

ЛИНЕЙНЫЕ СУДЫ И ВОЕННЫЕ ТРИБУНАЛЫ ВОДНЫХ БАСЕЙНОВ ВОСТОЧНОЙ СИБИРИ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Освещаются работа линейных судов и военных трибуналов водных бассейнов Восточной Сибири в период Великой Отечественной войны, правовые основы деятельности транспортной юстиции, перевод транспорта на военное положение, приравнивание транспортников к военным Красной Армии. Исследуется деятельность судебных инстанций бассейнов рек Ангара, Селенга, Енисей и озера Байкал по борьбе с преступностью среди работников речного транспорта, карательная политика линейных судов и военных трибуналов. Анализируются динамика роста и падения преступности на территориях вышеназванных водных бассейнов, причина этих явлений, преступления, совершавшиеся только на транспорте, и общеуголовные деяния. Приводятся конкретные примеры преступлений, совершавшихся речниками.

Ключевые слова: правосудие; линейные суды; воднотранспортные трибуналы; Великая Отечественная война; Восточная Сибирь.

Отправление правосудия в период Великой Отечественной войны имело ряд особенностей, которые касались прежде всего расширения сферы деятельности военных трибуналов. Линейные суды и воднотранспортные трибуналы являлись специальными судебными инстанциями, к подсудности которых относились преступления, совершаемые работниками железнодорожного и водного транспорта и профильных предприятий, а также посторонние лица, совершавшие правонарушения на транспорте. Члены железнодорожных и воднотранспортных судов, а затем трибуналов решали задачи, не характерные для членов судов общей юрисдикции: простой транспорта, кражи на транспорте, для чего проявляли не только познания в юриспруденции, но и технике.

Данная тема отличается достаточной степенью изученности. Общие вопросы правосудия в военное время отражены в работах М.В. Кожевникова [1], П. Соломона [2], Ю.К. Краснова [3]. Деятельность военно-транспортных трибуналов изучена в трудах Д.Н. Шкаревского [4–7] и А.А. Кодинцева [8].

Воднотранспортные суды были созданы в 1934 г. К 1939 г. действовали 22 воднотранспортных суда, высшей инстанцией для которых была Воднотранспортная коллегия Верховного суда СССР. Задачи, стоявшие перед органами транспортной юстиции, определялись следующим образом: «...прежде всего 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 очковитирательством» [5. С. 34, 35].

В ходе Великой Отечественной войны происходит милитаризация линейных судов, которые были преобразованы в военные трибуналы, а Воднотранспортная коллегия – в Военно-воднотранспортную коллегия (ВВТК) [5. С. 34].

Пиком военизации транспортной юстиции был Указ Президиума Верховного Совета СССР от 15 апреля 1943 г. «О введении военного положения на всех же-

лезных дорогах». В целях наведения строго порядка на железнодорожном транспорте и усиления ответственности недисциплинированных работников данный правовой акт вводил ряд мер: 1. Объявить все железные дороги на военном положении. 2. Всех рабочих и служащих железнодорожного транспорта на период войны считать мобилизованными и закрепить их для работы на железнодорожном транспорте. 3. Установить ответственность работников железнодорожного транспорта за преступления по службе наравне с военнослужащими Красной Армии. 4. Дела о всех преступлениях, совершённых на железнодорожном транспорте, рассматривать в военных трибуналах железных дорог по законам военного времени. 5. Рабочих и служащих железнодорожного транспорта за преступления по службе по решению военного трибунала увольнять с работы с направлением на фронт в штрафные роты, если они не подлежат более суровому наказанию. 6. Обязать Народного комиссара путей сообщений тов. Кагановича и начальников железных дорог обеспечить неуклонное применение «Устава о дисциплине рабочих и служащих железнодорожного транспорта» [9. С. 132, 133]. 9 мая 1943 г. очередной Указ Верховного Совета СССР распространил на Наркомфлот, Наркомречфлот и Главное управление Северного морского пути (ГУСМП) при Совнарком СССР действие Указа от 15.04.43 г. [9. С. 133].

Данные указы были изданы с целью наведения порядка на транспорте, от работы которого зависела бесперебойность поставок военных и гражданских грузов, а аварии, простои и хищения грозили недостатком вооружений, боеприпасов, продуктов, обмундирования в действующей армии. Не все транспортники осознали важность стоявших перед ними задач, и перевод их на военное положение должен был способствовать росту ответственности при выполнении служебных обязанностей.

В данной работе речь пойдёт о деятельности линейных судов и военных трибуналов Восточной Сибири в годы войны. К ним относились линейный суд и трибунал Восточно-Сибирского (Ангарского) и Селенгин-

ского (Селенгинско-Байкальского) бассейнов, находившийся в Иркутске. Территориальная разбросанность подведомственной ему территории была свыше 1200 км от Ангары до Байкала. Заседания данной инстанции проходили в помещении, принадлежавшем Восточно-Сибирскому пароходству, снимаемом на правах аренды [10. Л. 1], и линейном суде Енисейского бассейна, располагавшемся в Красноярске. Он обслуживал, помимо Енисейского речного пароходства, также управление водного пути, организации системы ГУСМП, которые располагались в бухте Кожевникова и в пос. Нордвик на расстоянии 1300 км от порта Дудинка и в 3321 км от г. Красноярска, а также на острове Диксон. К подсудности Енисейского линейного суда и военного трибунала относились флоты организаций: «Енисейзолото», «Рыбтрест», «Рыболовпотребсоюз», «Крайпотребсоюз», «Арктикснаб» и Центральная авиа-ремонтная база ГУСМП, находившаяся в Красноярске. Только по р. Енисей подведомственная территория тянулась на 2553 км вплоть до Усть-Енисейского порта [11. Л. 2]. В третьем квартале 1944 г. в этих организациях работало 9120 чел., из них в Енисейском речном пароходстве – 4820, Енисейском бассейновом водном управлении – 1350, по организациям ГУСМП – 2950 [Там же. Л. 63].

