одновременно мы установили, что с момента ухода Жирякова и Кабанова из поселка Даровица и до обнаружения трупа Жирякова по линии прошел только один товарный состав, груженный лесом, который был отправлен из поселка Даровица в первом часу (ночи) 6 октября. При этом паровоз, тянувший состав, шел тендером вперед, к тому же без освещения.

Поручив работникам милиции принять меры к задержанию Кабанова, я вместе с понятными отправился осматривать указанный паровоз. При осмотре оказалось, что на последнем скате тендера (первом при движении паровоза тендером вперед) имеются многочисленные пятна и брызги крови.

Прибыв по окончании осмотра паровоза в поселок Даровицу и узнав, что работники милиции уже задержали Кабанова, я тут же произвел обыск места его жительства. При обыске был обнаружен пиджак Кабанова, на котором оказались пятна, похожие на кровь. Проба перекисью водорода, которую я достал в медпункте, дала ярко выраженную положительную реакцию.

На первом допросе вечером 6 октября Кабанов заявил, что Жирякова он проводил только до линии железной дороги, где они расстались, а потому об обстоятельствах смерти Жирякова ему ничего не известно.

Тогда я, располагая показаниями ни в чем не заинтересованных свидетелей, приступил к избощиванию Кабанова в даче им ложных показаний. Эта работа увенчалась полным успехом. Уже 8 октября, после того как Кабанова опознали двое жителей поселка Даровица и ему устроили три очные ставки со свидетелями, избощившими его в том, что вечером 5 октября он находился вместе с Жиряковым вблизи места обнаружения трупа последнего, Ка-

банов изменил свои первоначальные показания. Он показал, что когда они (то есть он и Жиряков) шли по линии железной дороги, у них возникла ссора, перешедшая в драку.

Во время драки он, Кабанов, вырвал у Жирякова перочинный ножик, которым Жиряков пытался его ударить и, будучи сильно пьян, сам нанес удар этим ножом Жирякову в спину. От полученного удара Жиряков упал. Бросив нож в кустарник, росший вдоль дороги, как показал далее Кабанов, он вернулся к себе домой, в поселок, Даровицу, оставив Жирякова на рельсах.

При освидетельствовании Кабанова на его теле было обнаружено несколько ссадин и кровоподтеков, которые, по словам Кабанова, ему в момент драки нанес Жиряков.

Тогда с целью проверки показаний Кабанова я предложил ему указать место на линии железной дороги, где он ударил ножом Жирякова. В присутствии понятых Кабанов указал то самое место, где 6 октября при осмотре были обнаружены вещи и голова Жирякова. Кроме того, Кабанов указал направление, в котором он бросил нож, однако поиски ножа, в которых приняли участие 20 человек, результатов не дали.

Все указанные действия были оформлены протоколом.

Допросами ряда свидетелей, в том числе жены убитого, я установил, что у Жирякова никакого ножа не имелось.

Судебно-медицинская экспертиза останков трупа Жирякова дала заключение, что три раны на сердце и одна рана на легком прижизненного происхождения безусловно являются смертельными ранами и нанесены колюще-режущим орудием, на что указывают ровные края и острые углы этих ран.

Все остальные повреждения, имевшиеся на частях трупа, посмертного происхождения. Об этом свидетельствует отсутствие осаднений и пропитывания краев повреждений кровью, а также отсутствие кровотоечения из этих повреждений.

Кроме того, я назначил по делу экспертизу, которая установила, что сквозные отверстия на спине фуфайки Жирякова нанесены клинком ножа шириной не менее 2,7 см, имеющим, по всей вероятности, форму кинжала.

Таким образом, показания Кабанова о том, что он ударил Жирякова всего только один раз—и перочинным ножом, отнятым у потерпевшего, были полностью опровергнуты.

Большое внимание при расследовании этого дела я уделил собиранию данных, характеризующих личность Кабанова. При этом выяснилось, что Кабанов, прибыв 29 августа 1954 г. из Свердловской области на работу в леспромхоз по трудовому договору сроком на 1 год, проработал до дня ареста, то есть до 6 октября, только 12,5 дней, а остальное время пьянствовал и дебоширил, мешая нормальной работе лесозаготовительного участка.

Следствие по этому делу в основном было проведено в три дня. Некоторая задержка с окончанием дела получилась по вине экспертного учреждения.

Предъявив Кабанову обвинение в убийстве Жирякова, я направил дело в суд.

Выездная сессия Костромского областного суда, рассматривавшая это дело, приговорила Кабанова к суровой мере наказания.

Следователь Транспортной прокуратуры
Урсатевского участка
Ташкентской ж. д.
юрист 3-го класса

С. П. Ефимичев

РАЗБОЙНОЕ НАПАДЕНИЕ НА КРЫШЕ ВАГОНА

17 сентября 1955 г., находясь в поезде на пути из Самарканда в Катта-Курган, я получил сообщение о том, что на 1477-м км между 72-м и 73-м разъездами обнаружен труп мужчины с признаками насильственной смерти (ножевые ранения). Прервав свою поездку, я сразу же связался по телефону с начальником линейного отделения транспортной милиции станции Самарканд и, поскольку у меня не было с собой следственного чемодана, просил командировать на место происшествия оперативных работников милиции с фотоаппаратом и следственной сумкой. Сам же я, пригласив в качестве понятых работников 72-го разъезда, приступил к тщательному осмотру места обнаружения трупа.

Труп лежал перпендикулярно к полотну железной дороги, в полусогнутом положении, лицом вниз. Ноги трупа находились на расстоянии 2 м от ближайшего рельса.

На трупе была надета белая майка-сетка и голубые трикотажные трусы. Обувь и головной убор отсутствовали. На майке и трусах имелись обильные следы крови. Труп был также в крови.

Из семи ножевых ранений, имевшихся на трупе, три были на груди, одно в области плеча, одно на левой руке в локтевом суставе, одно в области лопатки на спине и одно на лице с левой стороны переносицы. Раны имели длину до 2,5 см и ширину в 0,5 см. Рана в области локтевого сустава давала основание предполагать, что потерпевший оказывал сопротивление нападающим.

На ступнях ног имелось незначительное количество пыли, которое свидетельствовало о том, что потерпевший перед смертью ступал необутыми ногами по земле или по каким-то предметам, покрытым слоем пыли. Под трупом крови было мало. Это при наличии множественных ножевых ранений свидетельствовало о том, что убийство было совершено не там, где лежал труп, а где-то в другом месте.

Каких-либо документов, удостоверяющих личность потерпевшего, на месте происшествия обнаружить не удалось.

