

Решение УФСБ РР
№ 101А-5053
от 11.10.1996г.

КОПИЯ

Сов. секретно

РАСШЕПРЕЧЕНО

АКТ ИССЛЕДОВАНИЯ

материалов дела, связанных с гибелью комиссара Борисова М.В. 2-го декабря 1934г. во время автопроисшествия с грузовым автомобилем ГАЗ-АА № 2-42-15, имевшего место в гор. Ленинграде на ул. Воинова.

17 декабря 1960г. председатель Комитета Партийного Контроля ЦК КПСС тов. Шверник Н.М. поручил нам, заведующему Центральной криминалистической лабораторией Всесоюзного института юридических наук МЮ РСФСР доценту Зотову Борису Леонтьевичу, члену КПСС с 1944 года, имеющему стаж работы в области криминалистики 11 лет, и старшему инженеру той же лаборатории Боград Георгию Яковлевичу, члену КПСС с 1926г., имеющему стаж работы в области автотехники 25 лет, - проведение криминалистического и автотехнического исследования.

На разрешение экспертов были поставлены следующие вопросы:

1. Установить, явились ли причиной автопроисшествия технические неисправности автомобиля ГАЗ-АА № 2-42-15, отмеченные в актах комиссии от 2 декабря 1934г. и акте № 10652 от 2 декабря 1934г.

2. Обоснованы ли, с технической точки зрения, заключения, изложенные в актах от 2 декабря 1934г. (арх. № 213635 листы 1-8).

3. Объяснить механизм образования следов на стене дома на автомобиле ГАЗ-АА № 2-42-15 и одежде потерпевшего Борисова М.В.

Для решения указанных вопросов эксперты располагали следующими материалами:

1. Папка арх. № 213635, в которой находились:

Акт технической комиссии в составе Комарницкого И., Иванова В., Малькевич, Оскотского, Б.А. Гинзбурга (в конце акта указана фамилия Б. Гинцберг), Аигро, от 2 декабря 1934г.

Акт отпечатан на пишущей машинке, подписи указанных лиц нет, акт заверен "Верно Кабанова" и поставлен треугольный штамп комендатуры управления Нарком.ВД по Ленингр. обл.

Акт № 10652 обследования аварии на местном транспорте, копия, отпечатанная на машинке на 4-х страницах. Акт составлен ст.инспектором аварийной группы 1 отдел.ОРУД Малькевич, инспектор ОРУД Оскотский, подписей указанных лиц нет, копия не заверена.

Копия акта врачебного осмотра в поликлинике № 1 от 2 декабря 1934г. дежурными врачами Косьминым С.И., Барышевым Н.Н., Гандельман Н.Я. и начальником поликлиники Ольшанецким, отпечатанная на пишущей машинке. Копия имеет надпись: "Верно" и подпись А.Могилев неразборчиво, а также имеется треугольный штамп с надписью "Дежурный комендант, Управление Нар.Ком.ВД по Ленингр.обл."

Протокол допроса (копия) гражданина Малий от 2 декабря 1934г., отпечатанный на машинке. Допросил Лющков. На протоколе имеется надпись: "Верно" и подпись А.Могилев, а также имеется треугольный штамп с надписью "Дежурный комендант, Управление Нарком.ВД по Ленингр.обл."

Акт (копия) комиссии экспертов от 4 декабря 1934г. в составе проф.Надеждина В.А., Ижевского Н.И., профес.Добро-творского и проф.Розанова, л.д.12-13-14-15-16.

Протокол допроса Виноградова Н.И. (копия) от 2 декабря 1934г., отпечатанная на машинке. Допросил Миронов. На протоколе допроса имеется надпись: "Копия верна" и подпись - А.Могил..., а также треугольный штамп с надписью "Дежурный комендант, Управление Нарком.ВД по Ленингр. обл."

Заявление (копия) от 2 декабря 1934г. Войтас - чл.ВКП(б) с 1924г., отпечатанное на машинке. На копии имеется надпись: "Верно" и подпись - А.Могил..., а также треугольный штамп с надписью. "Дежурный комендант, Управление Нар. Ком.ВД по Ленингр.обл."

Протокол допроса Войтас от 2 декабря 1934г. (копия), на копии имеется надпись "Верно" и подпись неразборчива, и треугольный штамп с надписью "Дежурный комендант, Управление Нар.Ком.ВД по Ленингр.обл."

Копия рапорта Завиловича от 4 декабря, заверенная подписью - неразборчиво и штампом с надписью "Комендатура, Управление Нар.Ком.ВД по Ленингр.обл."

Протокол допроса Крутикова И.В. от 2 декабря 1934г., допросил Айзенштадт, отпечатанный на машинке, заверен подписью "Верно" Кабанова (л.д.21-22).

Протокол опроса шофера Кузина от 2 декабря 1934г., отпечатанный на машинке, опрос производили члены экспертной комиссии Комарницкий, Аигро, Оскотский, Иванов, Малькевич, Б.Гинцбург, подписей указанных лиц нет, протокол заверен "Верно" Кабанова и имеется штамп с надписью "Комендатура, Управление Нар.Ком.ВД по Ленингр.обл." (л.д.23-24).

Протокол допроса Кузина от 2 декабря 1934г. (копия), отпечатанный на машинке, допросил Агас, копия заверена, подпись неразборчива, имеется штамп с надписью "Дежурный комендант, Управление Нар.Ком.ВД по Ленингр.обл." (л.д.25).

Протокол допроса Хвиэзова от 4 декабря 1934г. (копия), отпечатан на машинке, допросил Черток, копия заверена, подпись неразборчива и имеется штамп с надписью "Комендатура Управления Нар.Ком.ВД по Ленинград.обл." (л.д.26-27-28).

Протокол допроса Шитова от 2 декабря 1934г., отпечатан на машинке, допросил Айзенштадт, заверено "Верно" Кабанова.

Протокол допроса Якунина от 2 декабря 1934г. (копия), отпечатан на машинке, допросил Агас, заверено "Верно", подпись неразборчива, штамп с надписью "Дежурный комендант, Управление Нар.Ком.ВД по Ленингр.обл." (л.д.30).

Заключение по делу о смерти комиссара оперода УГБ УНКВД Ленинградской обл. Борисова Михаила Васильевича, отпечатана на машинке в 2-х экземплярах. Заключение никем не подписано и не заверено, стоит дата " " января 1935г. (л.д.31-38, л.д.45-59).

6 фотоснимков размером 18x24 места происшествия, имеющие на обороте надпись:

"фото № 1 - стена садоводства, о которую ударилась машина"

"снимок № 2 - сторона улицы, на которой произошла катастрофа"

"снимок № 3 - место катастрофы"

"снимок (зачеркнуто) № 4 - часть стены, о которую ударилась машина (с правой стороны снимка виден отбитый угол стены и следы борта машины).

"снимок № 5 с левой стороны стены видны следы борта машины"

"снимок № 6 - водосточная труба с следами удара машины"
(л. д. 39-44).

Заключение о причинах смерти Борисова М.В. экспертной комиссии в составе Надеждина, Добротворского, Ижевского, от 13 декабря 1934г., отпечатанное на машинке, заверенное неразборчивой подписью и штампом с надписью "Комендатура, Управление Нар.Ком.ВД по Ленингр.обл." (л. д. 53-55).

Акт от 12 декабря 1934г. комиссии экспертов в составе: Надеждина, Добротворского, Ижевского и присутствующих при осмотре Ежова, Косарева, Агранова, Черток. Акт отпечатан на машинке, подписей указанных лиц нет. Акт заверен: верно - неразборчивая подпись и штампом: "Комендатура, Управление Нар.Ком.ВД по Ленингр.обл." (л. д. 56-57).

Акт от 12 декабря 1934г. осмотра одежды покойного Борисова, составленный членами экспертной комиссии Надеждиным, Добротворским, Ижевским и присутствующим при осмотре Черток. Акт отпечатан на машинке, подписей указанных лиц нет. Акт заверен: верно, неразборчивая подпись и штамп: "Комендатура, Управление Нар.Ком.ВД по Ленингр.обл." (л. д. 58-61).

Акт от 12 декабря 1934г. осмотра в гараже грузового автомобиля комиссией экспертов Надеждиным, Добротворским, Ижевским в присутствии Черток. Акт отпечатан на машинке, подписей указанных лиц нет. Заверен: верно - неразборчивая подпись и штампом: "Комендатура, Управление Нар.Ком.ВД по Ленингр.обл." (л. д. 62).

Акт сличения вещественных доказательств (копия) от 13 декабря 1934г., составленный проф. Надеждиным. Акт отпечатан на машинке и заверен "Верно" - Надежд..., имеет штамп с надписью "Комендатура, Управление Нар.Ком.ВД по Ленингр.обл." (л. д. 63-64).

Протокол допроса Хвиюзова (копия) от 14 декабря 1934г., допросили Ежов, Косарев, Агранов. Акт отпечатан на машинке, подписей указанных лиц нет. Заверен "Верно" - Круской. (л. д. 65-68):

Протокол допроса Крутикова (копия) от 11 декабря 1934г., допросили Агранов, Ежов, Косарев, протокол отпечатан на машинке, подписей указанных лиц нет, заверено "Верно" Зад... (л.д.69-73).

Протокол допроса Кузина (копия) от 13 декабря 1934г., допросили Ежов, Косарев, Агранов, протокол допроса отпечатан на машинке, подписей указанных лиц нет, заверен "Верно", подпись неразборчива (л.д.74-76).

Протокол допроса Малий (копия) от 14 декабря 1934г., допросили Ежов, Косарев, Агранов, протокол отпечатан на машинке, подписей указанных лиц нет, заверено "Верно", подпись неразборчива. (л.д.77-81).

Протокол допроса Виноградова (копия) от 10 декабря 1934г., допросили Ежов, Косарев, Агранов, протокол отпечатан на машинке, подписей указанных лиц нет, заверено "Верно", подпись неразборчива (л.д.82-86).

Предложение по делу бывших сотрудников Управления НКВД СССР по Ленинградской обл. (проект), январь 1935г., г.Москва, отпечатан на машинке (л.д.86-90).

2. Дело № 24318-37г., арх.№ П-58375 по обвинению Гусева Степана Павловича и Поповицкого Степана Сергеевича на 494 листах.

3. Дело арх.№ 260512, том 1, по обвинению Малий Д.З.

4. Дело, арх.№ 260512, том 2, по обвинению Виноградова Н.И.

5. Дело, арх.№ 260512, том 3, по обвинению Максимова.

6. Нами совместно с председателем Комиссии Партийного Контроля по Ленинградской обл. тов.Козминым Г.И. были проведены беседы с водителями автомобилей, работавшими в гараже НКВД гор.Ленинграда в период 1934 года, а именно: тт.Кузиным, Янелисом, Пановым, Чаповским, Тропашко, Юдиным, Конаревым, Кругловым, Варлет, Васильевым.

Стенограммы бесед и собственноручно написанное письмо Юдина в адрес Комитета Партийного Контроля ЦК КПСС, представлены тов.Кузнецову А.И.

7. Комиссия выезжала на место происшествия в г. Ленинград.

8. Воспроизводила технические неисправности в полном соответствии с описанными в актах от 2 декабря 1934г. (арх. № 213635, л. д. 1-8) на машине такой же марки, а именно ГАЗ-АА, представленной в наше распоряжение начальником автомобильной базы хозяйственного отдела Управления Комитета государственной безопасности по Ленинградской обл. Соколовым Григорием Ивановичем (см. справку от 23 декабря 1960г.).

И С С Л Е Д О В А Н И Е

1.

Восстановление обстановки места происшествия

Обстановка места происшествия описана в актах от 2 декабря 1934г. технической комиссии и акте № 10652, в показаниях очевидца Крутикова и водителя Кузина, кроме того, в нашем распоряжении имелись фотоснимки места происшествия, изготовленные в 1934 году (арх. № 213635, листы 39, 40, 41, 42, 43, 44).

В актах от 2 декабря 1934г. технической комиссии и № 10652 обстановка места происшествия описана следующим образом: "...Сего числа на ул. Воинова против дома № 50 произошла авария грузовой машины № 24215. Установлено, что машина следовала по ул. Воинова от пр. Володарского, за перекрестком Потемкинской улицы в расстоянии 35 метров от него, машина завернула на тротуар под углом в 35° и, проехав 3 м до тротуара, ударилась шиной о поребрик тротуара, затем прошла около 9,5 м и ударилась правой дверкой и углом корпуса в выступ заделанного оконного проема, после чего прошла по тротуару еще 6,5 м сошла на мостовую и проследовала по прямой...".

Для проверки правильности данного описания мы обратились к анализу фотоснимков. Хотя фотоснимки сделаны без масштаба, однако восстановить этот масштаб не представляло никакой трудности, поскольку размеры окон - высота и ширина, и расстояние между окнами остались без изменений. Таким образом по фотоснимкам нам удалось восстановить ширину тротуара, равную 3 м, расстояние, пройденное автомобилем по тротуару в направлении к стене до соприкосновения

со стеной, равную примерно 9,5 м, расстояние, пройденное автомобилем вдоль стены, равное примерно 4 м и место, с которого автомобиль начал сворачивать и отходить от трубы. Все эти данные были получены путем сопоставления непосредственно на месте происшествия со снимками, на которых имеются следы на стене от соприкосновения с ней автомобиля ГАЗ-АА № 2-42-15. Причем высота их расположения соответствует габаритам автомобиля ГАЗ-АА. Таким образом можно считать установленным, что описание обстановки места происшествия, указанное в актах, соответствует действительности и путь следования автомобиля в момент аварии схематически может быть изображен следующим. (См. схему № 1 таблица № 3).

П.

Анализ технического состояния автомобиля ГАЗ-АА № 2-42-15.

Полученная нами схема показывает, что за период движения автомобиля к стене, вдоль стены и от стены, автомобиль плавно без резких углов изменял направление движения около 4-х раз. Такое изменение возможно только тогда, когда рулевое управление работает нормально.

С технической точки зрения, одной из причин, которая может привести к непроизвольному, т.е. помимо воли водителя, резкому забрасыванию автомобиля вправо в данных дорожных условиях (сухой асфальт, отсутствие каких-либо препятствий на пути, хорошая видимость, прямолинейное движение), является неисправность рулевого управления. Однако путь следования автомобиля, изображенный на схеме с изменением направления движения к стене, вдоль стены и от стены, указывает на то, что рулевое управление было исправно. Это обстоятельство отмечается и в акте экспертиз от 2 декабря 1934г., в котором сказано: "При осмотре главных частей рулевого управления и переднего моста таковые оказались в полной исправности" (л.д.3).

Кроме этого, в актах отмечено: "После смены поврежденной резины с колесом, проведена была проба тормозов и рулевого управления, причем во время опробования производился только левый поворот (по условиям движения), при этом машина была остановлена со скорости 46 км (по показаниям спидометра данной машины) на расстоянии около 20 метров".

Из материалов дела известно, что с места аварии автомобиль ГАЗ-АА № 2-42-15 своим ходом был доставлен в гараж, расположенный в 3-х километрах от места происшествия.

Следовательно, техническое состояние автомобиля ГАЗ-АА № 2-42-15 было таким, что непроизвольного резкого изменения движения автомобиля ГАЗ-АА № 2-42-15 вправо по данной причине произойти не могло.

Непроизвольное резкое изменение направления движения автомобиля могло произойти в результате мгновенного спуска воздуха в шине при разрыве. В материалах дела отмечается, что разрыв шины произошел уже после изменения направления в результате резкого удара о поребрик тротуара, что также отмечается и в актах от 2 декабря 1934г. Таким образом и это обстоятельство не могло послужить причиной аварии.

Единственной причиной аварии комиссия экспертов в заключении акта от 2 декабря 1934г. (л.д.4) считала "неисправность машины (недостаток листов рессоры и отсутствие центрального болта)". С технической точки зрения, недостаток листов рессоры и отсутствие центрального болта ни при каких условиях не может привести к непроизвольному и резкому изменению направления движения автомобиля, так как система рулевого управления совершенно самостоятельная система и благодаря шарнирно-сухарному креплению его тяг обеспечивается различное отклонение от нормального положения состояния передней оси, связанной с рессорой.

В актах от 2 декабря 1934г. указано, что центральной болт имел только срезанную головку, а сам центральный болт отсутствовал. Такое положение не может иметь место, так как по конструкции крепления передней рессоры, поломанный центральный болт никуда выпасть не может, ибо он размещается в закрытой со всех сторон коробке. Рессора передняя в собранном виде крепится к поперечине рамы № 1, имеющей коробчатую форму. В поперечине рамы № 1 при изготовлении выдавлено прессом углубление для помещения головки центрального болта рессоры, что ограничивает болт сверху, а снизу рессора при посредстве 2-х стремянок с гайками и накладки стремянок укрепляется к поперечине рамы № 1. Причем накладка стремянок сплошная и тоже имеет углубление для помещения конца центрального болта с гайкой. Никаких других отверстий, кроме как для 4-х шпилек стремянок в накладке стремянок нет. Следовательно, в случае обрыва - поломки

центрового болта, его остатки будут находиться в закрытом со всех сторон пространстве и будут обнаружены только при разборке рессоры во время ремонта (см. фотографию № 1 таблица № 4).

В тех же актах указано (папка арх. № 213635, лист 3), что листы рессоры по отношению к оси центрального болта смещены вправо. Такое положение, с технической точки зрения, также не может иметь место, так как конструктивно листы рессоры крепятся следующим образом: Первые шесть листов рессоры после сборки их скрепляются специальными хомутиками в один пакет, ограничивающий расхождение отдельных листов. Такое крепление обеспечивает нормальную работу рессоры без сдвигов листов в какую бы то ни было сторону. Последующий седьмой и другие листы крепятся в пакет рессоры только центральным болтом.

Таким образом, если иметь рессору, состоящую только из семи листов вместо 14, положенных по конструкции передней рессоры, то сдвига листов рессоры, состоящей из 7 листов, во время эксплуатации автомобиля не произойдет, так как помимо конструктивного крепления шести листов при помощи хомутиков имеет место ограничение сдвига переднего моста креплением рессоры в коробчатом профиле поперечины рамы № 1 и креплением упорной вилки переднего моста.

В актах от 2 декабря 1934г. технической комиссии и акте № 10652 отмечено, что на месте происшествия не было обнаружено никаких деталей автомобиля, как-то: листов рессоры, болтов и т.п. Такое утверждение говорит о том, что неисправность передней рессоры автомобиля ГАЗ-АА № 2-42-15, если она была, то была доаварийная, т.е. она существовала на автомобиле ГАЗ-АА № 2-42-15 в период, предшествующий происшествию. Однако по материалам дела и из бесед с шоферами гаража Управления МВД, работавшими в период 1934г., установлено, что существующий порядок обслуживания автомобилей, а также наличие высококвалифицированных кадров, достаточный резерв различных запасных частей в гараже, а также наличие резервных автомобилей исключали возможность выхода в эксплуатацию автомобиля, имеющего техническую неисправность.

В ы в о д ы: Технические неисправности автомобиля ГАЗ-АА № 2-42-15, отмеченные в актах от 2 декабря 1934г. технической комиссии и акте № 10652, не могли послужить причиной самопроизвольного и резкого изменения направления движения автомобилем ГАЗ-АА № 2-42-15.

Вышеотмеченные положения актов от 2 декабря 1934г. технической комиссии и акта № 10652 противоречат общеизвестным техническим данным.

III.

Воспроизведение отмеченных в актах от 2 декабря 1934 года неисправностей непосредственно на автомобиле той же марки, а именно ГАЗ-АА.

В целях наглядности нами на автомобиле той же марки, т.е. на автомобиле ГАЗ-АА были воспроизведены в полном соответствии с описанными в актах от 2 декабря 1934г. технические неисправности, а именно:

а) Удалены семь листов передней рессоры из комплекта рессоры, состоящей из 14 листов. (Удалены следующие листы 14, 13, 12, 11, 10, 9, 8).

б) Удален центральный болт, стандартная длина которого 90 мм, и вместо него вставлена часть болта с головкой, вся длина которого 20 мм.

в) Рессора, состоящая из 7 листов с частью центрального болта была укреплена стрелянками к поперечине рамы № 1.

г) После крепления рессоры из 7 листов гайки стрелянок на 10 мм были отпущены, таким образом крепление рессоры было ослаблено и между листами рессоры образовался зазор от 1 до 3 мм;

д) После, на автомобиле ГАЗ-АА с перечисленными выше неисправностями передней рессоры был совершен пробег по маршруту около 18 км, по разнообразному профилю дороги, с различным верхним покрытием, а именно: по асфальту, по грунтовой ухабистой дороге с выбоинами, по пересечениям трамвайных путей, а также по канализационным люкам, как выступающим, так и по углубленным, с воспроизведением различных поворотов рулевого управления при скорости движения 25-45 км в час.

Испытание автомобиля с подобными неисправностями подтвердили ранее сделанные нами выводы и в ходе движения автомобиля каких-либо отклонений автомобиля от заданного направления не наблюдалось. Описанные выше неисправности рессоры никакого влияния на систему управления автомобилем ГАЗ-АА не имели. (См. справку от 23 декабря 1960г.).

В ы в о д: Отсутствие семи листов рессоры и поломанный центральной болт никакого влияния не оказывает на сохранение направления движения автомобиля. Автомобиль с такими техническими неисправностями нормально управляется и водитель никаких дополнительных усилий не ощущает.

1У.

Анализ бесед с водителями, работавшими в гараже НКВД в 1934г.

Поскольку архивных материалов не сохранилось, для восстановления существовавшего в период 1934г. внутреннего порядка в гараже и контроля за техническим состоянием транспорта нами в присутствии председателя комиссии партийного контроля Ленинградского обкома КПСС тов. Козмина Г.И. были проведены беседы с работавшими в тот период в данном гараже следующими водителями: Кузиным, Чаповским, Янелисом, Пановым, Тропашко, Юдиным, Конаревым, Кругловым, Ворлет, Першиным, Васильевым. (Стенограммы бесед прилагаются).