Специфика деятельности речного флота и огромная территориальная разбросанность подведомственных территорий предъявляли особые требования к кадрам соответствующих судов.

Председателем линейного суда Восточно-Сибирского и Селенгинского бассейнов в июне 1941 г. был назначен Смирнов Николай Фёдорович. Член ВКП(б) с 1932 г., он, имея высшее юридическое образование, находился на судебной работе с 1937 г. Старшим секретарём линейного суда работала Л.С. Филькевич. Беспартийная, окончившая 7 классов, она трудилась в органах юстиции с 1930 г. Благодаря богатому опыту она оформляла судебные документы юридически грамотно, делопроизводство вела хорошо [10. Л. 1].

Рост числа поступающих в линейный суд Ангарско-го и Байкало-Селенгинского бассейнов заставило руководство увеличить количество судей. В первом квартале 1943 г. был утверждён новый штат данной судебной инстанции. В его составе находилось 5 единиц: председатель, член суда, заведующий секретариатом, секретарь судебных заседаний, курьер-уборщица. На пост председателя был назначен Лисицын Яков Дмитриевич 1914 г.р., кандидат в члены ВКП(б). Образование он получил в Иркутской юридической школе НКЮ РСФСР, в момент назначения состоял слушателем Всесоюзного заочного юридического института. Бывший председатель Н.Ф. Смирнов был назначен судьёй [12. Л. 2]. После преобразования линейного суда Восточно-Сибирского и Селенгинского бассейнов в воднотранспортный трибунал Я.Д. Лисицыну было присвоено звание лейтенанта юстиции. Позднее председателем дан-

ного трибунала был назначен капитан юстиции Мальков.

Председателем военного трибунала Енисейского бассейна в годы войны был майор юстиции Н. Шпилевой. Связанные с огромной площадью подведомственной территории трудности с доставкой обвиняемых в суд и с отправкой членов трибунала на выездные сессии майор Шпилевой предлагал решить в своей докладной записке на имя начальника главного управления военных трибуналов транспорта от 4 декабря 1943 г. Предложение главы трибунала заключалось в организации двух постоянных сессий, своего рода филиалов, трибунала Енисейского водного бассейна в городах Игарка и Енисейск. Выездные сессии начали работу в январе 1944 г. [13. Л. 18].

Председательствующим постоянной сессии в Игарке приказом Н. Шпилевого от 27 декабря 1943 г. был назначен член воднотранспортного трибунала Енисейского бассейна капитан юстиции Гидалевич Борис Исаакович, 1918 г.р., член ВКП(б). Его юридическое образование ограничивалось двухгодичной школой. С 1938 г. по июль 1941 г. Борис Исаакович работал народным судьёй, а с июля 1941 г. по 17 сентября 1943 г. состоял членом военного трибунала Черноморского бассейна. 17 сентября 1943 г. он был назначен членом Енисейского трибунала [13. Л. 18].

Постоянную сессию в Енисейске с 7 января 1944 г. возглавил старший лейтенант юстиции Козопольский Георгий Васильевич. Юридического образования он не имел, что компенсировалось богатым жизненным опытом. Георгий Васильевич родился в 1888 г., ещё до революции он окончил коммерческое училище. В 1918 г. вступил в партию большевиков, а в годы Гражданской войны служил в ВЧК. 25 мая 1942 г. он стал членом линейного суда Енисейского бассейна [13. Л. 18].

Постоянные сессии трибунала Енисейского бассейна уже в первые месяцы своей работы зарекомендовали себя с лучшей стороны. За период с 1 января по 1 марта 1944 г. означенные судебные органы были обеспечены соответствующими помещениями для работы и необходимым персоналом.

В распоряжение постоянной сессии в Игарке в указанный период поступило 19 уголовных дел. По существу с вынесением приговора было рассмотрено 14 в отношении 17 человек, 5 было направлено на следствие. Постоянная сессия в Енисейске должна была рассмотреть 28 дел, рассмотрено же было 19 в отношении 31 человека, 7 дел было направлено на следствие, 2 было прекращено [11. Л. 12].

Согласно Закону «О судостроительстве СССР» уголовные дела в судах рассматривались с участием народных заседателей. Это положение распространялось и на заседания военно-транспортных трибуналов. К 1 октября 1944 г. в распоряжении трибунала Енисейского бассейна в Красноярске были 52 народных заседателя (32 мужчины и 20 женщин). Осуществлять пра-

восудие Енисейской постоянной сессии помогали 22 народных заседателя (18 мужчин и 4 женщины). В Игарке находились 16 заседателей (9 мужчин и 7 женщин). На заседаниях Минусинской выездной сессии члены Енисейского трибунала могли рассчитывать на 37 заседателей (20 мужчин и 17 женщин). Во время выездной сессии в пос. Нордвик в заседаниях принимали участие 16 народных заседателей (все мужчины). Когда судьи выезжали на Придивинскую судоверфь, то выездная сессия располагала 6 заседателями (3 мужчины и 3 женщины) [13. Л. 42].