Осмотром прилегающей местности удалось установить, что в сторону 73-го разъезда имеются брызги крови, расположенные в полосе шириной в 1,5 м и длиной в 13 м. В начале этой полосы на земле на расстоянии 1 м от ближайшей нитки колен железной дороги виднелся кровавый след волочения размером 30×30 см. Далее в сторону 73-го разъезда на протяжении 5 м на концах шпал и рядом с ними на гальке было обнаружено несколько капель крови, вытянутых параллельно полотну железной дороги, с лучами, направленными в сторону 72-го разъезда. Несколько капель крови мы заметили на концах шпал, находившихся от трупа в сторону 72-го разъезда. Больше крови нигде не имелось.

На расстоянии 100 м от места обнаружения трупа на той же стороне полотна железной дороги в сторону 72-го разъезда и на расстоянии 3 м от ближней нитки железнодорожной колен в зарослях колючки мы нашли окровавленный нож. Кровью были покрыты как лезвие, так и рукоятка ножа. Различные отпечатки пальцев на ноже отсутствовали.

После тщательного осмотра места происшествия были сделаны изолированный снимок трупа и панорамный снимок местности. Были также сделаны опознавательные снимки трупа. Труп дактилоскопировали и предъявили для опознания местным жителям. Однако никто его не опознал. После этого труп перевезли на автомашине в Самарканд для вскрытия и установления причин и времени смерти.

В целях выявления следов и вещественных доказательств, имеющих отношение к преступлению, был организован тщательный осмотр прилегающей к трупу мест-

ности в радиусе 500 м, но, кроме ножа, ничего больше обнаружить не удалось.

В результате тщательного произведенного осмотра места происшествия и трупа наметились следующие две версии.

1. Убитый сделался жертвой разбойного нападения с целью завладения имуществом.

2. Убийство совершено на почве личных отношений (из ревности, сведения каких-то личных счетов, в споре и т. п.).

Еще до заключения экспертизы по характеру ран можно было исключить версию о самоубийстве.

По местонахождению и характеру следов крови на шпалах и гальке можно было сделать предположение, что убийство совершено в поезде нечетного направления.

Судебно-медицинский эксперт, производивший вскрытие трупа, дал заключение, что смерть неизвестного наступила от ножевых ранений сердца за 6—10 часов до момента обнаружения трупа, то есть в ночь с 16 на 17 сентября 1955 г.

Совместно с транспортным прокурором Урсатьевского участка т. Баркановым мы составили план расследования. В соответствии с этим планом было дано задание путевым обходчикам, бригадирам и дорожным мастерам, обслуживающим участок между станциями Самарканд и Зиадин, произвести осмотр пути и прилегающей к нему местности с целью поисков следов крови или каких-либо вещей.

Установив в отделении дороги все поезда, проследовавшие участок Самарканд—Катта-Курган в ночь с 16 на 17 сентября 1955 г. (их оказалось большое количество), мы немедленно организовали осмотр их составов, которые еще не были расформированы, и допросили всех членов поездных бригад. Однако ни осмотры составов этих поездов, ни допросы поездных бригад положительных результатов не дали. Допросу подверглись также осмотрщики, слесари, осматривающие вагоны, и водоливы, снабжающие водой пассажирские вагоны в Самарканде и Ташкенте. Однако и это положительных результатов не дало. В основном эта трудоемкая работа была для ускорения выполнена работниками линейных отделений милиции.

На следующий день, 18 сентября 1955 г. на 1483-м км между 72-м разъездом и станцией Джума, путевые рабо-

чие обнаружили две пары брюк, надетые одни на другие. Одни брюки были старые черные шерстяные, с зелеными кантами, испачканные кровью, а в области колен—пропитанные ею. Внутри этих брюк имелись серые брюки, затягивающиеся с помощью шнурка от ботинка. На высоте колен серых брюк имелись синие сатиновые заплатки, причем в этом месте материя была пропитана кровью. В карманах брюк ничего не оказалось.

Брюки были мною изъяты и направлены на экспертизу, которая дала заключение, что кровь на брюках и кровь трупа относятся к одной и той же группе. Это дало основание допустить, что брюки могли принадлежать и потерпевшему и убийце.

О факте обнаружения трупа неизвестного были поставлены в известность все органы транспортной милиции на Ташкентской и Ашхабадской ж. д. и территориальные органы милиции Самаркандской области. Это позволило уже 23 сентября установить, что в Самарканд не возвратился на учебу в Самаркандский физкультурный техникум студент 1-го курса Гоип Давлатов, 1936 года рождения, проживающий в Каракульском районе Бухарской области. По фотографии, полученной в техникуме, было установлено, что труп неизвестного является трупом Гоипа Давлатова. 24 сентября того же 1955 года прибыли родственники потерпевшего Давлатова, которые опознали труп. Затем родственникам был предъявлен для опознания нож, обнаруженный на месте происшествия, и окровавленные брюки, обнаруженные на 1483-м км.

Отец Гоипа Давлатова — Давлат Хамраев заявил, что окровавленный нож принадлежал его сыну Гоипу Давлатову, который этот «узбекский» нож всегда носил с собой. Окровавленные брюки, по заявлению Хамраева, его сыну не принадлежат.

Хамраев показал на допросе, что его сын утром 16 сентября 1955 г. выехал в Самарканд со станции Каракуль Ашхабадской ж. д. со скорым поездом вместе со студентом Самаркандского государственного университета Яхье Ширмухамедовым для продолжения учебы в техникуме.

Допрошенный в качестве свидетеля Ширмухамедов показал, что он вместе с Гоипом Давлатовым 16 сентября выехал в Самарканд со станции Каракуль с поездом № 35

(«Ашхабад—Москва»). Он, Ширмухамедов, имел билет и ехал в вагоне, а Давлатов билета не приобрел и ехал на крыше. Вещи же свои Давлатов отдал ему, Ширмухамедову, на сохранение.

Ширмухамедов показал, что в последний раз он видел Давлатова 16 сентября на станции Катта-Курган во время стоянки поезда. Вещи он привез в Самарканд и передал их там родственникам Давлатова.

Таким образом, личность потерпевшего Давлатова, место совершения преступления и орудие убийства были установлены. Оставалось самое главное — обнаружить преступников, совершивших преступление, а также установить мотивы убийства.

Большую роль для установления личности преступников могли сыграть брюки, обнаруженные на 1483-м км.

Черные брюки с зеленым кантом и серые брюки с заплатками были очень старые и рваные. Это позволило сделать вывод, что их, вероятнее всего, могло носить какое-либо лицо без определенного местожительства и рода занятий, так как другое лицо, хотя и могло надеть такие брюки при выполнении какой-либо работы, но вряд ли поехало бы в таких брюках в поезде.

