

УДК 344,312: 94 (571.1/.5) «1945/1948»

DOI: 10.18384/2310-676X-2022-3-73-85

ВОЕННЫЙ ТРИБУНАЛ ЕНИСЕЙСКОГО БАСЕЙНА В ПЕРВЫЕ ПОСЛЕВОЕННЫЕ ГОДЫ (1945–1948)

Печерский В. А.

Хакасский научно-исследовательский институт языка, литературы и истории

655017, Республика Хакасия, г. Абакан, ул. Щетинкина, д. 23, Российская Федерация

Аннотация

Цель. Рассмотрение и анализ основных направлений деятельности военного трибунала Енисейского бассейна в первые послевоенные годы (1945–1948).

Процедуры и методы. Проведён анализ документов из фондов государственного архива Красноярского края (ГАКК). В работе использовались: метод анализа, сравнительно-исторический и проблемно-хронологический методы исследования процесса функционирования органа специального правосудия в отдельно взятом регионе.

Результаты. Выявлены закономерности деятельности военного трибунала Енисейского бассейна в первые послевоенные годы (1945–1948).

Теоретическая и/или практическая значимость. Результаты исследования вносят вклад в изучение деятельности отечественных органов юстиции и правопорядка в советский период.

Ключевые слова: трибуналы транспорта, военный трибунал Енисейского бассейна, послевоенный период, Красноярский край

MILITARY TRIBUNAL OF THE YENISEY BASIN IN THE FIRST POST-WAR YEARS (1945–1948)

V. Pechersky

Khakass Research Institute of Language, Literature and History

ul. Shchetinkina 23, Abakan 655017, Republic of Khakassia, Russian Federation

Abstract

Aim. To consider and analyze the activities of the Military Tribunal of the Yenisei Basin in the first post-war years (1945–1948).

Methodology. The analysis of theoretical material (documents from funds of the State Archive of the Krasnoyarsk Region (SAKR)) is carried out. During the research, the method of analysis, comparative-historical and problem-chronological methods of studying the process of functioning of the special justice body in a particular region were used.

Results. The regularities of activities of the Military Tribunal of the Yenisei Basin in the first post-war years (1945–1948) were revealed.

Research implications. The results of the research contribute to the study of activities of domestic justice and law enforcement bodies in the Soviet period.

Keywords: transport tribunals, military tribunal of the Yenisei Basin, post-war period, Krasnoyarsk Region

Введение

По окончании Великой Отечественной войны начался переход страны на мирные рельсы. Реформирование законодательства было подчинено этой цели. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 21 сентября 1945 г. было отменено военное положение, введенное ПВС СССР 22 июня 1941 г. Указом от 21 сентября 1945 г. также отменялась уголовная и иная ответственность по законам военного времени [1, с. 620].

Однако на транспорт действие этого законодательного акта не распространилось. Железным дорогам, морским и речным пароходствам, а также связанным с транспортом предприятиям приходилось работать в соответствии с Указами ПВС СССР от 15 апреля 1943 г. «О введении военного положения на всех железных дорогах» и от 9 мая 1943 г., распространившего действие Указа от 15 апреля на водный транспорт¹.

В мирное время железнодорожники и работники водного транспорта по-прежнему были приравнены к военным и в случае нарушения закона подлежали суду военного трибунала. Подобное положение объяснялось чрезмерной загруженностью путей сообщения. С востока на запад шли эшелоны с грузами, предназначенными для советских войск, дислоцировавшихся в освобождённых странах Европы. Шла реэвакуация. С запада на восток возвращались демобилизованные фронтовики.

Водный же транспорт (прежде всего, речной) играл существенную роль во внутренних пассажирском и товарном оборотах. В середине 1940-х гг. Енисей по-прежнему являлся одной из основных транспортных артерий Красноярского края. Справляться с управлением транспортом было проще, держа его на военном положении.

Целью данной статьи является изучение деятельности военного трибунала Енисейского бассейна с момента окончания Великой Отечественной войны до демилитаризации транспорта. Соответственно, нижняя граница хронологических рамок исследования ограничивается вторым полугодием 1945 г., а верхняя – 2 мая 1948 г., когда в действие вступил Указ ПВС СССР «Об отмене военного положения на железнодорожном, речном и морском транспорте».

Деятельность органов юстиции в послевоенный период отражена в работах канадского историка советского права П. Соломона [4]. Вопросы послевоенного правосудия рассмотрены и в фундаментальной монографии «История суда и правосудия в России» [1]. Работе же непосредственно трибуналов транспорта в указанное время посвящены труды А. Я. Кодинцева [2; 3] и Д. Н. Шкаревского [5; 6; 7; 8]. Несмотря на усилия историков и правоведов, данная тематика полностью не раскрыта, особенно на региональном уровне.

Деятельность военного трибунала Енисейского бассейна по отправлению правосудия на подведомственной территории

К началу 1946 г. в подсудности военного трибунала (ВТ) Енисейского бассейна находились работники Енисейского речного пароходства, Минусинских, Павловских, Пискуновских, Подтёсовских и Игарских судоремонтных мастерских, речного порта и судоремонтного завода в Красноярске, предприятия и службы Главного управления Северного морского пути. Протяжённость территории обслуживания трибунала составляла 7373 км с севера на юг. Демобилизации военных в первые послевоенные месяцы привели к увеличению числа работников водного транспорта и связанных с ним предприятий. Если во втором полугодии 1945 г. численность работавших в подсудных организациях составляла

¹ Сборник законов СССР и Указов Президиума Верховного Совета СССР. 1938–1944 гг. М., 1945. С. 132–133.