В результате указанных бесед было выяснено:

1. Шоферские кадры гаража НКВД 30-35 годов (да и теперь) подбирались из очень добросовестных, технически грамотных лиц, работающих с полной ответственностью за порученное им дело;

2. Ответственность за техническое состояние автомобиля полностью ложилась на шофера. Содержание автомобиля постоянно в хорошем техническом состоянии поощрялось в виде начисления премиальных. Эта материальная заинтересованность еще больше способствовала содержанию автомобилей в хорошем техническом состоянии, так как при оценке общественной комиссией баллом "удовлетворительно" шофер лишался премиальных вознаграждений (40 руб.).

3. Система создания общественного контроля из высококвалифицированных шоферов, проводивших периодически 2-3 раза в месяц строгие технические осмотры автомобилей с целью выявления их технического состояния, способствовала содержанию транспорта постоянно в хорошем техническом состоянии. Наряду с этим, практика проведения работы общественной комиссией эпизодически, по усмотрению самой комиссии, заставляла шоферов постоянно очень тщательно обслуживать свои машины и содержать их в любое время в хорошем техническом состоянии.

4. Наличие достаточного количества запасных частей и доступность шофера к получению самостоятельно нужной ему для ремонта запасной части, также способствовало содержанию автомобилей гаража в постоянной технической исправности.

5. Наличие ремонтной бригады в гараже для оказания помощи в ремонте шоферам, а также наличие хорошо оборудованной автомобильной мастерской гарантировали хорошее качество ремонта и содержание автомобилей в технической исправности.

6. Достаточное количество автомобилей в гараже создавало возможность в случае задержки автомобиля в ремонте использовать для эксплуатации другие, свободные автомобили, что исключало необходимость посылки в рейсы автомобиля с техническими неисправностями.

7. Автомобильный парк гаража НКВД в тот период по свидетельству вышеуказанных лиц был абсолютно новым и самым лучшим, капитальных ремонтов машин не производилось, так как имелась возможность передавать в части НКВД все машины, требующие более или менее значительного ремонта.

8. В памяти вышеуказанных водителей не сохранилось ни одного случая, когда бы совершалась авария или какое-либо другое происшествие с автомобилем по вине плохого технического состояния автомобиля или технической неисправности и поломки деталей автомобиля. И все они категорически исключают возможность выхода в эксплуатацию технически неисправного автомобиля, в том числе и автомобиля ГАЗ-АА № 2-42-15.

9. На беседах с водителями Кузиным, Чаповским, работавшими в тот период на автомобиле ГАЗ-АА № 2-42-15, и водителем Юдиным, который начал работать на данном автомобиле через две недели после происшествия вместо Кузина, заявили, что автомобиль 2 декабря 1934г. вышел из гаража в полной технической исправности. Автомобиль ГАЗ-АА № 2-42-15 использовался в основном в качестве легковой машины для разъездов по гор. Ленинграду и окрестностям и к моменту происшествия имел общий пробег около 30 тысяч километров.

Примечание: Данные, полученные нами в результате бесед с водителями, работавшими в гараже НКВД в тот период при даче нами заключения о техническом состоянии автомобиля ГАЗ-АА № 2-42-15 в момент происшествия, не использовались. Они приведены лишь для восстановления общего состояния автомобильного парка и уяснения постановки технического контроля в тот период времени.

У.

Восстановление механизма образования следов.

1. Следы на стене дома. По фотографическим снимкам, сделанным в 1934г., и описанию следов в заключении о причинах смерти Борисова М.В., составленному профессором Надеждиным, Добротворским и Ижевским, от 13 декабря 1934г. и акту, составленному той же экспертной комиссией в присутствии Ежова, Косарева, Агранова и Черток от 12 декабря 1934г., удалось установить, что наибольшее разрушение на стене дома имеется на линии левой стороны проема заделанного окна (см. таблицу № 1 фото № 4).

Данное повреждение расположено от земли (от поверхности тротуара) на высоте: нижняя граница - 80 см, верхняя граница - 140 см.

На снимке, сделанном в декабре 1934г. (л.д.42), хорошо видны два углубленных следа, идущих параллельно друг другу вдоль стены. Упоминание об этих следах имеется и в акте от 12 декабря (л.д.56). "...на высоте соответствующей, примерно, верхнему краю кузова автомобиля, вдавленная борозда, шириной в палец, идущая с небольшим подъемом в сторону движения автомобиля через весь простенок". По снимкам нам удалось установить, что указанные следы расположены от поверхности тротуара на высоте: нижний след - 90 см, верхний след - 140 см.

На линии правой стороны проема окна имеется след, расположенный параллельно линии основания дома; по фотографическому снимку, изготовленному в 1934г. (л.д.41), удалось установить, что данный след расположен на высоте 120 см (см. таблицу № 2 фото № 5).

В акте от 12 декабря 1934г. (л.д.56) отмечается, что водосточная труба, расположенная посередине следующего простенка, вдавлена на том же уровне, как и бороздка на предыдущем простенке, причем на поддерживающей водосточную трубу вилке, на ближайшем к Потемкинской улице загибе этой вилки оказался обрывок ткани почти черного (серо-черного) цвета, длиной около восьми сантиметров и толщиной около трех-четырех миллиметров.

Настоящая комиссия с участием проф. Прозоровского В.И. и проф. Смоляниного В.М. 23 декабря 1960г. при осмотре дома садоводства по ул. Воинова в г. Ленинграде установила, что упомянутая труба находится в том же самом месте и что крюк (вилка), поддерживающий

трубу, в настоящее время расположен на той же вертикальной линии, но ниже на 15 см, чем это было в декабре 1934г. Следы перестановки крюка (вилки) сохранились и в настоящее время и никаких сомнений не вызывают.

Таким образом, расстояние от земли, на котором находился крюк (вилка), поддерживающий водосточную трубу, в декабре 1934г. было равно 165 см, а расстояние от земли до четко выраженного на фотоснимке следа, о котором говорилось в акте от 12 декабря, равно примерно 135 см. Данный след имеет четко выраженные линейные границы, идущие параллельно друг другу (см. таблицу № 2 фото № 6).

2. Следы на автомобиле.

Снимков автомобиля ГАЗ-АА № 2-42-15 в материалах дела не имеется, поэтому следы воспроизводятся по документам, составленным в декабре 1934г.

На автомобиле ГАЗ-АА № 2-42-15 был погнут правый передний крюк борта кузова. На наружной поверхности правого борта имелись следы штукатурки. Поскольку осматривавшие автомобиль лица сочли необходимым отметить наличие следов штукатурки на правом борте кузова в актах от 2 декабря 1934г., то можно сделать вывод, что каких-либо других повреждений борта кузова не было, поэтому и в актах они не отмечены. Повреждена правая дверца кабины, вмятина у борта со стороны замка, разбито стекло правой дверцы кабины. На ручке правой дверцы имеются следы извести от штукатурки стены. Указанные следы могли образоваться только тогда, когда правая дверца была открыта. Незначительно погнуто правое переднее крыло. Каких-либо других следов от соприкосновения автомобиля со стеной дома в документах не имеется.

3. Следы на одежде потерпевшего.

Фотоснимков одежды потерпевшего Борисова М.В. в материалах дела нет, поэтому повреждения на одежде воспроизводятся по акту осмотра одежды покойного Борисова, проведенного 12 декабря 1934г. комиссией экспертов в составе проф. Надеждина, проф. Добротворского, и Ижевского (л. д. 58-61), причем только те из них, которые остались на пальто.

Указанные в акте повреждения перенесены на схему (см. таблицу № 5 схему № 2).

4. Восстановление некоторых габаритных размеров автомобиля ГАЗ-АА № 2-42-15.

Из бесед с водителями, работающими на данном автомобиле в период 1934г. было выяснено, что все борта кузова этого автомобиля были понижены примерно на ширину 1 доски, т.е. около 10-12 см. С учетом этого обстоятельства, а также спущенного правого переднего колеса можно установить примерно следующие размеры:

- высота от земли до днища кузова в правом переднем углу - 81-82 см
- высота до верхнего правого переднего угла борта кузова - 140 см
- высота переднего правого крюка борта - 136 см
- высота заднего правого крюка борта - 138 см
- высота ручки дверцы кабины - 120-122 см
- высота шарнирного крепления борта кузова - 89-91 см.

Для уяснения механизма образования следов на стене и водосточной трубе необходимо знать высоту скамейки от днища автомобиля. Из бесед с водителями, работающими на данном автомобиле, выяснено, что она была расположена ниже верхнего края борта примерно на одну доску борта, т.е. ниже на 10-12 см.

5. Сопоставление полученных данных габаритных размеров автомобиля ГАЗ-АА № 2-42-15 с расположением следов на стене дома, водосточной трубе и одежде потерпевшего Борисова.

Наибольшее разрушение на линии левой стороны проема заделанного окна образовалось от удара правым передним углом кузова. Однако плоскость соприкосновения угла борта кузова с выступом заделанного окна не могла быть более толщины бортовой доски, т.е. не более 3 см. Если бы автомобиль совершал движение на 3 см левее, то соприкосновения со стеной не произошло бы. Удар был не лобовой, а по касательной, так как в ином случае могло сорвать правый борт кузова.

Два углубленных следа, идущих параллельно друг другу, могли образоваться от крюков борта кузова и шарнирного крепления борта кузова.

След, имеющийся на линии правой стороны проема окна, расположенный параллельно линии основания дома, мог быть оставлен от ручки правой дверцы кабины.

Верхний с четко выраженными линейными границами след на водосточной трубе мог быть оставлен задним правым крюком борта. Нанесение описанного на водосточной трубе повреждения передним крюком борта исключается, так как автомобиль в этот момент выруливали от стены.

Учитывая высоту крюка, поддерживающего водосточную трубу, на котором были обнаружены нити ткани от пальто Борисова (165 см), его рост (172 см), высота днища кузова от земли (86 см), примерную высоту скамейки от земли (126 см), повреждение на одежде могло образоваться только в случае нахождения Борисова в положении сидя или близко к этому. Образование данных следов в положении стоя исключается.

Повреждения автомобиля ГАЗ-АА № 2-42-15, отмеченные в актах технической комиссии от 2 декабря 1934г., по своему характеру незначительны и были получены при касательном соприкосновении с выступом стены у заделанного оконного проема в момент, когда автомобиль начинал движение параллельно стене. Следует полагать, что скорость движения в данный момент была небольшой, так как часть кинетической энергии автомобиля была погашена на удар передним правым колесом о поребрик тротуара, в результате чего была пробита камера колеса и преодоление всем автомобилем этого поребрика тротуара, а также с момента наезда на поребрик имело место притормаживание автомобиля. (Папка арх. № 213635 лист 6).

Если полагать, что автомобиль перед резким поворотом направо двигался со скоростью 45 км в час и что с момента наезда на поребрик тротуара имело место притормаживание, то в момент соприкосновения автомобиля с выступом стены он имел скорость порядка 12-15 км в час.

Плавный, равномерный и управляемый характер движения автомобиля ГАЗ-АА № 2-42-15 к стене, вдоль стены и от стены, при скорости движения в этот момент 12-15 км в час (или даже большей скорости порядка 18-20 км в час, поскольку из-за отсутствия точных

исходных данных скорость определена ориентировочно) размещение следов автомобиля на стене, отсутствие повреждений на правом борту кузова в своей совокупности могут служить достаточным основанием для вывода о том, что указанный маневр не представлял непосредственной опасности для лиц, находившихся в кабине автомобиля, и лиц, находящихся в кузове автомобиля, если они сидели на скамейке данного автомобиля.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

1. Отсутствие семи листов передней рессоры и сломанный центральной болт в актах от 2 декабря 1934г. зафиксированы как единственная причина автомобильного происшествия с автомобилем ГАЗ-АА № 2-42-15.

Указанные выше технические неисправности ни при каких условиях не могли послужить причиной самопроизвольного и резкого изменения направления движения автомобиля ГАЗ-АА № 2-42-15.

Система рулевого управления автомобиля - самостоятельная система и непосредственно с передней рессорой не связана, а поэтому технические дефекты передней рессоры не могут лишить автомобиль управляемости.

2. Заключение, изложенные в актах от 2 декабря 1934г., с технической точки зрения необоснованны, поскольку они противоречат общеизвестным техническим данным.

Даже если допустить, что отмеченные в этих актах неисправности передней рессоры имели место, то и в этом случае автомобиль самопроизвольно, резко изменить направление движения вправо не мог без воздействия на рулевое колесо.

Характер пути движения автомобиля с момента резкого изменения движения вправо, к стене, вдоль стены и от стены показывает, что во время пути следования имело место многократное изменение положения рулевого управления. Подобное движение возможно только при сознательном управлении автомобилем.

3. Следы на правом борту автомобиля ГАЗ-АА № 2-42-15, одежде потерпевшего Борисова М.В., а также на стене дома образовались в результате касательного соприкосновения автомобиля со стеной дома.

Повреждение на одежде могло образоваться только в случае нахождения Борисова в положении сидя или близко к этому. Образование данных следов в положении стоя исключается. Исходя из характера следов и повреждений на автомобиле, сильного удара автомобиля ГАЗ-АА № 2-42-15 о стену дома не было.

Плавный, равномерный и управляемый характер движения автомобиля ГАЗ-АА № 2-42-15 к стене, вдоль стены и от стены при скорости движения в этот момент 12-15 км в час (или даже большей скорости, порядка 18-20 км в час, поскольку из-за отсутствия точных исходных данных скорость определена ориентировочно), размещение следов автомобиля на стене, отсутствие повреждений на правом борту кузова в своей совокупности могут служить достаточным основанием для вывода о том, что указанный маневр не представлял непосредственной опасности для лиц, находившихся в кабине автомобиля, и лиц, находящихся в кузове автомобиля, если они сидели на скамейке данного автомобиля.

Эксперты:

доцент

Зотов

(Зотов)

ст. инженер

Боград

(Боград)

30 декабря 1960г.

г. Москва

Приложение: Таблицы с фотоснимками и схемами
№№ 1, 2, 3, 4, 5

- 3 экз.

Стенограмма бесед с тт. Кузиным,
Чаповским, Васильевым, Ворлет,
Янелисом, Пановым, Тропашко,
Конаревым, Кругловым на 85 л.

- 1 экз.

Заявление т. Юдина на имя Председателя Комитета Партийного Контроля при ЦК КПСС на 1 листе

- 1 экз.

Эксперты: доцент

Зотов

(Зотов)

ст. инженер

Боград

(Боград)

КОПИЯ

19/157

ЦЕНТРАЛЬНАЯ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКАЯ КРИМИНАЛИСТИЧЕСКАЯ
ЛАБОРАТОРИЯ ВСЕСОЮЗНОГО ИНСТИТУТА ЮРИДИЧЕСКИХ НАУК

Москва, Г-99, Продольный пер. 3.

Телефон Д 2-31-28

Т а б л и ц а № 1

К экспертизе № _____ от 30 декабря 1960 г.



Ромо ~ 1

Рензуня со

(1939)

160
20

2.

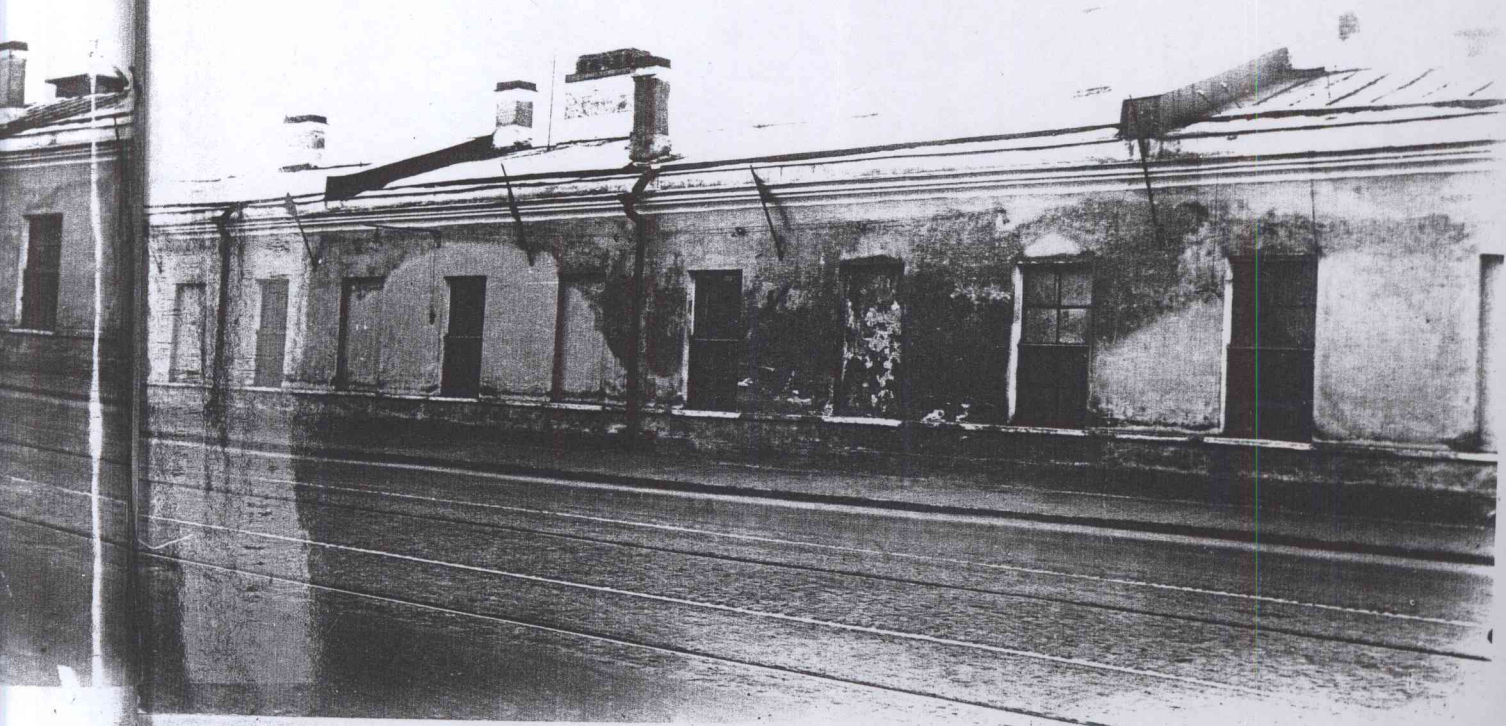


Фото № 2

Репр. со снимков, изготовленн.

(1940)



Фотом №3

с 1937?

(19 41)

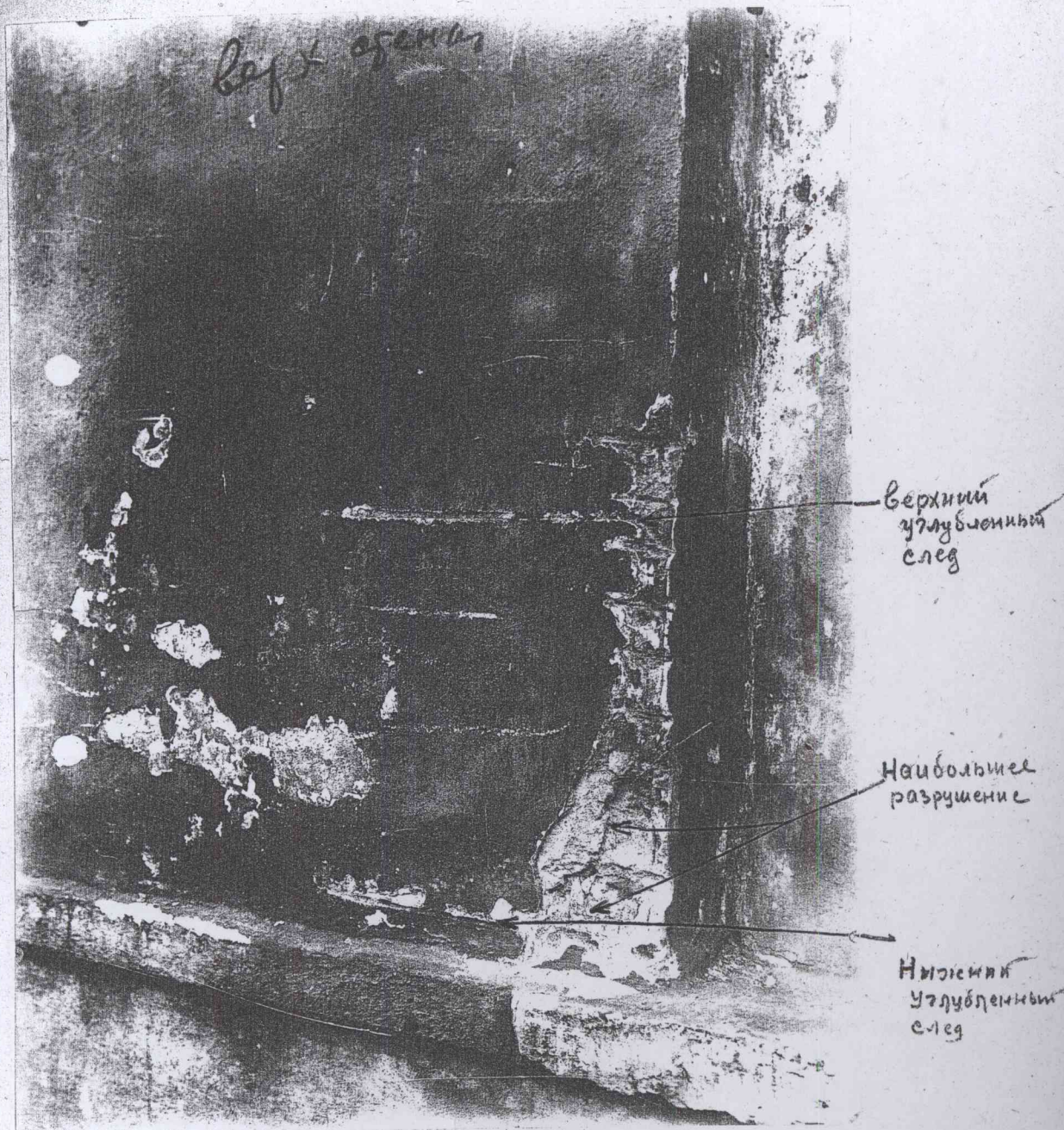


Фото №4

(л. 42)

Эксперт Зинин

Тюряг

158
23

ЦЕНТРАЛЬНАЯ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКАЯ КРИМИНАЛИСТИЧЕСКАЯ
ЛАБОРАТОРИЯ ВСЕСОЮЗНОГО ИНСТИТУТА ЮРИДИЧЕСКИХ НАУК

Москва, Г-99, Продольный пер., 3.