В народные заседатели Енисейского трибунала, как правило, выдвигались работники речного транспорта. Майор Н. Шпилевой отмечал работу заседателей Новикова, Чернова и Хвысан, которые трудились в различных управлениях Енисейского речного пароходства. Председатель трибунала выделял их как наиболее активных и хорошо разбирающихся в судебных делах и рекомендовал направить на юридические курсы, а затем самостоятельную судебную работу [13. Л. 41].

Кадровый вопрос стоял перед советскими органами юстиции особенно остро. Чувствовалась нехватка специалистов с высшим образованием. В период «большого террора» наиболее опытные судьи и прокуроры были репрессированы, их место заняли молодые люди, главными достоинствами которых было членство в ВКП(б) и незапятнанная биография. Обучение профессии у них зачастую ограничивалось шестимесячными курсами, одно- или двухгодичной юридической школой.

К 1 января 1941 г. в РСФСР функционировали 37 юридических школ, в которых обучались 4225 студентов. Высшее юридическое образование в СССР к 1 января 1940 г. получали 828 человек [2. С. 264, 265]. Такое количество будущих юристов не соответствовало потребностям судебных органов, органов прокуратуры, адвокатуры, нотариата, наркомюста.

Для обеспечения кадрами органов транспортной юстиции при Высшей правовой академии СССР в 1934 г. был создан транспортный факультет [5. С. 34]. Однако в источниках не отмечено данных о том, что кто-либо из судей линейных судов, а затем военно-транспортных трибуналов Восточной Сибири обучался на этом факультете.

Недостаток образования судьи компенсировали опытом работы, который приобретался лишь со временем. Молодые судьи часто принимали неправосудные решения, которые приходилось исправлять их коллегам из кассационных инстанций. Рассмотрение уголовных и гражданских дел проходило сверх установленных законом сроков, язык протоколов судебных заседаний был безграмотным.

Как говорилось выше, членам линейных судов, а затем воднотранспортных трибуналов приходилось разбирать специфические виды преступлений, которые в силу своей работы могли совершить только работники водного транспорта. В информационном докладе о ра-

боте линейного суда Восточно-Сибирского и Селенгинского бассейнов за второе полугодие 1941 г. было сказано: «Линейный суд водного транспорта всей своей деятельностью призван вести борьбу с авариями, простоями флота, хищениями грузов, нарушениями трудовой дисциплины и другими преступлениями, совершаемыми на водном транспорте. В условиях военного времени бесперебойная работа речного флота приобретает исключительное значение. Всякое нарушение трудовой дисциплины в известной степени отражается на нормальной работе транспорта, вносит известную ненормальность в работу судна, пристани» [10. Л. 7].

Во втором полугодии 1941 г. линейный суд Ангарского и Селенгинско-Байкальского бассейнов рассмотрел 32 уголовных дела, возбужденных по ст. 59-3 уголовного кодекса РСФСР (участие в беспорядках, не отягченных преступными действиями, указанными в ст. 59.2, но сопряженных с явным неповиновением законным требованиям властей или противодействием исполнению последними возложенных на них законом обязанностей или понуждением их к исполнению явно незаконных требований, хотя бы неповиновение выразилось только в отказе прекратить угрожающее общественной безопасности скопление). По этим делам было привлечено к ответственности 38 человек, из них 7 – к исправительно-трудовым работам (ИТР), 31 – к лишению свободы. В числе осужденных были 7 шкиперов, из которых все были осуждены к лишению свободы, один капитан парохода – к ИТР, механиков пароходов – 4 (один – к ИТР), помощников механиков – 2, оба к лишению свободы, помощников шкиперов – 2, оба были лишены свободы, лоцманов – один к лишению свободы, матросов – 5 (2 к ИТР), кочегаров пароходов – 5, все были лишены свободы, масленщиков – 2, все к лишению свободы, бакенщиков – 2, оба к лишению свободы, стрелков ВОХР – 4 к лишению свободы, мотористов – один к ИТР, помощников капитанов – 2 (один – к ИТР), мастеров цехов судоремонтного завода – 2 (один – к ИТР) [10. Л. 9].

Нарушения дисциплины, перераставшие в неповиновение начальству, в большинстве случаев было связано со злоупотреблением работниками речного флота спиртными напитками. Из 38 осужденных 34 совершили преступления в состоянии алкогольного опьянения [10. Л. 12].

В первом полугодии 1942 г. количество осужденных за служебные преступления снизилось. В этот период в линейный суд Восточно-Сибирского и Селенгинского бассейнов поступило 27 уголовных дел о нарушении трудовой дисциплины, авариях и непроизводственных простоях флота. По этим делам к уголовной ответственности были привлечены 35 человек, 60% были осуждены к лишению свободы, 40% – к ИТР. Из этого количества осужденных 11 нарушали дисциплину будучи в нетрезвом состоянии, 12 отлучались с работы по разным причинам, имели место: сон на посту и нарушение правил плавания [14. Л. 26].

Только в Ангарском пароходстве за первую половину 1942 г. в период навигации было 19 случаев аварий, в результате которых государство понесло большие убытки [14. Л. 18]. В указанный период линейный суд рассмотрел 7 уголовных дел, связанных с авариями судов, в результате которых государству был нанесён ущерб более чем на 78 тыс. руб. За аварии к уголовной ответственности были привлечены 12 человек, из которых 8 были приговорены к лишению свободы, 4 – к ИТР до 1 года [14. Л. 24].