12500 чел., то в первом полугодии 1946 г. – уже 15592 чел.¹

ВТ Енисейского бассейна приходилось работать в очень тяжёлых условиях. Обширная, труднопроходимая территория затрудняла как доставку подсудимых в Красноярск, так и перемещение членов трибунала для организации выездных судебных сессий. Во втором полугодии 1945 г. трибунал не рассматривал дела, возбуждённые на Крайнем Севере². Здесь работать приходилось только постоянным сессиям.

Работа трибунала затруднялась и ростом не только абсолютной, но и относительной преступности на подведомственной территории. Во втором полугодии 1945 г. на 100 работавших на подведомственных предприятиях было осуждено 12 чел., а в первой половине 1946 г. – 17 чел. Из осуждённых за первые 6 месяцев 1946 г. 35,6% работали в Енисейском пароходстве, 35,6% – в Главном Управлении Севморпути, 13,8% являлись работниками Сибирского судостроительного треста, 3,4% служили в ВОХР или обучались в ремесленных училищах, 2,6% были работниками управления пути по бассейну, 9% не работали в транспортных организациях³.

Количество подсудимых, работавших в той или иной организации, зависело от числа сотрудников в ней. Посему Енисейское пароходство и служба ГУСМП вместе дали более 70% подсудимых. В перевозках по Енисею и по Севморпути было задействовано большое количество матросов и работников береговых служб.

В первом полугодии 1946 г. в трибунал поступило 227 уголовных дел, а с предыдущих периодов осталось 7 дел. В подготовительных заседаниях было прекращено производством 3 дела на 3 чел. Вернули на следствие 9 дел на 12 чел., передали по подсудности 3 дела на 6 чел.

Было принято к производству с изменением квалификации 12 дел на 12 чел., без изменения квалификации – 200 дел на 214 чел., передано по подсудности 3 дела на 6 чел. В судебных заседаниях было возвращено на следствие 5 дел на 7 чел. По существу с вынесением приговора трибунал рассмотрел 210 дел на 274 чел. 267 подсудимых признали виновными, 7 – оправдали⁴. Таким образом, на 5 членов трибунала в среднем пришлось по 40 дел, поэтому нагрузку на судей можно назвать умеренной.

Принятие Указа ПВС СССР от 7 июля 1945 г. «Об амнистии в связи с Победой над гитлеровской Германией» позволило закрыть некоторые дела. На этом основании, например, было прекращено дело заведующего столовой отдела рабочего снабжения Игарской авиагруппы ГУСМП Г. А. Арсеньева, обвиняемого по ст. 116. УК РСФСР (присвоение или растрата должностным лицом или лицом, исполняющим какие-либо обязанности по поручению государственного или общественного учреждения, денег, ценностей или иного имущества, находящегося в его ведении в силу его служебного положения или исполнения обязанностей), который с 1 декабря 1944 г. по 25 июня 1945 г., по версии следствия, растратил продуктов, инвентаря и денег на сумму 475 руб.⁵

Поскольку санкция данной статьи предусматривала до 3 лет лишения свободы, а согласно Указу об амнистии освобождению подлежали осуждённые именно на такой срок лишения свободы, мелкий расхититель избежал тюремного заключения.

Всего по данному Указу по всей стране было освобождено от наказания 6488 работников водного транспорта, осуждённых по п. «а» (осуждённым на срок не свыше 3 лет и к более мягким наказаниям) и «г» (осуждённым за воинские преступления) ст. 1 данного Указа. Также

¹ Государственный архив Красноярского края (ГАКК). Ф. Р-1454. Оп. 17. Д. 41. Л. 59.

² ГАКК. Ф. Р-1454. Оп. 17. Д. 41. Л. 59.

³ Там же. Л. 59–60.

⁴ ГАКК. Ф. Р-1454. Оп. 17. Д. 41. Л. 60.

⁵ Там же. Л. 64 об.

избежали привлечения к уголовной ответственности 918 водников, осуждённых по другим статьям этого нормативного правового акта. 323 наказание было сокращено [8, с. 155].

Из осуждённых трибуналом Енисейского бассейна в соответствии с данным Указом было освобождено от наказания 6 осуждённых, а 4 нарушителям срок наказания был снижен наполовину¹.

В отношении тех, кто не попал под действие Указа об амнистии, трибунал применил следующие наказания: из 267 осуждённых к условным наказаниям было приговорено 67 чел. (или 22,4%); исправительно-трудовым работам – 30 (11,2%); к лишению свободы – 177 (66,4%)². Эти цифры говорят о том, что судебная политика трибунала была достаточно суровой, и лишь немногие из осуждённых могли рассчитывать на мягкое наказание.

Нечастыми были и оправдания подсудимых. Во втором полугодии 1946 г. ВТ Енисейского бассейна оправдал лишь 2 подсудимых. 30 апреля 1946 г. было прекращено дело в отношении работника Енисейской судоверфи И. Т. Кандыбаева по ст. 193-7 (побег (из воинской части), совершённый второй раз). Он обвинялся в том, что с 20 по 27 марта 1946 г. отсутствовал на работе. Однако во время предварительного заседания трибунала выяснилось, что Кандыбаев, инвалид войны, находился на лечении в красноярском госпитале³. Поскольку И. Т. Кандыбаев уже допускал самовольную отлучку, то следственные органы решили перестраховаться и возбудить против него дело за «дезертирство», не вдаваясь в причины его отсутствия.