Телефон Д 2-31-28

Т а б л и ц а № 2

К экспертизе № _____ от 30 декабря 1960 г.



След параллель-
ный основанию
дома

Фото №5

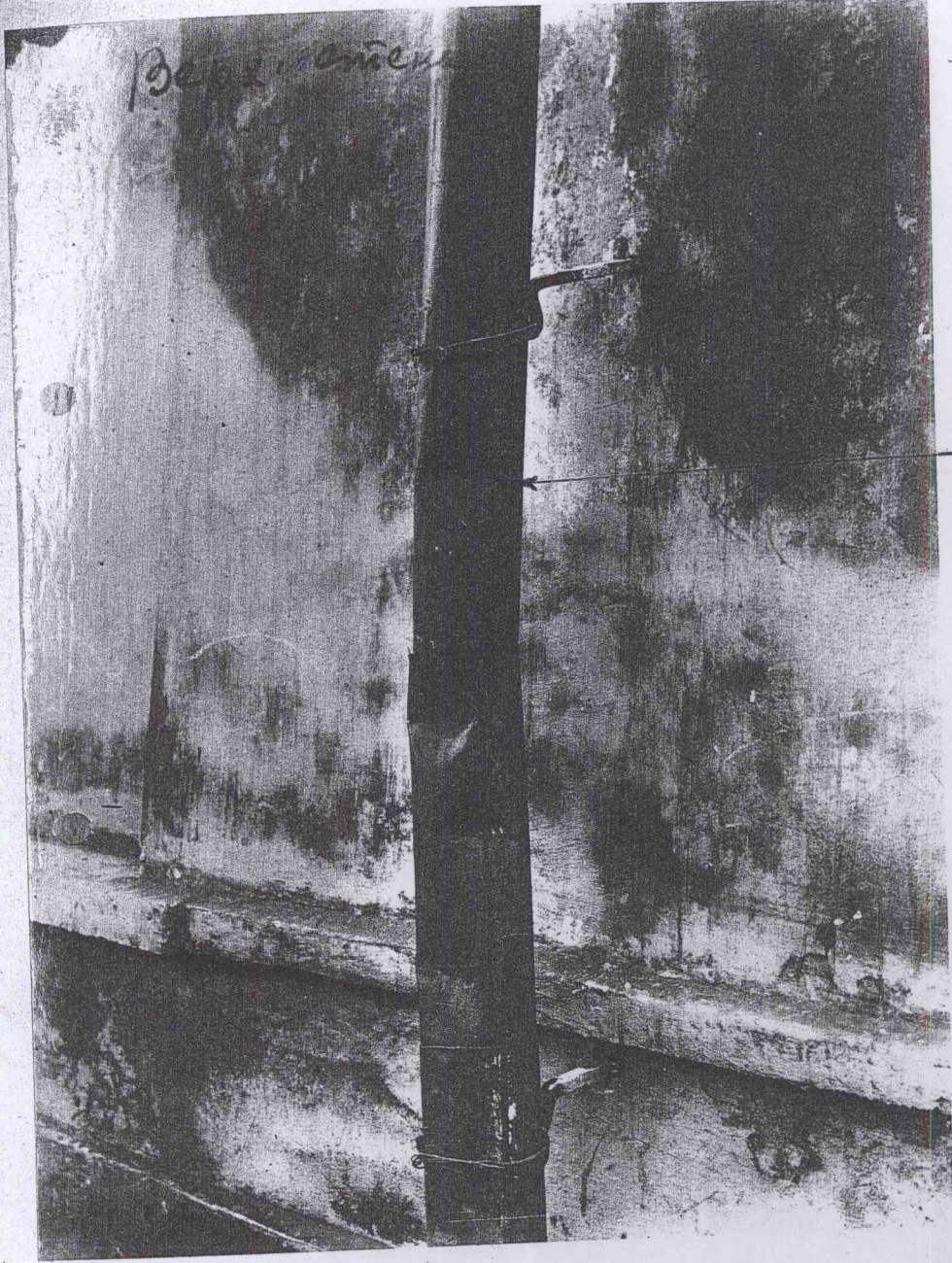
(ЛГ 43)

Репродукция, и
в 1934г.

44

158
24

2.



След, имеющий
гетко вырожжен-
ные границы

Фото № 6

репродукции, изготовленные
1934г.

(лг 44.)

Эксперты Земин

Теплов

КОПИЯ

16
25

ЦЕНТРАЛЬНАЯ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКАЯ КРИМИНАЛИСТИЧЕСКАЯ
ЛАБОРАТОРИЯ ВСЕСОЮЗНОГО ИНСТИТУТА ЮРИДИЧЕСКИХ НАУК

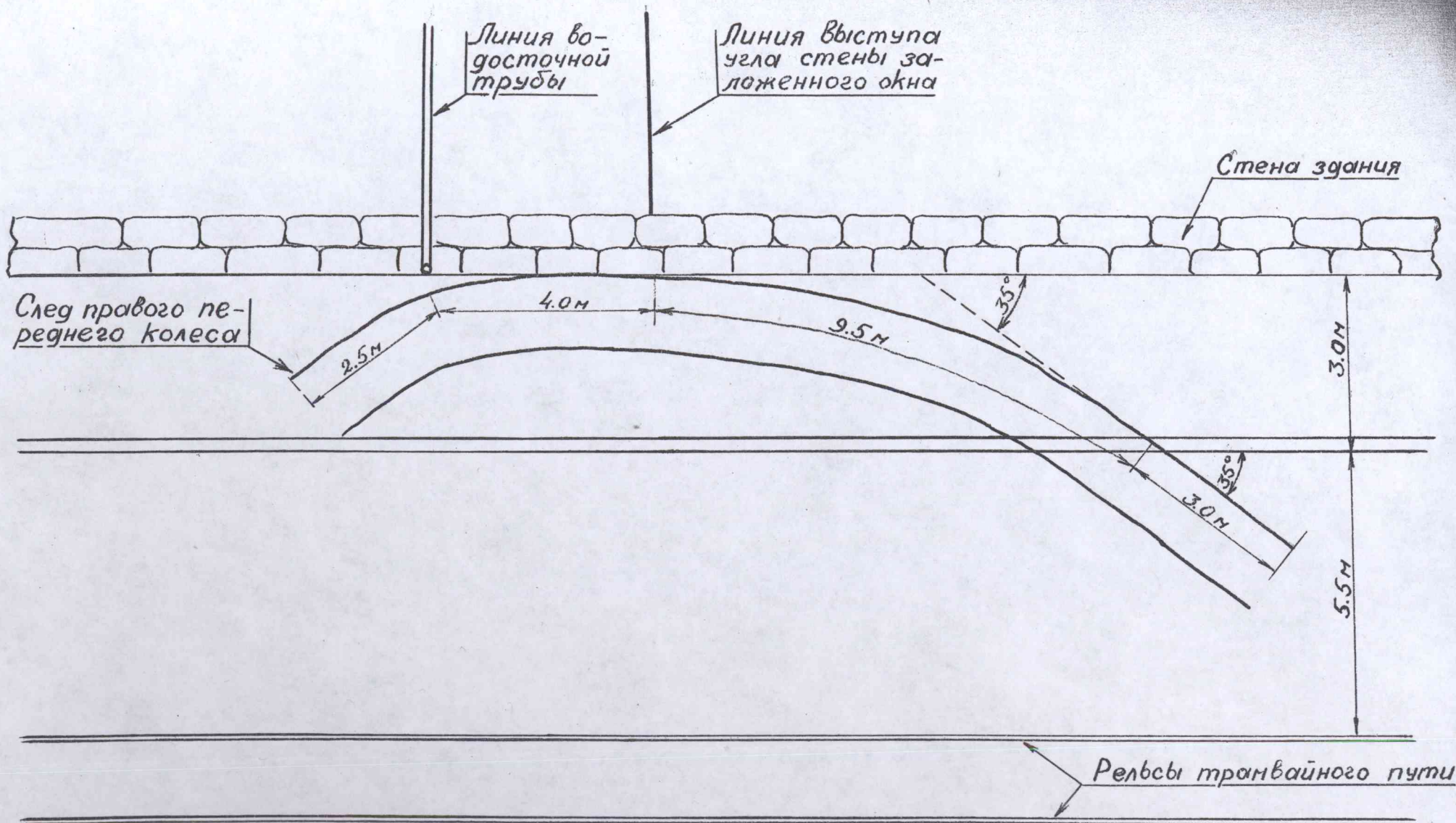
Москва, Г-99, Продольный пер., 3.

Телефон Д 2-31-28

Т а б л и ц а № 3

К экспертизе № _____ от 30 декабря 1960 г.

Схема №1
движения автомобиля ГАЗ-АА №2-42-15 во время происшествия.



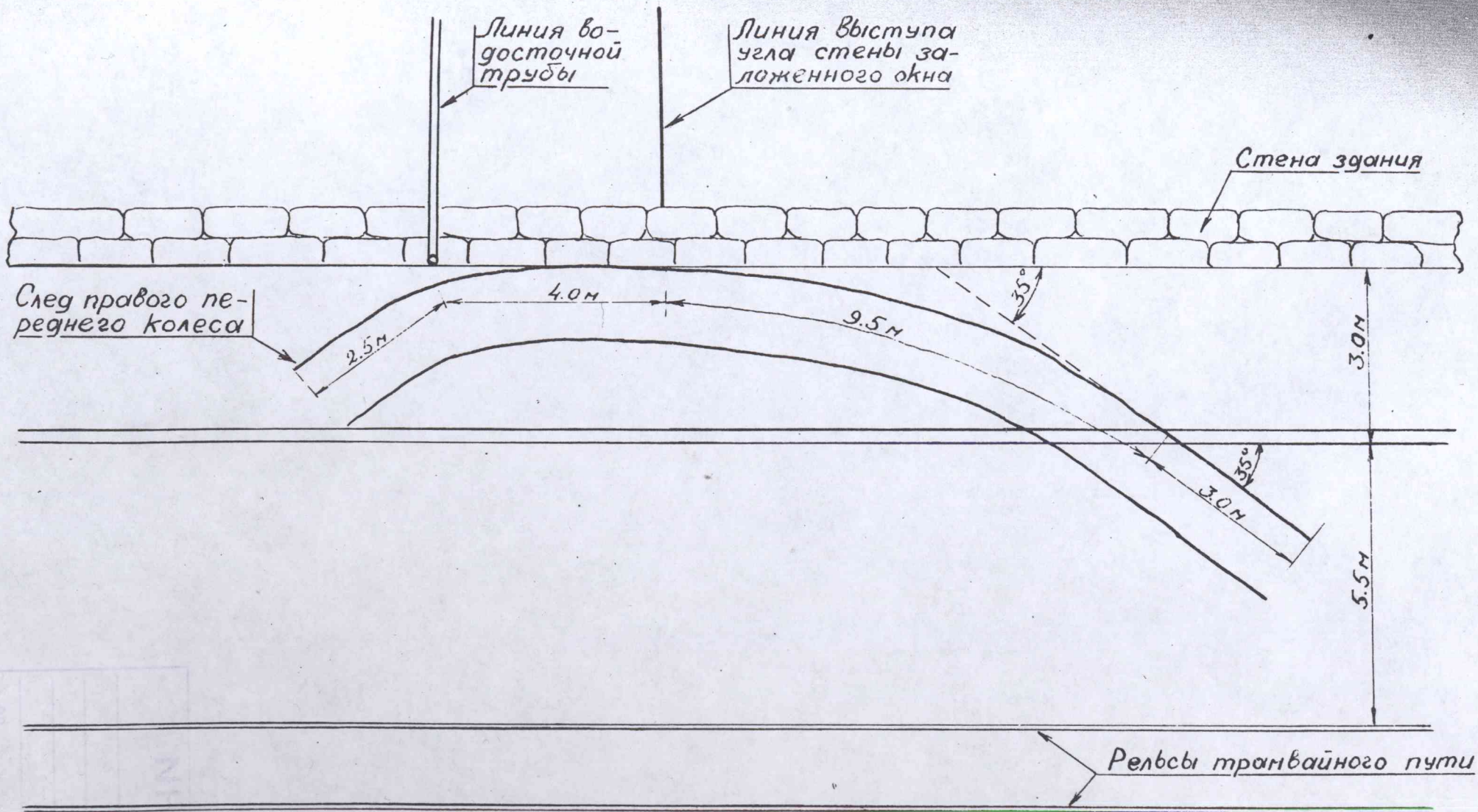
масштаб 1:100

Эксперты:

Зосим Сегроз

9/10

движения автомобиля ГАЗ-АА N 2-42-15 во время происшествия.



масштаб 1:100

Эксперты: *Семин* *Семин*

28

КОПИЯ

183
28

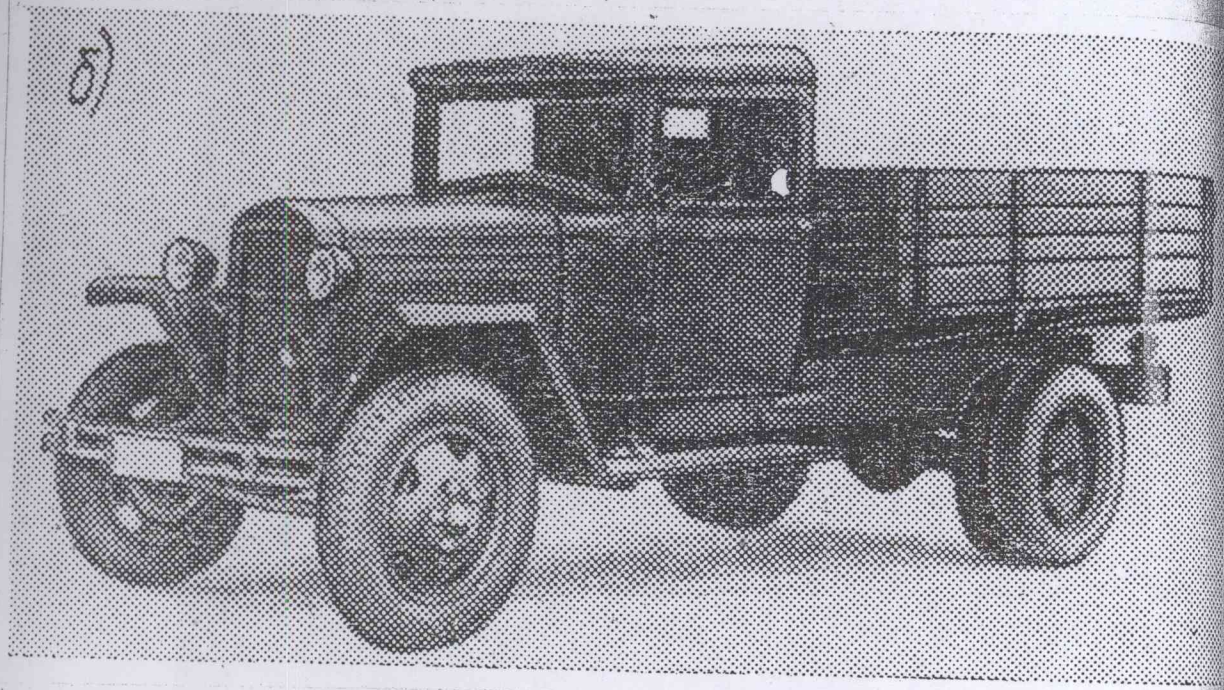
ЦЕНТРАЛЬНАЯ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКАЯ КРИМИНАЛИСТИЧЕСКАЯ
ЛАБОРАТОРИЯ ВСЕСОЮЗНОГО ИНСТИТУТА ЮРИДИЧЕСКИХ НАУК

Москва, Г-99, Продольный пер., 3.

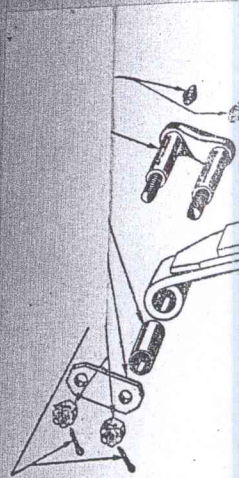
Телефон Д 2-31-28

Т а б л и ц а № 4

К экспертизе № _____ от 30 декабря 1960 г.



Общий вид автомобиля ЗАЗ-АА.



не

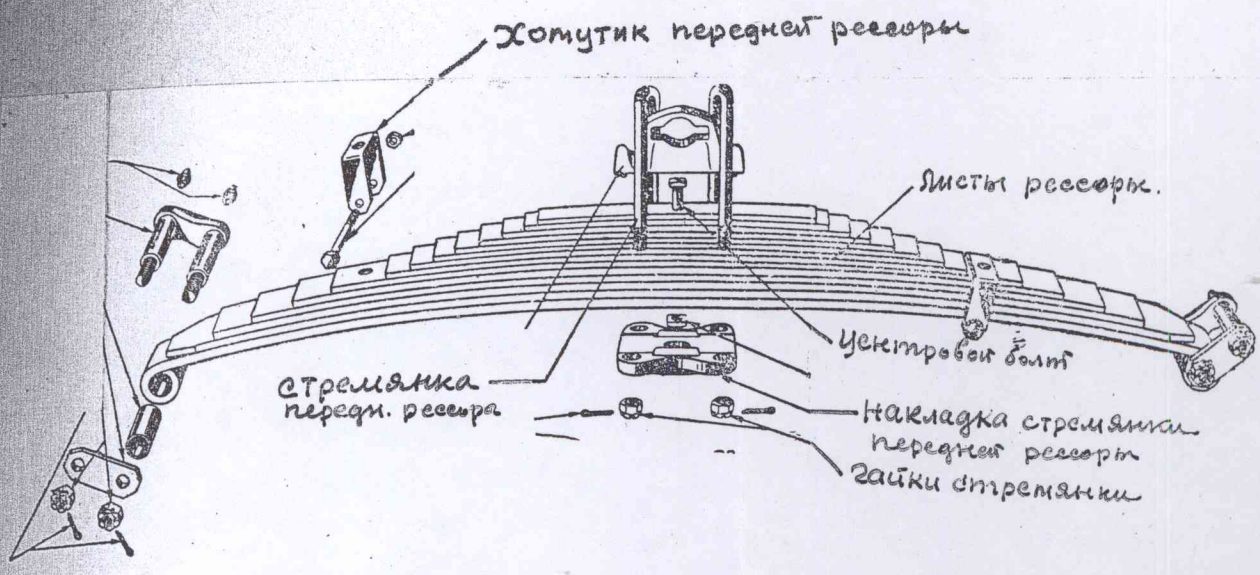


Фото N1

передня рессора автомобиля ГАЗ АА.

Эксперты Земин
Суряд

КОПИЯ

157
30

ЦЕНТРАЛЬНАЯ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКАЯ КРИМИНАЛИСТИЧЕСКАЯ
ЛАБОРАТОРИЯ ВСЕСОЮЗНОГО ИНСТИТУТА ЮРИДИЧЕСКИХ НАУК

Москва, Г-99, Продольный пер., 3.

Телефон Д 2-31-28

Т а б л и ц а № 5

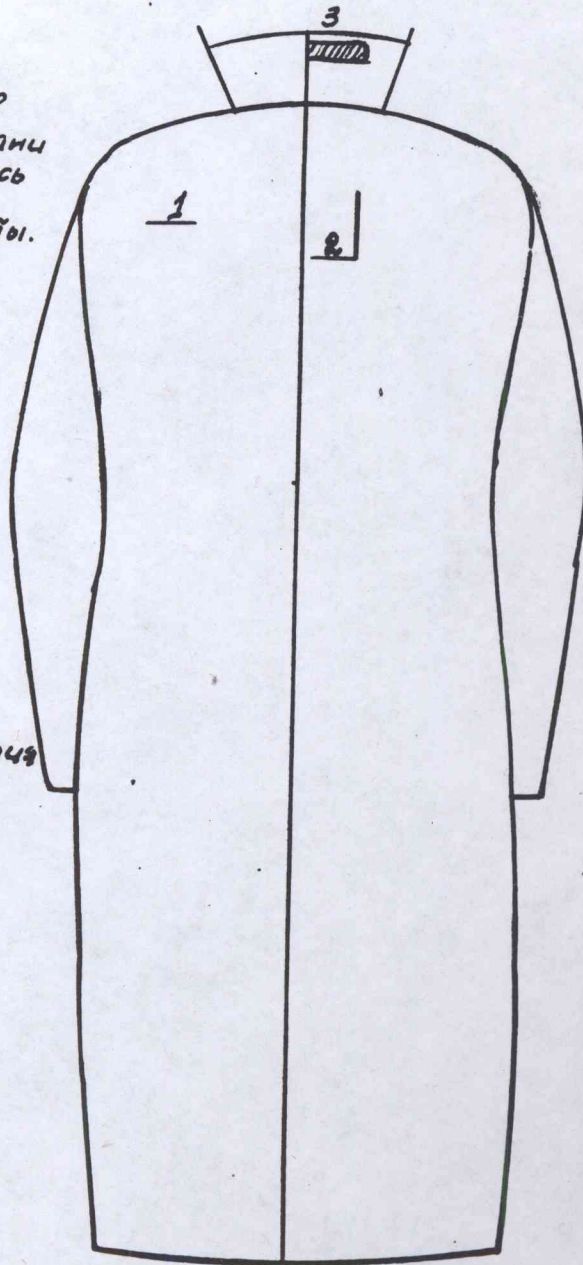
К экспертизе № _____ от 30 декабря 1960 г.