В мае 1943 г. на Ангаре имели место 4 случая навалов и ударов о берег и мели. Эти происшествия стоили государству 11 239 руб. В этом месяце произошли 4 удара судов о подводный предмет, причинивших ущерб на 3 773 руб., 1 посадка на мель, в результате которой убытки составили 2 776 руб., и одно повреждение котла, ущерб от которого составлял 18 806 руб. Всего по Ангарскому пароходству с мая по июль 1943 г. произошли 23 аварии, убытки составили 100 083 руб. Данные происшествия стали предметом расследования и, в конечном итоге, разбирательства в военно-транспортном трибунале Восточно-Сибирского и Селенгинского бассейнов, в результате чего было установлено, что причинами аварий были: в 5 случаях – халатность и непринятие мер предосторожности, в 9 – нарушение правил плавания, в 6 – недостаточный уход за механизмами и по одному случаю неправильной оценки обстановки, нарушение трудовой дисциплины и стихийного бедствия [12. Л. 16].

Количество аварий и материальных потерь государства вследствие их на реках Восточной Сибири в период Великой Отечественной войны росло. По данным судоходной инспекции Восточно-Сибирского бассейна, в 3-м квартале 1944 г. произошло 34 аварии, в результате которых сумма убытков составила 141 729 руб. К счастью, человеческих жертв удалось избежать [15. Л. 1–2].

По данным управления Енисейского речного пароходства, во втором квартале 1943 г. случились 41 авария и 8 происшествий. В апреле имели место 2 аварии, причинившие убытков в размере 4 тыс. руб. В мае с судами Енисейского пароходства произошли уже 22 аварии и 4 происшествия, в результате которых государство потеряло 3 908 232 руб. В июне количество аварий снизилось до 18, происшествий было 4, а сумма потерь уменьшилась до 74 579 руб.

Такое количество случаев поломки судов, спровоцировавших колоссальные материальные потери, не могло не привлечь внимания со стороны правоохранительных и судебных органов. В данный период в дисциплинарном порядке были возбуждены дела в отношении 60 виновников аварий, из них на капитанов – 17 дел, помощников капитанов – 11, механиков – 10, шкиперов – 6, прочих работников речного транспорта – 16. В уголовном порядке были возбуждены и направлены в военную прокуратуру бассейна 22 дела [15. Л. 44].

В период с 10 мая по 15 июня 1943 г. в данную судебную инстанцию поступило 16 уголовных дел по

соответствующим статьям УК РСФСР. В том числе: по ст. 193-2 (неисполнение отданного в порядке службы приказа) – 1 дело, по ст. 193-7 (самовольная отлучка рядового и младшего начальствующего состава продолжительностью до двух часов, совершенная впервые) – 10, по ст. 193-17 (злоупотребление властью, превышение власти, бездействие власти, а также халатное отношение к службе лица начальствующего состава) – 1 дело и по ст. 59-3 – 4 дела.

В судебных заседаниях военного трибунала Енисейского бассейна были рассмотрены 12 уголовных дел, возбуждённых по названным выше статьям. Из 12 подсудимых двое были оправданы, из 10 осуждённых 6 мужчин и 3 женщины. Один осуждённый был направлен на фронт в штрафную роту и один должен был отбывать наказание на транспорте. Трое осуждённых были в возрасте 16–17 лет, четверо – 18–25 лет, один – 26–40 лет, двое – 41–55 лет. Среди осуждённых один был членом ВКП(б), 9 – беспартийными.

По профессиям осуждённые распределялись следующим образом: трое – токари и по одному радисту, котельщику, кассиру, бойцу ВОХРа, командиру роты ВОХРа. На 16 июня 1943 г. трибуналом остались нерассмотренными 2 уголовных дела, возбуждённых за совершение служебных (воинских) преступлений, одно подлежало рассмотрению в выездной сессии, другое было отложено для медицинского обследования обвиняемой [15. Л. 33].

Актуальной была проблема простоя флота. Простой судов Енисейского пароходства по вине клиентуры с мая по июль 1943 г. составил 256 797 тоннажесуток. Простой по вине работников пароходства только в мае 1943 г. выразился в размере 21 525 тоннажесуток [15. Л. 72].

Рассмотрение в трибунале Енисейского бассейна уголовных дел, возбуждённых по поводу простоя флота, выявило причины этого явления. Простой по вине клиентуры объяснялись недостаточной внимательностью к организации погрузочно-разгрузочных работ при нехватке рабочей силы и необорудованностью причалов. По вине пароходства суда задерживались в связи с недостаточностью контроля со стороны диспетчерского аппарата, отсутствием учёта простоев и недостаточной мощности паровой тяги. Со стороны трибунала в адрес руководства пароходства прозвучали упрёки в отсутствии необходимого внимания к проблеме простоя судов и непринятии мер воздействия в отношении виновников [11. Л. 14].

Должностные преступления, приводившие к авариям и простоям, совершались в большинстве случаев по причине некомпетентности работников речного флота. Большинство признанных виновными в авариях и нарушении правил технической эксплуатации судов являлись судоводителями и шкиперами, не имевшими специального образования и никогда не изучавшими ни правил плавания, ни правил технической эксплуатации, ни устава службы на судах. Бывали случаи, когда

суда выпускались в плавание с неукomплектованным штатом и без надлежащего такелажа или специальных устройств [11. Л. 13–14].

Время от времени и опытные речники совершали действия, провоцировавшие аварии и простои флота. Причиной тому было недостаточное серьёзное отношение к работе, надежда на то, что всё обойдётся и без приложения максимальных усилий. Были случаи, когда брала вверх усталость и речники были вынуждены нарушать правила плавания. Свидетельством этому служат приведённые ниже примеры.

Так, шкипер баржи № 311 Восточно-Сибирского пароходства А.Д. Черников 6 июня 1942 г. на пристани Усолье самовольно ушёл в город, оставив баржу без присмотра. В результате пароход с баржей простоял 2 часа. 11 июля 1942 г. он снова оставил вверенное ему судно и ушёл в деревню за продуктами, чем задержал баржу под погрузкой, простой составил 4 часа 5 минут. В третий раз он нарушил трудовую дисциплину 16 июня 1942 г. В тот день Черников отпустил команду и пароход с баржей простоял 4 часа 50 минут. За эти проступки линейный суд Ангарского и Байкало-Селенгинского бассейнов приговорил его к 2 годам лишения свободы [14. Л. 26–27].

Работавший в Енисейском речном пароходстве первый штурман парохода «Спартак» Г.Г. Суворов, 1899 г.р., 18 мая 1943 г. во время вахты отпустил на завтрак второго штурмана и рулевого и сам встал за штурвал. Во время управления судном штурман уснул и пароход отклонился от курса к скалистому берегу. В результате удара судна колесом о берег был причинён убыток в размере 21 тыс. руб. 25 мая 1943 г. военный трибунал Енисейского бассейна осудил его по ст. 59-3 УК РСФСР на 5 лет лишения свободы без поражения в правах [15. Л. 33].

Нарушения трудовой дисциплины происходили не только на судах. Так, 5 июня 1943 г. военный трибунал Енисейского бассейна осудил по ст. 111 (бездействие власти, т.е. невыполнение должностным лицом действий, которые оно по обязанности своей службы должно было выполнить, при наличии признаков, предусмотренных ст. 109, а равно халатное отношение к службе, т.е. небрежное или недобросовестное отношение к возложенным по службе обязанностям, повлекшее за собой волокиту, медленность в производстве дел и отчетности и иные упущения по службе, при наличии тех же признаков) начальника отряда ВОХР Л.С. Ерошенко, 1904 г.р., члена ВКП(б), к 2 годам лишения свободы без поражения в правах с отправкой на фронт. При подготовке учебной тревоги Ерошенко не предупредил своих подчинённых, что тревога будет учебной, и выдал своим подчинённым боевые патроны. В результате изображавший пробиравшегося к объекту нарушителя Павлов едва не погиб [15. Л. 34].

Имущественные преступления также составляли немалую часть совершённых работниками водного транспорта проступков. Низкий уровень жизни в Со-

ветском Союзе, дефицит товаров, особенно усилившийся в военные годы, карточное снабжение и плохо организованная охрана грузов провоцировали кражи, хищения, махинации с продуктовыми и промышленными карточками.

С 1932 по 1958 г. судебные инстанции СССР рассматривали уголовные дела о незаконном завладении государственным имуществом, опираясь не только на соответствующие статьи уголовного кодекса, но и на Постановление ВЦИК от 7 августа 1932 г. «Об охране имущества государственных предприятий колхозов и кооперации об укреплении социалистической (общественной) собственности». За хищение колхозного и кооперативного имущества, хищения грузов на железнодорожном и водном транспорте данный нормативный правовой акт предусматривал для расхитителей высшую меру наказания – расстрел с конфискацией имущества, при наличии смягчающих обстоятельств обвиняемый мог быть приговорён к 10 годам лишения свободы с конфискацией имущества.

Во втором полугодии 1941 г. линейный суд Восточно-Сибирского и Селенгинского бассейнов приговорил к расстрелу троих осуждённых и семерых к 10 годам лишения свободы. По ст. 162 УК РСФСР (тайное похищение чужого имущества (кража)) на срок до 5 лет был приговорён 1 человек, от 2 до 3 лет – 3, до 2 лет – 3. Среди 17 осуждённых за совершение имущественных преступлений был 1 механик, 2 шкипера, 2 кочегара, 2 масленщика, 1 бакенщик, 1 кладовщик, 1 завкладом, 1 инженер, 4 стрелков ВОХРа, 2 деклассированных элемента [10. Л. 14–15].

За первое полугодие 1942 г. в линейный суд Ангарского и Байкало-Селенгинского бассейнов поступили 8 уголовных дел, возбуждённых за нарушение положений Закона от 7 августа 1932 г. против 36 человек, был осуждён 31 подсудимый, 6 обвиняемых были приговорены к расстрелу, 25 – к 10 годам лишения свободы. В отношении приговорённых к расстрелу Воднотранспортная коллегия Верховного суда СССР заменила смертную казнь на 10 лет лишения свободы с конфискацией имущества и лишением избирательных прав, мотивируя это решение тем, что линейный суд назначил расстрел без учёта личности осуждённых.

По ст. 162 УК РСФСР линейный суд в указанный период рассмотрел 5 дел, по которым в уголовной ответственности привлекались 8 человек, осуждены 7 обвиняемых.

Рост имущественных преступлений в первом полугодии 1942 г. происходил за счёт хищений грузов с мукой, зерном пшеницы и ржи.

Для линейного суда большое значение имело происхождение подсудимых. Так, в информационном отчёте за указанный период отмечалось, что из 51 осуждённого за хищения и кражи «семеро пробрались на транспорт из бывших классовых врагов – шесть кулаков и один предприниматель, и являлись организаторами расхищения грузов на водном транспорте» [14. Л. 9–12].

В следующем году количество уголовных дел, возбуждённых против речников, по фактам имущественных преступлений выросло. С 1 января по 24 марта 1943 г. линейный суд Ангарского и Байкало-Селенгинского бассейнов рассмотрел 2 дела о злоупотреблениях с продовольственными и промышленными карточками, о расхищении и разбазаривании товаров – 6 дел, по обмериванию, обвешиванию и обчёту покупателей в ведомственных магазинах [12. Л. 5].

Хищения грузов приобрели большой размах и на Енисее. Только за четвёртый квартал 1942 г., по данным управления Енисейского речного пароходства, на судах и складах имели место 116 случаев хищения. Органами милиции за этот период было зарегистрировано по Енисейскому бассейну 63 случая хищения, из них было раскрыто 38.

В связи с большим количеством уголовных дел линейный суд Енисейского бассейна рассмотрел в четвёртом квартале 1942 г. только 16 дел в отношении 24 человек. Из них по Закону от 7 августа 1932 г. 12 человек, 2 были приговорены к смертной казни, 10 – к лишению свободы сроком на 10 лет. По ст. 162 УК РСФСР на срок от 5 до 10 лет – 7, из которых 2 осуждённых были отправлены на фронт, по той же статье на срок до 5 лет – 5.

За первые пять месяцев 1943 г. в линейный суд Енисейского бассейна поступило всего 12 дел в отношении 19 человек, обвинявшихся в совершении хищений. По Закону от 7 августа 1932 г. в этот период было осуждено 2 человека, оба к 10 годам лишения свободы, по ст. 162 УК РСФСР на срок от 5 до 10 лет – 8, до 5 лет – 9 с отправкой на фронт пятерых признанных виновными [15. Л. 22].

Количество уголовных дел, возбуждённых в отношении расхитителей социалистической собственности, в последующие годы снижалось. Так, в апреле 1944 г. в военный трибунал Енисейского бассейна поступило 5 дел в отношении 13 человек, в мае – всего 2 дела в отношении 2 человек. Кражи часто совершали те, кто имел доступ к материальным ценностям. Так, в апреле 1943 г. трибунал рассмотрел дело по обвинению шкипера баржи № 313 Енисейского пароходства Слесаренко и четверых его сообщников. Они с вверенного судна похитили груз ваты, мяса, солидола и кровельного железа, всё это он должен был обменять у председателя Атамановского сельпо Шиловой на овощи. Расхитители были вовремя разоблачены, и пятеро из них были приговорены к 10 годам лишения свободы, а один, согласно ст. 162 УК РСФСР, был отправлен в заключение на 3 года [16. Л. 22].

Несмотря на снижение числа уголовных дел по корыстным преступлениям, поступавших в трибунал Енисейского бассейна, порождающие их причины тщательно исследовались судебными работниками. Хищения наносили серьёзный материальный ущерб государству, и выявление ошибок, допускаемых работниками речного транспорта, вследствие которых злоумышленники завладевали государственным имуществом, а со-

ответственно и исправление промахов, помогло бы уменьшить суммы потерь.

Анализ судебной практики на Енисее за 1944 г. показывал, что факторами, способствовавшими совершению преступлений данного вида, было невнимательное отношение к подбору кадров работников ВОХРа. Охранниками становились случайные люди, зачастую с преступными наклонностями, похищавшие охраняемое имущество. Командование ВОХР при этом не устанавливало надлежащего контроля за ночной вахтой. Большинство случаев хищения имели место во время погрузочно-разгрузочных работ, поскольку шкипера и штурманы не контролировали должным образом проведение работ. На пароходы и баржи без тщательной проверки загружалось больше груза, чем было предусмотрено документами. Люки судов перед отправлением не пломбировались, а когда суда стояли под погрузкой или выгрузкой несколько дней, охрана к ним не выставлялась.

Среди осуждённых за хищения на речном флоте было немало молодёжи. Председатель военного трибунала Енисейского бассейна объяснял это тем, что с молодыми речниками практически не проводилась массово-воспитательная работа. Отсутствовали прослушивание радиопередач, беседы, изучение уставов. В отдельных случаях не было организовано коллективное питание команд. По мнению майора юстиции Шпилевого, «всё это вместе взятое создавало почву для развития мелких краж, впоследствии переросших в крупные хищения» [11. Л. 13].

Подтверждением правоты членов Енисейского трибунала были многочисленные случаи хищения грузов на пристани «Абакан» в навигацию 1944 г. В этот период трибунал осудил 15 расхитителей. Объектами хищений являлись зерно и мешкотара, последняя была преимущественно американского производства. Зерно и мешки выносились с пристани открыто, охрана не препятствовала хищениям. Несмотря на то что преступники понесли наказание, трибунал считал недопустимым такое отношение начальника пристани и управляющего Абаканским пунктом «Заготзерно» к охране грузов [17. Л. 6].

Линейным судам и военным трибуналам водных бассейнов Восточной Сибири приходилось в своих заседаниях рассматривать и контрреволюционные преступления. Количество подобных дел, рассматриваемых судебными органами водного транспорта, было невелико. Так, во втором полугодии 1941 г. линейный суд Восточно-Сибирского и Селенгинского бассейнов рассмотрел 2 уголовных дела, возбуждённых по ст. 58.10 Уголовного кодекса РСФСР (пропаганда или агитация, содержащая призыв к свержению, подрыву или ослаблению Советской власти или к совершению отдельных контрреволюционных преступлений, а равно распространение или изготовление или хранение литературы того же содержания). Оба обвиняемых были приговорены к 10 годам лишения свободы [10. Л. 12].

В первом полугодии 1942 г. в линейный суд Ангарского и Байкало-Селенгинского бассейнов поступило 11 уголовных дел, возбуждённых против 15 человек по ст. 58.10. 13 обвинявшихся в контрреволюции были осуждены, один оправдан, одно дело было передано по подсудности. Четверо осуждённых за контрреволюционные преступления были приговорены к смертной казни, 7 осуждены на 10 лет лишения свободы, 2 – на срок от 6 до 8 лет. К 12 осуждённым была применена дополнительная мера наказания в виде лишения избирательных прав, к 5 – конфискация имущества. Позднее воднотранспортная коллегия Верховного суда СССР заменила смертную казнь в отношении четверых осуждённых линейным судом за контрреволюционные преступления сроком заключения 10 лет каждому с лишением избирательных прав.

Пропаганда и агитация, направленные против советской власти, часто касались текущих событий. В исследуемый период это было положение на фронте. Так, в первом полугодии 1942 г. линейный суд Ангарского и Байкало-Селенгинского бассейнов по названной выше статье УК осудил к 10 годам лишения свободы с конфискацией имущества Напартэ Викентия Францевича 1896 г.р. Имевший среднее техническое образование, он работал диспетчером Восточно-Сибирского пароходства. С началом войны Викентий Францевич проводил среди коллег «контрреволюционную пропаганду», которая выражалась в клевете на Красную Армию. Вместе с Напартэ работал Гедич Степан Алексеевич, 1908 г.р., происходивший из крестьян-кулаков. Несмотря на принадлежность к классово чуждым элементам, он получил высшее юридическое образование и занимал должность юрисконсульта Управления Восточно-Сибирского пароходства. Он также демонстрировал пораженческие настроения, критиковал мероприятия партии и государства. Всё это стоило Степану Алексеевичу 8 лет лишения свободы с поражением в избирательных правах на 5 лет [14. Л. 6–8].

Невелико было количество процессов по обвинению в контрреволюционной деятельности и на Енисее, хотя их количество со временем росло. В первом квартале 1945 г. в военный трибунал Енисейского бассейна поступило 10 уголовных дел, возбуждённых по ст. 58-10 против 1 такого дела в четвёртом квартале 1944 г. Из 10 осуждённых 2 были приговорены к 10 годам лишения свободы, на срок от 6 до 9 лет – 5, до 5 лет – 2 [18. Л. 32].

Осуждённые по ст. 58.10 составляли подавляющее большинство обвиняемых в контрреволюционных преступлениях. Среди речников Байкала, Селенги, Ангары, Енисея в военные годы не нашлось ни шпионов, ни диверсантов, ни вредителей. Вина подобных контрреволюционеров заключалась в нежелании смириться с окружающей действительностью. Среди осуждённых было много тех, кто проиграл в материальном положении и социальном статусе с установлением советской власти. Как правило, это были люди

среднего и пожилого возраста, воспитанные до революции и не воспринимающие советскую пропаганду, утверждения которой часто не совпадали с реальным положением дел в стране. Не знавшие об истинных целях нацистов, они связывали с победой Германии возвращение своей прежней жизни. Поражения Красной Армии в 1941–1942 гг. подкрепляли эти надежды, которые не оставляли их и после коренного перелома в ходе войны.

Так, в 1944 г. Енисейский трибунал осудил двоих работников Главного управления Северного морского пути. К 8 годам лишения свободы по ст. 58-10 УК РСФСР был приговорён В.И. Гвоздик, работавший слесарем авиаремонтной базы Главсевморпути, занимаясь пропагандой среди других рабочих, добился такого «успеха», что 11 человек одновременно не вышли на работы по лесозаготовкам, чем поставили план их выполнения на грань срыва. Было установлено, что Гвоздик «распространял контрреволюционную клевету на жизнь трудящихся в СССР, восхвалял строй бывшей панской Польши».

Сторож Хатангского аэропорта П.Н. Толщин в 1943 г. «проводил среди населения контрреволюционную агитацию, восхвалял жизнь царской России, клеветал на жизнь трудящихся в СССР, восхвалял жизнь крестьян в Германии. Высказывал пораженческие настроения по отношению к Красной Армии, одновременно восхвалял немецкую фашистскую армию, отрицал зверства фашистов по отношению к советским гражданам во время временной оккупации городов и сёл». За эти высказывания он ответил 8 годами лишения свободы [11. Л. 22].

Среди уголовных дел, возбуждённых по факту контрреволюционной деятельности и рассмотренных в заседаниях военного трибунала Енисейского бассейна, особняком стоит процесс курсантов Красноярского речного училища. Подсудимые: Н.Е. Кузьменко, М.И. Черняев, В.П. Гульденбалк, Е.С. Ломакин, А.И. Иваньев, обучаясь на 4-м курсе названного учебного заведения, совершали преступления, предусмотренные ст. 58.10 УК РСФСР, в самом конце войны, а суд над ними проходил уже 29 июня 1945 г. Молодым людям, родившимся и воспитанным в послереволюционные годы, вменялась в вину антисоветская агитация среди студентов своего техникума, которую они вели в течение 1945 г., «направленная на дискредитацию и подрыв авторитета вождя коммунистической партии и советского народа, на подрыв мероприятий, проводимых ВКП(б) и советским правительством. Враждебно истолковывали политику ВКП(б) и правительства по отношению к Польше и Финляндии. Клеветали на экономическое положение народов СССР, восхваляли капиталистический строй. Систематически выкрикивали фашистские приветствия».

Трибунал признал всех обвиняемых виновными и приговорил: Кузьменко, Черняева, Гульденбалка и Ломакина к 6 годам лишения свободы каждого, Иваньев

отделался 4 годами. В виде дополнительной меры наказания каждый из осуждённых курсантов был поражён в избирательных правах на 3 года, конфискация имущества к ним не применялась за отсутствием у них такового.

В ходе судебного следствия трибунал установил, что ещё два студента речного техникума, Зотов и Орешников, должны были нести ответственность по ст. 58-10 УК РСФСР, но, уже окончившие курс обучения, они работали соответственно в Байкало-Селенгинском и Нижне-Амурском пароходствах. Трибунал вынес частное определение, согласно которому Наркомречфлот должен был отозвать их с работы для проведения суда по данному обвинению.

Рассматривая это уголовное дело, военный трибунал Енисейского бассейна пришёл к выводу: данное преступление произошло вследствие того, что воспитательная работа в техникуме находилась на исключительно низком уровне [18. Л. 25].

Линейные суды и военные трибуналы водных бассейнов Восточной Сибири решали различные задачи, которые ставило перед ними руководство страны. Эти вопросы можно разделить на специфические, стоявшие только перед судебными инстанциями водного транспорта, и на общеуголовные, решаемые всеми судами СССР.

Главным методом решения поставленных задач были репрессии. Линейные суды и военные трибуналы

как карательные органы должны были прежде всего наказывать виновных, чтобы на их примере потенциальные преступники воздерживались от криминальных действий.

Данный метод был малоэффективным, о чём свидетельствует динамика роста преступности на подведомственных им территориях. На водном транспорте она носила ярко выраженный сезонный характер: в зимний период практически не фиксировалось таких преступлений, как аварии, простои и хищения, а во время навигации следовал всплеск криминальной активности. Для предотвращения преступлений судебные инстанции использовали и другие методы: судьи проводили разъяснительную работу среди речников, анализировалась судебная практика, делались выводы и предложения по улучшению работы пароходств и других ведомств, владевших речными судами.

Решение поставленных перед линейными судами и военными трибуналами задач было обусловлено главной целью – способствовать эффективной работе водного транспорта. Судебные инстанции внесли свой вклад в достижение данной цели: в годы Великой Отечественной войны на Ангаре, Селенге, озере Байкал и Енисее не было зафиксировано случаев крупных аварий, приведших к человеческим жертвам, и срыва поставок грузов заказчикам.

ЛИТЕРАТУРА

1. Кожевников М.В. История Советского суда. М., 1948.
2. Соломон Питер. Советская юстиция при Сталине. М., 1998.
3. Краснов Ю.К. Суды СССР в годы Великой Отечественной войны // История государства и права. 2010. № 9. С. 13–18.
4. Шкаревский Д.Н. Проблемы изучения советской транспортной юстиции // История государства и права. 2012. № 6. С. 18–20.
5. Шкаревский Д.Н. Основные направления деятельности советской транспортной юстиции в 30-е гг. XX в. // История государства и права. 2013. № 4. С. 33–36.
6. Шкаревский Д.Н. К вопросу о задачах советской транспортной юстиции в 1930-х гг. // Вестник Псковского государственного университета. Серия: социально-гуманитарные и психолого-педагогические науки. 2013. № 2. С. 71–74.
7. Шкаревский Д.Н. О характеристике судей транспортной юстиции (30–40-е гг. XX в.) // Академический юридический журнал. 2013. № 3. С. 42–46.
8. Кодинцев А.Я. Транспортная юстиция СССР в годы Великой Отечественной войны // Транспортное право. 2008. № 2. С. 42–45.
9. Сборник законов СССР и Указов Президиума Верховного Совета СССР. 1938–1944 гг. М., 1945.
10. Государственный архив Красноярского края (ГАКК). Ф. р-1454. Оп. 19. Д. 26.
11. ГАКК. Ф. р-1454. Оп. 19. Д. 24.
12. ГАКК. Ф. р-1454. Оп. 19. Д. 34.
13. ГАКК. Ф. р-1454. Оп. 17. Д. 16.
14. ГАКК. Ф. р-1454. Оп. 19. Д. 29.
15. ГАКК. Ф. р-1454. Оп. 17. Д. 15.
16. ГАКК. Ф. р-1454. Оп. 17. Д. 17.
17. ГАКК. Ф. р-1454. Оп. 17. Д. 26.
18. ГАКК. Ф. р-1454. Оп. 17. Д. 34.

Pecherskiy Vladimir A. Khakassia Research Institute Language, Literature, History (Abakan, Russian Federation). E-mail: volody75.75@mail.ru

LINEAR COURTS AND MILITARY TRIBUNALS IN EAST SIBERIA DURING THE GREAT PATRIOTIC WAR.

Keywords: justice; linear courts; tribunals waterway; the Great Patriotic War; Eastern Siberia.

Linear courts and military-transport tribunals were a special transport court whose jurisdiction included offenses committed by employees of rail and water transport and specialized enterprises and also by third persons who committed offenses on the truck. Rail and water transport members of tribunals solved problems uncharacteristic for judges and lay judges of courts of general jurisdiction: vehicle downtime, thefts in transport, transport downtime. It showed the knowledge not only of the law but also of technology. The article to the activity of liner vessels and waterway transport tribunals of Eastern Siberia which included the relevant courts of the Angara, Selenginsky and Yenisei pools. Since the beginning of the Great Patriotic War the conversion of production industry and transport to the war rail-tracks began. A spike of transport militarization was the Decree of the Presidium of the Supreme Soviet of the USSR of 15 April 1943 "On imposing of the martial law on all railways." This document made railroad and military men equal. And they carried the proper measure of responsibility. Departmental courts were given the right to send the railroad men who went beyond the law to the front, to penal companies. Linear courts and later military tribunals of water basins considered criminal cases opened for causes of acci-

dents, ship downtime, thefts from ships, barges and warehouses. Numerous cases of accidents caused by the incompetence of some river transport workers, their frivolous attitude to official duties did great material damage to the state. