

Научная статья
УДК 342,56: 94 (571,51)
doi: 10.17223/15617793/478/15

Линейный суд Енисейского (Восточно-Сибирского) бассейна в конце 1940-х – начале 1950-х гг.

Валентина Николаевна Тугужекова^{1, 2}, Владимир Арнольдович Печерский³

¹ Южно-Сибирский филиал Института изучения материальной культуры Российской академии наук, Абакан, Россия

² Хакасский государственный университет им. Н.Ф. Катанова, Абакан, Россия

³ Хакасский Научно-исследовательский институт языка, литературы и истории, Абакан, Россия

^{1, 2} vtuguzhekova@yandex.ru

³ volody75.75@mail.ru

Аннотация. Рассматриваются вопросы, связанные с функционированием линейного суда Енисейского, а затем Восточно-Сибирского бассейна. Сделан вывод о том, что особенностью линейных судов было то, что данные инстанции рассматривали как дела, которые были как в юрисдикции народных, так и те, что находились в сфере деятельности краевых и областных судов и судов автономных республик.

Ключевые слова: транспортная юстиция, линейный суд Енисейского бассейна, линейный суд Восточно-Сибирского бассейна

Для цитирования: Тугужекова В.Н., Печерский В.А. Линейный суд Енисейского (Восточно-Сибирского) бассейна в конце 1940-х – начале 1950-х гг. // Вестник Томского государственного университета. 2022. № 478. С. 119–129. doi: 10.17223/15617793/478/15

Original article
doi: 10.17223/15617793/478/15

The Line Court of the Yenisei (East Siberian) Basin in the late 1940s – early 1950s

Valentina N. Tuguzhekova^{1, 2}, Vladimir A. Pecherskiy³

¹ South Siberian Branch of the Institute for the History of Material Culture of the Russian Academy of Sciences, Abakan, Russian Federation

² N.F. Katanov Khakass State University, Abakan, Russian Federation

³ Khakass Research Institute for Language, Literature, and History, Abakan, Russian Federation

^{1, 2} vtuguzhekova@yandex.ru

³ volody75.75@mail.ru

Abstract. The aim of this article is to study the activities of the Line Court of the Yenisei and then the East Siberian Basin in the period from the transformation of transport tribunals into line courts until the death of Joseph Stalin. Hence, the lower limit of the chronological framework of the article is determined by the year 1948, when transport justice authorities were demilitarized, and the upper limit by the end of the first quarter of 1953. The source base for the study was documents from collections of the State Archive of Krasnoyarsk Oblast and published research papers. Employees of water transport and related enterprises were under the jurisdiction of the Line Court. In the third quarter of 1948, 101 cases were received in the Line Court of the Yenisei Basin, 61 of them were initiated by the Decree of June 26, 1940. Line courts of water basins had to consider cases typical for water transport and cases typical for courts of general jurisdiction. This is shown by the judicial practice of the Line Court of the Yenisei Basin in the first and second quarters of 1949. The Line Court considered cases of theft of goods, which were initiated under the Decrees of June 4, 1947, On Criminal Liability for Theft of State and Public Property and On Strengthening the Protection of Citizens' Personal Property. From April 1, 1949, to April 1, 1950, the Line Court received 123 cases, including 9 cases of theft of personal property. From April 1, 1949, to April 1, 1950, the Line Court received 11 cases about accidents with 13 people, and 5 cases about other violations of discipline in transport for 6 people. All these crimes fell under Article 59-3 "b" of the Criminal Code of the Russian Soviet Federative Socialist Republic (violation of labor discipline by transport workers (violation of traffic rules, substandard repairs, etc.). The Line Court rarely had to consider cases of "counter-revolutionary" crimes. From April 1, 1949, to April 1, 1950, the Line Court received 8 cases initiated under Article 58 of the Criminal Code of the RSFSR. On the merits, 5 cases were considered, 5 people were convicted on them. Based on this research, the authors came to the conclusion that the peculiarity of linear courts was that these instances considered both cases that were in the jurisdiction of people's courts, and those of regional courts and courts of autonomous republics. Therefore, it was necessary to send cassation appeals on cases of the first category directly to the Supreme Court of the USSR, whereas sentences handed down by people's courts

could undergo a long way through the county or regional court, the Supreme Court of the Union Republic and the Supreme Soviet of the USSR. This practice violated the rights of transport workers, since the possibility of reviewing the sentence was difficult for them.

Keywords: transport justice, Line Court of Yenisei Basin, Line Court of East Siberian Basin

For citation: Tuguzhekova, V.N. & Pecherskiy, V.A. (2022) The Line Court of the Yenisei (East Siberian) basin in the late 1940s – early 1950s. *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta – Tomsk State University Journal*. 478. pp. 119–129. (In Russian). doi: 10.17223/15617793/478/15

По окончании Великой Отечественной войны начался переход страны на мирные рельсы. В ходе этого процесса происходила демилитаризация судебных органов, которые должны были судить уже по законам мирного времени.

Целью данной статьи является изучение деятельности линейного суда (ЛС) Енисейского, а затем Восточно-Сибирского бассейна в период от преобразования транспортных трибуналов в линейные суды до смерти И.В. Сталина. Соответственно, нижняя граница хронологических рамок статьи определяется 1948 г., когда органы транспортной юстиции были демилитаризованы, а верхняя – окончанием первого квартала 1953 г.

Деятельность транспортных судебных инстанций в послевоенный период исследована в работах А.Я. Кодинцева и Д.Г. Шкаревского [1–3].

2 мая 1948 г. вступил в силу Указ Президиума Верховного Совета СССР «Об отмене военного положения на железнодорожном, речном и морском транспорте». Этот нормативный правовой акт значительно изменил принципы правосудия на транспорте. С момента его вступления в действие работники транспорта за прогулы и самовольный уход с работы карались не как дезертиры из армии, а как штатские по Указу от 26 июня 1940 г. «О переходе на восьмичасовой рабочий день, семидневную рабочую неделю и о запрещении самовольного ухода рабочих и служащих с предприятий и учреждений». Это касалось и тех, кто опоздал на работу или покинул рабочее место до издания Указа от 2 мая 1948 г. Те же работники транспорта, которые были уже осуждены за названные проступки военными трибуналами, освобождались от наказания и направлялись на прежние места работы. Военные трибуналы и военные прокуратуры на транспорте преобразовывались в линейные суды и линейные прокуратуры [4. Л. 33–34].

В первые послевоенные годы транспорт был вынужден работать по законам военного времени. Нагрузка на пути сообщения оставалась высокой, необходимо было снабжать советские войска, находившиеся в освобождённых европейских странах, домой возвращались демобилизованные фронтовики, шла эвакуация. Подчинённые воинской дисциплине транспортники работали, осознавая ответственность перед страной. Через три года после Победы необходимость в военизации транспортных организаций отпала, все работники транспортной системы, в том числе судебных органов были демобилизованы.

Работа военных трибуналов транспорта накануне их демилитаризации оставляла желать лучшего. Если в 1946 г. было отменено 9,7% обжалованных приговоров, то в 1947 г. таковых было уже 14,9%. Члены три-

буналов часто не вникали должным образом в суть дела, ограничиваясь поверхностным знакомством с материалами [4. Л. 56–56 об.]. Такая работа транспортных трибуналов объяснялась слабой подготовкой судебного корпуса. На 1 января 1947 г. из 460 оперативных работников военного трибунала транспорта лишь 110, или 24%, имели высшее образование, 122, или 27%, – среднее, 228 (49%) – не имели юридической подготовки [1. С. 46].

Для советских судебных работников военного и послевоенного времени в целом был характерен подобный уровень образования. Многие члены как транспортных судебных инстанций, так и судов общей юрисдикции по разным причинам не имели возможности получить профессиональное образование.

На этом фоне суд Енисейского бассейна выгодно отличался от других. В первые месяцы после демобилизации линейный суд рассматривал дела своевременно, а наиболее сложные из них – непосредственно на месте совершения преступления. Оперативный состав всесторонне и тщательно изучал поступавшие в суд материалы, скрупулёзно анализировал обстоятельства каждого дела. Руководство ЛС Енисейского бассейна систематически проверяло правильность рассмотрения судебных дел, своевременно обнаруживая и исправляя ошибки подчинённых.

В линейном суде регулярно проводилось обобщение судебной практики по важнейшим категориям дел, что позволяло судебным работникам видеть недостатки в своей деятельности и достаточно быстро преодолевать их.

Успехи судей ЛС Енисейского бассейна объяснялись сравнительно высоким уровнем их профессиональной подготовки. Председатель суда К. Лыжин был выпускником заочного юридического института и работал над кандидатской диссертацией. Его заместитель М.В. Куроцапов окончил юридическую школу и готовился поступать во Всесоюзный заочный юридический институт (ВЮЗИ). К поступлению в ВЮЗИ готовился и член суда Б.И. Гидалевич.

Видя успехи данного судебного органа, начальник Главного Управления линейных судов железнодорожного, речного и морского транспорта Министерства юстиции СССР В.И. Ширвинский объявил благодарность председателю суда «За добросовестное отношение к работе, правильное осуществление руководства, в результате чего значительно улучшилась работа лиссуда» [4. Л. 98–99]. Работа региональных судебных инстанций во многом зависела от качества руководства ими. В непростых условиях председатели должны были проявлять свои лучшие качества, что получалось у К. Лыжина.

В подсудности линейного суда находились работники водного транспорта и связанных с ним предприятий. В третьем квартале 1948 г. в ЛС Енисейского бассейна поступило 101 дело, из которых 61 было возбуждено по Указу от 26 июня 1940 г. Это было на 60 дел больше, чем в предыдущем квартале. Такой большой рост объяснялся тем, что весной 1948 г. на Красноярский авиаремонтный завод № 477, занимавшийся в числе прочего выпуском катеров, прибыла большая группа выпускников ремесленного училища из Бердска. Администрация завода не создала молодым рабочим должных условий. Новичков часто назначали на должности, не связанные с их специальностью, вследствие чего они сильно проигрывали в оплате труда. Не имея возможности получить материальную помощь от родных, юноши самовольно покидали предприятие и уезжали домой, становясь по законам того времени преступниками. Завод № 477 дал в третьем квартале 1948 г. 52 «трудовых дезертира» [5. Л. 28].

Самовольно покидали предприятия в большинстве своём молодые рабочие, недавно начавшие трудовую деятельность. Нередко это были приезжие, как показывает приведённый выше пример. Оторванные от семьи и привычных для них бытовых условий, молодые люди не получали от предприятия должного внимания и, будучи, людьми ещё не зрелыми, нарушали закон.

Решения по Указу от 26 июня 1940 г. часто отменялись вышестоящими инстанциями. Так, линейный суд осудил по данному Указу на шесть месяцев исправительно-трудовых работ второго пилота лётной испытательной станции уже упомянутого завода № 477 В.Г. Юренкова. Василий Григорьевич 26 июня 1948 г. должен был отправиться в полёт, но не нашёл ничего лучшего, чем напиться перед самым вылетом. Поиск замены пьяного лётчика вызвал задержку самолёта на 1 ч. Председатель ЛС счёл, что действия пилота скорее попадают под действие ст. 59-3 УК РСФСР, в данном случае по пункту «г» (Нарушение работниками гражданской авиации и гражданского воздухоплавания служебных обязанностей), и направил в вышестоящую инстанцию представление о пересмотре приговора, с чем водно-транспортная коллегия Верховного суда согласилась, и дело В.Г. Юренкова было отправлено на пересмотр [5. Л. 31 об.].

Данная статья предусматривала санкцию в виде лишения свободы сроком до 10 лет, а при отягчающих обстоятельствах и высшую меру наказания. Авиарейс, который был задержан по вине лётчика, оказался слишком важен, что и сказалось на изменении квалификации преступления.

По тому же Указу была осуждена А.Я. Аликина. Анна Яковлевна, работавшая грузчиком в Красноярском речном порту, 2 июля 1948 г. отсутствовала на рабочем месте шесть часов и была осуждена ЛС к 4 месяцам исправительно-трудовых работ с удержанием 20% зарплаты. По протесту председателя линейного суда транспортная коллегия отменила приговор, поскольку суд первой инстанции не проверил объяснение подсудимой, которая утверждала, что не

пришла на работу потому, что занималась восстановлением потерянного паспорта [5. Л. 31 об.].

По делам, возбужденным за нарушение положений Указа от 26 июня 1940 г., не велось предварительное следствие. Руководство предприятий и учреждений несло ответственность за каждый случай сокрытия прогула или «трудового дезертирства», поэтому, стараясь перестраховаться, руководители передавали материалы по каждому такому случаю в суд, не разбираясь в обстоятельствах опоздания, прогула или оставления рабочего места. В тексте Указа содержалось требование к судам рассматривать такие дела в пятидневный срок, поэтому и судебные инстанции не утруждали себя проверкой всех обстоятельств дела. Исправлять ошибки коллег приходилось вышестоящим судам.

Линейным судам речных и морских бассейнов приходилось разбирать дела, как характерные для водного транспорта, так и случаи, типичные для судов общей юрисдикции. Это показывает судебная практика ЛС Енисейского бассейна за первый и второй кварталы 1949 г.

Если за первые три месяца 1949 г. в линейный суд поступило 56 дел, то во втором уже 71. В первом квартале ЛС рассмотрел 18 дел о прогулах, во втором – 24. С учетом оставшихся от предыдущих временных промежутков дел по таким обвинениям, суд рассмотрел во втором квартале 31 дело, до розыска обвиняемых было приостановлено 13 дел, двое подсудимых были оправданы, 3 дела прекращено. К 1 апреля 1949 г. в линейном суде накопилось 91 такое дело, которые он не мог рассмотреть, поскольку подозреваемые находились в розыске [6. Л. 20].

По фактам хищения в суд поступило 15 дел, из них было рассмотрено 12, осуждено 19 чел., из них получили поражение в правах – 12, а имущество конфисковано у троих. Двое были оправданы. Пять дел направили на доследование. За простой флота во втором квартале 1949 г. осудили 1 чел. – механика Маслова, которого приговорили к трём годам лишения свободы [6. Л. 20 об.].

Председатель ЛС отметил значительное повышение качества рассмотренных дел, во втором квартале транспортная коллегия отменила только один приговор линейного суда [6. Л. 21].

Активизация преступности в Енисейском бассейне пришлось на второй квартал, так как в это время началась навигация и, соответственно, возросло число краж с перевозивших грузы судов, дезертирство с них, простой флота.

Лестные аттестации работы линейного суда Енисейского бассейна в середине 1949 г. сошли на нет. Состав данного судебного органа серьезно обновился. В результате реорганизации он был преобразован в линейный суд Восточно-Сибирского бассейна: после упразднения линейного суда в Иркутске, в этом городе стала действовать постоянная сессия, подчинённая Красноярску.

Председателем ЛС в 1949 г. был назначен К.М. Брюханов, член ВКП(б) с 1940 г. В органах юстиции он трудился с 1933 г. и имел высшее юридиче-

ское образование. Заместителем председателя ЛС в январе 1951 г. стал А.И. Дмитриев, член партии с 1942 г., работавший в органах юстиции с 1937 г., выпускник Иркутской юридической школы, студент ВЮЗИ.

От старого состава остался член суда И.И. Зайцев. В ряды ВКП(б) вступил в 1947 г., в 1948 г. окончил Иркутскую юридическую школу. Работа в составе ЛС Енисейского бассейна была его дебютом в органах юстиции. Также от старого состава остался Б.И. Гидалевич. Членом партии он был с 1932 г. В 1937 г. окончил Одесскую юридическую школу, а в 1938 г. начал трудовую деятельность в органах юстиции. В составе судебного органа Енисейского бассейна служил с 1943 г.

Постоянную сессию в Иркутске возглавляла М.С. Босько. Член партии с 1938 г., выпускница Иркутской юридической школы, она пребывала на судебной работе с 1943 г. [7. Л. 70–71].

Новым членам линейного суда, несмотря на их опыт и относительно высокий уровень профессиональной подготовки, непросто входили в курс дела, что не замедлило сказаться на качестве судебной работы.

Проведённая ревизия Восточно-Сибирского линейного суда показала: с 1 апреля 1949 г. по 1 апреля 1950 г. в работе суда имелись «ряд серьёзных недостатков и грубых ошибок в судебной и организационной работе» [8. Л. 25]. Вина за ухудшение работы была возложена на бывшего председателя суда К. Лыжина, который «ослабил руководство судом, перестал предъявлять необходимую требовательность к подчинённым, ухудшил контроль за работой членов суда» [8. Л. 25].

Данная аттестация резко противоречила оценке работы Лыжина за предыдущие периоды. Было ли у бывшего главы суда «головокружение от успехов» или другие факторы не позволили ему сохранить высокий уровень работы ЛС, проследить по источникам не представляется возможным. Однако руководство линейными судами сочло необходимым обновить руководство судебного органа Енисейского бассейна.

Всего с 1 апреля 1949 г. по 1 апреля 1950 г. в ЛС Восточно-Сибирского бассейна поступило 519 дел против 583, поступивших за предыдущие 12 месяцев, или на 12,3% меньше. Из этого числа 19 дел вернули на исследование, прекращено 3 дела, направлено по подсудности – 30, по существу рассмотрено 31 дело в отношении 397 чел., из которых был оправдан – 21, в том числе обвиняемых по Указу от 26 июня 1940 г. – 15.

В водно-транспортной коллегии Верховного суда СССР обжаловались дела в отношении 160 чел. Кассационная инстанция оставила в силе приговоры в отношении 135 чел., или 84,4%, были отменены приговоры в отношении 20 чел. (10%). Изменены приговоры в отношении 5 чел. (3%). За предыдущие 12 месяцев водно-транспортная коллегия оставила в силе приговоры в отношении 81,6% осуждённых. Несмотря на то, что качество работы линейного суда немного улучшилось, процент отменённых приговоров, по мнению сотрудников МЮ, был слишком высок [8. Л. 25–26].

Исходя из приведённых выше цифр, нельзя сказать, что члены ЛС были чрезмерно перегружены. Количество дел, рассмотренных данным судебным органом, позволяло каждому из них уделять достаточно времени и сил. Поэтому довольно большой процент отмены приговоров был связан с плохой подготовкой некоторых судей.

Так, из рассмотренных с 1 апреля 1949 г. по 1 апреля 1950 г. под председательством М.С. Босько 9,7% обжалованных приговоров было отменено, а у И.И. Зайцева вовсе отменили 40% приговоров из числа обжалованных. Высокий уровень судебной работы поддерживали К.М. Брюханов, в силе оставили 86,9% вынесенных им приговоров, и Б.И. Гидалевич, который не ошибся, вынеся 97,8% приговоров [8. Л. 26].

Многолетний опыт работы позволял Брюханову и Гидалевичу работать с минимальным количеством ошибок, а новичок Зайцев часто ошибался, что было следствием недостаточной юридической практики у молодого судебного работника.

С 1 апреля 1949 г. по 1 апреля 1950 г. линейный суд рассмотрел 211 дел возбужденных по Указу от 26 июня 1940 г. ЛС осудил 196 чел., оправдал – 15. Главной ошибкой судей, рассматривавших подобные дела, являлась неполнота судебного следствия, провести которое было особенно важно, учитывая то, что предварительное следствие по ним не велось [8. Л. 27].

Так, 5 сентября 1949 г. линейный суд под председательством И.И. Зайцева приговорил к четырёхмесячному тюремному заключению молодого речника Виниченко. После окончания ремесленного училища Виниченко был направлен на пароход «Макаров». Он, проработав там две навигации, 23 августа 1949 г. самовольно оставил своё судно и выехал в краевой центр, где его задержали в отделе кадров пароходства. В приговоре констатировалось, что Виниченко оставил «Макаров», поскольку ему отказали в просьбе о переводе на должность масленщика.

Водно-транспортная коллегия Верховного Суда СССР отменила этот приговор, и дело вернулось на новое рассмотрение со стадии судебного следствия. Мотивом такого решения было то, что судья не проверил объяснения Виниченко причин оставления рабочего места, в частности его заявления о том, что после окончания ремесленного училища ему в течение двух навигаций не позволяли работать по специальности. При вторичном рассмотрении дела Виниченко был осужден к 6 месяцам исправительно-трудовых работ с удержанием 25% заработка [8. Л. 27 об.]. По действовавшему тогда законодательству Виниченко, несомненно, был виновен, однако суд допустил в отношении него несправедливость, не исследовав причин совершения им правонарушения.

По делам этой категории вследствие неудовлетворительной досудебной подготовки выносилось немало оправдательных приговоров. Например, оправдан был помощник механика парохода «Говоров» Конюшко, работавший в Игарке. Врачи признали его негодным для работы в условиях севера. По разрешению главного механика парохода Конюшко выехал в

Красноярск с намерением получить в отделе кадров пароходства направление на другое судно, работавшее в местности с более мягким климатом. Вследствие неразберихи на помощника механика было возбуждено уголовное дело, и, несмотря на то, что в материалах дела имелось заключение о состоянии здоровья обвиняемого, ЛС принял этот случай к производству. При его рассмотрении под председательством И.И. Зайцева Конюшко был оправдан [8. Л. 28]. Здесь же под суд попал человек, невиновность которого по действовавшему законодательству не вызывала сомнений, но лишь на стадии судебного следствия он избежал незаслуженного наказания.

Проверяющие из МЮ СССР были вынуждены отметить, что при принятии дел по Указу от 26 июня 1940 г. к своему производству линейный суд не всегда продуманно подходил к оценке квалификации действий обвиняемых, в результате чего в судебных заседаниях в 26 случаях изменил квалификацию состава преступления [8. Л. 28 об.].