Схема № 2
размещения повреждений⁵ на пальто

1 Ликейный разрыв⁵
пальто, части ткани
которого остались
на крюке (вилке)
водосточной трубы.

2. Разрыв в форме
угла.

3 След от прижатия
суши о твердую
шероховатую
поверхность.



СПРАВКА

1960 года 23 декабря начальником автомобильной базы Хозяйственного отдела Управления Комитета государственной безопасности по Ленинградской области СОКОЛОВЫМ Григорием Ивановичем был предоставлен в распоряжение заведующего Центральной криминалистической лаборатории ЗОТОВА Б.Л. и старшего инженера лаборатории БОГГАД Г.Я. грузовой автомобиль марки ГАЗ АА, госуд. № ЛЗ-98-90 № шасси 191719, изготовленный в 1947 году, принадлежащий в настоящее время организации № 839.

По нашему предложению с данным автомобилем ГАЗ АА № ЛЗ-98-90 были произведены следующие действия:

1. Удалили семь листов передней рессоры из комплекта рессоры состоящей из 14 листов. /Удалены следующие листы 14, 13, 12, 11, 10, 9, 8/.

2. Удален центральный болт, стандартная длина которого 90 мм и вместо него вставлена часть болта с головкой, вся длина которого 20 мм.

3. Оставшиеся семь листов рессоры с укороченным центральным болтом собраны, из которых 6 листов, скрепленные по стандарту комутиками. После чего данная рессора была укреплена стремянками к лонжерону рамы. При этом оказалось, что при полной затяжке гаек стремянок листы рессоры полностью не прижимаются к лонжерону ввиду того, что накладная стремянок упирается в лонжерон.

4. После вышеописанного крепления рессоры были отпущены гайки стремянок на 10 мм.

5. При описанном выше состоянии механизмов рессоры были проведены испытания пробегом, указанного автомобиля.

Маршруты пробега избирались по различным дорожным профилям

2. ¹⁷⁸
33

и покрытиями, а именно: по асфальту, по грунтовой ухабистой дороге с выбоинами, по пересечению трамвайных путей с различными разворотами автомобиля, а также по канализационным люкам как выступающим, а также и по углубленным. Общая протяженность маршрута около 15-18 км. Движение осуществлялось на различных скоростях в пределах 20-45 км в час.

В ходе движения каких-либо отклонений в управлении автомобилем не ощущалось и автомобиль двигался по заданному водителем направлению.

После испытаний автомобиль был передан в том же состоянии тов. СОКОЛОВУ Г.И.

Доцент *Велик* /ЗОТСВ/
Ст. инженер *Берез* /ВОГРАД/
Инженер *Томаш* /СОКОЛОВ/

Р	О
П	О
В	О
П	О
О	О

КОПИЯ

147
34

С Т Е Н О Г Р А М М А

ЛЕНИНГРАДСКИЙ ОБЛАСТНОЙ КОМИТЕТ КПСС
Партийная комиссия

Б Е С Е Д А с тов. КУЗИНЫМ.

20 декабря 1960 года.

г. Ленинград, Смольный.

Отп. 2 экз. Стенографировала - Сметанникова З.В.

Б Е С Е Д А с тов. КУЗИНЫМ.

20 декабря 1960 года

Присутствовали - т.т. Зотов Б.Л., Боград Г.Я., Лобанов К.Г.,
Козьмин Г.И.

Тов. КУЗИН:

Шофером я работал с 1929 по 1937 год.

- Какой класс у Вас был?

- Второй. Сначала я закончил курсы шоферов (Техмасс), потом служил в пограничных войсках. Принимал участие в борьбе с басмачеством. В декабре месяце 1933 года демобилизовался из Армии. Я был комсомольцем, кандидатом в члены партии. Пошел в райком партии, меня направили в гараж ОГПУ. На работу меня принимали Гирин - зав. гаражом и Католин. На работу в гараж пришел числа второго января в 1933 году. За мной закрепили грузовую оперативную машину, на которой я стал работать. Машина была совершенно новая, выпуска примерно конца 1932 года.

- Машины проходили технические осмотры?

- Технические осмотры делались через две недели или через месяц в гараже. Обычно в конце месяца делались осмотры. Еще была выделена комиссия шоферов, она осматривала машины. Каждый шофер был очень заинтересован, чтобы машина была в порядке, а иначе ему не давали 40 рублей премию.

За техническим состоянием машин следили очень строго. Сами шоферы идут человека три, берут бумагу и пишут: у кого в каком состоянии машина.

- Вы говорите, осмотры производились в конце месяца, значит в ноябре месяце ваша машина тоже проходила осмотр?

- Примерно в конце ноября проходила осмотр.

- Как это фиксировалось?

- Была комиссия шоферов, они осматривали машины и писали в книгу, даже не тетрадь была, а такая большая книга.

- Как оформлялись документы при выезде?

- Я работаю на машине сутки, потом осматриваю машину и пишу в путевке, что машина в порядке. Потом сменщик смотрит в путевку и проверяет машину.

- Кто подписывал?

- Механик. Фамилия его как будто бы Пашков.

- Он на путевом листе расписывался?

- Не помню.

- В данном случае был путевой лист?

- Да.

- Куда он девался после события?

- Он должен быть в деле. Путевой лист был правильно оформлен, подписан механиком, что машина исправна. У каждого шофера была такая сумочка сделана для путевых документов.

- Вы бесспорно знаете, что в этот день был путевой лист?

- Бесспорно.

- Путевой лист на Вас был или на сменщика?

- Мой.

- Вы говорите, что в данный конкретный день ваша машина была исправна?

- Исправна.

- Там пишут насчет передней рессоры - не хватает семи листов.

- Там имеется центровой болт и имеются по бокам хомутики. Вот эти хомутики были?

- Были.

- И центровой болт?

- И центровой болт.

- Там пишут, что недоставало семи листов.

- Тогда было бы невозможно ехать.

- Накануне были большие поездки, например, за город? Никаких аварий, столкновений не было?

- Не было.

Я выехал из гаража, поехал на Невский, дом. 27, с Невского повернул по Литейному проспекту, приехал на улицу Войнова. Выехал из гаража, который и сейчас находится на том же месте, проехал мимо Исаакиевского собора, выехал на Невский проспект, дом. 27. Я подъехал, а начальник - Мюллер стоял ждал меня.

- Почему Мюллер ждал вашу машину?

- Я его возил, за ним была закреплена эта машина.

Я посадил Мюллера в машину и поставил машину на улице Войнова. Он мне приказал: "Ни с кем никуда не ездить".

- Машина в пути не чихала, не качалась, рулевое управление было исправно?

- Да. Все было исправно.

- Вы с Мюллером какие операции делали на машине?

- Мюллер был начальником отделения. У него не было легковой машины. Эта машина использовалась как легковая.

- Больших грузов на ней не возили?

- С 1933 по январь 1934 года я никаких грузов не возил на этой машине, если только привезу полметра или метр дров, или на завод доеду, возьму пакет для деталей. Машина использовалась как легковая.

- Мюллер Вас ждал?

- Я по Невскому проехал мимо Исаакиевского собора, подъехал к Большому дому и остановил машину. Мюллер пошел в отдел. Мне сказал: подожди вот здесь (там было помещение, вроде комнаты ожидания). Я только пришел, сел, это было примерно в II-м часу дня, ко мне подходит Малий, говорит: "Поедем в Смольный". Я говорю, что не поеду, мне начальник приказал никуда не выезжать без его разрешения. Потом Виноградов подошел. Я тоже отказался. Затем подходит Максимов - секретарь оперативного отдела, приказывает поехать. Я поехал.

- Почему Максимова послушали?

- Он был секретарем партийной организации. Я Максиму-ву тоже сказал - не поеду, потому что мне начальник приказал никуда не ездить без его разрешения. А он говорит, что я старше начальника. Я поехал.

- Расскажите, вот Вы переезжаете перекресток - Потемкинская улица, тут раньше была трамвайная линия, трамвай раньше там поворачивал, Вы переезжаете и несколько заезжаете

на рельсы. Там Вам мешало что-нибудь? Там стояла трамвайная вышка.

- Дорога была совершенно чистая и свободная, никакой вышки не было.

- Светофор какой был?

- Тогда, по-моему, светофора не было, точно не помню. Регулировщика не было. Я переехал перекресточек.

- Объезда никакого не было?

- Нет. Малий у меня вырвал руль, он сидел справа, машина повернула направо, Малий хотел выпрыгнуть, а я не дал ему выпрыгнуть. Машина стукнулась только одной дверцей.

- Когда Малий вырвал руль, машина повернула направо, ударились колесом и колесо спустило?

- Да, колесо спустило и стукнулось о поребрик. Машину потрянуло. Дверца была открыта, я повернул руль на свое место, остановил машину и вышел.

- От поребрика до стенки метра четыре с лишним было?

- Нет, там не было четырех метров, меньше было. Я держался около центра, ехал во втором ряду.

- Когда Малий схватился за руль, Вы боролись за руль?

- Я боролся за руль и тормозил машину.

- Тут отпечатался след, 3,5 метра след по стене, потом 9,5 метра до трубы и после трубы 6,5 метра на тормозах, затем съезд. Получается 19 метров до съезда и 2,5 метра здесь (показывает схему).

- Если бы было так, как сейчас нарисовано, то труба была бы снесена. Сейчас трубы жесткие стоят, а тогда трубы

очень мягкие стояли и крюки были другие. Крюки так же расположены. Трубы были шире и крюки были сделаны не такие как сейчас, а просто крючечки, завязанные проволокой. Труба не была задета, на трубе вмятин не было.

Когда я остановил машину, вижу, что Виноградов побежал в соседний дом, в кузове никого нет. А Малий выскочил, у машины стоит. Я вскочил в машину, смотрю, из правого виска Борисова течет кровь, правая сторона головы разбита. Выскочив из машины, я закричал: убили! убили! Тогда Малий сказал: "Смотри, щенок, не ори, а то вот пистолет".

- Скажите, после этого что с машиной стало?

- Они остановили попутную легковую машину, которая шла из Смольного, Борисова перебросили в эту машину и повезли в Большой дом. Я стал вызывать инспектора. Милиционер мне помог вызвать инспектора. Я вызвал инспектора, а за мной приехал Гусев. Гусева я видел раньше как сотрудника НКВД. А Борисова никогда не видел.

- Гусева никогда больше не встречали?

- В 1937 году меня вызвали на суд, там я видел Гусева. Гусев не дал осмотреть машину с инспектором.

- Откуда приехал Гусев?

- Из Большого дома, на легковой машине.

- Инспектор на чем приехал?

- Инспектор приехал на легковой машине. В это время еще где-то была авария. Одного инспектора оставили здесь, а другой поехал к Охтинскому мосту.

- При Вас составляли схему?

- Без меня. Я ничего не видел. Инспектору не дали ос-

посмотреть машину.

- Самым первым прибыл Гусев?

- Да, Гусев.

- Он в штатском или в военном был одет?

- В штатском.

- Почему Гусев командовал инспектором?

- Инспектор знал, что он сотрудник.

- Почему Вы знали, что он из НКВД?

- Я в оперативном отделе Гусева встречал и шофера знал, он приехал с шофером. Фамилия шофера, по-моему, Васильев.

- Вы с ним позже не встречались?

- Нет.

- Сколько времени находились на месте происшествия?

- Минут пятнадцать, может быть, меньше.

- Инспектор приехал, Гусев его не допустил. Что было потом?

- Потом мы поехали?

- Кто ехал в машине?

- Гусев, я и инспектор.

- Кто остался на месте?

- Милиционер.

- Кто транспортировал машину?

- Не знаю.

- Вы её больше не видели никогда?

- Видел в гараже, когда освободился.

- На другой день работали на ней?

- Нет, она стояла. Она долго стояла, к ней никого не допускали.

- Она ушла своим ходом?

- Своим. Когда я был освобожден, я спросил у шоферов, как машина шла? Шоферы мне сказали, что машина шла своим ходом.

- Кто мог видеть, что машина шла своим ходом?

- Я был арестован. По-моему, Янелис может подтвердить.

- Какой характер ремонта был, Вы не знаете?

- Не знаю.

- Янелис мог знать, он в этом гараже работал?

- Да.

- Значит, рессоры были исправны, машина работала только два года. Сколько километров она прошла примерно?

- В машине все было исправно. Она прошла может быть 30 тысяч километров, может быть меньше, потому что гонки особой не было. Машина была в хорошем состоянии.

- Вы никаких следов на стенке и трубе не видели?

- Нет.

- Следов одежды на трубе не видели?

- Нет. Труба была цела.

- Борты не были нарощены?

- Нет.

Посредине стояла скамеечка, она намертво была прибита.

Одна и вторая планки были прибиты и положена доска. Она никакой качки не имела. Подходила к самой кабине.

- Её вынуть можно было?

- Можно.

- Лицом по движению нельзя было встать?

- Когда машина шла, Виноградов стоял, держась за кабину.

- Виноградов всю дорогу стоял?

- Я потом не смотрел, видел только как поехал.

Когда Виноградов шел, руки у него были в кармане, плащ был растегнут.

- На борту никто не сидел?

- Нет, на борту не могли сидеть.

Он никак не мог убится о стенку, потому что не мог достать головой стенку.

- Вы знаете, что он находился в углу на скамейке, а не на борту?

- Он сидел почти в центре, а не в углу.

- Скамейка давно была поставлена?

- Скамейка новая.

- С какой целью она была поставлена?

- Иногда приходилось двоих-троих сотрудников везти, поставили скамейку, чтобы они могли сесть.

- Что делалось с машиной потом, Вы никак не знаете и больше нигде не участвовали?

- Нет.

- После того, как Вас задержали первый раз, некоторое время потом Вы работали в этом гараже?

- Меня выгнали из этого гаража как плохого шофера.

Я до 1937 года работал шофером.

- У Вас со здоровьем все в порядке было? Зрение было в порядке?

- Я был совершенно здоров. Тогда я только из Армии был демобилизован. Когда проходил комиссию, ничего не могли обнаружить.

- Почему из Армии ушли?

- Демобилизовался.

- Фары целы были?

- Целы.

- Стекла где были?

- Стекла были на подножке.

- Окровавленных стекол не было?

- Нет. В кузове была кровь. Стекол в кузове не было.

- Получается, что машина до этого была исправна?

- Исправна.

- А есть старожилы в этом гараже? Не можете кого-нибудь назвать?

- Не помню. Я в гараж не ходил, как уволился, так и не ходил.

- Никого из членов комиссии, осматривавших место происшествия, Вы не видели в глаза, как схему составляли, Вы тоже не знаете и составляли ли её вообще, Вы не знаете?

- Нет. К осмотру машины я не был допущен.

Сослались на техническую неисправность машины, человек погиб - почему не судили меня за то, что я выехал на неисправной машине? Меня выпустили и уволили из гаража как пло-

хого шофера.

Когда нас освободили, Мелий в отношении меня говорил: "А я думал, этому ценку дадут пять лет!". А я ему сказал: а я думал, что этого оперуполномоченного расстреляют.

- Как долго продолжалась борьба за руль?

- Это были секунды.

Пока я ехал до места аварии, я никаких неисправностей в машине не чувствовал.

- Почему поехали здесь, а не прямо?

- Прямо не было дороги. Я стоял на улице Войнова и прямо поехал.

- И раньше приходилось этим путем ездить?

- Да.

- Дорогу Вы прекрасно знали?

- Да. Дорога была хорошая, исправная. Асфальт был сухой.

В 1934 году, когда меня освободили, я не был согласен с выводом о том, что машина была неисправна и поэтому произошла авария.

- Вам показали эту схему?

- Нет, мне ребята рассказали в гараже.

- Вы не можете назвать старожилков?

- Я забыл всех. С Янелисом встретился и то его не узнал, узнал только после того, как он назвал себя.

- Вы называли какие-то фамилии?

- Я называл начальника гаража - Гирина и механика - Пашкова.

- А фамилию сотрудника, который прибыл из ОРУД"а, Вы не помните?

- Мне называли его, сейчас я не помню. Я с этим сотрудником встретился в 1937 году, когда Гусева трибунал судил, этот инспектор был свидетелем. Когда в перерыв вышли, он у меня спросил: "Не ты подал заявление, что Борисов погиб из-за неисправности машины?". Я говорю: нет, я сам только вышел. В 1937 году меня обвинили как участника контрреволюционной группы, выполнившего одно из её заданий.

- Он один был этот сотрудник из ОРУД"а?

- Один. Ехали два инспектора: один остался на этой аварии, а второй поехал дальше, к Охтинскому мосту.

- Вам такие фамилии не знакомы - Малькевич, Осацкий?

- Я не знаю таких фамилий.



КОПИЯ

184
47

С Т Е Н О Г Р А М М А

ЛЕНИНГРАДСКИЙ ОБЛАСТНОЙ КОМИТЕТ КПСС
Партийная комиссия

Б Е С Е Д А с тов. ЯНЕЛИСОМ.

20 декабря 1960 года.

г. Ленинград, Сольный.

Отп. 2 экз.

Стенографировала - Сметанникова З.В.

123
48

Б Е С Е Д А с тов. ЯНЕЛИСОМ.

20 декабря 1960 года

Присутствовали - т.т. Зотов Б.Л., Боград Г.Я., Лобанов К.Г.,
Козьмин Г.И.

Тов. ЯНЕЛИС:

Постоянно я был прикреплен к командиру охраны С.М. Кирова Буковскому. Работал на легковой машине. Машина была хорошая, вообще плохих машин у нас не было, даже грузовые машины все были хорошие. Если машина становилась старенькой, ее отправляли куда-то, например, отдавали в полк НКВД для учений. Парк все время обновлялся.

- Кто осматривал машины?

- В первую очередь механик и во вторую очередь шоферы.

- Вы не вспомните фамилию механика, который был в то время?

- Нет.

- Как машины ходили? Какой порядок был? Путевые листы выписывались, кто их проверял и подписывал?

- Механик проверял, диспетчер подписывал: в такое-то время выдал такую-то машину.

- Большой парк был?

- Машин сто с лишним вместе с грузовыми машинами.

- Преобладали легковые машины, грузовых не много было?

- Порядочно было грузовых машин, все машины были хорошие. Плохих машин не держали.

- Не было таких случаев, чтобы машина выходила неисправная?

- Нет, этого нельзя было допустить.

- Почему?

- Потому что обслуживали такой дом. Шофер будет копаться день и ночь, чтобы машина была в порядке.

Первого числа мы собирались ехать на охоту с Сергеем Мироновичем. Буковский сказал мне, что после доклада Сергея Мироновича на декабрьском пленуме мы поедем в Дудергоф, вечером Сергей Мирнович отдохнет, а утром походит по пороше с тем, чтобы к 10-10 час. 30 мин. вернуться в Ленинград. Все было соответствующим образом приготовлено. И вдруг, такая вещь! Я был очень расстроен. Нас с Крауклисом Давидом Петровичем вызвали и сказали: приготовьтесь к встрече правительственной комиссии.

Мы подготовили самые хорошие машины. Заправляли даже через замку, чтобы ни капли воды, никакой пылинки не попало в бензиновый бак. Мы ночь там копались, а на утро поехали на Московский вокзал. Машины были очень хорошие, известной марки, сильные.

Мы встретили Сталина, Ворошилова, Жданова, Вышинского, Акулова, Шейнина, Ульриха. Молотов потом, по-моему, приехал. Поехали в Смольный. Смольный был оцеплен конной милицией, туда никого не пускали. Был 11-й час времени или около одиннадцати, во всяком случае утром. Мы очень страдали без курева. Когда мы приехали, мой приятель - Давид Петрович сказал: "Я пойду в столовую, узнаю насчет папирос". Я говорю:

все закрыто, куда ты пойдешь? Он говорит: "Может быть в кладовой есть, кладовщицы нас знают, дадут". Я говорю: ну, ладно, бери побольше. Только он ушел, бежит Казиков, по-моему, он был помощником коменданта Смольного, но он был сотрудником НКВД, знал меня и я его знал. Он говорит: "Поедешь с этим товарищем в ДПЗ и срочно привезешь Борисова!" С Казиковым был Малий, он говорит: "Нам дана зеленая улица, крой на всю железку". Мы поехали быстро. Тут нужно отметить такой момент. Когда мне сказали, что надо ехать, я им сказал: пожалуйста, идите в машину. А сам стал смотреть по коридору, не идет ли Крауклис, чтобы сказать ему - побудь здесь, а я выезжаю. Посмотрел, его нет. Я выскакиваю, открываю капот, сажусь, а в это время Малий подходит спереди ко мне. Тогда мы в садик заезжали прямо, там не было асфальта, был бульжник. По-моему, он взял бульжник. Это потом мне в голову приходило, тогда мне ни к чему было. Я вспоминаю, что-то такое не ладно, потому что Малий справа подходил к машине. Когда я вышел, его не было около машины.

- Но Вы этого не видели?

- Нет, я не видел, это впоследствии возникла такая догадка.

Мы поехали, в ДПЗ, вероятно, следили, когда машина придет, машина была заметная. Открывают дверь. Я туда влезаю, смотрю, стоит Борисов, пожилой такой, сгорбившись, в шапочке, воротничек поднят, стоит в окружении трех-четырех людей.

- Борисов был в шапке?