В связи с этим линейным отделениям милиции было дано описание брюк и предлагалось немедленно сообщить в линейное отделение милиции станции Самарканд, не задерживался ли до убийства кто-нибудь в старых черных брюках с зеленым кантом. В ответ на это от начальника линейного поста милиции станции Катта-Курган поступило сообщение, что 16 сентября 1955 г. были подвергнуты приводу два бездокументных гражданина. На них наложили штраф за нарушение правил о паспортах. При задержании один назвался Козловым Александром Васильевичем, 1936 года рождения, уроженцем г. Карабаш Челябинской области, а второй — Мусатовым Владимиром Михайловичем, 1936 года рождения, уроженцем г. Комсомольска-на-Амуре. Их направили в городское отделение милиции г. Катта-Курган для получения паспортов и дальнейшего трудоустройства. На Мусатове при задержании были надеты черные брюки с зеленым кантом, а под ними серые старые брюки, затянутые шнурком, так как пояс брюк не сходился из-за малого размера. При предъявлении указанных брюк работникам милиции Винникову и Мельянцеву, задерживавшим названных людей,

они заявили, что именно в этих брюках был Мусатов при его задержании. Один из милиционеров при допросе показал, что 16 сентября, непосредственно перед прибытием поезда № 35 на станцию Катта-Курган, он удалил из зала ожидания станции Мусатова и Козлова.

Всем линейным органам милиции Ташкентской и Ашхабадской ж. д. было дано задание задержать Мусатова и Козлова. Поскольку, однако, они могли называться другими фамилиями, работников милиции Винникова и Мельянцева командировали по линии в места наибольшего скопления пассажиров для обнаружения и задержания Мусатова и Козлова. 26 сентября на станции Вревская милиционер Винников задержал Мусатова, назвавшегося Мишаровым. Ему предъявили окровавленные брюки. Уличенный этим вещественным доказательством, Мишаров признал свое участие в разбойном нападении на Давлатова, которое совершил на крыше одного из вагонов скорого поезда № 35 на перегоне между станцией Катта-Курган и разъездом 72-м.

При допросе Мишаров дал показания, объективно подтвердившие данные, имевшиеся в протоколе осмотра места происшествия. Мишаров заявил, что убийство Давлатова совершил Козлов при помощи ножа, отнятого у потерпевшего. Козлов при этом отобрал деньги и вещи у Давлатова, а он, Мишаров, только помогал Козлову.

Мишарова арестовали.

Затем удалось установить, что 19 сентября 1955 г. Козлов, как не имевший документов, задерживался в Ташкенте Ташкентским линейным отделом милиции; его сфотографировали, а затем освободили, поскольку в этот период еще не имелось оснований подозревать его в убийстве Давлатова. Фотокарточку Козлова размножили и разослали линейным пунктам милиции. 21 октября 1955 г. Козлова задержали на станции Джизак и арестовали. На нем были надеты окровавленные брюки, опознанные родителями Давлатова за брюки, принадлежавшие их сыну Гоипу Давлатову. На очной ставке с Мишаровым, а также имевшимися вещественными доказательствами Козлов был уличен и признался в разбойном нападении на Давлатова. Он показал, что убийство Давлатова они совершили совместно с Мишаровым. Сняв с убитого брюки, они, не доезжая 72-го разъезда, сбросили его труп с кры-

ши вагона. Затем Мишаров снял свои окровавленные брюки и сбросил их на путь, а сам надел брюки, снятые с Давлатова.

Мишаров отрицал это и показал, что он надел брюки Козлова, а свои, окровавленные с зеленым кантом, сбросил на перегоне. Брюки, снятые с Давлатова, надел Козлов.

Я предъявил Козлову три фотокарточки, среди которых была фотокарточка Давлатова (прижизненная). Козлов опознал по ней убитого.

Таким образом, разбойное нападение и убийство Давлатова удалось раскрыть. Но поскольку Мишаров и Козлов не имели документов, необходимо было установить их личность. Проверка показала, что Мишаров при аресте назвал свою фамилию правильно, а при задержании его в Катта-Кургане назвал фамилию своего отца—Мусатова.

Козлов при допросе утверждал, что он и в самом деле является Козловым и получал паспорт в г. Чарджоу, что он работал у станции Караул-Базар Ашхабадской ж. д. на каменно-щебеночном карьере. Все это подтвердилось. Козлов действительно получил трехмесячный паспорт в Чарджоу и действительно работал в Караул-Базаре. Другие сведения из автобиографии Козлова не подтвердились. Оказалось, что он получил паспорт на основании заявления о его утере. Дальнейшая проверка личности Козлова через органы Министерства внутренних дел показала, что Козлов на самом деле является Позднеевым Иваном Васильевичем, 1934 года рождения, уроженцем Вологодской области, ранее осужденным за хищение общественного имущества к восьми годам лишения свободы и освобожденным из исправительно-трудового лагеря по амнистии.

Позднеев и Мишаров были преданы суду и приговорены к строгому наказанию.

Старший следователь
Ростовской Транспортной прокуратуры
советник юстиции

И. Д. Самисов

КАК БЫЛ РАЗЫСКАН УБИЙЦА

Вагонный осмотрщик Домашенкин рано утром 16 июля 1954 г. при техническом осмотре вагонов товарного поезда № 2840, прибывшего на станцию Тихорецкая со станции Батайск, заметил, что через щели в полу одного из двухосных вагонов падают на полотно капли жидкости красного цвета. Заподозрив, что это кровь, осмотрщик заявил о случившемся работникам транспортной милиции станции Тихорецкая, которые в свою очередь сообщили об этом в Транспортную прокуратуру участка.

В 8 часов на место происшествия прибыли участковый прокурор и следователь, которые с участием работников милиции произвели осмотр указанного вагона. При осмотре было установлено, что в одном из углов вагона, под слоем каменного угля толщиной до 30 см лежал труп женщины в возрасте 35—40 лет. На труп были темно-синие с белыми цветочками и белыми пуговицами хлопчатобумажное платье и нижнее белье. Обувь на ногах отсутствовала. На шее трупа имелись многочисленные кровоподтеки синего цвета, а на голове несколько кровавых ран. Никаких документов в одежде не оказалось. Однако, осматривая вагон, следователь обнаружил три небольших обрывка бумаги, которые, судя по их внешнему виду, являлись частями каких-то разорванных документов.

По указанию и в присутствии следователя вагон разгрузили и произвели тщательную переборку угля с целью обнаружения других частей разорванных документов. Эта трудоемкая работа заняла около 8 часов. В результате удалось обнаружить еще семь клочков картона и бума-

ги. На одном из клочков бумаги имелись напечатанные типографским способом буквы «секрет» и часть оттиска круглой печати. Оттиск имел фиолетовый цвет, во внешнем круге оттиска можно было прочесть следующие буквы «ский Горсо» и под ними «тдел социа». Внутренний круг оттиска текста не имел. На оборотной стороне этого клочка имелся типографский текст—вверху «ряде» и внизу «пография им. Киро» (рис. 1 и 2). На другом клочке име-

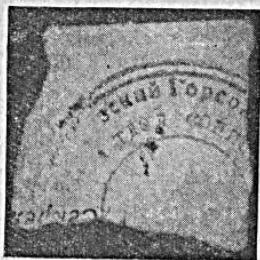


Рис. 1. Обрывок документа, найденный при осмотре вагона

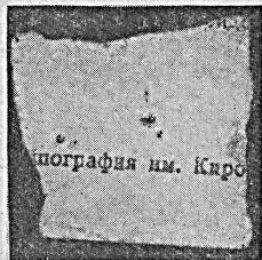


Рис. 2. Тот же обрывок с оборотной стороны

лись две цифры «10», которые, видимо, являлись последними цифрами числа, обозначавшего номер разорванного документа (рис. 3).

Судебно-медицинская экспертиза трупа установила, что смерть неизвестной женщины наступила в ночь на 16 июля или рано утром 16 июля в результате удушения ее руками. Удушению предшествовало нанесение по лицу и голове ряда ударов тупым орудием, повлекших раздробление костей черепа.

Труп был сфотографирован по правилам опознавательной фотографии, а одежда и обрывки документов приобщены к делу в качестве вещественных доказательств.

Следователь и работники милиции допросили всех лиц, сопровождавших товарный поезд № 2840, и составителей этого поезда на станции Батайск. Были допрошены и вагонные осмотришки всех станций, расположенных между Батайском и Тихорецкой, на которых поезд № 2840 останавливался в пути следования.

Однако эта работа никаких положительных результатов не дала. Клочки же разорванных документов, обнаруженные следователем в результате тщательного осмотра места происшествия, почему-то не привлекли его внимания.

9 августа 1954 г., то есть через 24 дня с момента возбуждения этого дела, следователь вынес постановление о его прекращении, так как «не представилось возможным установить убийцу и личность убитой».

Несмотря на прекращение дела, дорожный отдел милиции Северо-Кавказской ж.д. продолжал проводить оперативно-разыскные мероприятия, направленные на раскрытие преступления. Проведение указанной работы было поручено оперативному уполномоченному отдела уголовного розыска т. Дубогрызову. Работа т. Дубогрызова представляет значительный интерес и для прокурорско-следственных работников, так как ему удалось следственным путем раскрыть это загадочное преступление.

Тщательно изучив материалы дела, т. Дубогрызов обратил внимание на обрывки документов, обнаруженные при осмотре места происшествия. Предположив, что один из описанных выше обрывков является частью документа, выданного каким-либо городским отделом социального обеспечения, он обратился в Горсобес Ростова-на-Дону, где ему сообщили, что, судя по плотности и цвету бумаги обрывка, указанный документ, по всей вероятности, выдан органами социального обеспечения Украинской ССР. Тогда т. Дубогрызов просмотрел в областном военном комиссариате пенсионные дела инвалидов войны. В одном из дел он обнаружил справку, выданную на Украине од-

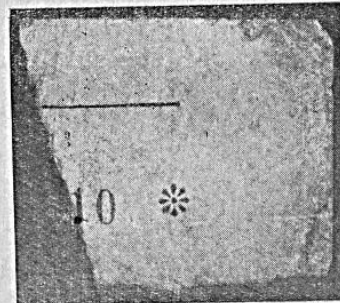


Рис. 3. Еще один обрывок документа, найденный при осмотре вагона и оказавшийся верхней правой частью справки (рис. 4)

ним из районных отделов социального обеспечения. Оказалось, что типографский текст, имеющийся на обрывке, полностью соответствовал тексту на этой справке. В частности, совпал текст, из которого следовало, что справка отпечатана в типографии имени Кирова.

Приехав в Киев, т. Дубогрызлов установил в Министерстве социального обеспечения УССР, что бланки указанных справок напечатаны в черниговской типографии имени Кирова тиражом 900 000 экземпляров и разосланы по всем областям республики (рис. 4). Тогда он решил на-

[illegible]

Рис. 4. Бланк справки Министерства социального обеспечения
УССР

править обрывок справки в Киевский научно-исследовательский институт судебной экспертизы с целью прочтения букв оттиска печати, которые в обычных условиях прочитать не удалось. В результате исследования при помощи фотографирования в инфра-красных лучах удалось установить, что перед буквой «с» в словах «...ский Горсо...» имеется буква «в» (рис. 5). Восстановление буквы «в» имело очень большое значение, так как это суживало круг городов, среди которых следовало искать городской отдел социального обеспечения, выдавший документ.

Тов. Дубошнызов выбрал из справочника административно-территориального деления союзных республик все города областного подчинения и города—областные центры Украины, которые, образуя имя прилагательное, дают слово, оканчивающееся на «вский», как, например, Киевский, Константиновский, Полтавский и т. д. Таких городов оказалось на Украине около тридцати.

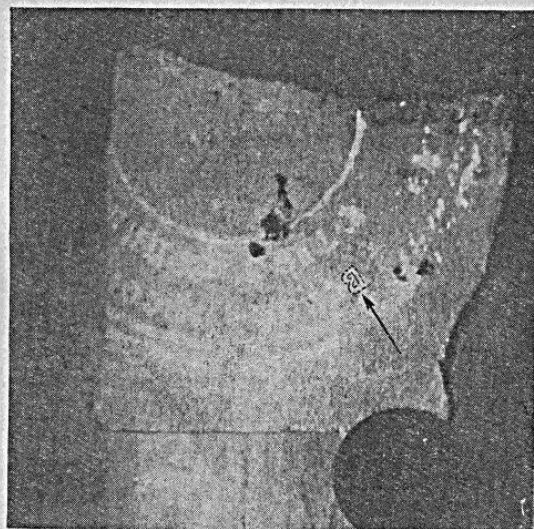


Рис. 5. Снимок обрывка документа с частью оттиска печати, сфотографированный в инфракрасных лучах. Пунктиром обведена (и отмечено стрелкой) буква В, выявленная экспертизой

Начальникам милиции всех этих городов были направлены специальные письма с подробным описанием примет одежды и трупя неизвестной женщины. Кроме того, в письмах указывалось, что убитая, возможно, является пенсионеркой. К каждому письму прикладывалась опознавательная фотокарточка трупа убитой.

В г. Дружковке Сталинской области один работник уголовного розыска по фотокарточке опознал в убитой инвалида труда Тимошенко, длительное время проживавшую в городе. В Дружковском горсобресе было установлено, что пенсионерка Тимошенко Мария Ивановна состояла на учете и получала пенсию как инвалид труда до июля 1954 года. 22 июля пенсия, посланная ей по местожительству, была возвращена почтой ввиду отсутствия получателя. С тех пор Тимошенко в горсобресе не обращалась, и ее пенсионное дело никто не требовал. 30 апреля 1954 г. ей была выдана справка серии 023 № 083010 на специальном бланке, отпечатанном в типографии имени Кирова.