В «дезертирстве» обвинялась и работница Подтёсовских судоремонтных мастерских А. Н. Челющева, которая не выходила на работу с 16 по 31 марта 1946 г. В ходе судебного заседания она пояснила,

что к 16 марта 1946 г. пришли в негодность, выданные ей осенью 1945 г. подержанные валенки. Погода не позволяла женщине работать на открытом воздухе в другой обуви, а дирекция мастерских не могла выдать ей годные катанки, и Челющева попросила о переводе в помещение, в чём ей было отказано. Свидетели подтвердили показания подсудимой, и она была оправдана⁴. Из данного дела видно, в какой нищете жили многие граждане СССР в первые послевоенные годы. Судебным органам приходилось принимать во внимание эти обстоятельства.

Делами, характерными только для судебных инстанций водного транспорта, были случаи аварий судов. В первом полугодии 1946 г. в ВТ Енисейского бассейна поступили 4 таких дела, из которых 2 были возвращены на доследование. По оставшимся трибунал осудил 2 чел. Одним из них был 17-летний ученик токаря Минусинских судоремонтных мастерских по фамилии Мадисон. Несмотря на юный возраст, Мадисон уже имел 3-летний стаж работы на транспорте. 25 января 1946 г. ученик токаря решил отдохнуть, для этого он вывел из строя охлаждение мотора ремонтируемого судна. В результате остановилась работа механического цеха мастерских, и для устранения последствий аварии потребовалось 40 минут. Мадисон был осуждён по ч. 1 ст. 59-3 «в» (нарушение работниками транспорта трудовой дисциплины) и приговорён к 3 годам заключения⁵. Здесь проявилась незрелость ученика токаря, Мадисон уже имел некоторый трудовой стаж, но в силу возраста ещё не полностью осознавал последствия своих действий.

Более зрелым был второй осуждённый по делам об авариях. 51-летний капитан парохода «Обь» Заболотский работал на транспорте 16 лет, однако его судоводительский стаж составлял лишь 3 года. Как и Мадисон, капитан решил

¹ ГАКК. Ф. Р-1454. Оп. 17. Д. 41. Л. 64 об.

² Там же. Л. 67 об.

³ Там же.

⁴ ГАКК. Ф. Р-1454. Оп. 17. Д. 41. Л. 65.

⁵ Там же. Л. 70.

отдохнуть. Вечером 29 мая 1946 г. он оставил свой пароход пришвартованным выше понтонного моста в Красноярске и отправился домой. Старшим на судне остался 3-й штурман Тупиков, которому Заболотский приказал в 2–3 часа ночи привести «Обь» с грузёной 200-тонной баржей ниже моста к порту. 3-й штурман, не имея прав судовождения, допустил серьёзные ошибки, вследствие которых пароход врезался в мост, сорвав 11 понтонов, а само судно утонуло. В результате этой аварии государству был причинён убыток в 199100 руб. Заболотский был осужден на 5 лет лишения свободы¹. Малый опыт работы непосредственно в судовождении не позволил Заболотскому адекватно оценить компетенцию одного из своих подчинённых, Тупиков же, связанный воинской дисциплиной, не посмел отказаться от выполнения приказа.

Поскольку на транспорте действовали законы военного времени, самовольно покидавшие рабочие места транспортники преследовались как воинские дезертиры. Во втором полугодии 1945 г. за воинские преступления ВТ осудил 225 чел. В первом полугодии 1946 г. – 191, из них за дезертирство – 146, самовольные отлучки – 42, неисполнение приказа – 3.

Несмотря на снижение числа нарушителей дисциплины трибунал беспокоило положение с этим видом преступлений. Изучив дела, возбуждённые по данным фактам, члены ВТ пришли к выводу, что главными причинами самовольного оставления рабочих мест было то, что молодые рабочие из сельской местности, мобилизованные в 1945 г. и завербованные в 1946 г., по прибытии на транспорт «не были окружены настоящим вниманием как по бытовым вопросам, так и в части политического воспитания и контроля за явкой на работу и ухода с работы»².

Проблема создания приемлемых бытовых условий для новых работников тянулась с военного времени. Рабочие

не получали нормального жилья, зачастую они работали не по специальности, из-за чего проигрывали по зарплате. В большинстве своём «дезертирами» были молодые люди, только начинавшие трудовую деятельность. Оторванные от родителей, ещё не знавшие жизни, они покидали рабочие места, не осознавая, что совершают преступление.

Иногда «дезертиры» добровольно возвращались на производство. В первом полугодии 1946 г. было 46 вернувшихся, из них 36 работали на о. Диксон и в бухте Нордвик. Из этих мест было очень трудно выехать и нигде было скрыться³. Природные и географические условия некоторых районов Красноярского края препятствовали распространению этого вида преступности. Сама природа являлась тюремщиком даже для тех, кого не осудили к лишению свободы.

Наказание за «дезертирство» было весьма суровым. Так, помощник начальника военизированной пожарной команды 1923 г. р. Оменко в декабре 1945 г., обокрав членов команды, покинул рабочее место, 2 февраля 1946 г. трибунал осудил его к 5 годам заключения. Такой же срок получил ученик модельщика Красноярского судоремонтного завода Кулагин 1929 г. р., который оставил предприятие 20 апреля 1946 г.