- По-моему, в шапке, точно не помню.

Тогда Виноградов был около Борисова. Они начали беседовать, а я разворачивал машину по ходу, чтобы выехать обратно, прижался к стенке, к левой стороне, потому что оперативки часто ходили. Это в первом дворе, а во втором дворе стоял грузовичек-полуторка, который обслуживал коменданта тюрьмы Богданова, эта машина была в его распоряжении, она привозила только продукты, больше на ней ничего не возили. Вдруг Малий говорит, что это не дело везти на правительственной машине такую скотину, такую гадину, повезем его на грузовике. Шоферу говорят, давай сюда! Шофер, молодой парнишка, разворачивает машину, и они втаскивают Борисова наверх. Машину поставили рядом с моей. Малий командует мне: "А ты давай, поезжай".

- Тот самый Малий, с которым Вы ехали, отказался сажать Борисова на машину?

- Казаков дал мне команду, что я буду в распоряжении Малия и должен привезти Борисова.

- Вы поехали специально за Борисовым и Малий об этом прекрасно знал?

- Прекрасно знал. И Виноградов знал, что я поехал именно за Борисовым.

Они начали втаскивать Борисова наверх. Кто-то сказал, по-моему, Малий, что на борт посадим. А мне сказал: "Ты давай, поезжай!". Я говорю, что на борт нельзя сажать людей, не положено по правилам. Он с руганью захлопнул дверцу моей машины, говорит - поезжай.

Я поехал к Большому дому, развернул машину по ходу. Я не видел, как они выезжали на грузовой машине. Обрадовавшись, что смогу купить папирос, я быстро влетаю в парадную и поднимаюсь на седьмой этаж, в столовую. В столовой выпил лимонаду, взял несколько пачек папирос, поговорил с буфетчицей и спускаюсь вниз (лифт тогда только поднимал, но не спускал вниз людей). Я спускаюсь со второго этажа, заворачиваю, смотрю, несут Борисова, голова у него багровая, левая сторона вроде выше, правая ниже — проломлена (он был без шапки). Я говорю: братцы, что такое? Тут, по-моему, Виноградов или Малий оттолкнул меня рукой с руганью. Я был ошеломлен. У меня сразу мелькает мысль: я поехал за Борисовым и не привез его. Я тихонько выхожу. Около здания тогда ходили часовые, была небольшая толпа, часовые её разгоняли. На противоположной стороне стояла легковая машина, не из нашего гаража. Шофер с этой машины мне кричит: "Михаил, ваш парень не виноват, у него руль выхватили!" Я может быть глупо поступил, не сообразил как следует, может быть надо было поговорить с ним как полагается, а я ответил очень грубо, сказал, что не вмешивайся не в свое дело.

Я сел в машину и поехал в Смольный. В Смольный сообщили, что машина выехала, а её столько времени нет. Они меня встречают чуть ли не в воротах, спрашивают, где же Борисов? Я говорю: его убили.

— Почему Вы сказали, что убили?

— Я был почти уверен, что убили, на голове у него была такая вмятина и голова была на один бок, с правой сто-

роны был пролом. Я предполагал, что он убит. Так я и сказал: боюсь утверждать, но мне так кажется. Они сразу забежали. Я пошел наверх, закурили с приятелем.

Мы долго не ехали, сколько времени прошло, не знаю. Потом выходят Жданов, Вышинский, Акулов, Шейнин, Гурьев и еще не помню кто. Сели ко мне в машину и сказали: поедemте в гараж. Вышинский рядом со мной сел. Насколько я помню, это было к вечеру, боюсь сказать точно. Погода была пасмурная. Гараж, надо сказать, мрачный, когда свет не зажигается. Я спросил, куда въезжать (я понял, что к машине едем, когда Вышинский сказал мне: "Вам как шоферу придется проконсультировать нас". Чувствую, что они разговаривают о аварии).

Въехали мы во второй этаж, я сразу, как въехали, остановил машину и хотел поставить её по ходу. Вышинский мне говорит: "Пойдемте, проконсультируйте". Я, кажется, даже дверцу не открыл, а кто-то из них мне говорит: "Сидите на месте". А света не зажигают в гараже, лампочка одна горит. На что я обратил внимание? На борту машины было какое-то белое пятно: может быть машина в масле была, отблеск такой был, может быть отщеплено было. На подножке я видел стекла, но чтобы машина была особенно разбита, этого я не видел.

- Вы спереди смотрели или сзади?

- Сбоку. Когда я въехал в гараж, машина стояла влево, в мойке, передом к стенке. Когда они вышли из машины, я тронул ее на выход к дверям и мне правый бок не был виден. Горела одна лампочка очень тускло, почему-то не зажигали свет, в гараже было мрачновато, окна там маленькие.

Я слышал, как кто-то, по-моему, Вышинский, сказал: "Подойдите сюда". Я только хотел выходить из машины, тут же кто-то сказал, что не надо. Я был в полном недоумении: то ли подходить, то ли не подходить? Мне было даже неудобно: один зовет, а другой говорит - не надо. Было как-то неприятно. В общем я остался на месте, никуда не пошел. По-моему, я уже вышел из машины, а потом сел на место.

Работал с ними я до 15 февраля.

- Долго продолжался осмотр машины?
- Точно не могу сказать сколько, но не долго.
- Сотрудники ОРУД"а были при осмотре?
- Может быть раньше или потом были, но при мне никого не было, кроме комиссии и начальника гаража - Гирин Яков Михайловича. Специалистов - шоферов, механиков, слесарей не было.

Они очень быстро оттуда уехали и поехали, по-моему, опять в Смольный или в Большой дом. Я их обслуживал до 15 февраля, меня никуда не трогали, приходилось с ними ночевать.

- А машины этой Вы не видели больше?
- Её вывезли с мойки, потом то ли щитами, то ли фанерой загородили.
- Вы её видели?
- Я близко не подходил к ней.
- Продуктовая машина это и была машина Кузина?
- Нет.
- С той машиной что-то не получилось?

- Я не видел, когда выезжала эта машина. Когда выезжал, открыл дверцу, смотрел, чтобы развернуться, - никто не выезжал. Вообще машины стояли, в переулке машины стояли (сейчас это тупичек, а тогда был сквозной переулок на Неву), на Каляевой улице много машин стояло.

- Сколько времени занял выезд, покупка папирос и питье лимонада?

- Минут 10-15, не больше. Они отъехали не далеко, километра не будет.

- Вы не обедали там, только лимонад пили?

- Не обедал, только пил лимонад.

- Заходили с улицы Войнова?

- Да. И спускался по той же лестнице, где поднимается лифт.

- Когда ехали обратно в Смольный, не остановились на месте происшествия?

- Нет. Когда я проезжал, стояла машина, но около нее никого не было, может быть человека два-три стояли. Я не остановился возле машины, потому что я садил как полоумный, боялся: Борисов убит, а я пил лимонад, покупал папиросы.

- Как стояла машина?

- Она стояла передом к Смольному. Я был очень расстроен и чувствовал, что произошло что-то неладное.

- А ОРУДОВЦЕВ Вы не видели около этой машины, они не стояли в милицмейской форме?

- Не могу сказать, я шел как полоумный.

- Вы не знаете, каким образом машина была доставлена в гараж? Её буксовали или своим ходом шла?

- Не видел, не могу сказать. Потом говорили, что она своим ходом шла, вел её Ионин. У нас два брата Ионины работали: один шофером, другой заведующим мастерскими или мастером. Имени отчества Ионина я не помню.

- Дальнейшую судьбу этой машины не знаете? Ремонтировали

- Поставили, да и все, чего там ремонтировать. Точно не могу сказать.

Я два с половиной месяца был занят с этими людьми. Как только отравили последних - Вышинского и Шейнина, меня сразу посадили и выпытывали все.

У меня был Степанов Михаил Архипович - чудный человек, который пытался предупредить убийство С.М.Кирова (на него рассмеялись, что ересь порет человек?), он меня предупредил: "Ты ничего не видел, ничего не знаешь". Ну, я и зажал рот. Фрол Романович меня немножко корил, почему раньше не заявил. Я прямо сказал: кто говорил, где они сейчас?

- После водителем работали?

- Работал, но меня прижимать стали.

- В этом же гараже?

- В этом же гараже. Меня начали притеснять, пересадили на грузовую машину.

В 1937 году опять вызвали, опять постращали, два раза ударили по лицу изотмашь (Соколов такой был комендант).

- Вы не помните, нет сейчас никого из старых служащих в этом гараже, никого не встречали, в частности Ионина,

механиков, мастеров, водителей? Может быть в других местах работают?

- Есть живые люди, которые в других местах работают. Например, Тропашко, работал механиком в "Ленфильме" года три-четыре тому назад.

- Он тогда работал водителем?

- Тогда он работал водителем, впоследствии - механиком. И в "Ленфильме" механиком работал. В 1934 году он работал водителем на легковой машине.

Воскресенский Николай, по-моему, он и сейчас работает, а может быть ушел на пенсию, он работал все время в гараже.

Полугаев Константин тоже работал в гараже, он живет в Ленинграде. Я его недавно видел. Живет на Петроградской стороне, адреса не знаю.

-Во время войны Вы тоже водителем работали?

- Водителем в танковой бригаде.

- Ионин вел машину только потому, что он механиком был?

- Не могу сказать.

- Ионин был механиком и всегда на случай аварии выезжал он?

- Не знаю точно, утверждать не могу.

- Были ли случаи аварий из-за технической неисправности машин до этого?

- Не было таких случаев.

- Не только со смертельным исходом, а может быть легкие?

- Один раз, я помню, легковая машина сорвала полуось, и то эту заднюю полуось от легкового газика я тащил.

- Техническая служба в этом гараже была поставлена хорошо. Документы какие были по техническому осмотру машин?

- Путевка не выдавалась, если машина неисправна. Это точно. Путевки откладывались. Шофер приходит за путевкой, ему говорят: нет, ваша машина задержана.

- Кто осуществлял службу технического контроля?

- Контроль осуществлял диспетчер. Механик, слесарь заявлял, что машина не в порядке, её не выпускали.

- Как часто проверялись машины?

- Машины осматривались чаще чем в месяц раз. Шоферы собираются вдвоем-втроем, осматривают. Существовал и второй график - через 10-15 дней обязательный осмотр, независимо от того, что машина мало ходила.

- Из ГАИ приходили осматривать машины?

- Они чаще не в гараже осматривали машины, а становились по всем близлежащим к гаражу улицам так, что от них никуда не скрыться, выезжай хоть направо, хоть налево, все равно они тут. Был такой случай, что меня задержали на улице. Во-первых, для меня это было очень позорно, что вернули обратно в гараж, а, во-вторых, я лишился премии. На моей машине застежка капот не держала. Там четыре застежки, по-моему правая. И меня вернули, лишили премии. Это было позорное явление.

- Значит служба технического надзора была поставлена хорошо?

- Я считаю, что хорошо.

- Где это документировалось?

- Они даже акты составляли. У нас большинство нарушений-то было не технического порядка, а из-за того, что, например, машина грязновата. Даже это учитывалось, несмотря на то, что техническое состояние машины прекрасное.

- Сотрудники автомобильной инспекции по графику тоже приходили в гараж?

- Я не могу сказать, точно по графику или стихийно, но и в гараж приходили и около гаража на ходу ловили.

- Вы говорите, акты составляли, а может быть все-таки это в книге было?

- Я могу назвать еще одного человека - Ворлет Владимира Михайловича, я недавно виделся с ним, могу даже его найти. По-моему Ворлет был председателем этой комиссии, во всяком случае он очень большую роль играл в комиссии по техническому состоянию машин. Он из шоферов выдвинулся, по-моему, в заместители начальника гаража, очень грамотный товарищ, знающий автомобильное дело.

- Техническое состояние машин было связано с вашим материальным положением, в случае неисправности машины вы лишались мгновенно премии?

- Да.

Тов. КУЗИН:

Состояние моей машины всегда признавали отличным.

Тов. ЯНЕЛИС:

Я могу сказать о т.Кузине, что он был рекомендован из пограничного полка с хорошей характеристикой. Когда к нам брали молодых водителей, их первое время сажали на грузовые машины. Говорят, что т.Кузин был одним из лучших.

PLANN	

Стенографическая запись

беседы в партийной комиссии с т. Пановым

21 декабря 1960 г.

- тов. Козьмин - Вспомните, пожалуйста, о своей работе в гараже. С какого времени Вы работаете в системе ОГПУ МВД.
- Ответ - С марта 1932 г., член партии с 1925 года. Работал в гараже до 1959 г.
- Вопрос - Нас интересует порядок, который существовал в 1930-31-32-35 годах по техническому осмотру машин. Были ли механики, которые осуществляли контроль за выходом машин?
- Ответ - Первое, что надо сказать - это о подборе кадров. Кадры были опытные, люди проверенные. Был механик, слесерь, были заявки и т.д.
- Вопрос - За время с 1931 по 1935 годы вы не помните случаев аварий машин по технической неисправности.
- Ответ - Нет, таких случаев не припоминаю.
- Вопрос - Кто осматривал машину, водитель сам или как?
- Ответ - В основном водитель. Машину всегда можно было поставить для исправления. Каждый месяц делалась профилактика машин, технические осмотры.
- Вопрос - Ваш парк был хороший?
- Ответ - В приличном состоянии. Легковые машины в то время были сборные, немецкие, американские и т.д. грузовые машины "Форды". В 1932-33 году стали поступать машины Горьковского автозавода ГАЗ-2А.

Вопрос - Как была объяснена катастрофа с грузовой машиной на ул. Воинова?

Ответ - К счастью или к несчастью, я в это время заболел урологической болезнью и находился на излечении в клинике профессора Шапиро. Я вернулся в оперативный отдел только в конце марта. Во время событий я был в больнице. Моим сменщиком был Янелис.

Вопрос - Когда Вы вернулись после болезни, то в это время, видимо, уже не было разговоров о причинах катастрофы?

Ответ - Разные были разговоры.

Вопрос - Какие разговоры вы слышали?

Ответ - Я слышал, что говорили о том, что никак не может быть такой аварии с Борисовым потому, что место тихое, свободное, движения нет. Здесь какая-то цель была. Такие разговоры были. Шофера не обвиняли. Он был молодой парень, только вышел из армии. Я его видел всего 2 раза.

Вопрос - Не было ли таких разговоров среди шоферов, что машина была в технически неисправном состоянии?

Ответ - Не было. Был разговор о том, что это сделано специально по заданию. После аварии я не видел ни разу шофера Кузина.

Вопрос - Все разговоры исключали то, что машина была технически неисправна или такие разговоры тоже были?

Ответ - Сам ход событий с Борисовым получился загадочным.

Говорили, что были свободные легковые машины. Почему не взяли легковую машину для скорости. Такие разговоры были. В Смольном у коменданта была легковая машина, её можно было взять. Нашли видно, что с грузовой машиной можно легче что-либо сделать. В гараже всегда одна легковая машина была на приколе на всякий случай.

Вопрос - Какое Ваше личное мнение по поводу этой катастрофы?

Ответ - В истории у нас не было таких грубых аварий. Если бы шофер был пьяный или на улице было бы тесно, большое движение. В то время на ул. Воинова не было транспорта, ездили в обход. У меня не вьется мысль, что авария была по причине неисправности машины. У нас не было таких случаев.

Я знал лично Малия, он был боевой парень, выпивал, можно сказать, что он был отчаянным парнем. Борисов тоже был кремень. Я знал ещё одного сотрудника опирода по наружному наблюдению Тышкевича Владимира. Он вел наблюдение по трассе. После выхода из больницы я не застал его на работе. В разговорах я узнал, что его убрали, уволили. Слух был такой, что Тышкевич вел наблюдение и засек Николаева один и второй раз, а на третий раз доставил его на Воинову и сдал. Я эти разговоры слышал от сотрудников. Характерно, что после этого случая Тышкевича на работе не оказалось.

Ленинград, Смольный.

Отп. 2 экз.
Стенограф. Долинина

Стенографическая запись

беседы в партийной комиссии с т.Чеповским

21 декабря 1960 г.

- Вопрос - В каком состоянии находился автопарк, в частности ваша машина?
- Ответ - Автопарк гаража, который подчинялся ПП УГПУ был в очень хорошем состоянии. В городе не было равного ему автопарка. Мой автомобиль ГАЗ-АА отечественного выпуска был новый, неплохой. Состояние его было тоже прекрасное. В то время за хорошее качество машины шоферу выдавали 40 руб.. Каждый месяц общественная комиссия обходила гараж и производила осмотр. Я считался лучшим водителем и ежемесячно получал эти 40 руб.
- Вопрос - В ноябре вы получили эти 40 руб.?
- Ответ - В ноябре машина целый месяц стояла на приколе. Убийство Борисова было совершено на моей машине.
- Вопрос - Это было в декабре.
- Ответ - В ноябре я, видимо, получил эти деньги, а в декабре нет. Эти деньги получал не только я ежемесячно, но и мой сменщик.
- Вопрос - Очевидно, если бы вы не получили один месяц, то запомнили бы?
- Ответ - Прошло много времени, я не помню.
- Вопрос - Машина осматривалась все время?
- Ответ - Да. Был механик, который отвечал за осмотр. Чтобы выехать на линию, мне приходилось приходить на час

раньше, чтобы привести все в порядок. О неисправном техническом состоянии не могло быть речи. Первого декабря я работал ночью, был на операциях и сдал машину в технически исправном состоянии, но сказал сменщику, чтобы он посмотрел, так как одна часть рессоры сломана. Я сказал: смотри, Вась, если не нравится, то будем ремонтировать. Тогда были такие хомутики, мы поставили лишний хомутик.

Малий и Виноградов сказали, что авария произошла из-за неисправности машины. Мой сменщик был очень порядочный человек и честный парень. Он на всех следствиях отрицал, что технически машина была неисправна. Была специальная комиссия из 7-8 человек.

Вопрос - Вы принимали участие в работе комиссии.

Ответ - Я сменился, сразу вызвали Кузина, чтобы ехать.

Вопрос - Центральный болт в каком был состоянии?

Ответ - Все было в порядке. Авария была сделана искусственно. Когда меня разбудили и сказали, что авария с машиной, то у меня волосы встали дыбом.

Вопрос - В результате того, что одного листа не было не мог центральный болт срезаться?

Ответ - Срезать болт можно, когда лист лопается в отверстие. А отверстие самой рессоры было цело.

Вопрос - На центровом болте все рессоры были, только один

кусочек рессоры, конец, был сломан?

Ответ - Да. Тогда был начальником мастерских Ионин, который мне сказал, что в комиссии жмут на это дело. Меня вызвали два сотрудника, которые говорили, что я подделал аварию. Я отвечал, что нет, этого не может быть. На меня очень нажимали, даже хотели приложить руки.

Вопрос - Вы твердо уверены, что центральной болт...

Ответ - Уверен.

Вопрос - Стремянка как была подтянута?

Ответ - Я поставил еще хомут.

Вопрос - Вы вместе ставили этот хомут?

Ответ - Да.

Вопрос - Когда Вы обнаружили, что сломан один конец рессоры, Вы решили поставить дополнительный хомутик?

Ответ - Я сам ставил, потому, что меня предупредили, что машина понадобится. Я все сделал: стремянку подтянул, там две гайки и шпильки. У нас было такое положение, что каждый шофер боролся за хорошее техническое состояние машины.

Вопрос - Перед сдачей Кузину Вы подтянули переднюю рессору, поскольку обнаружили отрыв части листа?

Ответ - Да. Не помню какую 2 или 3-й верхний лист, но не центральный.

Вопрос - Вы Конарева Владимира знаете?

Ответ - Знаю. Я был общительным парнем и около меня всегда собирался народ. Конарева я знал также, как и всех остальных. Он в молодости был хорошим парнем.

Вопрос - После этой аварии встречались с ним?

Ответ - Работали вместе. В то время этот момент был настолько острый, что от меня отвернулись все товарищи по работе. Началось следствие. Машину поставили в гараж, Кузина посадили.

Вопрос - Вас увольняли?

Ответ - Нет. Я удивлялся почему меня не уволили. Пришел на работу Быховский. Я проработал до 1937 года, меня хотели перевести в Москву.

Вопрос - На гауптвахту Вас сажали?

Ответ - Да. Быховский посадил.

Вопрос - За что?

Ответ - Не припоминаю. Такое тяжелое положение было с этой аварией, что другого ничего не помню. Это длилось месяца три, потом все наладилось. Я работал на другой машине у зам. начальника управления Волкова.

Вопрос - Что Вы знаете о судьбе той машины?

Ответ - Через месяц я на ней стал работать. После того, как Борисова похоронили через месяц после аварии я сел на эту машину.

Вопрос - Какой ремонт Вы сделали?

Ответ - Никакого ремонта не сделали. Сменщиком у меня был Юдин.

- Вопрос - Вы сели на машину через месяц. На рессоре также был хомутик.
- Ответ - На этой машине проработал ещё два года. Это может подтвердить Петелин, он жив и сейчас на пенсии. Мы обслуживали Жданова. Эта машина по всем видам связи работала.
- Вопрос - Вы приняли машину в таком же состоянии, в котором сдали её Кузину до аварии?
- Ответ - Посмотрели машину, убрали кровь на площадке.
- Вопрос - Стекла вставили?
- Ответ - Не помню, чтобы они были разбиты. О рессоре слов не может быть. Мы со сменщиком посмотрели машину и начали работать.
- Вопрос - Может быть кто-нибудь другой ремонтировал машину?
- Ответ - Она была законсервирована, к ней никого не допускали.
- Вопрос - Когда Вы заменили эту рессору?
- Ответ - Не помню этого дела.
- Вопрос - Вы два года работали и такого момента не помните?
- Ответ - Машина не ходила с грузом. Почти 98% времени машина ходила пустая с одним или двумя техниками-радистами.
- Вопрос - Эта машина в большинстве случаев использовалась как легковая машина?

Ответ - Да. Номер ей был дан с правом проезда по всем улицам.

Вопрос - Кузов у нее был нормальный?

Ответ - Нет. Борта ниже на одну доску. Это сделали сами, чтобы было людям легче лазить через борт. Мы со сменщиком это сделали.

Вопрос - Скамейки там были?

Ответ - Да, мы тоже сами их сделали для того, чтобы люди не держались за борта. Они были сделаны на обыкновенных петлях. У кабины был брус, к которому цеплялась скамейка.

Вопрос - Боковых бортов касалась скамейка?

Ответ - Был поставлен кронштейн, чтобы она не падала.

Вопрос - На сколько ниже бортов?

Ответ - Чтобы можно было упереться. На сколько не помню.

Вопрос - По отношению к боковым бортам на сколько ниже?

Ответ - Также на одну доску, примерно на 10 см.

Вопрос - Когда Вы через месяц приняли машину, то правая крышка была целая или нет?

Ответ - Не помню. С самого начала это была искусственно созданная авария. Не доезжая угла Потемкинской ул. был открыт люк. Когда началась борьба между Малием и Кузиным, при попытке Малия вырвать из рук Кузина руль, колеса попали в люк и это помогло Малию пересилить Кузина, который был крепким

7. 47
70

человеком. Они боролись пока не переехали на дру -
гую сторону Потемкинской ул. и не въехали в эту
стенку. Так было мне передано комиссией и самим
Кузиным. Когда они въехали в стенку, то здесь Малий
и Кузин выскочили из машины. Малий хотел убить Ку -
зина, но тогда все шоферы имели пистолеты..

Вопрос - Кто-нибудь из ОРУДа разговаривал с Вами?

Ответ - Нет. У нас был такой антагонизм, что никакого разго -
вора быть не могло.

Вопрос - В комиссии Вы видели сотрудников ГАИ?

Ответ - Я не видел. Но знаю, что в этой комиссии был началь -
ник ГАИ Ленинграда, начальник мастерских НКВД Ионин,
старший механик Пашковский, сотрудник милиции, от
аварийной группы.

Когда я приехал, то мне сказал Ионин как обстояло
дело.

Вопрос - Ионин осматривал эту машину? К какому выводу пришел?

Ответ - Что авария не произошла из-за этой рессоры.

Вопрос - Хочется знать состав комиссии?

Ответ - Я не помню фамилию начальника ГАИ.

Вопрос - Вы точно знаете, что был начальник ГАИ?

Ответ - Мне сказали, что был начальник ГАИ.

Вопрос - Вы хорошо знаете, что Пашковский принимал участие
в комиссии?

Ответ - Мне так сказали.

Вопрос - Вы с Иониным сами разговаривали?

Ответ - Да.

Вопрос - Кто привез машину с места аварии?

Ответ - Не знаю. Меня вызвали в 3 часа ночи, Кузина посадили, а я был устранен.

Вопрос - Вы считаете, что без Ионина не могли осматривать машину. Он кем был?

Ответ - Начальником мастерских. Я узнал от него. В то время был Гирин нач.ОТО. После убийства Кирова приступил Быховский, который был до самого ареста.

Вопрос - С Вами разговаривали по поводу рессоры в этот момент?

Ответ - Моя вина была в том, что я в путевке написал, что в рессоре один лист сломан, поэтому зацепились. Когда меня начали допрашивать, то били на то, что я специально подготовил аварию. Я понял, что разговариваю с некомпетентными в этом деле людьми. Они зацепились за эту путевку. Если бы я не сделал пометку, то никто не додумался бы до этого.

Вопрос - Там было написано, что лист сломан, а по поводу центрального болта?

Ответ - Как есть, так и было написано.

Вопрос - Сколько листов были рессоры?

Ответ - 11 - 12. Стандартных листов нет и не будет.

Вопрос - Стандартные листы выработаны для каждой машины.

Ответ - Да, но их не ставят.

Вопрос - Рессора, у которой был сломан кончик листа, состояла из скольких листов?

Ответ - II-12.

Вопрос - После того, как отсидели на губтвахте, Вы не советовались ни с кем?

Ответ - На губу посадили после того, как Киров был отправлен в Москву. 3 декабря меня посадили на газик и я обслуживал нач.ИНО, который был тогда председатель шествия от дворца до вокзала. После я с ним работал ещё 10 дней. Два раза за это время возил Жданова

Вопрос - Вы в это время не говорили Конареву, что центральной болт сбит?

Ответ - Нет. У нас была засекреченная работа. Я таких разговоров не вел. Конарев был в последствии зам.начальника гаража. Если бы даже сломан был болт, я не пошел бы к нему и не сказал бы об этом. В то время каждый отдел или отделение не были связаны между собой. Мы могли заложить вместе по рюмке, поухаживать за девушками, но обмениваться по работе не могли. Можно спросить Кузина, он жив. Ему за это морду били каждый день и он мог бы сказать о том, что я виноват. Конарев не мог знать о моих делах. Я и сейчас утверждаю, что Конарев был хороший парень, у меня осталось

о нем хорошее впечатление.

Вопрос - Состав работников был сильный?

Ответ - Да. Люди были грамотные со средним или с техническим образованием.

Вопрос - Как было с запчастями?

Ответ - Очень хорошо. Какую деталь хотел, такую я и брал.

Вопрос - Какие разговоры были среди шоферов после аварии с грузовой машиной на ул. Воинова?

Ответ - После этой аварии, я остался один, от меня все отошли. Со мной никто не делился.

Вопрос - Чего добивались органы следствия от Вас?

Ответ - Они делали упор на то, что я машину подготовил к аварии умышленно. Спрашивали у меня: почему не сменил рессору, почему не поставил начальника гаража в известность, почему не поставили в известность сменщика. Я это отрицал. Также все это отрицал сменщик Кузин, который на всех допросах доказывал, что я не виноват.

Вопрос - Было Вам известно, какой акт составила комиссия? Возможно комиссия вам не говорила, а вы от кого-то слышали?

Ответ - Если бы акт не был в мою пользу, то я не разговаривал бы сейчас с Вами. Я загремел бы в тюрьму. Были

все данные, которые говорили о том, что убирают всех, кто с чем-то знаком. Это чувствовалось по ходу дела. Я никогда не верил Малию и Виноградову. Малий лучше всех одевался, от него лучше всех пахло, он вел разгульный образ жизни, в его распоряжении была гостиница.

На меня была дана хорошая характеристика начальником 5 отдела. Но если бы было что-либо не так, комиссия составила бы иной акт. Ионин сказал, что у них ничего не вышло из этого дела. Ионин работает сейчас в Москве в Министерстве вооружения. Если бы акт был не в мою пользу, то меня уже не было бы. Тогда не считались с красивыми глазами, а сажали гуртом и всех под гребенку.

Вопрос

- Вы не помните, кто привозил машину с места происшествия?

Ответ

- Не знаю. Повидимому кто-либо из них, или Ионин, или Пашковский, которые водили машины и были хорошими шоферами. Пашковский был старшим механиком гаража, хорошо знал дело, за что я его уважал.

Вопрос

- Вы говорите о комиссии, в которой работал Ионин. Работала ли комиссия до того, как машина была орожена и попала в мойку.

Ответ

-Эта комиссия работала на месте происшествия. Они выехали, когда Борисова убрали. Они смотрели на месте, мерили все от фановой трубы и т.д.

Вопрос - Значит, комиссия работала до того как машина бы -
ла поставлена в мойку, на месте происшествия?

Ответ - Да.

Ленинград, Смольный

Отп. 2 экз.

стенограф. Долинина

Ф
О
Д
П
М

Стенографическая запись

беседы т.т. Зотова, Баград и Козьмина

с т. ТРОПАШКО21 декабря 1960 года.

ВОПРОС - Вы работали в гараже в системе МВД?

ОТВЕТ - Да, с 1933 года.

ВОПРОС - Кем работали?

ОТВЕТ - Шофером.

ВОПРОС - А не механиком?

ОТВЕТ - Нет, я механиком работал уже позже.

ВОПРОС - Шофером каких машин работали, грузовых, или легковых?

ОТВЕТ - Легковых.

ВОПРОС - В верхнем гараже?

ОТВЕТ - Да, на бульваре Профсоюзов.

ВОПРОС - Нам интересует порядок, который существовал в то время по проверке технического состояния транспорта перед тем, как он выйдет в рейс. Опишите нам этот порядок.

ОТВЕТ - Порядок был такой: приезжаешь из рейса и заявляешь завгару, если что-нибудь не в порядке. Специального механика тогда не было и большую часть ремонта шоферы делали сами. У меня был сменщик, вот я и писал сменщику, чтобы он сделал то-то и то-то.

ВОПРОС - Хорошие машины у вас там были?

ОТВЕТ - Все машины были хорошие, плохих не было.

Я поступил в 1933 году, сначала работал на грузовой машине, потом перешел на легковую.

ВОПРОС — На какой грузовой работали?

ОТВЕТ — Сначала на ГАЗ-АА в фельдгерской группе, потом перешел на легковую. У нас много было специальных закрытых машин, которые возили специальную корреспонденцию. Вот на такой я и работал. А потом я перешел на легковую машину.

ВОПРОС — Если Вы обнаруживали неисправность, которую сами не могли устранить, допустим, у вас болт сорвало, а запасного болта у Вас нет, где Вы могли его достать?

ОТВЕТ — В складе, у нас было очень много запчастей и инструмента.

ВОПРОС — Вы могли свободно заменить любую поломанную деталь?

ОТВЕТ — Да, приехать в гараж и заменить.

ВОПРОС — И не было таких трудностей, чтобы у Вас сломался болт и Вы не могли его найти?

ОТВЕТ — Нет, этого не могло быть.

ВОПРОС — Чтобы получить запчасть, нужно было выписать ее?

ОТВЕТ — Да, прямо тут же в кладовой и выписывали, брали что надо и исправляли.

ВОПРОС — А кто подписывал путевые листы?

ОТВЕТ — Завгар, сами подписывали.

ВОПРОС — А исправность заверяли Вы сами?

ОТВЕТ — Да, мы имели переписку со сменщиком и если есть дефект, я ему пишу, что надо исправить. У нас утром 45 минут

полагалось на осмотр машины и в это время мы устраняли все недостатки. Если дефект большой, то у нас была мастерская, рессоры были всегда, если нужно было менять центральной болт передней рессоры, то его просто выкидывали, брали рессору и готовую рессору ставили.

ВОПРОС - Значит, ничего не перебирали, а прямо готовую ставили?

ОТВЕТ - Да.

ВОПРОС - А почему Вы заговорили о центровом болте?

ОТВЕТ - Вы сами первые вспоминали болт, вот я к примеру и привел центральной болт передней рессоры, потому что больше всего рессоры летели.

ВОПРОС - До какого времени Вы работали там?

ОТВЕТ - До 1955 года

ВОПРОС - За все время вашей работы не вспоминаете ли Вы, чтобы были аварии, связанные с техническими неисправностями машины?

ОТВЕТ - Я с 1943 года был уже механиком, потом начальником колонны и аварий у нас не было. Была одна авария, когда ЗИС-101 с начальником отдела опрокинулся.

ВОПРОС - А в 30-х годах не помните, были аварии?

ОТВЕТ - Нет, больших аварий у нас не было. Аварии были тогда из-за того, что начальники любили быстро ездить, а из-за технических неисправностей аварий не было.

ВОПРОС - А чем можно было объяснить, что не было таких аварий?

ОТВЕТ - У нас специалисты были очень сильные, кое-кого туда не брали.

Я окончил Высшее броневое училище в 1925 году, потом был в Средней Азии, а когда приехал в Ленинград, тоже не сразу поступил сюда, и то месяц меня испытывали, потому что завгар брал только сильных товарищей, чтобы они сами могли делать ремонт. Так что кадры у нас были очень хорошие, сильные кадры и специалисты были очень хорошие. Ну, и машины были хорошие.

ВОПРОС - Значит, хорошие машины, сильные кадры и достаточное количество запчастей?

ОТВЕТ - Да, да.

ВОПРОС - Все это исключало аварии?

ОТВЕТ - Да, полностью.

ВОПРОС - А обсуждение случаев аварий проводилось?

ОТВЕТ - Да, если были какие-нибудь случаи, сразу обсуждали на собрании всех шоферов, даже если в свободное время от работы кто-нибудь напивался пьяным, и то обсуждали.

ВОПРОС - А уж если бы произошла авария обсуждение было бы обязательно?

ОТВЕТ - Да. У меня была авария. Когда за золото брали, я стоял и меня толкнула проезжавшая машина, ударила в крыло, и то меня обсуждали на общем собрании шоферов.

ВОПРОС - А вот в 1932-33-34 годах не помните, чтобы были такие обсуждения?

ОТВЕТ - Нет, не было.

ВОПРОС - И с грузовыми машинами не было никаких обсуждений?

ОТВЕТ - Нет, не было. Это я помню хорошо, потому что у нас всегда все обсуждали, а в эти годы этого не было.

ВОПРОС - Орудовцы к вам часто приходили?

ОТВЕТ - Мы им тогда не подчинялись.

ВОПРОС - Но они осматривали ваши машины?

ОТВЕТ - Каждый год.

ВОПРОС - А вот у вас был общественный контроль, что это такое?

ОТВЕТ - Нам платили 40 рублей за сохранность машины и этот общественный контроль проверял 2 раза в месяц, в каком состоянии вы содержите машину.

ВОПРОС - Два раза в месяц проверяли?

ОТВЕТ - Да, обходили все машины.

ВОПРОС - Вы были когда-нибудь членом такой комиссии?

ОТВЕТ - Нет, я не был.

ВОПРОС - А Вашу машину смотрели?

ОТВЕТ - Да, все до единой смотрели.

ВОПРОС - Осмотр тщательный был?

ОТВЕТ - Очень тщательный.

ВОПРОС - Только внешнюю сторону смотрели, или и наружную часть и внутреннее состояние?

ОТВЕТ - Смотрели и наружный вид и ходовую часть - все смотрели.

ВОПРОС - Были случаи, когда Вас лишали 40 рублей?

ОТВЕТ - Нет, никогда.

ВОПРОС - Почему?

ОТВЕТ - Потому что состояние машины всегда было хорошее.

ВОПРОС - А много было случаев, когда кого-нибудь лишали?

ОТВЕТ - Нет, очень мало и то за небрежность.

ВОПРОС - А не за то, что поломана деталь и т.п.

ОТВЕТ - Нет, этого не могло быть. Деталей у нас было много, зачем я буду рисковать собой и ездить с поломанной деталью, когда могу ее снять и поставить другую. Меня не гоняли - поездкой со сломанной деталью, некогда, мы могли любую деталь сменить. Ездили мы очень быстро, гоняли машины сильно, поэтому никто не стал бы рисковать собой и не поехал бы со сломанной деталью.

ВОПРОС - Вы на верхнем этаже находились?

ОТВЕТ - Сначала на нижнем, а потом на верхнем.

ВОПРОС - На верхнем этаже были грузовые машины?

ОТВЕТ - Нет, там были только легковые машины.

ВОПРОС - Но в порядке исключения Вы не видели там грузовой машины?

ОТВЕТ - Нет.

ВОПРОС - Никто не ставил туда грузовую машину ни для ремонта, ни для осмотра?

ОТВЕТ - Нет, ремонт делался внизу.

ВОПРОС - А может быть начальство ставило туда какую-нибудь машину?

ОТВЕТ - Нет, не было этого.

ВОПРОС - А машины ГАЗ-АА ничего не имели отличного от стандартных машин, по высоте бортов и т.д.?

ОТВЕТ - Нет, все были одинаковые, только которые возили корреспонденцию были крытые.

ВОПРОС - А машину с меньшими бортами не вспоминаете?

ОТВЕТ - Нет, все были одинаковые.

ВОПРОС - Вы кого-нибудь из водителей 30-х годов помните?

ОТВЕТ - Нет, не помню. Кажется, Эвальд такой работал.

ВОПРОС - Порядок технического осмотра был такой, который исключал выпуск в рейс неисправных машин?

ОТВЕТ - Нет, неисправные машины никто не гонял, сами все делали и исправляли.

ВОПРОС - Никакого обсуждения в связи с аварией в 30-х годах не вспоминаете?

ОТВЕТ - Нет. У нас больших аварий не было, если бы была авария, обязательно сразу же обсуждали бы и на партгруппе, и на общем собрании.

ВОПРОС - Вы не помните катастрофы на ул.Войнова в эти годы?

ОТВЕТ - Были такие разговоры, что везли какого-то охранника и он в промежутке у ворот попал под машину, но эти разговоры машины не касались, о том, что машина была технически неисправна - этого не было, не говорилось, машина тут не играла никакой роли. Разговор этот вообще прошел вскользь и все. Мы языки держали крепко, не болтали. Был разговор о том, что кто-то под машину попал, потом шофер сидел 8 или 9 месяцев и его выпустили.

ВОПРОС - А на собрании не обсуждался вопрос, что машина вышла технически неисправная?

ОТВЕТ - Нет, вообще этот вопрос не обсуждался.

ВОПРОС - И Вы сами не видели этой машины?

ОТВЕТ - Нет, не видел.

Это была хозяйственная машина при Управлении, но она приезжала к нам на стоянку.

ВОПРОС — Вы ее на втором этаже никогда не видели?

ОТВЕТ — Нет, да ее и не пустили бы на второй этаж. Если кто-нибудь и говорит, что она была на втором этаже, то это неправда. Там были машины руководства и кто туда пустит грузовую машину?

ВОПРОС — Говорят что после аварии ее поставили на второй этаж.

ОТВЕТ — Не видел, не буду врать.

ВОПРОС — Во всяком случае у вас в гараже все аварии с автомобилями разбирались на общих и партийных собраниях?

ОТВЕТ — Да.

ВОПРОС — А вот этот случай аварии с этой машиной у вас ни на каком собрании не обсуждался?

ОТВЕТ — Нет. Были разговоры такие, что кто-то сзади сидел и свалился, и то разговор этот как-то мимо шел. Если бы было что-нибудь с машиной, обязательно бы сразу обсуждался этот вопрос. У нас 90% было членов партии и всякое событие сразу же обсуждалось.

ВОПРОС — Шли разговоры о том, что авария была не по вине шофера и не по вине машины?

ОТВЕТ — Да, только такие разговоры и были и никакого обсуждения не было.

ВОПРОС — Вы знаете эту машину?

ОТВЕТ — Да.

ВОПРОС — Борты у нее были нормальные?

ОТВЕТ — Да, все было нормальное, у нас были лучшие машины в городе.

ВОПРОС — Почему Вы это утверждаете?

ОТВЕТ — Потому что запчасти у нас были, машины были госбюджетные, ремонт делался когда это требуется. Госбюджетные машины всегда лучше тех, которые на хозрасчете, им деньги нужно зарабатывать, а не стоять, а у нас если что-нибудь плохое, сразу же в ремонт. И потом ГПУ тогда было маркой, загвгару стоило трубку снять, позвонить и все у нас было.

Гор. Ленинград.

Смольный.

Отпечатано 2 экземпляра.

Стенографировала — Левина Л.А.

Стенографическая запись

беседы т.т. Зотова, Баград и Козьмина

с т. ЮНАРЕВЫМ В.А.21 декабря 1960 года.

- ВОПРОС - Вы где сейчас работаете?
- ОТВЕТ - В тресте "Ленторгтранс".
- ВОПРОС - Кем?
- ОТВЕТ - Водителем.
- ВОПРОС - Сколько лет Вы работаете водителем?
- ОТВЕТ - 30 лет.
- ВОПРОС - А где работали раньше?
- ОТВЕТ - Я работал в Управлении, поступил еще тогда, когда оно называлось ОГПУ и отработал 20 лет и 7 месяцев.
- ВОПРОС - В каком году поступили?
- ОТВЕТ - В 1930 году.
- ВОПРОС - И до какого года работали?
- ОТВЕТ - До июля 1950 года.
- ВОПРОС - Вы в верхнем или нижнем гараже работали?
- ОТВЕТ - В верхнем.
- ВОПРОС - На грузовой машине?
- ОТВЕТ - Нет, на легковой. Я не сразу попал в этот гараж, я уже работал в органах, но сначала ездил на машине, которая была подарена зам.нач. транспортного отдела ГПУ т. Болдареву, а в 1933 году попал уже в гараж. После пожара он был построен уже двухэтажным.
- ВОПРОС - Как в то время у вас осуществлялся порядок выхода машин в эксплуатацию?

ОТВЕТ - В те времена у нас все делали сами шофера, сам шофер готовил машину и сам выезжал на этой машине, расписывался в путевом листе, что машина исправна и вечером, вернувшись, тоже писал, исправна машина или не исправна.

ВОПРОС - А диспетчер что делал?

ОТВЕТ - Выдавал путевые листы, принимал заявки. Ему звонили - пошлите машину, он смотрел на своем диспетчерском столе, где эта машина и по радио вызывал водителя. Где бы водитель не был, он сразу слышал, что ему нужно на выезд и ехал.

ВОПРОС - А механики у вас были?

ОТВЕТ - Нет, механики появились позже, в 1935 году и я был одним из первых механиков в этом гараже, назывался тогда техником. Тогда уже мы подписывали, что машина в порядке.

ВОПРОС - А до 1935 года этого не было?

ОТВЕТ - Нет, вообще не было такой должности.

ВОПРОС - А кто же осуществлял надзор за техническим состоянием транспорта?

ОТВЕТ - Как вам сказать, сам шофер осуществлял, потом был завгар, с ним поговоришь - вот, мол, моей машине нужен такой-то ремонт.

ВОПРОС - Кто в 30-х годах был завгаром?

ОТВЕТ - Гирин Яков Михайлович.

ВОПРОС - Вы его судьбу не знаете?