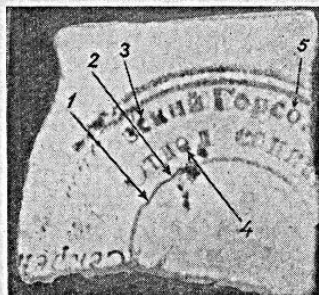


Рис. 6. Часть оттиска печати на обрывке документа

Из Дружковского горсобреса был получен оттиск печати, а затем путем криминалистического исследования оттиска этой печати и оттиска фрагмента печати на обрывке документа удалось установить, что часть оттиска печати на обрывке документа, найденном при осмотре места происшествия, оставлена печатью отдела социального обеспечения Дружковского горсовета (рис. 6 и 7).

По получению указанных данных в г. Дружковку выехал работник дорожного отдела транспортной милиции, который провел на месте ряд следственных действий.

Так как Тимошенко длительное время проживала в г. Дружковке, то без особого труда удалось найти многих лиц, которые хорошо ее знали. Работник милиции допросил шесть человек из числа знакомых Тимошенко. Все они дали подробные показания об убитой и опознали ее по фотокарточке трупа. Четверо из них опознали и личные вещи убитой, которые в свое время следователь приобщил к делу. В результате допроса ряда свидетелей, знавших Тимошенко, выяснилось, что в июне 1954 года Тимошенко

познакомилась с неким Федором Сычевым, который в апреле 1953 года прибыл в Дружковку после освобождения из мест заключения по амнистии. Тимошенко и Сычев стали жить вместе, причем Тимошенко называла его своим мужем. Сычев нигде не работал и жил на иждивении Тимошенко, а 15 июля они выехали из Дружковки. Перед отъездом Тимошенко говорила знакомым, что они собираются уехать на Кубань, где купят себе дом.

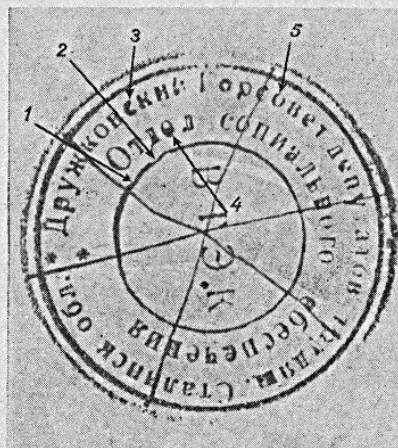


Рис. 7. Образец оттиска печати отдела социального обеспечения Дружковского горсовета. Стрелками указаны совпадающие особенности

Свидетели также показали, что Тимошенко имела личные сбережения, так как получила после несчастного случая, происшедшего с нею на заводе, единовременное пособие около 3000 руб. Кроме того, наряду с пенсией она ежемесячно получала от завода разницу между пенсией и заработной платой.

В Дружковской центральной сберегательной кассе было установлено, что Тимошенко имела вклад в сумме 3245 руб., который она в два приема — 10 и 15 июля 1954 г. полностью получила.

Из паспортного стола Дружковского городского отдела милиции была получена справка, послужившая основанием к выдаче паспорта Сычеву, на котором имелась его фотокарточка. Ряд свидетелей опознал Сычева по фотокарточке как лицо, являвшееся мужем Тимошенко.

19 марта 1955 г., в результате оперативно-разыскных мероприятий, проведенных работниками милиции, Сычев Федор Тимофеевич был арестован в г. Константиновке, где он проживал на квартире у своей новой сожительницы Наталии Г.

На первом допросе 21 марта Сычев категорически отрицал знакомство с Тимошенко.

Однако его мать, родственники и знакомые, допрошенные по делу, показали, что Сычев сожительствовал с Марией Тимошенко и говорил им о своем намерении на ней жениться.

При обысках, произведенных на квартирах у его матери и сестры, проживающих в Дружковке, были обнаружены многие личные и домашние вещи, принадлежавшие Тимошенко. Эти вещи были опознаны родственниками, знакомыми и соседями убитой.

Сычев, видя, что он полностью изобличен в даче ложных показаний, 23 марта признался в убийстве Тимошенко. Он показал, что убийство совершил на почве ревности к какому-то Жоре, с которым Тимошенко встретилась на вокзале в Ростове, когда они ехали на Кубань. Убийство он якобы совершил в момент ссоры, возникшей между ними в тот день, когда они ехали в товарном вагоне на станцию Тихорецкая. Вещи убитой, по словам Сычева, он выбросил из вагона на ходу поезда, а ее документы — паспорт, пенсионную книжку и справку отдела социального обеспечения порвал и также выбросил за двери вагона. Отдельные обрывки выброшенных документов остались в вагоне, но он не придал этому значения. Почему вещи убитой, якобы выброшенные им из вагона, оказались на квартирах у его матери, и сестры, он объяснить не смог.

В таком виде 1 апреля 1955 г. я принял дело к своему производству.

На допросе Сычев повторил свои первоначальные показания, однако, признал, что у него остались 1400 руб., данные ему на хранение Тимошенко, которые он истратил на свои нужды.

Моя работа по делу была направлена главным образом на проверку показаний Сычева и на выяснение его личности.

Путем допроса большого числа свидетелей мне удалось полностью опровергнуть показания Сычева и изобличить его в убийстве Тимошенко с целью завладения ее вещами и деньгами. В результате расследования выяснилось, что Сычев в течение полутора лет, прошедших с момента его освобождения из мест заключения, где он отбывал наказание за кражу коровы, и до ареста по настоящему делу, работал только около двух месяцев. Все остальное время он жил на иждивении женщин, с которыми сожительствовал. За указанный период он имел пять сожительниц, одной из которых была Мария Тимошенко. Оказалось, что Сычев, вступая в соительство с женщинами, под различными предлогами уговаривал их продавать имеющееся у них имущество, забирал вырученные от продажи деньги и скрывался. Первой жертвой Сычева была Матрена Н. Выстроив на ее деньги, но на свое имя небольшой домик в Павлограде, Сычев стал над ней издеваться и довел ее до того, что она вынуждена была от него уйти. Тогда он продал дом и вскоре нашел новую «невесту» Марию П. Уговорив ее продать часть принадлежавшего ей домашнего имущества под предлогом поездки на новое место жительства, он поехал с ней в Константиноград, где от нее скрылся. Вскоре он познакомился в пригородном поезде с Александрой К., которой заявил, что он одинок и ищет себе подругу жизни. Сойдясь с Александрой К., он стал уговаривать ее продать дом и поехать с ним в г. Краматорск, где они купят дом и проживут «новой жизнью». Однако К. оказалась дальновиднее других, не согласилась с предложением Сычева и дом не продала. После этого Сычев от нее ушел. Третьей жертвой Сычева оказалась Мария Тимошенко, с которой он познакомился в Дружковке, где бывал у своей матери. Узнав, что у Марии в сберегательной кассе имеются деньги, Сычев стал уговаривать ее взять их оттуда, поехать

вместе с ним на Кубань, поселится там и купит дом. Мария согласилась с предложением Сычева. Перед отъездом Тимошенко, по предложению Сычева, оставила часть домашних вещей в доме его матери. Чемодан и узел с личными вещами и наличные деньги она взяла с собой. Так как Тимошенко знала адрес матери и сестер Сычева, проживавших в Дружковке, он решил, что ему не удастся захватить деньги и вещи Тимошенко и скрыться, а потому, когда они ехали в товарном вагоне, он убил Тимошенко и забрал имеющиеся у нее деньги и вещи. Вернувшись в

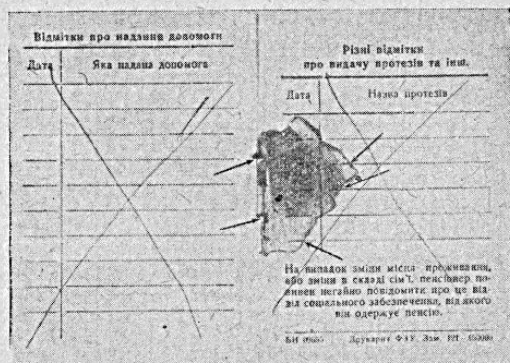


Рис. 8. Наложение одного из обрывков документов на бланк пенсионного удостоверения. Стрелками отмечены участки совмещения

Дружковку, Сычев распродал часть вещей убитой, в том числе швейную машину, пальто и др.

Вскоре Сычев познакомился в Константиновке с Натальей Г. и стал с ней сожительствовать. Выяснилось, что под предлогом поездки за покупками в г. Днепропетровск Сычев взял у Натальи 1800 руб. и костюм ее покойного мужа, которые присвоил. При этом он обманул ее, сказав, что по дороге его ограбили и сбросили с поезда. Это была уже четвертая жертва Сычева.

Показания Сычева о том, что он выбросил вещи убитой, были полностью опровергнуты, так как я установил, что, приехав после убийства Тимошенко в Дружковку, Сычев подарил своей матери и сестрам ряд личных вещей убитой. Эти вещи у них были изъяты и опознаны знакомыми потерпевшей.

Кроме того, путем допроса обходчиков я установил, что никаких вещей на полотне железной дороги никто из них не обнаруживал.

Таким образом, действительный мотив убийства, то есть ограбление, был установлен.

Проверяя показания Сычева о наименовании разорванных им документов Тимошенко, я затребовал из Дружковского горсобеса образец пенсионного удостоверения.

Полученное удостоверение вместе с обрывками бумаги и картона, найденными на месте происшествия, я направил на криминалистическую экспертизу, предложив ей установить, не являются ли эти обрывки частями пенсионного удостоверения прилагаемого образца.

Произведя соответствующее исследование, эксперт установил, что эти клочки являются частями пенсионного удостоверения, аналогичного представленному образцу (рис. 8).

Изучая личные документы Сычева, изъятые у него при обыске, я обратил внимание на видимые следы травления, имеющиеся в его трудовой книжке, а также на некоторые неточности в оттиске штампа о прописке в г. Константиновке, имеющемся в его паспорте. Это показалось мне подозрительным, и я направил указанные документы на экспертизу. Оказалось, что первоначальный текст, имевшийся в трудовой книжке Сычева, был вытравлен. Оттиск штампа о прописке оказался поддельным. Рукописные тексты в трудовой книжке и в штампе о прописке оказались выполненными самим Сычевым. Проверка в милиции подтвердила факт проживания Сычева в Константиновке без прописки. Сычев признал факт подделки документов, объяснив это тем, что он боялся проживать легально, опасаясь ареста за убийство Тимошенко.

16 мая 1955 г. следствие по делу было закончено.

Ростовской окружной транспортный суд, рассматривавший это дело, указал в своем приговоре, что «утверждения подсудимого Сычева, что он совершил убийство Марии Тимошенко без цели завладения ее имуществом, не соответствуют действительности», и приговорил его к высшей мере наказания. Транспортная коллегия Верховного Суда СССР приговор оставила в силе. Ходатайство Сычева о помиловании было отклонено, и приговор приведен в исполнение.

Следователь Транспортной прокуратуры
Вологодского участка
Северного бассейна
юрист 3-го класса

Н. И. Зими́на

РАССЛЕДОВАНИЕ ПО ГОРЯЧИМ СЛЕДАМ

Утром 24 мая 1954 г. ко мне в кабинет вошли две гражданки. Одна из них—помоложе, плакала, а вторая—ее успокаивала. Посетительница постарше, назвавшаяся Истоминой, заявила, что, находясь в областной поликлинике, она обратила внимание на плачущую девушку, оказавшуюся Тamarой Б. Расспросив ее, Истомина узнала, что 21 мая Б., находившуюся вблизи пристани Голуби, изнасиловал какой-то речник.

Истомина посоветовала девушке обратиться в следственные органы. Решив помочь потерпевшей, Истомина направила с нею в прокуратуру города, где им объяснили, что заявление должны принять в Транспортной прокуратуре водного транспорта, и указали адрес.

Выслушав Истому, я попросила ее выйти и подождать, после чего побеседовала с Б., которая оказалась комсомолкой, молодым специалистом, работавшей в одном из районов Вологодской области. В беседе со мной Б. сообщила, что 21 мая 1954 г., в 22 часа она шла домой из деревни Голуби по берегу Сухоны. Когда она подошла к пристани Голуби, с ней поровнялись несколько молодых людей. Из отрывистых реплик этих молодых людей Б. поняла, что они члены команды парохода, идущего по реке Сухоне по направлению пристани Голуби.

Один из молодых людей остановился около Б. и, когда остальные ушли, повалил ее на землю и пытался изнасиловать. Б. стала сопротивляться и звать на помощь, но преступник, разразившись нецензурной бранью, схва-

тил ее за горло одной рукой, а другой, зажав рот, стал душить. Б. продолжала настойчиво сопротивляться, а он, приставив к глазам своей жертвы нож, угрожал, что убьет ее. При этом насильник ножом надрезал переносицу потерпевшей. Б. удалось вырваться от него и побежать к реке. Однако неизвестный догнал ее, накинул на шею свой поясной ремень, а затем повалил на землю, связал руки ремнем и изнасиловал. После этого он развязал Б., силой взял ее под руку и проводил к дому, на который она указала. Уходя, он назвал Владимира и велел ей никому не рассказывать о случившемся.