Беспорядок в делах, рассмотренных по Указу от 26 июня 1940 г., мешал нормальному их рассмотрению. Недостаточно усидчивые и компетентные судьи порой отнимали у несправедливо обвиненных людей время, заставляя их чувствовать себя преступниками, а порой отбывать незаслуженное наказание.

Линейный суд рассматривали и дела о хищениях грузов, которые возбуждались по Указам от 4 июня 1947 г. «Об уголовной ответственности за хищение государственного и общественного имущества» и «Об усилении охраны личной собственности граждан». С 1 апреля 1949 г. по 1 апреля 1950 г. в линейный суд поступило 123 дела, из них 9 дел о хищении личной собственности. По существу было рассмотрено 112 дел, по которым осудили 164 чел., оправдали четверых. По ст. 2 Указа за хищение государственного имущества (Хищение, совершаемое повторно, а равно совершенное организованной группой (шайкой), или в крупных размерах на срок от 10 до 25 лет осудили 70 человек, на 10 лет – 56, от 2 до 4 – 4, условно – 2. По ст. 1 (Кража, присвоение, растрата или иное хищение государственного имущества) – на 10 лет заключения – 2, на 7–8 – 4, на 7 – 14, на 2–4 – 1. Избирательных прав было лишено 111 осужденных по данным Указа, конфисковали имущество у 34 [8. Л. 29].

В подавляющем большинстве случаев объектом хищений становилось государственное имущество. В стране, ещё не преодолевшей все последствия войны, граждане были бедны, и преступники старались украсть у наиболее зажиточного собственника – государства.

Большинство осужденных за хищения обжаловали приговоры. С 1 апреля 1949 г. по 1 апреля 1950 г. через водно-транспортную коллегия прошло 76 дел, ранее рассмотренных в линейном суде Восточно-Сибирского бассейна, по этим делам проходило 129 чел. В силе были оставлены приговоры в отношении 111 чел., или 86% тех, кто пожелал пересмотреть свой приговор. Со стадии предварительного следствия были отменены приговоры в отношении 14 чел.,

прекращено дел производством в отношении – 1, изменены приговоры – 3. По данной категории дел линейный суд слабо проводил судебное следствие, для них была характерна недостаточная досудебная подготовка. Вследствие неполноты как предварительного, так и судебного следствия и неправильной оценки обстоятельств дела водно-транспортная коллегия отменила приговоры 8 осужденным [8. Л. 29].

Указ от 4 июня 1947 г. заменил собой Закон от 7 августа 1932 г. «Об охране имущества государственных предприятий, колхозов и кооперации», который в качестве одной из мер наказания предусматривал смертную казнь. Несмотря на то, что по новому законодательному акту подсудимым не грозила высшая мера социальной защиты, они рисковали получить срок заключения до двадцати пяти лет, что и произошло с большинством признанных виновными. Тогда как по Закону от 7 августа 1932 г. можно было отделаться десятилетним лишением свободы, а в 1947 г. в СССР была отменена смертная казнь, запрет на смертные приговоры действовал до 1950 г. В этих обстоятельствах принятие нового закона можно считать ужесточением законодательства против расхитителей.

Специфические дела, характерные только для транспортных судов, а именно по делам об авариях флота и о нарушениях дисциплины на транспорте, а также по делам о простоях флота, составляли крайне незначительную долю в судебной практике ЛС Восточно-Сибирского бассейна.

С 1 апреля 1949 г. по 1 апреля 1950 г. в линейный суд поступило 11 дел на 13 чел. об авариях и 5 дел на 6 чел. о других нарушениях дисциплины на транспорте. Все эти преступления попадали под действие ст. 59-3 «в» УК РСФСР (Нарушение работниками транспорта трудовой дисциплины (нарушение правил движения, недоброкачественный ремонт и т.п.)). Из 13 обвиняемых в совершении аварий к лишению свободы были приговорены 7 человек, или 53,8%, к ИТР – 2, к условному наказанию – 4. Из 6 осужденных по другим нарушениям за решётку отправились двое, столько же правонарушителей были приговорены к ИТР, и ещё двое отделались условным наказанием [8. Л. 30 об.].

Проводившие ревизию линейного суда сотрудники Министерства юстиции (МЮ) были недовольны чрезмерной практикой применения к виновникам аварий мер наказания не связанных с лишением свободы. Данная статья предусматривала достаточно суровые санкции, вплоть до смертной казни, в отсутствии оной, спровоцировавшие аварию могли получить до 10 лет лишения свободы.

По мнению ревизоров, члены линейного суда должны были проявить большую строгость, поскольку количество аварий в 1949 г. по сравнению с 1948 г. увеличилось. В 1948 г. на подведомственной ЛС территории произошла 41 авария, в результате которых были причинены убытки в размере 1 794 804 руб., а в 1949 г. случилось уже 86 аварий с убытком в 6 433 191 руб. В водно-транспортной коллегии с 1 апреля 1949 г. по 1 апреля 1950 г. было опротесто-

вано 8 дел об авариях в отношении 9 чел. Кассационная инстанция отменила один приговор со стадии предварительного следствия в отношении одного осужденного [8. Л. 30 об.].

Аварии на транспорте причиняли государству значительные убытки, поэтому кара за этот вид преступлений была столь суровой. Однако при нехватке кадров линейный суд предпочитал назначать наказание, не связанное с лишением свободы, чтобы осужденные имели возможность возместить нанесённый ущерб по месту своей работы.

По простому флота с 1 апреля 1949 г. по 1 апреля 1950 г. ЛС рассмотрел 3 дела, по которым осудил 4 чел., из них 3 к лишению свободы, 1 – к условному наказанию [8. Л. 31]. Простой флота также приносил немалые материальные потери, и за этот проступок следовало суровое наказание.

Линейному суду редко приходилось рассматривать дела о «контрреволюционных» преступлениях. С 1 апреля 1949 г. по 1 апреля 1950 г. в ЛС поступило 8 дел, возбужденных по ст. 58 УК РСФСР. По существу было рассмотрено 5 дел, по ним осудили 5 чел. [8. Л. 31–31 об.].

Дела, возбужденные по фактам «контрреволюционных» преступлений, носили политический характер. Судьям приходилось быть особенно внимательными и осторожными, разбирая их. Оправдания обвиняемых в «контрреволюции» происходили нечасто.

Проводившие ревизию работы ЛС Восточно-Сибирского бассейна старший инспектор Главного управления линейных судов транспорта МЮ СССР В. Иванов и инспектор отдела кадров специальных судов того же министерства А. Глумова отметили серьёзные недостатки в работе данной инстанции. Члены ЛС неудовлетворительно занимались досудебной подготовкой дел, серьёзные недочёты были отмечены и при проведении судебных заседаний. Следствием этих ошибок были частые отмены и изменения приговоров ЛС.

Недостатком в работе линейного суда ревизоры посчитали и то, что судьи не проявляли должной инициативы в выявлении причин, способствовавших совершению преступлений, и не ставили вопросов перед соответствующими органами о принятии необходимых мер к устранению этих причин [8. Л. 34].

