

К ВОПРОСУ О ЗАДАЧАХ СОВЕТСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ЮСТИЦИИ В 1930-х гг.

В статье рассматриваются вопросы истории создания транспортной юстиции в СССР, предлагается периодизация ее деятельности в Советской России, в историческом контексте анализируются задачи, которые ставились перед транспортной юстицией, и то, как они решались.

Ключевые слова: СССР, органы транспортной юстиции, 1930–е гг.

D. N. Shkarevsky (Surgut)

TO THE TASKS OF SOVIET TRANSPORT JUSTICE IN 1930's

The article describes the issues of history of the Transport Justice in the USSR, the author proposes periodisation of its activity in Soviet Russia. The tasks set before the Transport Justice, and ways of their salvation are analyzed in historical context.

Keywords: the USSR, the Transport Justice bodies, the 1930-es.

Вопросы создания и деятельности транспортной юстиции в СССР по-прежнему являются практически не изученными. Некоторые аспекты данной темы рассматривались в работах М. В. Кожевникова, В. В. Обухова, М. С. Строговича, П. Соломона, А. Е. Епифанова, И. Мирошниченко, Д. Бондаренко, А. С. Смыкалина, А. Я. Кодинцева.

Однако эти авторы не освещали цели и задачи, стоящие перед органами транспортной юстиции. Соответственно, цель данной работы состоит в выявлении причин создания и задач, стоящих перед транспортной юстицией в период ее «расцвета» — 30-е гг. XX в.

Автором данной работы уже предлагалась следующая периодизация деятельности транспортной юстиции в Советской России.

Первый этап (подготовительный) охватывает 1918–1929 гг. В годы Гражданской войны советские власти создают для обеспечения жесткого контроля за транспортом специальные органы юстиции — военные трибуналы железных дорог. Однако с окончанием Гражданской войны большинство этих структур было ликвидировано.

Второй этап приходится на 1930–1941 гг. В период форсированной индустриализации увеличивается транспортная сеть и наблюдается резкий рост грузоперевозок. Однако нехватка квалифицированных кадров на железных дорогах приводила к увеличению количества преступлений в данной сфере. Поэтому 27 ноября 1930 г. было издано постановление ЦИК и СНК СССР, которое предусматривало создание железнодорожных линейных судов. Они были подчинены Транспортной коллегии Верховного суда СССР. В 1934 г. появились воднотранспортные суды, которые подчинялись Воднотранспортной коллегии Верховного суда СССР. Одновременно с этим создаются Главная военная прокуратура, Главная прокуратура железнодорожного транспорта, Главная прокуратура водного транспорта. Для обеспечения данных структур кадрами при Высшей правовой академии СССР создается военно-транспортный факультет, позже преобразованный в транспортный. К 1939 г. существовало 34 линейных железнодорожных и 22 воднотранспортных судов [1].

Третий этап охватывает 1941–1948 гг. На этом этапе линейные транспортные суды были преобразованы в военные трибуналы и получили чрезвычайные полномочия. ЖК ВС СССР была преобразована в Военно-железнодорожную коллегия (ВЖК), ВТК ВС СССР в Военно-воднотранспортную коллегия (ВВТК). В течение 1942 г. транспортные прокуратуры были преобразованы в военно-транспортные.

Четвертый этап — 1948–1957 гг. На данном этапе наблюдается процесс демилитаризации и сворачивания органов транспортной юстиции. Военные транспортные трибуналы были преобразованы в линейные транспортные суды, Железнодорожная и Воднотранспортная коллегии ВС СССР избавились от приставки «Военная», ГУВТТ было преобразовано в Главное управление по делам линейных транспортных судов (ГУДЛТС).

В распоряжении автора отсутствуют документы, в которых прямо указывались бы причины создания и задачи органов транспортной юстиции в 30-х гг. XX в. Тем не менее, об этом вполне можно судить по некоторым документам прокуратуры железнодорожного транспорта.

Вполне вероятно, что при возрождении транспортной юстиции в СССР руководители данного процесса руководствовались словами И. В. Сталина о том, что «транспорт является тем узким местом, о которое может споткнуться вся наша экономика».