Приняв от Б. заявление, в котором она просила привлечь к ответственности неизвестного ей преступника, я вынесла постановление о возбуждении уголовного дела и о принятии его к своему производству. Затем я допросила потерпевшую.

Она показала, что хорошо запомнила внешность преступника: высокий, стройный, с черными волосами. При разговоре он картавил. Одет неизвестный был в темносиний или черный костюм, на ногах у него были ботинки.

Домой Б. возвратилась около полуночи, еле добрела до кровати и, упав на нее, заплакала. Хозяйка квартиры Юшманова, увидев Тамару, поняла, что с нею случилось что-то неладное. Кофточка из штапельного полотна и коричневый кашемировый сарафан, надетые на Тамаре, были порваны и испачканы в грязи. Когда она подняла заплаканное лицо, то Юшманова увидела на нем кровоподтеки и кровь на переносице; заметила она и ссадины на руках.

Б. обо всем с ней случившемся рассказала Юшмановой и утром 22 мая выехала в Вологду для судебно-медицинского освидетельствования и подачи заявления следственным органам.

Должна отметить, что, принимая заявление от Б., я подумала о том, что ее надо направить в прокуратуру района по месту происшествия, но это могло вызвать волокиту, а действовать нужно было немедленно, по горячим следам. К тому же искать преступника нужно было на пароходах Сухонского пароходства, что мне было более доступно, чем следователю прокуратуры района. Кроме того, потерпевшая уже находилась в Вологде, а здесь имелась возможность направить ее на судебно-медицинскую экспертизу.

После допроса я приобщила к делу привезенные потерпевшей вещественные доказательства; кофточку из штапельного полотна, коричневый кашемировый сарафан и трико. Эти вещи предварительно были осмотрены в присутствии понятых.

При осмотре было установлено:

1. Кофточка из штапельного полотна красного цвета с цветочками имела разрыв спереди от ворота к груди на 18,5 см. Сзади на кофточке, на лопатках, а также на рукавах имелись сплошные ярко выраженные пятна грязи.

2. Коричневый кашемировый сарафан (надевается на кофточку) был порван в четырех местах; на спине и подоле имеются сплошные пятна грязи.

3. Трико шелковое трикотажное, бледнорозового цвета, спереди сверху от резинки до промежности порвано, оборвана и резинка; в разных местах имелись большие темные пятна, напоминающие кровь, и беловатые пятна, напоминающие сперму.

Направляя Б. на судебно-медицинскую экспертизу, я в своем постановлении указала, что необходимо обратить внимание на кровоподтеки и ссадины на лице, руках, а возможно, и на теле потерпевшей и подробно описать их в акте экспертизы.

Передо мной стояла задача разыскать преступника. С этой целью я побеседовала с дежурным диспетчером пароходства и установила, что 21 мая 1954 г. в 22 часа по реке Сухоне мимо пристани Голуби проходили три буксирных парохода. Два из них шли порожняком с большой скоростью, вниз по течению, а третий «Александр Невский» шел со скоростью 1,5—2 км в час, вверх, имея на буксире плоты. Отсюда следовало, что группа молодых людей, в числе которых был преступник, могли являться членами команды парохода «Александр Невский», который шел в направлении к пристани Голуби, а так как он шел медленно, то члены команды имели возможность сойти на берег. Я узнала также, что пароход «Александр Невский» идет рейсом в г. Вологду.

По указанию транспортного прокурора Вологодского участка т. Жирнова, активно руководившего расследованием этого дела, 25 мая я вместе с двумя сержантами милиции выехала на служебном катере навстречу пароходу. На борт парохода я вошла одна, оставив работников милиции в каюте катера.

Зайдя в каюту капитана парохода, я попросила его дать мне журнал увольнений членов команды на берег. По записям в этом журнале я установила, что 21 мая после смены вахты в 21 час уволенными на берег ушли 10 человек. Из беседы с капитаном выяснилось, что из этих 10 человек все, за исключением матроса Васютина, возвратились на палубу в 22 часа, когда пароход проходил мимо пристани Голуби. Васютин вызвал с парохода шлюпку только в 24 часа, когда пароход был выше пристани Голуби на 4—5 км. Кроме того, я узнала, что Васютин поступил работать на пароход в апреле 1954 года по организованному набору после освобождения его из места заключения по амнистии. Я попросила капитана пригласить Васютина в каюту якобы для служебного разговора. Когда он вошел, я убедилась, что внешность его совпадает с внешностью, описанной потерпевшей. Он был высок, строен, с черными волосами. Васютин картвил, и это еще больше убедило меня в том, что передо мной именно тот, кого я искала.

Вызвав с катера сержантов милиции, я задержала Васютина. Перед отправлением Васютина на катере в Волгуду я произвела обыск в каюте, где он проживал, рассчитывая найти его нижнее белье, на котором могли быть пятна крови. Помимо этого, я решила осмотреть его верхнюю одежду, на которой могли быть следы грязи, так как 21 мая по сводке гидрометбюро утром шел дождь, и земля была влажной.

Васютин заявил, что белье отдано им в стирку. Однако при обыске я обнаружила и изъяла для приобщения к делу трусы Васютина, приготовленные для сдачи в стирку, и два носовых платка. Изъяла я эти предметы потому, что на них имелись темные пятна, напоминавшие кровь. На пиджаке и брюках Васютина следов грязи обнаружено не было. Не нашла я и ножа, которым преступник ранил потерпевшую.

Васютин категорически отрицал свою виновность в изнасиловании, несмотря на то, что из числа пяти граждан, предъявленных потерпевшей в камере следователя для опознания, именно он был опознан ею. Не признался он и на очной ставке с нею.

Допросив в качестве свидетелей членов команды парохода «Александр Невский»—Голубева, Платова, Жукова и других, сошедших на берег 21 мая в 21 час вместе с

Васютиным, я установила, что они сошли с парохода, не доезжая 3 км до пристани Голуби и выпили в магазине одной из деревень по 200—250 г водки. Васютин выпивал вместе с ними и недалеко от пристани Голуби, как показали указанные свидетели, они встретили на берегу девушку в коричневом сарафане, к которой подошел Васютин. Все остальные, кроме него, пошли дальше, так как должны были вернуться на пароход у самой пристани. Васютин явился на пароход в 24 часа.

На очных ставках Васютин был изобличен в том, что остался со встретившейся ему девушкой. Он признал, что действительно встретил Б., остался с нею на берегу наедине, познакомился, отрекомендовавшись Владимиром, а затем проводил ее до дому. Однако он ее не изнасиловал и не избивал.

По словам Васютина Б. оговаривает его ложно, так как между ними произошла ссора.