Принятие частных определений являлось одной из обязанностей судебных инстанций. Они позволяли выявлять причины преступности и создавать условия для устранения таковых. По мнению проверяющих, ЛС не уделял должного внимания такому важному направлению работы, что не позволяло надлежащим образом бороться с преступностью.

Причину допущенных ошибок сотрудники МЮ объяснили тем, что члены ЛС «не прониклись чувством ответственности за правильное, в соответствии с требованиями закона разрешение каждого конкретного дела» [8. Л. 34]. Часть вины, по их мнению, лежала и на председателе суда К.М. Брюханове, который «недостаточно активно включился в работу, недостаточно активно осуществлял контроль за работой суда и не проявлял должной требовательности к подчинённым» [8. Л. 34].

Переложить всю вину на прошлое руководство ревизорам не удалось, и новому председателю пришлось разделить ответственность за недостатки в работе со своим предшественником.

Столь нелестная оценка работы суда всерьёз обеспокоила его сотрудников. На оперативном совещании, созванном по итогам ревизии 28 апреля 1950 г., члены линейного суда вместе с ревизорами обсудили недостатки в работе ЛС. Выступавшие отметили, что по многим делам о хищениях не были применены дополнительные меры наказания: поражение в правах и взыскание судебных издержек [9. Л. 7–8].

В ходе некоторых процессов судьи стремились навести страх на подсудимых, вопросы адвокатов прерывались председательствующими, судьи угрожали адвокатам, что порождало пререкание между судьёй и адвокатом, порой носившие резкий и грубый характер. Адвокаты протестовали, требуя занести в протокол то, что его права в суде ущемляются, а у публики создавалось впечатление, что у судьи уже есть готовый приговор [9. Л. 9].

Пренебрежительное отношение судей к адвокатам было характерно для советской судебной системы. Многие судебные работники, особенно старшего поколения, считали адвокатуру буржуазным пережитком, и министерству юстиции приходилось объяснять судьям роль и место адвокатов в процессе отправлении правосудия.

А.Б.И. Гидалевич, напротив, был порой слишком весел, председательствуя в судебных процессах. Пытаясь помочь подсудимому Колесникову, Борис Исакович предложил ему: «Расскажите, как бы рассказали всё своей жене» [9. Л. 9]. Фраза прозвучала как анекдот, поскольку в ходе процесса выяснилось, что Колесников часто обманывал жену. В другом процессе в ответ на реплику подсудимого о том, что у него на иждивении находятся дети, Б.И. Гидалевич бросил фразу «Конечно у вас дети, а не кошки» [9. Л. 9]. По мнению других членов ЛС, эти фразы подрывали авторитет суда, поэтому следовало избегать таких «несолидных реплик» [9. Л. 9]. Специфический юмор, который порой использовал данный судья, уроженец Николаевской области, был непонятен сибирякам.

Слабым местом линейного суда Восточно-Сибирского бассейна являлась Иркутская постоянная сессия. Как отметил председатель ЛС, эта сессия давала снижение стабильности приговоров, а вызов председательствующего на оперативное совещание в Красноярск затруднялся по финансовым соображениям [9. Л. 12].

М.С. Босько прибыла в Красноярск лишь к следующему оперативному совещанию, которое проходило 7 июля 1950 г. Красноярские коллеги слышали от неё множество жалоб и претензий. По её мнению, «вся беда в том, что свернули линейный суд, этого не следовало делать, ибо работать в постоянной сессии при наличии только одного оперативного работника, то есть меня, невозможно» [9. Л. 18].

На плечи одной судьи легла нагрузка, которую до слияния двух судов выполняла целая инстанция. Упразднение водно-транспортного суда в Иркутске вынудило единственного члена Иркутской сессии

рассматривать дела, поступающие с Байкальского, Ангарского и Ленского бассейнов. Охватить такой объём работы было очень сложно.

Мешало успешной работе М.С. Босько и низкий уровень её профессиональной подготовки, в то время когда директивы МЮ требовали от судебных работников повышать уровень квалификации, глава Иркутской сессии заявила следующее: «В институте я учиться не могу, ибо вступительных экзаменов в институт за 10 классов мне не сдать. Я приняла решение поступить в партийную школу и перейти работать в партийные органы» [9. Л. 19].

Отношения между руководством ЛС и Иркутской сессией явно не сложились. М.С. Босько не пришлась по вкусу идея подчинения Красноярску. Привыкнув работать в одном городе с собственным начальством, она тяготилась обязанностью отчитываться перед новым руководством, находившемся в другом регионе. Не вызвали у неё энтузиазма и регулярные поездки в Красноярск.

Руководство Восточно-Сибирского ЛС также обременяло управление Иркутской сессией. В составе линейного суда Енисейского бассейна в прошлом были постоянные сессии, но все они работали на территории Красноярского края, поэтому любые вопросы, возникавшие в процессе взаимоотношений с такими филиалами, решались через краевые партийные органы. Наличие же сессии в Иркутской области заставляло идти на контакт с парткомами из этого региона.

На оперативном совещании 7 июля 1950 г. М.С. Босько, ссылаясь на мнение Иркутского обкома ВКП(б), предложила вернуться к старому порядку и восстановить линейный суд Восточно-Сибирского бассейна в Иркутске, а в Красноярске ЛС Енисейского бассейна. Это предложение поддержали и председатель ЛС К.М. Брюханов и другие члены суда. Так, Б.И. Гидалевич сказал: «Если бы восстановить, что было прежде, то есть линейный суд Енисейского бассейна и линейный суд Восточно-Сибирского бассейна, то это было бы очень хорошо. Считаю, что нам нужно было бы поддержать мнение областных иркутских организаций по этому поводу» [9. Л. 20].

Однако это предложение не нашло понимания у вышестоящих организаций, и красноярским и иркутским судьям пришлось продолжить работу в составе одного суда.

Поскольку в ходе ревизии ЛС Восточно-Сибирского бассейна в апреле 1950 г. в его работе были вскрыты существенные недостатки, которые предписывалось исправить, новая ревизия не заставила себя долго ждать. В сентябре 1951 г. в Красноярск прибыл старший инспектор-ревизор ГУЛСИ МЮ СССР Кравцов. Проведя ревизию работы суда с 1 августа 1950 г. по 1 августа 1951 г., он пришёл к выводу, что работники ЛС сделали для себя выводы из результатов предыдущей ревизии и добились серьёзного улучшения в своей работе. Основную заслугу в этом ревизор увидел в действиях К.М. Брюханова, который улучшил руководство судом и добился улучшения работы своих подчинённых, а А.И. Дмитриев оказывал Брюханову действенную помощь.

Об улучшении работы ЛС говорили следующие цифры: в предыдущий ревизуемый период из числа обжалованных и опротестованных приговоров ВТК ВС СССР оставила в силе 84,4% на 135 чел., отменены были приговоры в отношении 20 чел. (10%). А с 1 августа 1950 г. по 1 августа 1951 г. в силе были оставлены приговоры в отношении 158 чел., или 93%, изменены – 8 (5,3%), отменены – 2 (1,7%) [7. Л. 53].

Жёсткая партийная дисциплина заставила председателя и членов линейного суда с полной серьёзностью отнестись к замечаниям, сделанным по итогам предыдущей ревизии. Сохранение прежнего уровня работы, а тем более его ухудшение могли стоить судебным работникам партийных взысканий, вплоть до исключения из партии и, как следствие, краха дальнейшей карьеры.

Всего с 1 августа 1950 г. по 1 августа 1951 г. в линейный суд поступило 573 дела против 516 за аналогичный предыдущий период. Из этого числа на исследование было возвращено 9 дел, из них 4 из судебных заседаний и 5 из подготовительных заседаний. Было прекращено 2 дела, направлено по подсудности 4 следственных дела и 37, возбужденных по Указу от 26 июня 1940 г. По существу было рассмотрено 373 дела в отношении 439 чел. Оправдано было 24 чел., в том числе по следственным делам – 16 и 8 – по Указу от 26 июня 1940 г. [7. Л. 55]. Значительную долю оправданий по-прежнему давал Указ от 26 июня 1940 г.

С 1 августа 1950 г. по 1 августа 1951 г. в линейный суд поступило 373 дела, возбужденных по указу от 26 июня 1940 г., что составляло 60,3% всех поступивших дел. По существу с вынесением приговора было рассмотрено 184 дела, одно дело направили на исследование, а 37 передали по подсудности. Из числа осужденных по этому Указу приговоры обжаловали 27 чел. Водно-транспортная коллегия оставила в силе приговоры в отношении 25 человек, на двоих приговоры были отменены со стадии судебного разбирательства.

Столь малое количество рассмотренных по данному Указу дел объяснялось введением в действие Указа Президиума Верховного Совета СССР от 14 июля 1951 г. «О замене судебной ответственности рабочих и служащих за прогул, кроме случаев неоднократного и длительного прогула, мерами дисциплинарного и общественного воздействия». С этого момента те, кто совершил прогул в первый раз и находился в отлучке недолго, могли получить меры дисциплинарного взыскания либо увольнение с работы. На основании этого Указа линейный суд прекратил 330 дел [7. Л. 63].

Принятие Указа от 14 июля 1951 г. серьёзно повлияло судебную практику. С этого времени лишь малая часть нарушителей трудовой дисциплины подлежала уголовной ответственности. Подавляющее же большинство таковых теперь не подвергались судебному преследованию, что сняло с судебных инстанций значительную часть нагрузки.

Второе место по количеству поступивших дел занимали дела о хищениях, возбужденные по Указам от 4 июня 1947 г. На территории подведомственной ЛС

Восточно-Сибирского бассейна с 1 августа 1950 г. по 1 августа 1951 г. было зарегистрировано 276 случаев хищений, присвоений и растрат, в результате которых государству был причинён ущерб на 249 тыс. руб. Тогда как за предыдущие 12 месяцев было зафиксировано 467 таких случаев с ущербом на 461 тыс. руб. Дел о хищениях поступило 37 против 120 за предыдущий период. По существу ЛС рассмотрел 82 дела, осуждено было 107 человек, оправдано – 11. Всего 12 чел. были привлечены к ответственности за хищение личной собственности граждан [7. Л. 60].

Резко снижение количества хищений на водном транспорте говорило об усилении охраны грузов на судах и товаров на складах. В этом имела заслуга и линейного суда, который, после замечаний ревизоров, частными определениями заставлял различные организации уделять большее внимание проблеме сохранности имущества.

С 1 августа 1950 г. по 1 августа 1951 г. в линейный суд поступило 13 дел (против 12 за предыдущий период) об авариях и других нарушениях трудовой дисциплины, 6 дел о простоях флота (против 1) и 14 дел по другим нарушениям трудовой дисциплины (против 5), что составляло 2% от всех дел, поступивших в ЛС. По существу было рассмотрено 32 дела в отношении 41 чел., из которых 4 были оправданы. По данным судоходной инспекции, обстановка с авариями флота была достаточно тяжёлой, в навигацию 1949 г. в Восточно-Сибирском бассейне произошло 86 аварий, которые нанесли ущерб государству на 6 433 191 руб., а в навигацию 1950 г. случилось 84 аварии, результатом которых стал ущерб на 2 499 492 руб. Причиной высокой аварийности на флоте была низкая трудовая дисциплина среди работников водного транспорта. С 1 августа 1950 г. по 1 августа 1951 г. за нарушение правил технической эксплуатации и правил плавания было осуждено 15 чел., из них 7 к лишению свободы и 8 – к исправительно-трудовым работам. Из 7 осуждённых за непроизводительный простой судов 3 – были лишены свободы, 4 человека должны были отбывать ИТР. По данным делам были обжалованы приговоры в отношении 12 чел. Водно-транспортная коллегия оставила в силе приговоры в отношении 12 чел., а двум снизила меры наказания [7. Л. 62–63].

Трудовую дисциплину нарушали очень немногие работники речного флота. Однако действия и бездействие небольшого количества нарушителей приводили к серьёзным материальным потерям. Их осуждение являлось средством воздействия на потенциальных виновников простоев и аварий.

Наименьшее количество дел, рассмотренных ЛС с 1 августа 1950 г. по 1 августа 1951 г., было возбуждено по факту «контрреволюционных» преступлений. Таковых поступило 11 на 11 чел., или 1,9% от всех дел, против 10 на 10 чел. за предыдущие 12 месяцев. По существу ЛС рассмотрел 9 дел, 8 чел. осудили к лишению свободы на 10 лет, 1 – на 8. Все осуждённые были поражены в правах [7. Л. 60].

На оперативном совещании, состоявшемся 17 сентября 1951 г., А.И. Дмитриев подвёл итоги ревизии.

Несмотря на заметное улучшение работы суда, заместитель председателя был вынужден констатировать наличие недостатков в работе ЛС. По ряду дел суд неправильно квалифицировал преступления, поэтому водно-транспортная коллегия изменяла приговоры. По мнению А.И. Дмитриева, это объяснялось тем, что председательствовавшие по этим делам невнимательно и поверхностно относились к рассмотрению дела по существу. В этом были обвинены М.С. Босько и Б.И. Гидалевич.

Претензии к судье Иркутской сессии выражались в следующем. Несмотря на то, что в силе было оставлено 100% вынесенных ей приговоров, она, вследствие невнимательности, путала фамилии подсудимых, забывала подписывать протоколы заседаний, проводила мало докладов и бесед с населением. А.И. Дмитриев прозрачно намекнул: «Считаю, что если она останется у нас работать, то на её недостатки нужно обратить серьёзное внимание, что бы они немедленно были изжиты» [10. Л. 26–26 об.].

Самокритика всячески приветствовалась в органах власти СССР, таковая была фактически ритуалом при проведении подобных совещаний и свидетельствовала о личной скромности работников различных уровней. Однако нельзя было не назначить главных виновных. М.С. Босько всё ещё оставалась слабым местом ЛС. Вопреки своим намерениям, она не поступила в партийную школу и оставалась в составе суда, чем всерьёз докучала начальству.

Благоприятное заключение ревизора о работе линейного суда позволило ему работать в относительно нормальных условиях. Над членами ЛС больше не висел дамоклов меч различных санкций по партийной и служебной линиям.

В 1952 г. в линейный суд поступило 26 дел на 29 чел. против 8, возбуждённых на 8 чел. в 1951 г. по ст. 74 УК РСФСР (Хулиганство, то есть озорные, сопряжённые с явным неуважением к обществу, действия). Из них 22 дела были по ч. 2 ст. 74 (если означенные действия (хулиганство) заключались в буйстве или бесчинстве, или совершены повторно, или упорно не прекращались, несмотря на предупреждение органов, охраняющих общественный порядок, или отличались исключительным цинизмом и дерзостью), 4 – по ч. 1 той же статьи. К 5 годам лишения свободы ЛС осудил 5 «озорников», или 21% всех осуждённых, на 4 года – 3 (13,1%), на 3 – 9 (39,1), 2,5 – 2 (8,7%), на 2 – 3 (13,1%), на 1,5 – 1 (4,3%). 6 человек получили наказания, не связанные с лишением свободы [11. Л. 145–146]. Хулиганство на транспорте могло привести к авариям, поэтому к этому виду преступности ЛС относился с особой ответственностью.

Из 29 осуждённых 24, или 82,9%, совершили преступление в нетрезвом состоянии. Пьяные хулиганы мешали нормальной работе водного транспорта. Так, 18 августа 1951 г. бывший матрос парохода «Вейнбаум» по фамилии Дуреев в состоянии алкогольного опьянения явился на дебаркадер на пристани Красноярска. Ждавшие пароход женщины испытали на себе приставания пьяного матроса, который сопровождал

их нецензурной бранью. Не найдя понимания у пассажира, Дуреев ворвался в капитанскую рубку пришедшего парохода и попытался избить женщину-рулевого Карцеву, стоявшую у руля во время хода судна. При этом присутствовал сотрудник МГБ, который, предложив буяну прекратить бесчинства и покинуть рубку. Нагрубив работнику госбезопасности, бывший речник отправился в буфет, где перевернул стол и, схватив палку, погнался за работником МГБ. Члены команды были вынуждены связать пьяного хулигана. За эти «художества» линейный суд приговорил Дуреева к 5 годам лишения свободы [11. Л. 147]. Столь суровое наказание объяснялось тем, что нападение на рулевого могло спровоцировать аварию теплохода, а также тем, что одной из жертв преступника являлся сотрудник МГБ.

11 осужденных были в возрасте до 20 лет, от 21 до 25 – 14, 26–30 – 4, 31–35 – 1. Большинство актов хулиганства было совершено молодыми людьми, недавно работающими на водном транспорте [11. Л. 147–148].

В начале 1950-х гг. произошёл рост числа хулиганских выходов. Причина этого явления крылась в том, что вступили во взрослый возраст «дети войны», у значительного числа отцы погибли на фронте и, оставшись без мужского воспитания, часть из них потеряли жизненные ориентиры. Многие молодые люди в это время переселялись из деревень в города, чтобы работать на производстве и транспорте, оставшись без общественного контроля, характерного для сельской местности, они выходили за рамки закона и морали. Организации досуга молодёжи уделялось недостаточно внимания, и молодые рабочие проводили свободное время как умели.

В 1952 г. в линейный суд из Енисейского пароходства поступило 247 дел о нарушении правил охраны труда и техники безопасности, из которых в 5 имел место смертельный исход. Ещё 123 таких дела поступило из Восточно-Сибирского пароходства, из них в 4 погибли люди [12. Л. 23]. Число аварий, закончившихся трагически, заставило членов ЛС уделить особое внимание этой категории дел.

Характерным случаем нарушения правил, закончившийся гибелью человека, были действия шкипера баржи № 907 Васильева и капитана парохода «Фрунзе» Кошкина. Кошкин, в нарушение правил плавания по внутренним водам СССР, принял для буксировки баржу № 907 без наличия на ней спасательных средств. В результате 4 ноября 1952 г. в пути следования из Макарьева в Иркутск помощник шкипера баржи Никитин упал за борт, из-за отсутствия спасательных средств спасти его не удалось. Кошкин и Васильев были осуждены по ст. 59-3 «в» [12. Л. 25]. Так беспечность капитана и шкипера стоила жизни одному из речников.

Всего по 9 делам, в которых фигурировала гибель людей, было осуждено 10 чел. Из них 1 к условному наказанию, 8 – к ИТР, 1 – к лишению свободы на срок до 2 лет. Из 10 осужденных были капитан, шкипер, старшина-моторист, штурман, кранмейстер, начальник цеха, главный инженер судоремонтных мастер-

ских, 3 мастера лесопункта. 2 осужденных были в возрасте от 20 до 30 лет, 1 – от 30 до 40, 6 – от 40 до 50, 1 – старше 50 [12. Л. 26–27].

Большое количество несчастных случаев объяснялось несерьёзным отношением некоторых работников водного транспорта к правилам техники безопасности. Руководители недостаточно инструктировали рабочих и ненадлежащим образом контролировали действия рабочих, которые не имели должных производственных навыков. Часто те, кто нарушал правила техники безопасности, не получали наказания по месту работы, что порождало у них чувство безнаказанности и провоцировало новые правонарушения, заканчивавшиеся трагически.

Высокая аварийность имела место не только в Восточно-Сибирском бассейне. 6 февраля 1953 г. Главное управление линейных судов МЮ СССР разослало циркуляр председателям линейных судов водного транспорта. В министерстве отметили, что в 1952 г. на водном транспорте имело место значительное число аварий судов, в том числе с тяжёлыми последствиями, причинивших государству значительный материальный ущерб, а в ряде случаев спровоцировавших человеческие жертвы. Изучение судебной практики показывало, что аварии на флоте происходили вследствие грубого нарушения устава службы на судах, правил плавания и правил технической эксплуатации судов.

По мнению министерства, отдельные линейные суды недооценивали опасность таких преступлений, как аварии флота, и по некоторым делам выносили слишком мягкие наказания. ЛС часто не лучшим образом проводили судебное следствие по делам об авариях флота, глубоко не разбирались в причинах аварий, оставляли без выяснения обстоятельств по делу, имеющие существенное значение для правильного решения вопроса о виновности подсудимого. В министерстве решили, что главной причиной неадекватной оценки судами обстоятельств таких дел был недостаточный учёт выводов экспертизы. Приговоры подчас основывались на заключениях лиц, недостаточно квалифицированных и малокомпетентных в вопросах техники эксплуатации судовождения [13. Л. 21–22].

Сомнения в результатах экспертизы нередко были поводом для отмены приговоров. Так, водно-транспортная коллегия отменила приговор ЛС Восточно-Сибирского бассейна, вынесенный 19 августа 1952 г. Болотову, признанному виновным в посадке на мель парохода «Бурят-Монголия», осужденному по ст. 59-3 «в». Основанием для отмены приговора послужила необходимость квалифицированной судОВОДИТЕЛЬСКОЙ экспертизы [13. Л. 23].

Важность экспертной оценки в делах об авариях диктовалась некомпетентностью судей в специфических вопросах судовождения. Только оценка специалистов высокого класса могла дать точную картину происшествия, его причин и виновников. Самонадеянность же членов линейных судов, недооценивавших роль экспертизы в таких делах, приводила к неправосудным приговорам.

В первом квартале 1953 г. в линейный суд поступило 104 дела, из которых 5 было прекращено, 12 направлено по подсудности, 87 рассмотрено с вынесе-

нием приговора. По Указу от 4 июня 1947 г. за хищения государственного имущества поступило 9 дел, по Указу от 4 июня 1947 г. за хищение личного имущества – 2, по Указу от 14 июля 1951 г. – 57, по ст. 74 УК РСФСР – 4, по ст. 59-3 «в» – 3, по ст. 109 (злоупотребление властью или служебным положением) – 2, по ст. 111 (бездействие власти) – 4, по ст. 110 (превышение власти или судебных полномочий) – 2, ст. 58-10 (анти-советская пропаганда и агитация) – 1, ст. 59-3 (бандитизм) – 1, по другим статьям – 2 [12. Л. 44].

В первом квартале, пока ещё не началась навигация, суд работал в относительно спокойном режиме, на пятерых членов линейного суда в среднем пришлось 17 дел, т.е. рассматривали они по 5–6 дел в месяц. Несмотря на то, что Указ от 14 июля 1951 г. значительно сократил количество лиц, подлежащих уголовной ответственности за нарушение трудовой дисциплины, таковые по-прежнему составляли самую многочисленную категорию подсудимых.

За прогул ЛС были осуждены 26 чел., 6 чел. приговорили к ИТР на срок до 3 месяцев, 20 – свыше 3 месяцев. За самовольный уход с места работы ЛС осудил 27 чел., 2 осужденных должны были выполнять ИТР до 3 месяцев, 7 – свыше 3 месяцев, к лишению свободы были осуждены 18 чел., 4 оправданы [12. Л. 49]. Исправительно-трудовые работы были основным видом наказания для прогульщиков, поэтому речной транспорт и связанные с ним предприятия не лишались работников.

Особенностью линейных судов было то, что данные инстанции рассматривали как дела, которые были как в юрисдикции народных судов (о нарушении тру-

довой дисциплины, о хулиганстве и т.д.), так и те, что находились в сфере деятельности краевых и областных судов и судов автономных республик (о «контр-революционных» преступлениях, хищениях в особо крупных размерах). Поэтому кассационные жалобы по делам первой категории приходилось направлять сразу в Верховный Суд СССР, тогда как приговоры, вынесенные народными судами, могли проходить долгий путь через областной или краевой суд, Верховный суд Союзной Республики и ВС СССР. Подобная практика нарушала права работников транспорта, поскольку для них возможность пересмотра приговора затруднялась.

Наиболее многочисленной категорией дел являлись дела о нарушении трудовой дисциплины. Вторжение уголовного права в сферу деятельности права трудового seriously увеличило нагрузку на суды разных уровней. И судебным инстанциям, в том числе линейным судам, приходилось работать с трудными, наскоро оформленными делами, за неправильное рассмотрение которых им приходилось отвечать перед министерством юстиции.

Успешному отправлению правосудия членами ЛС мешала слабая профессиональная подготовка членов суда, вследствие чего не должным образом проводилось судебное следствие и нередко выносились неправосудные приговоры. Однако работа региональных судебных инстанций строго контролировалась как МЮ, так и Верховным Судом СССР. Под их давлением судьям на местах приходилось повышать свою квалификацию, что в дальнейшем сказывалось на качестве приговоров в лучшую сторону.

Список источников

1. Козинцев А.Я. Транспортная юстиция СССР в первые послевоенные годы // Транспортное право. 2008. № 3. С. 46–47.
2. Козинцев А. Я. Транспортная юстиция СССР в 1948–1957 гг. // Транспортное право. 2008. № 4. С. 41–44.
3. Козинцев А.Я., Шкаревский Д.Г., Янши В.В. Органы специальной юстиции СССР. Сургут: Издательский центр СурГУ, 2016. 255 с.
4. Государственный архив Красноярского края (ГАКК). Ф. Р-1454. Оп. 17. Д. 57.
5. ГАКК. Ф. Р-1454. Оп. 17. Д. 62.
6. ГАКК. Ф. Р-1454. Оп. 17. Д. 69.
7. ГАКК. Ф. Р-1454. Оп. 18. Д. 5.
8. ГАКК. Ф. Р-1454. Оп. 18. Д. 1.
9. ГАКК. Ф. Р-1454. Оп. 18. Д. 2.
10. ГАКК. Ф. Р-1454. Оп. 18. Д. 6.
11. ГАКК. Ф. Р-1454. Оп. 18. Д. 12.
12. ГАКК. Ф. Р-1454. Оп. 18. Д. 15.
13. ГАКК. Ф. Р-1454. Оп. 18. Д. 13.

References

1. Kodintsev, A.Ya. (2008) *Transportnaya yustitsiya SSSR v pervye poslevoennye gody* [Transport justice of the USSR in the first post-war years]. *Transportnoe pravo*. 3. pp. 46–47.
2. Kodintsev, A.Ya. (2008) *Transportnaya yustitsiya SSSR v 1948–1957 gg.* [Transport justice of the USSR in 1948–1957]. *Transportnoe pravo*. 4. pp. 41–44.
3. Kodintsev, A.Ya., Shkarevskiy, D.G. & Yanshi, V.V. (2016) *Organy spetsial'noy yustitsii SSSR* [Bodies of special justice of the USSR]. Surgut: SurSU.
4. State Archive of Krasnoyarsk Krai (GAKK). Fund R-1454. List 17. File 57.
5. State Archive of Krasnoyarsk Krai (GAKK). Fund R-1454. List 17. File 62.
6. State Archive of Krasnoyarsk Krai (GAKK). Fund R-1454. List 17. File 69.
7. State Archive of Krasnoyarsk Krai (GAKK). Fund R-1454. List 18. File 5.
8. State Archive of Krasnoyarsk Krai (GAKK). Fund R-1454. List 18. File 1.
9. State Archive of Krasnoyarsk Krai (GAKK). Fund R-1454. List 18. File 2.
10. State Archive of Krasnoyarsk Krai (GAKK). Fund R-1454. List 18. File 6.
11. State Archive of Krasnoyarsk Krai (GAKK). Fund R-1454. List 18. File 12.
12. State Archive of Krasnoyarsk Krai (GAKK). Fund R-1454. List 18. File 15.
13. State Archive of Krasnoyarsk Krai (GAKK). Fund R-1454. List 18. File 13.

Информация об авторах:

Тугужекова В.Н. – д-р ист. наук, ведущий научный сотрудник Южно-Сибирского филиала Института изучения материальной культуры Российской академии наук (Абакан, Россия); профессор кафедры истории России Хакасского государственного университета им. Н.Ф. Катанова (Абакан, Россия). E-mail: vtuguzhekova@yandex.ru

Печерский В.А. – канд. ист. наук, ведущий научный сотрудник сектора истории Хакасского Научно-исследовательского института языка, литературы и истории (Абакан, Россия). E-mail: volody75.75@mail.ru

Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Information about the authors:

V.N. Tuguzhekova, Dr. Sci. (History), leading researcher, South Siberian Branch of the Institute for the History of Material Culture of the Russian Academy of Sciences (Abakan, Russian Federation); professor, N.F. Katanov Khakass State University (Abakan, Russian Federation). E-mail: vtuguzhekova@yandex.ru

V.A. Pecherskiy, Cand. Sci. (History), leading researcher, Khakass Research Institute for Language, Literature, and History (Abakan, Russian Federation). E-mail: volody75.75@mail.ru

The authors declare no conflicts of interests.

*Статья поступила в редакцию 12.11.2021;
одобрена после рецензирования 12.01.2022; принята к публикации 20.05.2022.*

*The article was submitted 12.11.2021;
approved after reviewing 12.01.2022; accepted for publication 20.05.2022.*