- ОТВЕТ - В Москве он, по-моему, во всяком случае в 1948-1949 годах был в Москве и приезжал сюда. Он был большим любителем радио и в 1948 году работал в Москве в какой-то мастерской по радио.
- ВОПРОС - Он тоже осуществлял контроль за техническим состоянием машин?
- ОТВЕТ - Да, но своей подписи на путевом листе не ставил. Тогда никаких талонов не было, права положил в карман и поехал.
- ВОПРОС - А как следили за технической исправностью транспорта?
- ОТВЕТ - Считали, что народ квалифицированный, технически грамотный, сам народ и осуществлял контроль.
- ВОПРОС - А общественный контроль был?
- ОТВЕТ - Да, это было, у нас была комиссия общественного контроля.
- ВОПРОС - Она была постоянная?
- ОТВЕТ - Да, постоянная и возглавлял ее такой Марков, он сейчас умер, мне вот здесь сказали. Из нашей колонны 2 шофера входили в эту комиссию - Соболев и Роткин, но точно я состава комиссии сейчас не помню.

Мы получали премию 40 рублей за то, что машина была в хорошем состоянии. Мы приходили на работу в 9 часам, а машины к Управлению подавались примерно в 11 часам, в 11-30, потому что работали мы до ночи, мы сразу в 9 часов одевали комбинезоны, брали кружки с керосином и драили машину и сверху и снизу, чтобы машина была в идеальном порядке, а когда ты чистишь,

то все недостатки видишь, когда с кисточкой лезешь во все дырки, хочешь не хочешь, увидишь, что рессора сломана или болт отошел. Кроме того, комиссия смотрела техническое состояние машин раза 2-3 в месяц налетом.

ВОПРОС - По графику или нет?

ОТВЕТ - Нет, смотрели так, чтобы мы не знали, когда они будут это делать.

ВОПРОС - 2-3 раза в месяц?

ОТВЕТ - Ну, может быть не 3, но не реже двух раз в месяц.

ВОПРОС - Они тщательно смотрели машины, или только внешний вид?

ОТВЕТ - Нет, очень тщательно смотрели, и капот открывают, и аккумулятор проверяют, и шкворни, и руль покачают, так что всю ходовую часть смотрели.

ВОПРОС - А результаты осмотра они куда-нибудь записывали или нет?

ОТВЕТ - Да, записывали в такие ведомости и за недостаточно хорошее состояние писали - лишить 40 рублей. Мы их сороковками называли. Они оценки даже ставили, хорошо, отлично или удовлетворительно и если 2 раза подряд шофер получал удовлетворительную оценку, то ему уже делали замечание, что это не годится, надо тянуться.

ВОПРОС - За этот период времени, с 1930 по 1950 год Вы не помните хотя бы один случай, чтобы была авария вследствие выпуска машины с технической неисправностью?

ОТВЕТ - Аварии такой я не помню, но иногда приезжали в гараж со сломанной рессорой.

ВОПРОС - А аварий из-за технической неисправности не помните?

ОТВЕТ - Нет, не помню.

ВОПРОС - А если вернуться к событиям 1934 года?

ОТВЕТ - Вы имеете в виду ту машину, о которой мы беседовали?

ВОПРОС - Вы видели эту машину?

ОТВЕТ - Да, видел. На ней работали Кузин и Чаповский, грамотные были водители. Чаповский был моим приятелем. Правда, Кузина я знаю мало, только лицо его представляю, а Чаповский был очень технически грамотный человек. Он был моим приятелем, мы с ним на рыбалку вместе ездили, он очень развитой и грамотный товарищ, в войну был помпotechом, получил майора.

ВОПРОС - Он где?

ОТВЕТ - В Ленинграде. Я слышал, что он болеет. У меня дома есть его телефон, могу Вам дать. И где живет знаю, только номера дома не помню, а так знаю.

ВОПРОС - Что Вам известно по поводу этой машины?

ОТВЕТ - Мне известно, за что уволили Чаповского. Когда он приехал, он в путевом листе написал, что машина исправна.

ВОПРОС - Когда он приехал?

ОТВЕТ - Вечером 31-го.

ВОПРОС - А не первого?

ОТВЕТ - Первого работал Кузин.

ВОПРОС - Кузин работал 2-го.

ОТВЕТ - Да, верно, это было I числа. Он отработал и написал в путевке, что машина в порядке, а на руль повесил записку своему сменщику Кузину, что если будет время, замени центровой болт рессоры, передняя рессора сломана. Это я в своей памяти восстанавливаю, думаю, что не ошибаюсь.

ВОПРОС - Вы читали эту записку?

ОТВЕТ - Нет, это мне рассказывал Чаповский. За то, что он написал в путевке, что машина в порядке, а сменщику оставил записку, что надо сменить рессору, его уволили с работы.

ВОПРОС - Нужно было только центровой болт заменить?

ОТВЕТ - Да, центровой болт передней рессоры.

ВОПРОС - А листы рессоры были в порядке?

ОТВЕТ - Мне кажется, что были в порядке.

ВОПРОС - Он Вам об этом ничего не говорил?

ОТВЕТ - Нет.

ВОПРОС - Разговор шел только о центровом болте?

ОТВЕТ - Да.

ВОПРОС - А как центровой болт мог порваться?

ОТВЕТ - На ударах машина смещается и бывает, что своей головкой болт идет в подрамник и его срезает. Это бывало часто, особенно на полуторке ГАЗ-АА.

ВОПРОС - Вы эту машину видели часто?

ОТВЕТ - Да, видел.

ВОПРОС - Она никаких отклонений от стандартных машин не имела?

- ОТВЕТ - У нее были немножко ниже борта.
- ВОПРОС - Почему, не помните?
- ОТВЕТ - Не знаю, я над этим не задумывался, но она была симпатичнее, чем все полуторки.
- ВОПРОС - А как она была оборудована, для каких целей?
- ОТВЕТ - Там оборудования никакого дополнительного не было, может быть впереди была скамеечка, но здесь я боюсь сказать неправду, не могу припомнить. А для каких целей? Чаповский говорил, что она занималась секретными работами, какое-то оборудование возили, чтобы можно было засечь где-нибудь передатчик, работающий в городе.
- ВОПРОС - Во всяком случае Вы знаете хорошо, что борта ее были несколько ниже, чем борта обычной машины?
- ОТВЕТ - Да.
- ВОПРОС - На сколько примерно?
- ОТВЕТ - Вы представляете себе доску-вагонку, так вот на одну вагоночку ниже, т.е. см. на 7-8.
- ВОПРОС - Эта машина была новая?
- ОТВЕТ - У нас все машины были хорошие, старых машин не было. Я знаю, что у нас ни одной машины не списывалось, а чуть машина постарше, ее отправляли в райотдел.
- ВОПРОС - Вы эту машину потом не видели?
- ОТВЕТ - Видел, она в мойке стояла и около нее был пост выставлен, чтобы никто не подходил.
- ВОПРОС - И Вы не подходили?
- ОТВЕТ - Нет.

- ВОПРОС - И долго она стояла?
- ОТВЕТ - Долго.
- ВОПРОС - А что с ней сделали?
- ОТВЕТ - Боюсь сказать, не помню.
- ВОПРОС - В гараже машина осматривалась кем-нибудь?
- ОТВЕТ - Да, какая-то комиссия из Москвы приезжала, по-моему это был Френковский, особый уполномоченный МГБ СССР и с ним приезжала комиссия.
- ВОПРОС - А из ОРУДовцев кто-нибудь смотрел эту машину?
- ОТВЕТ - Нет, я не видел.
- ВОПРОС - А Вы часто в это время бывали в гараже?
- ОТВЕТ - Часто, как отвез кого-нибудь, так и возвратился в гараж.
- ВОПРОС - Экстренных выездов у Вас не было, Вы с этой комиссией не работали?
- ОТВЕТ - Нет. Я работал с москвичем, но только не из комиссии и не помню сейчас фамилию.
- ВОПРОС - А Вы не видели, как эта машина в гараж приехала, своим ходом или ее буксировали?
- ОТВЕТ - Нет.
- ВОПРОС - Но разговоры были, что кто-то привез эту машину?
- ОТВЕТ - Машину привез Ионин Михаил Борисович.
- ВОПРОС - Он сам ее привез или на буксире? Машина для буксировки из гаража не вызывалась?
- ОТВЕТ - По-моему, нет, ее просто Ионин пригнал.
- ВОПРОС - Вы не знаете, вызывалась машина или нет, или просто не помните?

ОТВЕТ - Не знаю.

ВОПРОС - А что с Иониным?

ОТВЕТ - Он работал в Москве в Министерстве обороны по автомобильному транспорту.

ВОПРОС - Сколько же времени находилась эта машина в мойке?

ОТВЕТ - С неделю стояла, но это примерно, точно я не могу сказать, может быть и дней 15, а может быть и 6 дней.

ВОПРОС - Во всяком случае не один и не 2 дня?

ОТВЕТ - Нет, нет. Я близко к ней не походил, но слышал разговоры, что она была в крови - это я слышал.

ВОПРОС - А о техническом состоянии что говорили в тот момент?

ОТВЕТ - Я уже не помню, от кого я это слышал, боюсь сказать, но помню, что говорили, что когда машина въезжала с ул. Войнова на Потемкинскую, где раньше был поворот трамвая и рельсы возвышались над дорогой /показывает руками: вот если здесь идет рельса, то здесь было 2 ряда диабазы, а здесь кусочек асфальта и опять рельсы/ и на этом месте всегда переезд был нехороший, всегда машину поддавало при переезде через эти рельсы. Когда Кузин вышел из тюрьмы, он рассказывал, что когда машину на этих рельсах поддало, то Малий дернул за руль и они въехали в дом, отбили кусочек штукатурки - так Кузин рассказывал. Он не то, чтобы мне рассказывал специально, но я слышал такие разговоры.

ВОПРОС - Но Вы присутствовали и слышали эти разговоры из уст Кузина?

ОТВЕТ - Нет, я боюсь сейчас так сказать.

ВОПРОС - Он не лично Вам рассказывал, но Вы присутствовали при его рассказах?

ОТВЕТ - Это надо припомнить, боюсь сейчас сказать.

ВОПРОС - Во всяком случае уже в то время велись такие разговоры?

ОТВЕТ - Да.

ВОПРОС - Что Кузин вел машину, у него вырвал руль Мэлий и машина пошла на панель?

ОТВЕТ - Да, там здание оранжереи как раз, в это здание и ударилась машина.

ВОПРОС - Вы помните, что в то время был такой разговор?

ОТВЕТ - Да.

ВОПРОС - А о техническом состоянии этой машины говорили, осматривали ее, или никто из водителей ее не осматривал, кроме Ионина? Ионин осматривал эту машину?

ОТВЕТ - Ионин привез ее, так наверное, он осматривал, а нас никого не подпускали к этой машине, там стоял вахтер. А что там было и смотреть? Нам интересно смотреть кровь, выбитые стекла, а рессоры зачем нам лезть смотреть, кому это интересно, сломана она или нет?

ВОПРОС - Но у вас же был общественный контроль?

ОТВЕТ - В такие вещи он не вмешивался.

ВОПРОС - Может быть были такие разговоры, что кто-нибудь начинал винить общественный контроль, что вот они вчера только смотрели?

ОТВЕТ - Нет, их никто не вспоминал. Они свое дело периодически делали, а здесь их никто не вспоминал.

ВОПРОС - А на собрание никто вас не собирал, не обсуждался тогда на собрании вопрос, что машина выпущена в технически неисправном состоянии?

ОТВЕТ - Нет.

ВОПРОС - А разговоров о том, что машина была технически неисправна не было?

ОТВЕТ - Нет.

ВОПРОС - А были ли в тот момент среди водителей разговоры о том, что машина вышла в рейс неисправная и что в результате этого произошел несчастный случай?

ОТВЕТ - Только неофициальные разговоры были, официально никто ничего не обсуждал.

ВОПРОС - Ни на каких собраниях этого вопроса не касались?

ОТВЕТ - Нет, ничего такого не было.

ВОПРОС - Авария с этой машиной никак не обсуждалась?

ОТВЕТ - Нет, по данной машине ничего такого не было, это абсолютно точно.

ВОПРОС - А вообще такие обсуждения имели место?

ОТВЕТ - Да, мы даже за мелкие нарушения дисциплины обсуждали водителей на собраниях. Был у нас такой Рызов, его почти на каждом собрании обсуждали, то его искали на выезд, его не было, то еще что-нибудь. Но такие обсуждения больше бывали по дисциплине, чем по техническим неисправностям.

ВОПРОС - А чем это объясняется, тем что не было технических неисправностей, или вообще не обсуждали такие вещи?

ОТВЕТ - Парк у нас был очень хороший, водители очень квали-
фицированные и у нас не было таких случаев, чтобы
машины разбивались.

ВОПРОС - А Вы не помните никого из ОРУДовцев, которые прихо-
дили к вам осматривать машины?

ОТВЕТ - Нет, не помню.

ВОПРОС - Техосмотр делался одним лицом или не было такого
постоянного лица?

ОТВЕТ - Нет, не было, приходили все по очереди. Но мне ка-
жется, что такие техосмотры делались уже позже, а
в то время не было таких осмотров, тогда ОРУД не
вмешивался в наши действия, был только годовой и
полугодовой осмотр.

ВОПРОС - Но общий порядок технического осмотра машин у вас
был такой, который исключал выпуск машин в рейс в
неисправном состоянии?

ОТВЕТ - Тогда машины были очень хорошие, их очень тщатель-
но проверяли, так что не могло этого быть.

Гор. Ленинград.

Смольный.

Отпечатано 2 экземпляра.

Стенографировала Левина Л.А.

ИНАТ	Ф
	ПО
	Д
	ЛЛ
05	11

Стенографическая запись

беседы т.т. Зотова, Баргад и Козьмина

с т. КРУГЛОВЫМ21 декабря 1960 года.

ВОПРОС - Нас интересует вопрос, как была поставлена техническая служба в смысле обслуживания машин, выпуска их в рейс, техническая сторона дела в 30-х годах.

ОТВЕТ - Я тогда был монтером по оборудованию и прямого отношения к машинам мы не имели. Но поскольку работа была круглосуточная, мы дежурили круглые сутки, т.к. машины приходили на мойку, и нужно было обеспечить освещение. Ремонт точно знаю, что не производился ночью, кроме грузовой колонны хозяйственного порядка, которая была в нижнем этаже, но машины ежедневно мылись, а мы им обязательно включали свет.

ВОПРОС - Какое освещение было в мойке?

ОТВЕТ - Верхнее.

ВОПРОС - Хорошее освещение?

ОТВЕТ - Да, хорошее, фонари порядка 500 ватт стояли.

Там была стационарная хорошая проводка с цинкованным кабелем, она и до сих пор существует, но поскольку освещение очень мощное, по 500 ватт, мы каждый фонарь включали там, где нужно, а где не нужно выключали.

ВОПРОС - Когда выключали большой свет, какое освещение оставалось в мойке?

ОТВЕТ - Никакого, только свет из гаража освещал мойку, так как другого освещения не было.

ВОПРОС - Значит, если не включены фонари, там полумрак?

ОТВЕТ - Да, общая видимость есть, чтобы могла въехать машина, а чтобы что-нибудь делать - темно.

ВОПРОС - Освещение не портилось?

ОТВЕТ - Бывало, что перегорит лампочка, но сразу ставили другую.

ВОПРОС - Это в течение нескольких минут можно было исправить?

ОТВЕТ - Да.

ВОПРОС - Вот в 1934 году, когда происходили все эти события, Вы не видели, чтобы в мойке грузовая машина долгое время стояла?

ОТВЕТ - Грузовые машины загонялись в мойку, но не те машины, которые работали по хозрасчету.

ВОПРОС - Не было там такой машины, которая необычно долго там стояла?

ОТВЕТ - Я не помню такого случая.

ВОПРОС - А Вы помните кого-нибудь из шоферов?

ОТВЕТ - Многих помню: братья Старковские были, Песков Николай, Крауклис, Пропашко.

ВОПРОС - А Ионина не помните?

ОТВЕТ - Помню, он был начальником мастерской в 1936-1937 годах /но это примерно, не точно/.

ВОПРОС - Как его звали?

ОТВЕТ - Михаил.

ВОПРОС - Где он сейчас, не знаете?

ОТВЕТ - Не знаю. Тогда его брат еще был, помню, тоже шофером был.

ВОПРОС - Вы в то время никаких разговоров не вспоминаете об аварии с грузовой машиной?

ОТВЕТ - Когда была шумиха с С.М. Кировым все о ней слышали.

ВОПРОС - А что Вы о ней слышали?

ОТВЕТ - Да что на машине везли охранника, с ней что-то случилось, что якобы с рессорой что-то случилось - такие разговоры были, я сам слышал и помню до сих пор. А куда машины ходили, кого возили - к этому мы отношения не имели.

ВОПРОС - А Вы эту машину не видели?

ОТВЕТ - Может быть и видел, но обрисовать не могу.

ВОПРОС - У вас ни на собрании, нигде не обсуждался этот вопрос?

ОТВЕТ - Не помню, не знаю. Я был в то время беспартийным, только в 1940 году вступил в партию, так что может быть что-нибудь и было, но я не знаю. А вот о том, что на Войнова произошла авария, что что-то случилось с рессорой - такие разговоры были среди обслуживающего персонала.

ВОПРОС - А фамилию водителя этой машины не помните?

ОТВЕТ - На этой машине работал Саша Чаповский.

ВОПРОС - Вы с ним не разговаривали по поводу этой аварии?

ОТВЕТ - В этот день не он, по-моему, работал, а его сменщик. Я помню, когда он пришел, я как раз дежурил, спросил - Саша, что там случилось? - Да что-то у сменщика, а что у сменщика - не помню. И его самого не помню, даже фамилии его не знаю.

ВОПРОС - Вы сами лично с Чаповским говорили?

ОТВЕТ - Нет, были общие разговоры.

ВОПРОС - И много времени обсуждался этот вопрос?

ОТВЕТ - Несколько дней, даже с месяц были всякие разговоры.

ВОПРОС - А какие именно? Были разговоры, что шофер не виноват?

ОТВЕТ - Этого я не знаю.

ВОПРОС - А были разговоры, что машина была технически исправна?

ОТВЕТ - Этого я тоже не скажу точно. Знаю только, что неисправные машины не выпускались, а исправна была эта машина или нет, это нас-монтеров не касалось, это касалось тех, кто непосредственно с машиной занимается, так что ничего сказать не могу.

ВОПРОС - Вы близко были с Чаповским знакомы, что Сашей его называют?

ОТВЕТ - Ну, столько лет работал, я многих знаю.

ВОПРОС - А что с ним потом было?

ОТВЕТ - Его арестовали, по-моему, или уволили.

ВОПРОС - За что уволили, не знаете?

ОТВЕТ - Не знаю, но он потом у нас уже не работал.

ВОПРОС - Значит, разговоры были кулуарного порядка, а общественного обсуждения не было?

ОТВЕТ - Нет, такого не было, не помню. Может быть и было, но я не присутствовал.

Гор. Ленинград.

Смольный.

Отпечатано 2 экземпляра.

Стенографировала Левина Л.А.

Ф
ПО
Д
РА
05

Стенографическая запись

беседы т.т. Зотова, Баград и Козьмина

с т. ВОРЛЕТ В.М.21 декабря 1960 года.ВОПРОС: Где Вы сейчас работаете?ОТВЕТ: Я сейчас не работаю, с 1956 года на пенсии.ВОПРОС: С какого года работали водителем?ОТВЕТ: Водителем работал с 1930 года до конца 1934 года или до начала 1935 года, до трагического случая с С.М.Кировым.ВОПРОС: В каком гараже Вы работали, в верхнем или нижнем?ОТВЕТ: В верхнем.ВОПРОС: Нам интересует, какое состояние было учета, технического контроля за исправностями машин в то время, как был поставлен технический надзор?ОТВЕТ: Такого порядка, который имеется теперь, когда механик выпускает машину, подписывает путевку на выход и этим фиксирует состояние машины, тогда не было. У нас был общественный контроль, выбранный из самих шоферов, и вот они может быть в неделю раз /я уже не помню/ ходили и каждую машину смотрели.ВОПРОС: Вы тоже были в этой комиссии?ОТВЕТ: Я не помню, по-моему, некоторое время был в этой комиссии.ВОПРОС: Из скольких человек она состояла?ОТВЕТ: Из 3 человек.ВОПРОС: Как работала эта комиссия?ОТВЕТ: Комиссия приходила утром и осматривала машины в смысле их чистоты, состояния тормозов и других агрегатов машин и

давала оценку, в каком состоянии машина.

ВОПРОС: Это касалось и легковых, и грузовых машин?

ОТВЕТ: Нет, в отношении грузовых машин я ничего не скажу, у нас грузовых машин не было, а когда был хозяйственный гараж, был отдельный начальник гаража, так что это было совсем другое дело.

ВОПРОС: Вы касались только легковых машин, грузовые не осматривали?

ОТВЕТ: Да, осматривали только легковые машины гаража НКВД.

ВОПРОС: Но ведь в гараже НКВД были и грузовые машины?

ОТВЕТ: Были фельдгегерские, их мы тоже осматривали.

ВОПРОС: Значит, грузовые тоже осматривали?

ОТВЕТ: Да, фельдгегерские осматривали и давали оценку - хорошо, отлично. За хорошее состояние машины шофера премировались.

ВОПРОС: А какая-нибудь документация велась?

ОТВЕТ: Правда, не знаю.

ВОПРОС: Но эти данные о состоянии машины куда-то записывались?

ОТВЕТ: Да, у нас была такая книга, или отдельные листочки, я уже не помню, где был указан гаражный номер машины, кто на ней работает, кто осмотрел и дал оценку.

ВОПРОС: Как часто такие осмотры проводились?

ОТВЕТ: Не реже, чем 2 раза в месяц.

ВОПРОС: Вы когда это делали, в начале или в конце месяца?

ОТВЕТ: Этого я не могу сказать.

ВОПРОС: Но все-таки по графику это делалось?

ОТВЕТ: Боюсь сказать, по графику или нет. Может быть, мы

собирались и намечали, что в первые 2 недели осмотрим такие-то машины, а в следующие 2 недели еще столько-то машин.

Я должен сказать, что тогда состав шоферов был исключительный по своему качеству, все были люди опытные, не считающиеся ни со временем, ни с чем. Если бы Вы пришли утром в гараж, то увидели бы, что все шофера лежат под машиной и приводят ее в порядок. У нас стоял специальный бак с керосином, у каждого шофера были кисти, кружка и машина тщательно промывалась, прочищалась кругом, и сверху, и снизу, потому что все знали, что будет общественный осмотр и если у кого-нибудь что-нибудь обнаружат, то будет плохо.

ВОПРОС: Значит, все это делалось силами общественности?

ОТВЕТ: Да.

ВОПРОС: А механик был в гараже?

ОТВЕТ: Не помню, по-моему не было.

ВОПРОС: А путевки были?

ОТВЕТ: Путевки были.

ВОПРОС: В путевке отмечалось техническое состояние машины?

ОТВЕТ: Не помню.

ВОПРОС: Но для того, чтобы поехать, Вы должны были получить путевку?

ОТВЕТ: Да.

ВОПРОС: Где Вы ее получали?

ОТВЕТ: У диспетчера.

ВОПРОС: Когда диспетчер выдавал путевку, он ее подписывал?

ОТВЕТ: Очевидно подписывал.

Думаю, что подписывал, потому что он давал мне наряд на работу.

ВОПРОС: Но диспетчер спрашивал визу этой общественной комиссии?

ОТВЕТ: Нет, никогда этого не было. Не помню даже, чтобы он спрашивал, исправна ли машина или нет.

ВОПРОС: С какого года Вы там работали?

ОТВЕТ: С 30 сентября 1930 года по 5 ноября 1938 года.

ВОПРОС: Все в этом же гараже?

ОТВЕТ: Да.

ВОПРОС: Не помните ли Вы, были за этот период аварии машин, связанные с технической неисправностью их?

ОТВЕТ: Нет, не было у нас таких случаев.

ВОПРОС: За весь этот период не было ни одного такого случая?

ОТВЕТ: Нет.

ВОПРОС: Может быть, не авария с человеческими жертвами, а в дороге какая-нибудь авария, что-нибудь поломалось?

ОТВЕТ: Бывали, конечно, случаи, что рессора лопнула, тяга амортизатора — такие случаи были. Но машины у нас были хорошие, поэтому такие случаи были редко.

ВОПРОС: Старых машин у вас в гараже не было?

ОТВЕТ: Очень старых была пара "Бюиков".

ВОПРОС: А грузовые машины какие?

ОТВЕТ: Газики.

ВОПРОС: Новые газики?

ОТВЕТ: Конечно. Ведь их в 1931 году Горьковский завод

только начал производить. Старые машины если и были, то мы отправляли их на периферию, в райотделы НКВД. Но шоферской состав у нас был отличный, я ручаюсь, что теперь ни в одном гараже нет такого состава шоферов.

ВОПРОС: А технический состав, слесари, которые обслуживали машины, был у вас?

ОТВЕТ: Да, у нас была прекрасная мастерская и состав технический тоже был изумительный, какого мастера ни возмешь, так уж действительно мастер.

ВОПРОС: А ОРУДОВЦЫ ваши машины осматривали или нет?

ОТВЕТ: Осматривали.

ВОПРОС: Как часто?

ОТВЕТ: По положению.

ВОПРОС: То есть проводились обычные годовые осмотры?

ОТВЕТ: Да.

ВОПРОС: Они приходили в парк осматривать ваши машины?

ОТВЕТ: Да, осматривали машины в гараже, на улицу выезжали только для того, чтобы осмотреть систему, а так все смотрели в гараже.

ВОПРОС: Если Вы сами обнаруживали неисправность в своей машине, то приезжая с рейса, как Вы ее исправляли?

ОТВЕТ: Я немедленно должен был написать своему сменщику, что у меня такая-то и такая-то неисправность и диспетчера поставить в известность, что машина неисправна. Если звонил в это время начальник, ему говорили, что ваша машина неисправна, и давали машину с конвейера.

ВОПРОС: А не могло быть такого случая, что ваш сменщик пренебрег бы тем, что Вы ему написали, взял неисправную машину и поехал?

ОТВЕТ: Ну, как я за него могу сказать?

ВОПРОС: Но был ли в гараже установлен такой порядок, который полностью бы исключал выезд машины в неисправном состоянии в рейс?

ОТВЕТ: Я думаю, что не могло быть такого случая, чтобы неисправная машина вышла в рейс.

ВОПРОС: Вы исключаете это?

ОТВЕТ: Да, я думаю, что этого не могло быть.

ВОПРОС: Вы категорически это исключаете?

ОТВЕТ: Да, я думаю, что не могла неисправная машина выйти.

ВОПРОС: Значит, можно понять, что система была строгая в смысле ответственности самих шоферов и обслуживающего персонала? Допустим, мог бы диспетчер решиться выпустить машину в неисправном состоянии?

ОТВЕТ: Нет, этого не могло быть. Я, собственно говоря, больше находился в верхнем гараже, где были легковые машины. В нижнем гараже были машины фельдсвязи и там был менее квалифицированный состав водителей.

ВОПРОС: Но диспетчерская служба была одна?

ОТВЕТ: Да, диспетчерская служба была общая.

ВОПРОС: И мастерская одна обслуживала?

ОТВЕТ: Да. Но наша мастерская никакого текущего ремонта не делала, он лежал на обязанности шоферов, а мастерская делала только средний и капитальный ремонт.

7.
107

ВОПРОС: А доводили ли вы машины до капитального ремонта?
Судя по всему, не доводили.

ОТВЕТ: Мой "Каделляк" 100 тысяч прошел и только потом пошел в капитальный ремонт и то какой: обновили обивку, подкрасили, сделали шлифовку блоков, поставили следующий размер поршней, колец — вот и все.

Во время этих событий я сразу был мобилизован.

ВОПРОС: Когда?

ОТВЕТ: Сразу же в этот вечер. Мы почти полтора месяца не выходили из гаража, я все время возил какого-то товарища, сейчас уже не помню, кого. Я даже домой мало ходил.

ВОПРОС: Значит, с первого числа вы практически в гараже не были?

ОТВЕТ: Я все работал с этим товарищем.

ВОПРОС: Ни первого, ни второго, ни третьего, ни в последующие дни не были в гараже?

ОТВЕТ: Первого я дежурил в гараже и по-моему, в гараж нам и сообщили, только затрудняюсь сказать, когда, кажется, между 6 и 7 часами вечера и, конечно, нас уже никого не выпустили из гаража.

ВОПРОС: А 2-го где были?

ОТВЕТ: Уже работал.

ВОПРОС: Не помните, когда вернулись в гараж?

ОТВЕТ: Конечно, не помню.

ВОПРОС: Но заправлять машину приезжали в гараж?

ОТВЕТ: У нас колонка была на улице при гараже, в гараж не надо было подниматься.

ВОПРОС: Вы в этот период времени не встречались с другими шоферами?

ОТВЕТ: Конечно, встречался с товарищами.

ВОПРОС: Ваш гараж находился во втором этаже?

ОТВЕТ: Да.

ВОПРОС: Вы на втором этаже грузовую машину не видели сразу после 2 числа?

ОТВЕТ: Нет, не видел.

ВОПРОС: Может быть в тот период разговоры между шоферами были по поводу событий?

ОТВЕТ: Разговоры были не с точки зрения автомобильной.

ВОПРОС: Нам интересует как раз с точки зрения автомобильной. Говорилось ли, что вот у шофера появилась неисправность, как она появилась, почему?

ОТВЕТ: Я об этой неисправности, которую предполагают, только сейчас узнал от Конарева и даже удивился, почему он в курсе таких больших событий. Насколько я помню, говорили, что машина была совершенно исправная, а Конарев говорит совершенно другое. Я думаю, что те товарищи, которые работали на этой машине — Кузин и Чаповский очень много могут сказать о состоянии машины.

ВОПРОС: Но общий порядок учета был достаточно твердый?

ОТВЕТ: Да, я считаю, что он полностью гарантировал выход только исправных машин. Ведь мы работали в таком учреждении, когда каждый знал, кого он возит. Я сам имел счастье один раз С.М.Кирова везти.

ВОПРОС: Вы все время подчеркиваете, что у вас был очень хороший состав шоферов.

ОТВЕТ: Да, исключительный был состав и по своим знаниям, и по своему отношению к делу. Я работал после этого в грузовом парке, был начальником эксплуатации пассажирского транспорта гор. Ленинграда, в моем распоряжении был автобусный таксомоторный парк, но ничего даже примерного я не видел. Здесь шофер только за руль держится, все ему приготовь, он приезжает вечером, пишет, какие неисправности, ночью ему исправляют все эти неисправности и утром он выезжает на готовой машине — вот и все его дело, только за баранку держится, как говорят сами шофера. А у нас этого не было, у нас шофер отвечал не только за то, что он ездит, но и за состояние машины, он должен был все сделать сам. Теперь так не работают.

ВОПРОС: Значит, можно понять, что Вы не допускаете, чтобы машина могла выйти из гаража с неисправностью?

ОТВЕТ: Нет, не допускаю, в то время это было невозможно, это было совершенно исключено. Да и само отношение водительского состава было изумительное, ничего подобного я нигде больше не видел, ни такого ухода за машиной, ни такого отношения.

гор. Ленинград.

Смольный.

Отп. 2 экземпляра.

Стенографировала Левина Л.А.

Стенографическая запись

беседы т.т. Зотова, Баград и Козьмина

с т. ПЕРШИНЫМ21 декабря 1960 года.ВОПРОС - Вы член партии?ОТВЕТ - Да, с 1932 года.ВОПРОС - В 1934 году кем работали?ОТВЕТ - Шофером.ВОПРОС - С какого года работаете в этом гараже, где работаете сейчас?ОТВЕТ - С 26 июня 1932 года.ВОПРОС - На каких машинах, грузовых или легковых?ОТВЕТ - В тот период было вроде школы: вновь поступающим давали грузовички, я работал на машине по сбору денег.ВОПРОС - До какого времени работали на грузовой машине?ОТВЕТ - Года 3.ВОПРОС - Ваша машина была в нижнем парке?ОТВЕТ - Моя машина была фургон, но считалась инкассаторской, поэтому была наверху.ВОПРОС - Какой был порядок выхода машин? Нас интересует порядок технического осмотра машин, как осуществлялся технический надзор за машинами с точки зрения технической исправности в то время?ОТВЕТ - У нас были мастерские, но кадры шоферов были подобраны очень сильные и неполадки всегда сами исправляли. Я работал на суточной машине и передавал машину сменщику из

рук в руки. При передаче словесно скажешь, что вот такие-то неполадки в машине и сами их устраняли, а если не могли, обращались в мастерскую. Кто работал посменно и кончали в разное время, они писали бумажки друг другу, что в машине такая-то неисправность, обрати внимание, устрани.

ВОПРОС -- А механик был, который подписывал путевые листы?

ОТВЕТ -- Не помню совершенно.

ВОПРОС -- Каково было состояние машин вашего парка в то время?

ОТВЕТ -- Я сколько лет работаю и никаких вещей со мной не случалось. Бывает, что какая-нибудь поломка, так ты сразу ее чувствуешь и устраняешь.

ВОПРОС -- Не было ли таких случаев, чтобы Вы написали своему сменщику устранить такую-то неисправность, а он не смог устранить, потому что не было запчастей или мастерская не могла ему помочь?

ОТВЕТ -- Тогда завал был запчастей, и с резиной хорошо было.

ВОПРОС -- Значит, в этой части трудностей никаких не было?

ОТВЕТ -- Нет, у нас была кладовая и за чем бы ни обратился, всегда безоговорочно получал.

ВОПРОС -- Что это у вас были за сороковки?

ОТВЕТ -- Это квартальные, они и сейчас существуют.

ВОПРОС -- Общественный контроль у вас был?

ОТВЕТ -- Да, выбиралась общественная комиссия по тех-осмотру транспорта и эта комиссия проверяла чистоту машин и техническое состояние.

ВОПРОС - Тщательно проводились эти осмотры?

ОТВЕТ - Очень тщательно. И сейчас тщательно проводятся.

ВОПРОС - Вы весь период работаете и не видите, чтобы было смягчение в этом отношении, требования все такие же?

ОТВЕТ - Нет, нет, товарищи у нас подобраны очень сильные, квалифицированные, слабых шоферов у нас нет.

ВОПРОС - А машины были хорошие или потрепанные?

ОТВЕТ - Машины были хорошие. Когда я пришел, мне дали ГАЗ-АА Климовской сборки еще, я проработал на ней без всякого ремонта больше 2,5 лет.

ВОПРОС - Значит, парк машин был хороший?

ОТВЕТ - Да, плохих машин в тот период не было.

ВОПРОС - Вот вы работаете шофером очень давно, вы не помните, какие разговоры были среди товарищей относительно аварии которая произошла в 1934 году на ул. Войнова с грузовой машиной?

ОТВЕТ - Я в это время был в Луге, отдыхал в "Рапти", нас в столовой известили, что убили Кирова, а что и как было я ничего не скажу, потому что меня здесь не было. Когда я приехал, слышал разговоры, что с грузовичком, на котором ехала группа людей и которую вел Кузин, произошла авария, а что за авария, не скажу.

ВОПРОС - Не обсуждался ли этот факт на партийном собрании?

ОТВЕТ - Не знаю, я был целый месяц в отпуске, может быть без меня и обсуждался.

ВОПРОС - Среди шоферов не было разговоров, шофер ли был виноват, или машина была технически неисправна?

ОТВЕТ - В тот момент на нас, молодых шоферов, не обращали внимания, шофера, которые возили начальство, сторонились от нас и если что-нибудь и говорили между собой в определенном кругу, то до нас эти разговоры не доходили.

ВОПРОС - Но ведь Кузин тоже был молодым шофером.

ОТВЕТ - Я его почти не знаю.

ВОПРОС - И Чаповский был молодым товарищем.

ОТВЕТ - Но я не помню, чтобы его обсуждали на собрании.

ВОПРОС - А Вы не можете вспомнить, какие разговоры между шоферами шли тогда?

ОТВЕТ - Нет, не помню.

ВОПРОС - После возвращения из отпуска Вы Чаповского не видели?

ОТВЕТ - Не помню. Я вернулся в конце декабря и кажется Чаповский уже не работал.

ВОПРОС - А машину Чаповского после аварии Вы не видели?

ОТВЕТ - Нет, не видел.

ВОПРОС - А борта у нее нормальные были?

ОТВЕТ - По разговорам товарищей были немножко меньше нормальных.

ВОПРОС - А сами Вы не видели?

ОТВЕТ - Не видел, не скажу.

ВОПРОС - На сколько ниже?

ОТВЕТ - Тоже не скажу.

Гор. Ленинград.

Смольный.

Отпечатано 2 экземпляра.

Стенографировала Левина Л.А.

Стенографическая запись

беседы в партийной комиссии с т.Васильевым

21 декабря 1960 г.

- Т. Козьмин - просим вспомнить свои впечатления о работе в гараже, с какого времени там работали?
- Ответ - с 1932 г. до 1959 года. Сейчас на пенсии.
- Вопрос - как обстояли дела в гараже с техническим состоянием машин? Кто осматривал машины перед выходом, кто нес ответственность за их состояние?
- Ответ - Я работал в опироде. Мы имели свои машины. Начальства, как такового у нас не было. Был общий план, а непосредственно плана на наши машины не было. Старший назначался из нас на одну - две недели. Машины большого начальства стояли в обкоме партии. Наши машины стояли в большом гараже на втором этаже.
- Вопрос - Вот вы утром приходили на работу. Надо выезжать в рейс, как проходила сдача смены. Кто был сменщик?
- Ответ - Завьялов и много других сменщиков было. Если машина не в порядке, то сменщик оставляет записку.
- Вопрос - В путевом листе отмечалась неисправность?
- Ответ - Если небольшие неисправности, то не отмечались, если значительное, то отмечались.
- Вопрос - Был ли механик в гараже?
- Ответ - Точно не помню.
- Вопрос - А мастерская была?
- Ответ - Было 2 мастерских. Одна бригада делала текущий ре -

монт за счет гаража. Текущий ремонт производился бригадой из гаража, большой ремонт делался за стенкой.

Вопрос - при гараже была ремонтная бригада?

Ответ - помню, что днем был механик, который имел бригаду, обслуживающую текущий ремонт. Кроме этого была ещё мастерская, которая производила средний и капитальный ремонты.

Вопрос - Запчасти всегда были?

Ответ - Гараж был богатый, но дело в том, что был пожар, который произошел до моего поступления, до 1932 года. После 1932 года запчасти также были в достатке. Никогда не было случая, чтобы нужна была какая-нибудь запасная часть, а её в гараже не было.

Вопрос - Какое было техническое состояние машин?

Ответ - Хорошее. По грузовому транспорту я не могу сказать. Общий гараж был на Садовой, в нашем гараже были только оперативки. Я не касался грузового транспорта и не знаю.

Вопрос - Вы общались с другими шоферами, слышали разговоры.

Ответ - У нас такая была работа, что мы не касались других машин.

Вопрос - За время вашей работы вы не слышали ли об авариях по причине технической неисправности машин?

Ответ - Не слышал. Не думаю, чтобы они были, таких случаев не помню.

в.

Вопрос - Были ли аварии, которые привели к человеческим жертвам?

Ответ - Я не припомню.

Вопрос - Какой был порядок обсуждения таких случаев? Обсуждались ли они на партийном собрании или как?

Ответ - Прежде всего вызывал начальник гаража, если случались нарушения. Был случай, когда порвалась прокладка мотора. У нас машины работали хорошо. Я имею в виду машины опирода.

Вопрос - Какие были среди шоферов разговоры о причинах аварии на ул. Воинова?

Ответ - Детально я не помню, потому, что это было давно. Когда я приехал в гараж, то машина была технически исправна.

Вопрос - Почему Вы думаете, что она была технически исправна?

Ответ - Это была новая машина, мало находилась в эксплуатации, поэтому считаю, что она должна быть исправна. Вечером, когда я приехал в гараж, когда нас отпустили, то я слышал как Кузин рассказывал, что Малий, работник опирода, как будто-бы вырвал у него руль.

Вопрос - Какие другие разговоры ещё были?

Ответ - Не слышал.

Вопрос - Вы видели машину?

Ответ - Когда разбиралась московская комиссия, я машину ви -

дел.

Вопрос - В момент комиссии Вы там были?

Ответ - Я приехал сдавать машину в гараж и нужно было про -
ходить мимо.

Вопрос - Были там орудовцы?

Ответ - Мне кажется нет, потому, что москвичи отстранили
ленинградцев.

Вопрос - Когда осматривали машину было ли в гараже светло.

Ответ - Москвичей было 3- 4 человека, все начальство со зна -
ками различия. В мойке было светло. Я сдал путевку,
и, не возвращаясь в гараж, ушел домой.

Вопрос - Не припомните, в данный момент или вообще в гараже
было светло?

Ответ - В гараже был полумрак, но в мойке было светло, там
стоят отдельные фонари.

Вопрос - Именно в этот день, когда осматривали москвичи, бы -
ло светло?

Ответ - Времени было 11- 12 часов ночи, но в мойке было
светло.

Вопрос - После этого Вы машину видели?

Ответ - Не помню. После этого случая был новый штат. Кузи -
на после этого не видел.

Вопрос - Машина внешне не имела повреждений, которые броси -
лись бы Вам в глаза?

Ответ - Я машину видел сзади. Сзади она была нормальная.

Вопрос - После этой комиссии не было обсуждения в партийном порядке этой аварии?

Ответ - Мы не были связаны с гаражем. На партийном учете были в штате опируда.

Вопрос - Какие были разговоры среди шоферов и ваших товарищей по работе в гараже о причинах аварии.

Ответ - Я слышал из разговоров о том, что Малий вырвал руль из рук Кузина.

Вопрос - Были ли разговоры о том, что авария произошла из-за технической неисправности машины?

Ответ - Я как шофер могу сказать, что она должна быть исправна, потому что она мало ходила. Машина делала 5-10 километров, а это ничто для машины. Покрышки были новые. Обслуживали нас хорошо. Все, что мы просили нам давали.

Вопрос - За техническое состояние отвечали сами шоферы? В вашем гараже был такой порядок?

Ответ - Да. Этот порядок был в нашем гараже. Мы были оторваны от жизни основного гаража.

Вопрос - За техническое состояние кто отвечал?

Ответ - Шоферы. Сменщик, уходя, оставлял записку о том, что машина в порядке или наоборот.

г. Ленинград, Смольный.

Отп. 2 экз.
стенограф. Долинина

от 1-го сына Александра Кузнецова
 урожен в. Ленинград Блюперская ул. 2 и 20
 Я работал в качестве шофера
 при заводе Комитета воо Букоммиссии
 по адресу 15-й в. бар Криворогов 2.
 с сентября 1934 года в момент работы
 в индустриальном училище при Дворце Общественных
 в в среднем декабре 1934г. был
 переведен на заводскую работу
 в завод АА завода в училище заводу
 воо машину до работы была без исправности
 и я на это проработал месяцев шесть
 во вмести в шофера воо Захаровича Я.
 очень долго был переведен на работу
 воо машину в том же заводе.
 Я очень сильно люблю заводскую работу
 очень люблю воо машину воо в работе
 при заводе завода был работником
 за и в заводской работе в работе
 воо и при работе в нем воо машин
 был без исправности. в том и по работе

1-й сын 24.11.60г.