По показанию двух членов команды, свидетелей Жукова и Огорелкина, перевозивших на лодке Васютина в 24 часа с берега на пароход, удалось установить, что костюм Васютина, когда он вернулся на пароход, был в грязи. Грязь имела на локтях обеих рукавов и на брюках. Садясь в лодку, Васютин говорил, будто бы упал по дороге и испачкался в грязи. Из показаний ряда свидетелей, членов команды парохода, было установлено, что рано утром 22 мая Васютин старательно чистил свой костюм.

По поводу испачканного в грязи костюма Васютин показал, что, расставшись с Б. в 23 часа, он догонял пароход и, поднимаясь на мост через речку Реччу, упал и испачкал костюм. Чтобы проверить это заявление необходимо было выехать к месту происшествия. Заодно необходимо было допросить хозяйку квартиры, где проживала потерпевшая, показания которой были чрезвычайно важны для следствия.

Перед выездом я вынесла постановление о направлении на судебно-медицинскую экспертизу вещественных доказательств, доставленных потерпевшей, а также трусов и двух носовых платков, изъятых у Васютина на предмет обнаружения крови и спермы и установления их групповой принадлежности.

Экспертиза проводилась в местной судебно-медицинской лаборатории. В акте экспертизы было указано, что на трико Б. обнаружена кровь человека и сперма. Групп

повая принадлежность крови установлена не была, хотя пятна крови были значительных размеров. Происхождение черных пятен на трусах и платках Васютина тоже установить не удалось, поэтому трусы и два носовых платка пришлось исключить из числа вещественных доказательств. В заключении городского судебно-медицинского эксперта, производившего освидетельствование Б., указывалось, что у потерпевшей нарушена девственная плева, что давность этого нарушения 2—3 дня, так как разрыв свежий и кровотоцит. На лице и руках Б. имеются множественные телесные повреждения: в области правого глаза кровоподтек фиолетового цвета, в области спинки носа кожная ссадина линейной формы, размером 1 см, коричневого цвета; на передней поверхности шеи множественные кожные ссадины, в области обеих рук кровоподтеки разной величины и формы, синеватого цвета. Давность всех этих повреждений также 2—3 дня.

Место происшествия, показанное мне потерпевшей, я сфотографировала. Эти фотографии мнегодились при допросе свидетелей—членов команды парохода «Александр Невский», которые указали место, где оставили Васютина с Б.

Свидетель Юшманова подтвердила, что 21 мая Тамара вернулась домой поздно вечером, вся в слезах и в перепачканной одежде. На лице под глазом у Тамары был синяк, а переносица поцарапана. Тамара сообщила, что стала жертвой гнусного насилия, совершенного неизвестным парнем с какого-то парохода. Тамара показала Юшмановой окровавленные трусы. Юшманова посоветовала Тамаре поехать в Вологду «на комиссию врачей».

Целью моего приезда являлся также и осмотр места, с которого якобы «упал» Васютин, и выяснение того, насколько правдоподобна выдвинутая им версия. Из беседы с начальником пристани Голуби я установила, что в 4—5 км от пристани, параллельно деревне Голуби, протекает речка Речча, впадающая в Сухону. Для перехода через эту речку действительно имеется мост. Взяв с собой двух понятых, я направилась к мосту с тем, чтобы осмотреть и описать его в протоколе осмотра. В результате осмотра мне сразу стала очевидна нелепость утверждений Васютина. Высота моста над речкой была 10 м, а на правом берегу, куда шел Васютин, мост был высотой в 4 м (левый берег был обрывист, и мост начинался сразу от обрыва

берега). Следовательно, Васютин или мог упасть в речку, но тогда бы он явился на пароход не в грязной, а в промокшей одежде, или на правый берег, где испачкать костюм было невозможно, так как на этом берегу была сплошная трава и никакой грязи не было. Имея при себе фотоаппарат, я сфотографировала мост и приобщила эти фотоснимки к протоколу осмотра.

Считая, что собранных улик достаточно, я предъявила Васютину обвинение по ч. 1 Указа Президиума Верховного Совета СССР от 4 января 1949 г. «Об усилении уголовной ответственности за изнасилование». При предъявлении обвинения Васютин отрицал свою вину, настаивая на выдвинутой им версии. В частности, он продолжал утверждать, что испачкал свой костюм при падении с моста. Затем он потребовал направления его на психиатрическую экспертизу, утверждая, что он страдает психическим заболеванием и невменяем. Однако заключением судебно-психиатрической экспертизы он был признан вполне психически здоровым.

В результате производства этой экспертизы расследование настоящего дела затянулось до месяца. По существу же Васютин был изобличен уже на второй день после возбуждения уголовного дела.

В суде виновность Васютина полностью подтвердилась, и он был приговорен к заключению в исправительно-трудовых лагерях.

СОДЕРЖАНИЕ

	Стр.
Улучшим расследование преступлений, совершаемых на транспорте.— Г. Б. Карнович	3
Расследование крушения поездов на электрифицированном участке.— М. Е. Масленников	11
Дело о пожаре на дизель-электроходе.— П. В. Харитонов	27
Использование следственного эксперимента для проверки обстоятельств происшествия.— А. Г. Попов	43
Судебно-медицинская экспертиза способствовала успешному расследованию дела.— Е. В. Каташев	54
Важность изучения документов по делу о хищениях.— В. Г. Захаров	61
Следствие по делу о хищениях.— И. А. Гушин	74
Расследование хищений груза, совершаемых при отцепке вагонов.— П. А. Шилаев	80
Хищение билетов из глубокого запаса.— И. Н. Барышев	86
Расхищение денежных средств работниками бухгалтерии пристани.— П. В. Азанов	91
Мой опыт расследования убийства.— Ф. В. Валирахманов	103
Роль оперативности при расследовании.— Ю. А. Кривых	123
Виновник преступления был изобличен после двукратного прекращения дела.— И. Д. Гошинский	130
Согласованная работа следователя и милиции по раскрытию убийств.— П. И. Шашков	138

	Стр.
Разоблаченная инсценировка несчастного случая.— Б. Ф. Шевченко	145
Разбойное нападение на крыше вагона.— С. П. Ефимичев	152
Как был разыскан убийца.— И. Д. Самисов	159
Расследование по горячим следам.— Н. И. Зимина	171

Редактор *Шишов*.
Технический редактор *М. М. Салдыков*.

Сдано в набор 4/V 1956 г.
Подписано к печати 20/VI 1956 г.
Формат бумаги 84x108 ¹/₃₂
Объем: физ. печ. л. 5,63; условн. печ. л. 9,23;
учетно-изд. л. 9,0. А. 08024 18/VI 1956 г.
Бесплатно. Рассылается по списку.
Госюриздат — Москва Ж-4, Товарищеский
пер., д. 19.
Тираж 10.000. Заказ 832.

Типография МИД СССР