Причины же неудовлетворительной работы транспорта (и соответственно проблемы, которые требовалось ликвидировать транспортной юстиции) виделись руководством в следующем: «канцелярско-бюрократические методы руководства, низкая трудовая дисциплина, засоренность железнодорожных кадров чуждым элементом».

Основные задачи органов транспортной юстиции в 1930-х гг. сводились к следующим: «борьба за установление железной дисциплины, прежде всего борьба с крушениями и авариями, борьба за внедрение дисциплинарного устава; борьба за охрану социалистической собственности; борьба за выполнение государственного плана перевозок; борьба с очковтирательством» [2].

Итак, **на первом месте** в приведенном перечне находится «борьба за установление железной дисциплины» и «внедрение дисциплинарного устава». По мнению руководства транспортной прокуратуры в основе всех «крушений и аварий» лежали прямые нарушения трудовой дисциплины со стороны работников железных дорог.

Согласно официальной статистике за IV квартал 1933 г. и за I квартал 1934 г. всего железнодорожными судами было осуждено 7 532 работника железнодорожного транспорта. Из них 23% составляли работники паровозных бригад, 38% — низшие агенты движения (кондукторы, смазчики, стрелочники), 15% — руководящий состав станций (начальники станций и их помощники), 5% — руководящий состав дистанций пути (начальники дистанций, дорожные мастера). К высшей мере наказания было осуждено 0,3% из них, к лишению свободы — 28,2%, к принудительным работам с запрещением работать на транспорте — 53%, условно с общественным порицанием — 17%.

При решении данной задачи особое внимание сотрудники транспортной юстиции должны были уделять делам о «недоброкачественном ремонте паровозов и вагонов, срыве спаренной езды, пережоге топлива». Как показывает статистика, действительно качество ремонта железнодорожного транспорта было низким: «из 60 отремонтированных паровозов депо Барабинск Омской железной дороги у 28 были обнаружены прогибы потолков, у 17 — неполная заварка труб, у 31 — завалы и выпучины боков огневой коробки».

На **втором месте** в данном перечне находится задача борьбы «за охрану социалистической собственности». По мнению руководителей транспортной юстиции, борьба с этим видом преступлений должна была стать «центральным местом» в деятельности органов транспортной юстиции. Среди подобных преступлений выделялись:

— борьба с хищениями железнодорожных грузов на основе закона от 7 августа 1932 г. Как отмечалось в документах «борьба с этим злом ... способствовала некоторому снижению количества прямых хищений. Наряду с этим увеличилось количество замаскированных хищений, замаскированных коммерческими махинациями: искусственное разъединение грузов от документов с целью сделать груз обезличенным и этим облегчить его хищение, умышленная засылка грузов, отцепка вагонов с ценным грузом под предлогом технической неисправности, махинации при ликвидации невостребованных грузов». Основными организаторами хищений были объявлены весовщики-классово чуждые элементы (весовщик Коновалов М. В. — кулак, весовщица Михалишева А. А. — дочь домовладельца и т. д.).

— «борьба с злоупотреблениями доходами». К ним относились: злоупотребления с железнодорожными билетами, присвоение кассовой выручки, незаконное взыскание штрафа, злоупотребления с денежными документами. В качестве примера можно привести следующий случай: «заведующий билетным производством Ростовского узла Северо-Кавказской железной дороги Тропинин и заведующий билетной группой Архипов совместно со счетоводом систематически расхищали разовые билеты, заполняли их и продавали на сторону за 25 руб. 50 коп. В результате выручили всего 4 тыс. 700 руб.».

— борьба с преступлениями в ОРСах. К ним относились: «растраты, бесхозяйственность, недостачи, обвешивание и обмеривание потребителей». В III квартале 1934 г. за подобные преступления было осуждено 8% от общего количества. Всего же с 1 января по 1 августа 1934 г. транспортной прокуратурой было обнаружено растрат на 68 тыс. 664 руб. В качестве примера можно привести дело «РайОРСа станции Воронеж», где прокуратура усмотрела «разбазаривание продуктов в кредит, бесконтрольное распределение фондов муки, хлеба, извращенную политику цен, превышение цены, обвешивание пайщиков». Основным виновником этого был назван начальник РайОРСа — Алексеенко — «классово чуждый и антисоветский элемент (служил в белой армии Шкуро и Мамонтова)».

На **третьем месте** среди перечисленных задач органов транспортной юстиции находилась «борьба за выполнение государственного плана перевозок», которая сводилась к «борьбе с простоями». Акцент на выполнении данной задачи был сделан после обнародования постановления ЦК и СНК от 9 марта 1934 г. «О работе Донецкой дороги» и постановлении от 23 марта 1934 г. «О планировании перевозок». Причем, для выполнения данной задачи транспортной прокуратуре и транспортным судам разрешалось «в ряде случаев применять закон от 7 августа 1932 г.».

Основной акцент при решении данной задачи должен был быть сделан на «усилении перевозки хлеба, руды, угля». «Основная масса хлебных дел связана с подачей неисправных вагонов, с потерями зерна в пути и при погрузке, порчей зерна, заражением».

Что же касается **четвертой задачи** — «борьбы с очковтирательством», то вероятно решить ее предполагалось с помощью развития дел двух категорий:

1) дела связанные с борьбой за правильное применение дисциплинарного устава руководителями транспорта, т. к. к «основным проявлениям саботажа» относили «неприменение дисциплинарных мер к нарушителям дисциплины, извращение дисциплинарного устава — наложение взысканий пачками без истребования объяснений, без объявления взысканий провинившимся, без всякой общественной проработки налагаемых взысканий, т. е. без создания атмосферы всеобщего осуждения и изгнания из рядов железнодорожников»;

2) дела, связанные с ликвидацией «следственного брака» в самих органах транспортной юстиции. Так, из 19 тыс. 503 чел., привлеченных транспортной прокуратурой к суду за первое полугодие 1934 г. было осуждено 16 тыс. 185 чел., в т. ч. 2 627 чел. не железнодорожников (нарушители плана перевозок, воров, хулиганы и проч.).

Среди недостатков в работе органов транспортной юстиции («следственного брака») также выделялись следующие:

— «изолированное проведение судебно-репрессивной борьбы от хозяйственно-политических мероприятий на дорогах»;

— проведение судебных процессов «не там, не тогда и не так, как это диктует политическая обстановка». «Требования партии о меткости и политической подготовленности каждого приговора не всегда выполняются. Процессы очень часто не привлекают внимания масс, не используются в качестве средства воспитания социалистического правосознания, а уроки процессов не всегда используются для устранения дефектов в хозяйственной организации работ»;

— бюрократизация и волокита в «следственных и судебно-прокурорских органах на транспорте». «Процесс расследования дел носит затяжной характер. Лишь 50% дел о крушениях расследуются в десятидневный срок».

— множество ошибок органов транспортной юстиции. Например, имели место разбирательства «по фактам, имевшим место в отдаленном прошлом, раскапывание архивов станций для выискивания фактов нарушения плана перевозок, привлечение за мелочные факты злоупотреблений, получение продуктов от клиентуры».

Наряду с этими недостатками следует отметить, что «большой размах судебных репрессий при сравнительно низком ее уровне» приводил к тому, что «у железнодорожников сформировалась «привычка» к судам».

Таким образом, вполне вероятно, что возрождение транспортной прокуратуры в начале 1930-х гг. связано с необходимостью реализации планов по обеспечению проведения процесса индустриализации в СССР. Возможно, изначально органы транспортной юстиции задумывались как временные. Основные же задачи органов транспортной юстиции, по всей видимости, сводились к обеспечению дополнительного контроля за производственными процессами в данной отрасли экономики.

Литература

1. Кодинцев А. Я. Транспортная юстиция в первые послевоенные годы // Транспортное право. 2008. № 3. С. 47.
2. ГАРФ. Ф. 8131. Оп. 11. Д. 201. Л. 13.