Более строго был наказан рабочий Нордвикского морского порта Оразбаев 1922 г. р. На работу в порт он прибыл после отбытия наказания по ст. 163 п. «г» (тайное хищение чужого имущества, совершённое частным лицом из государственных или общественных складов, вагонов, судов или иных хранилищ). С 22 августа по 5 октября 1945 г. Оразбаев не выходил на работу без уважительной причины. Выездная сессия трибунала 14 декабря 1945 г. осудила его по ст. 193-7 п. «г» (самовольная отлучка рядового и младшего начальствующего состава продолжительностью свыше 2 ч) к 10 годам

¹ ГАКК. Ф. Р-1454. Оп. 17. Д. 41. Л. 70.

² Там же. Л. 72.

³ ГАКК. Ф. Р-1454. Оп. 17. Д. 41. Л. 73.

лишения свободы с поражением в избирательных правах на 3 года¹.

Достаточно распространены были в практике трибунала дела, возбуждённые в соответствии с Постановлением Государственного комитета обороны СССР от 22 января 1943 г. «Об усилении борьбы с расхищением и разбазариванием продовольственных и промышленных товаров». Во втором полугодии 1945 г. в трибунал поступило 16 таких дел, в первом полугодии 1946 г. – 21. За первые 6 месяцев 1946 г. по таким делам ВТ осудил 20 мужчин, 5 женщин и 1 подростка. Среди осуждённых были: 1 штурман, 2 заведующих складами, 2 рабочих судовой команды и затонов, 20 представителей прочих профессий².

Так, 2 февраля 1946 г. Л. И. Гришина и О. К. Линник были приговорены к 8 годам лишения свободы в исправительно-трудовых лагерях по ст. 116 (присвоение или растрата должностным лицом денег, ценностей или иного имущества, находящегося в его ведении). Первая, заведующая буфетом на пароходе «Академик Павлов», с 12 июня 1945 г. допустила растрату средств в сумме 20882 руб. и похитила 130 кг муки, причинив таким образом ущерб государству на 24939 руб. Вторая, работая кассиром, совершила растрату в сумме 6300 руб.³

Хищением товаров часто занимались лица, имевшие к ним доступ. Работники складов, магазинов, овощехранилищ, касс порой оказывались нечисты на руку. Их добычей становились продукты питания, промышленное оборудование, бензин. Хищения наносили серьёзный ущерб советской экономике, истощённой войной, поэтому за эти преступления следовало строгое наказание.

Особое место в судебной практике трибунала занимали «контрреволюционные» преступления. Во втором полугодии 1945 г. в ВТ поступило 14 дел, возбуждённых

по ст. 58. В первом полугодии 1946 г. таких было 7, из которых 6 – по ст. 58-10 (пропаганда или агитация, содержащая призыв к свержению советской власти), 1 – по ст. 58-12 (недонесение о достоверно известном, готовящемся или совершённом контрреволюционном преступлении).

С учётом 1 дела о «контрреволюции», оставшегося от второй половины 1945 г., ВТ во втором полугодии 1946 г. рассмотрел 8 дел в отношении 8 чел. Приговоры в отношении признанных виновными не отличались чрезмерной суровостью: 5 осуждённых по ст. 58-10 были приговорены к лишению свободы на сроки от 6 до 9 лет, 1 – к годам, а осуждённый по ст. 58-12 боцман парохода «Папанин» Похабов – к 2 годам⁴.

Суды по «контрреволюционным» делам носили политический характер, и членам трибунала приходилось проявлять особую осторожность, рассматривая таковые. Однако сроки заключения, вынесенные трибуналом, говорили о смягчении репрессивной политики по отношению к «врагам народа».

Во втором полугодии 1946 г. структура преступности в Енисейском бассейне практически не изменилась. 68% осуждённых в этот временной промежуток работали в Енисейском пароходстве, 8,6% – в Сибирском судостроительном тресте, 2,4% – в Управлении пути, Остальные не были работниками организаций, подчинённых министерству речного флота⁵.

Особенностью второго полугодия 1946 г. было увеличение доли нетранспортников среди осуждённых. Число «дезертиров» во втором полугодии 1946 г. выросло со 191 за предыдущие 6 месяцев до 226, а совершивших самовольные отлучки было 75.

Причины роста этого вида преступности были те же, что и в первом полугодии: плохие материально-бытовые условия, прежде всего, на судоремонт-

¹ ГАКК. Ф. Р-1454. Оп. 17. Д. 41. Л. 73 об.

² Там же. Л. 76.

³ Там же. Л. 77.

⁴ ГАКК. Ф. Р-1454. Оп. 17. Д. 41. Л. 81.

⁵ Там же. Д. 42. Л. 3.

ных и судостроительных предприятиях. Рабочим недоставало зимней одежды и обуви, не было должным образом налажено общественное питание, мало уделялось внимания их досугу. Последнее в трибунале обозначили как «недостаточную политико-воспитательную работу со стороны партийных, комсомольских и профсоюзных организаций»¹. Ограниченные возможности государственных предприятий и организаций не позволяли им должным образом организовать быт рабочих.

В ноябре и декабре часть команд плавсостава переводилась на судоремонтные предприятия. Но не все моряки соглашались трудиться на берегу и становились «дезертирами», особенно много таких случаев было в ноябре и декабре. В состав работников Сибирского судостроительного треста были включены спецпоселенцы, и осуждённые «влазовцы», расконвоированные в конце 1946 г. Столь неблагонадёжные элементы проявили себя «как дезорганизаторы производства»².

В условиях военного положения граждан часто против их воли направляли на те или иные места работы. Несогласные с этим самовольно покидали рабочие места. Привлечение на транспорт лиц, имевших счёты с властью, также не способствовало устойчивости кадров. Репрессированные не только пополняли ряды «дезертиров», но и провоцировали других к совершению противоправных действий.

Далеко не всех «дезертиров» удавалось задержать по «горячим следам» и предать суду. Во втором полугодии 1946 г. в трибунал поступило 99 дел о «дезертирстве». Из них было прекращено 1 дело, на следствие было направлено 9, передано по подсудности – 4, принято к производству – 85. В судебных заседаниях было направлено на следствие 1 дело. ВТ осудил за самовольное оставление рабо-

чих мест 16 нарушителей в возрасте 16–17 лет, 18–25 лет – 39, 26–40 лет – 10, 41–50 лет – 8, 51 и старше – 1. 72 «дезертира» были беспартийными, 2 – кандидатами в члены ВЛКСМ³. Большинство виновных в «дезертирстве», как и в первом полугодии, были молодыми людьми, не являвшимися членами комсомола. Работа с молодёжью всё ещё оставалась слабым местом в кадровой политике подсудных трибуналу организаций.

Хищения грузов по-прежнему составляли заметную долю дел, рассмотренных трибуналом. Во втором полугодии 1946 г. в ВТ поступило 18 таких дел, ещё 1 оставалось с предыдущего полугодия. Было рассмотрено 17 дел, по которым он осудил 40 чел. По ст. 162 «д» (тайное похищение чужого имущества (кража), совершённое из государственных или общественных складов или хранилищ, лицом, имевшим особый доступ в таковые), трибунал осудил на 5 лет лишения свободы – 2 чел., до 4 лет – 13, на 2 года – 9, менее чем на 2 года – 8. 1 подсудимый был осуждён на 10 лет лишения свободы по Закону от 7 августа 1934 г. «Об охране имущества государственных предприятий, колхозов и кооперации и укреплении общественной (социалистической) собственности». Остальные, признанные виновными, получили наказание не связанное с лишением свободы.

Среди осуждённых были: 1 рулевой, 1 механик и 1 заведующий складом, 2 штурмана, 2 работника ВОХРА и 2 кочегара, 3 приёмщика и 3 рабочих порта, 4 шкипера, 7 матросов, 8 грузчиков, 6 представителей прочих профессий. За расхищения трибунал наказал 21 мужчину и 19 женщин⁴.

Среди хищений преобладали мелкие кражи, о чём говорит большое количество приговоров, не связанных с лишением свободы, и осуждение на небольшие сроки заключения. О том же свидетельствуют профессии осуждённых, в боль-

¹ ГАКК. Ф. Р-1454. Оп. 17. Д. 42. Л. 8 об.

² Там же.

³ ГАКК. Ф. Р-1454. Оп. 17. Д. 42. Л. 8 об.

⁴ ГАКК. Ф. Р-1454. Оп. 17. Д. 42. Л. 9 об.

шинстве случаев они занимали должности, которые не позволяли получить доступ к материальным ценностям, поэтому имели возможность совершить лишь мелкие кражи.

В первом полугодии 1947 г. число работавших в подсудных ВТ организациях выросло на 8200 чел., а средняя численность осуждённых на 100 работников с 18,5 чел. во втором полугодии 1946 г. – до 27. В трибунале объяснили это не ростом преступности, а медлительностью следственных органов в процессе раскрытия преступлений и в ведении предварительного расследования. Статистические данные подтверждали это. Из 221 осуждённого в первом полугодии 1947 г. только 71 совершил преступления в этот временной промежуток, прочие 150 – ещё в 1946 г.¹. Деятельность судебных инстанций во многом зависела от качества работы органов предварительного следствия. Но милиция и прокуратура не всегда должным образом соблюдали сроки следствия.

Как отмечает А. Я. Козинцев, ВТ транспорта главным образом рассматривал дела о трудовых преступлениях и хищениях². В полной мере это относилось к судебной практике ВТ Енисейского бассейна в первом полугодии 1947 г. В этот период 161 чел. дезертировал и 91 самовольно отлучились. Из попавшихся за дезертирство на 10 лет лишения свободы был осуждён 1 чел., на 6–9 лет – 15, на 5 лет – 46, на 2–4 года – 11, к 2 годам – 4, менее 2 лет – 1, к исправительно-трудовым работам – 6, условному наказанию – 11. Среди осуждённых за дезертирство было 72 мужчины и 23 женщины³.

Причины значительного количества дезертирств были прежними – бытовая неустроенность транспортников. Особенно страдали от этого работники береговых служб, а не плавсостав. Матросы,

как правило, между рейсами находились у себя дома, их быт был относительно устроен, значительную же часть рабочих судоремонтных предприятий и верфей, как говорилось выше, составляли мобилизованные из сельской местности и других регионов, для которых не сумели создать должных условий проживания.

Важным направлением деятельности ВТ были частные определения. Если во втором полугодии 1946 г. трибунал вынес 10 частных определений, то в следующие 6 месяцев – уже 47. Так, директору Красноярского завода № 477, занимавшегося ремонтом самолётов и производством катеров, было предложено установить строгий учёт алюминия, отлитого на предприятии, в целях предотвращения его хищения и бесконтрольного расходования. Директору Енисейской судоремонтной верфи напомнили о необходимости делать отметки в паспортах лиц, поступавших на работу, в целях предотвращения «дезертирства». Начальнику Красноярского речного порта предписывалось упорядочить продажу билетов на пароходы для предотвращения злоупотреблений в этой сфере, ему же предложили улучшить освещение на охраняемых объектах. В ответ на частные определения руководители предприятий и служб принимали предписанные меры, о чём уведомляли трибунал⁴.

Частные определения были действенным способом профилактики преступности. В ходе судебных заседаний трибунал не только наказывал признанного виновным, но и обязывал устранить причины, в результате которых стало возможно совершение преступления.

Навигация на Енисее в 1947 г. открылась 28 апреля. С этой даты до конца июня в бассейне было зафиксировано 38 аварий. Из них срыв судов во время ледохода – 21, посадка на мель – 7, затопление судов – 5, столкновение судов – 11, прочих – 4. В трибунал же поступило только 2 дела, по которым было осужде-

¹ Там же. Д. 53. Л. 2.

² Сборник законов СССР и Указов Президиума Верховного Совета СССР. 1938–1944 гг. М., 1945. С. 40.

³ ГАКК. Ф. Р-1454. Оп. 17. Д. 42. Л. 8 об.

⁴ Там же Л. 13 об.–14.

но 3 чел.: капитан парохода, 3-й штурман и старшина газохода на срок от 2 до 4 лет. Аварии чаще всего происходили вследствие ошибок, допущенных речниками. Например, пароход «Победа» затонул из-за неправильной погрузки клади на один борт. А буксирный пароход «Папанин» пошёл на дно, потому что столкнулся с пароходом «Ирбе», шедшим в ночное время без световых сигналов¹. Аварии наносили государству серьёзный материальный ущерб и нередко приводили к человеческим жертвам. Поэтому министерство юстиции ориентировало судебные инстанции более строго судить виновников аварий.

В последние месяцы перед демилитаризацией и в начальный период деятельности гражданских судов транспорта работа ВТ, а затем линейного суда Енисейского бассейна проходила следующим образом. С 1 октября 1947 г. по 1 июня 1948 г. в данный судебный орган поступило и было доложено в предварительных заседаниях 177 дел: 2 дела суд направил по подсудности, 159 – назначил к слушанию, 4 – направил на исследование, приговоры вынесены – по 155. По этим делам судебная инстанция Енисейского бассейна осудила 199 чел., оправдала – 2. Суд рассматривал дела достаточно успешно: из 8 протестов, вынесенных на приговоры, были удовлетворены 2, а военно-транспортные коллегия из 50 рассмотренных оставила в силе приговоры по 43 делам (86%), изменила – по 3 (6%), прекратила по 1 (2%), отменила с направлением на исследование – по 3 (6%)².

Однако не все трибуналы транспорта работали также хорошо. В послевоенный период качество работы транспортных судебных инстанций ухудшалось. Этот факт было вынуждено отметить Главное управление линейных судов (ГУЛС) министерства юстиции СССР. 26 мая 1948 г. в своём директивном письме ГУЛС сообщило об итогах работы транспортных

судов в период от окончания войны до отмены военного положения на транспорте.

В министерстве отметили, что в ВТ имели место многочисленные случаи осуждения невиновных и оправдание заведомых преступников, неправильная квалификация преступлений, необоснованное возвращение дел на доследование, грубое нарушение материального и процессуального законов. Свидетельством плохой работы военных трибуналов транспорта являлись цифры отменённых приговоров. Если в 1946 г. процент таковых составлял 9,7% к числу обжалованных, то в 1947 г. он возрос до 14,9%. По свидетельству ГУЛС, председатели ВТ не приняли должных мер к улучшению работы транспорта, и в первом квартале 1948 г. ошибки в судебной работе ещё больше усугубились³.

Кадровый состав трибунала

Слабая работа транспортных трибуналов объяснялась, с одной стороны, увеличением нагрузки – с 1946 г. по 1948 г. число уголовных дел, поступивших в трибуналы транспорта, выросло с 74475 до 90278 [8, с. 156], с другой – низкой профессиональной квалификацией их кадров. К началу 1948 г. высшее юридическое образование было у 118 судей ВТ транспорта (26%), среднее юридическое образование имел 171 чел. (38%), юридические курсы окончили 96 (21%), не имели юридической подготовки – 65 (14%) [4, с. 168].

Значительная часть членов трибуналов имела среднее юридическое образование. Они закончили юридические школы, срок обучения в которых составлял 1 год, а с 1939 г. – 2 года. В этих школах не было постоянного педагогического коллектива, преподавание вели действующие работники юстиции в свободное от работы время, многие из них сами были плохо образованы и не обладали педаго-

¹ ГАКК. Ф. Р-1454. Оп. 17. Д. 42. Л. 7 об. – 8.

² ГАКК. Ф. Р-1454. Оп. 17. Д. 62. Л. 20.

³ Там же. Д. 57. Л. 56

гическими навыками. Поэтому качество образования в таких учебных заведениях было низким.

Попытки минюста охватить учёбой работников трибуналов не удавались. На 1 января 1948 г. на заочном обучении числились 148 человек (79,5%) из намеченных 186. Многие члены ВТ транспорта не могли поступить в учебные заведения из-за плохого состояния здоровья, преклонного возраста или вследствие слабостью общеобразовательной подготовки. При этом значительная часть заочников не выполняла учебных планов [8, с. 105]. Слабость кадров военно-транспортных трибуналов не могла быть преодолена их переподготовкой в силу приведённых выше причин, поэтому перед министерством встал вопрос об обновлении судейского корпуса.

Для оценки работы ВТ Енисейского бассейна необходимо рассмотреть его кадровый состав.

К концу войны председателем трибунала был майор юстиции Н. Н. Шпилевой. Должность заместителя председателя с 1943 г. занимал М. В. Куроцапов, который родился в Санкт-Петербурге в 1891 г. и имел многолетний опыт работы в советских судебных органах. Членами трибунала были майор юстиции Б. И. Гидалевич (1908 г. р., Николаевская обл.), который с 1932 г. был членом партии, в 1937 г. окончил Одесскую юридическую школу и в составе ВТ Енисейского служил с 1943 г.; а также лейтенант административной службы Н. Н. Жильцова (1905 г. р., Тверь), поступившая на службу в мае 1943 г. Осуществлять правосудие членам трибунала помогали: старший секретарь В. И. Томский, судебные секретари А. Н. Старостина и Т. Г. Волевич, делопроизводитель А. С. Цвиркун, машинистка В. Н. Толстихина, шофёр Ю. К. Ничков, курьеры-уборщицы М. Г. Букина и К. Г. Мяукина¹.

Состав трибунала позволял ему достаточно эффективно исполнять свои

обязанности. Количество дел, поступавших в данный судебный орган, не приводило к чрезмерной перегрузке судей. Каждый из них имел достаточный опыт судебной работы.

Ротации членов трибунала происходили нечасто. 27 апреля 1947 г. Н. Н. Жильцова была демобилизована, и её заменил майор юстиции М. С. Денисовский².

Для более эффективного отправления правосудия на территории подсудной ВТ были созданы 2 постоянные сессии, своего рода филиалы трибунала.

Енисейская сессия была организована 7 января 1944 г. в Енисейске. К её подсудности относились: Енисейская судоверфь, Енисейский технический участок и расположенные вблизи реки лесозаготовки. На этих предприятиях работало 2400 чел. Председательствующим этой сессии был назначен Г. В. Козо-Полянский, который работал до апреля 1945 г., а после был снят с должности поскольку «не обеспечил своего назначения и поведением дискредитировал занимаемое положение»³. На его место заступил старший лейтенант Аверьянов, который работал до 28 мая 1946 г., после чего был переведён в трибунал Тихоокеанского бассейна. По мнению Н. Н. Шпилевого «Аверьянов значительно улучшил работу постоянной сессии, повысил качество судебной работы, установил деловую связь с местными советско-партийными органами и пользовался заслуженным авторитетом»⁴. Енисейская постоянная сессия после перевода Аверьянова фактически прекратила работу, и дела в Енисейске рассматривались выездными сессиями⁵.

Юридически Енисейская сессия закончила своё существование 24 февраля 1948 г. В этот день начальник Главного управления военных трибуналов транспорта МЮ СССР генерал-майор юсти-

² Там же. Д. 53. Л. 14 об.

³ Там же. Оп. 17. Д. 41. Л. 3.

⁴ ГАКК.Ф. Р-1454. Оп. 17. Д. 41. Л. 3.

⁵ Там же. Д. 53. Л. 2 об.

ции А. Т. Пуговкин подписал приказ «Об исключении Тарской и Енисейской постоянных сессий из списков действующих сессий военных трибуналов водного транспорта»¹.

Игарская сессия начала действовать в Игарке 4 января 1944 г. Её возглавлял Б. И. Гидалевич. Район обслуживания этой сессии занимал 1800 км. К её подсудности относились 3800 чел.²

Данная сессия не испытывала чрезмерной нагрузки. Во втором полугодии 1946 г. туда поступило 22 дела, в первом полугодии 1947 г. – 34. В Красноярске полагали, что такое малое количество дел показывало нецелесообразность содержания постоянной сессии в Игарке, а 4–5 дел в месяц могли взять на себя народный суд и Таймырский окружной суд. Мнение ВТ Енисейского бассейна основывалось на поступившем в июне 1947 г. распоряжении министра юстиции СССР Н. М. Рычкова о рассмотрении дел, подсудных трибуналу Таймырским окрсудом³.

Постоянные сессии были созданы для того, чтобы в условиях огромных площадей не тратить средства и время на организацию выездных сессий. Однако в Красноярском крае большие расстояния сочетались с малонаселённостью, поэтому постоянные сессии оказались не загружены должным образом. Посему содержание филиалов стало не рентабельным, куда дешевле были командировки судей из Красноярска для участия в выездных сессиях, в других же случаях подсудные трибуналу дела могли рассмотреть суды общей юрисдикции.

Отказ от такой формы организации правосудия, как постоянные сессии, в послевоенные годы произошёл по всей стране. Это было следствием того, что, по мнению Главного управления военных трибуналов МЮ СССР, председатели трибуналов плохо руководили ими и либо не проверяли их деятельность, либо делали

это формально. Пользуясь отдалённостью от головного судебного органа, отдельные члены сессий «бездельничали», «плохо вели себя в быту, дискредитируя советский суд». Актуальными оставались проблемы с подбором кадров для сессий и обеспечением их помещениями [8, с. 29]. Чрезмерное дробление судебных органов затрудняло процесс отправления правосудия, мешало управлению судебными инстанциями.

Заключение

Итак, анализ деятельности военного трибунала Енисейского бассейна в первые послевоенные годы (1945–1948) показал:

1. работа военных трибуналов транспорта в первые послевоенные годы была нацелена на поддержание всё ещё действовавшего на транспорте военного положения;

2. строгое наказание «дезертиров» должно было предотвратить исход с подсудных трибуналам предприятий и организаций. В условиях дефицита кадров работников приходилось удерживать страхом репрессий;

3. в разорённой войной стране судебные инстанции жёстко реагировали на попытки отдельных граждан завладеть общенародной собственностью;

4. без малого 3 года после окончания войны работавшим на транспорте и связанным с ним предприятиях приходилось трудиться в условиях военного положения, когда любой проступок карался куда строже, чем у штатских. А трибуналы работали на основании Постановлений уже распущенного ГКО. Транспортники почувствовали себя относительно спокойно только после издания Указа от 2 мая 1948 г., с этой даты они были уравнены в правах с прочими работниками.

Дата поступления в редакцию 09.02.2022

¹ Там же. Оп. 17. Д. 54. Л. 12.

² Там же. Д. 41. Л. 4.

³ Там же. Д. 53. Л. 3.

ЛИТЕРАТУРА

1. История суда и правосудия в России. Т. 7: Судостроительство и судопроизводство периода НЭПА и основ построения социализма (1921–1956 гг.) / отв. ред. С. А. Колунтаев, В. М. Сырых. М.: Норма, 2021. 688 с.
2. Кодинцев А. Я. Транспортная юстиция СССР в первые послевоенные годы // Транспортное право. 2008. № 3. С. 46–47.
3. Кодинцев А. Я., Шкаревский Д. Н., Янши В. В. Органы специальной юстиции СССР. Сургут: Издательский центр СурГУ, 2016. 255 с.
4. Соломон П. Х. Советская юстиция при Сталине / пер. с англ. Л. Максименков. М.: РОССПЭН, 1998. 462 с.
5. Шкаревский Д. Н. Формирование органов военно-транспортной и транспортной юстиции в 1941–1957 годах // Военно-юридический журнал. 2021. № 1. С. 28–32.
6. Шкаревский Д. Н. Материально-техническое обеспечение органов транспортной юстиции в 1940–1950-е гг. // Учёные записки Крымского Федерального университета имени В. И. Вернадского. Юридические науки. 2019. № 4. С. 91–100.
7. Шкаревский Д. Н. Нормативно правовое регулирование деятельности органов транспортной юстиции в 1941–1945 гг. // Военно-юридический журнал. 2020. № 9. С. 27–32.
8. Шкаревский Д. Н. Органы транспортной юстиции СССР в 1940–1950-е годы: историко-правовой анализ. М.: Проспект, 2021. 272 с.

REFERENCES

1. Koluntaev S. A., Syrykh V. M., eds. *Istoriya suda i pravosudiya v Rossii. T. 7: Sudoustroystvo i sudoproduzvodstvo perioda NEPA i osnov postroyeniya sotsializma (1921–1956 gg.)* [History of the court and justice in Russia. Vol. 7: Judicial system and judicial proceedings of the New Economic Policy period and the foundations of socialism (1921–1956)] Moscow, Norma Publ., 2021. 688 p.
2. Kodintsev A. Ya. [Transport justice of the USSR in the first post-war years]. In: *Transportnoye pravo* [Transport Law], 2008, no. 3, pp. 46–47.
3. Kodintsev A. Ya., Shkarevsky D. N., Yanshi V. V. [Bodies of special justice of the USSR]. Surgut, Izdatelskiy tsentr SurGU Publ., 2016. 255 p.
4. Solomon P. H. *Soviet criminal justice under Stalin* (Rus. ed.: Maksimenkov L., transl. *Sovetskaya yustitsiya pri Staline*. Moscow, ROSSPEN Publ., 1998. 462 p.).
5. Shkarevskiy D. N. [The Establishment of Personnel of Military Transport and Transport Justice Authorities in 1941 to 1957]. In: *Voyenno-yuridicheskiy zhurnal* [Military-Law Journal], 2021, no. 1, pp. 28–32.
6. Shkarevsky D. N. [The material and technical support of transport justice authorities in the 1940s–1950s]. In: *Uchonyye zapiski Krymskogo Federalnogo universiteta imeni V. I. Vernadskogo. Yuridicheskkiye nauki* [Scientific notes of V. I. Vernadsky Crimean Federal University. Juridical science], 2019, no. 4, pp. 91–100.
7. Shkarevskiy D. N. [The Statutory Regulation of Activities of Transport Justice Authorities in 1941 to 1945]. In: *Voyenno-yuridicheskiy zhurnal* [Military-Law Journal], 2020, no. 9, pp. 27–32.
8. Shkarevsky D. N. *Organy transportnoy yustitsii SSSR v 1940–1950-ye gody: istoriko-pravovoy analiz* [The USSR transport justice bodies in the 1940s – 1950s: the historical and legal analysis]. Moscow, Prospect Publ., 2021. 272 p.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

Печерский Владимир Арнольдович – кандидат исторических наук, ведущий научный сотрудник сектора истории Хакасского научно-исследовательского института языка, литературы и истории; e-mail: volody75.75@mail.ru

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Vladimir A. Pechersky – Cand. Sci. (History), leading researcher, Department of History, Khakass Research Institute of Language, Literature and History; e-mail: volody75.75@mail.ru

ПРАВИЛЬНАЯ ССЫЛКА НА СТАТЬЮ

Печерский В. А. Военный трибунал Енисейского бассейна в первые послевоенные годы (1945–1948) // Вестник Московского государственного областного университета. Серия: История и политические науки. 2022. № 3. С. 73–85.

DOI: 10.18384/2310-676X-2022-3-73-85

FOR CITATION

Pechersky V. A. Military tribunal of the Yenisey basin in the first post-war years (1945–1948). In: *Bulletin of Moscow Region State University. Series: History and Political Sciences*, 2022, no. 3, pp. 73–85.

DOI: 10.18384/2310-676X-2022-3-73-85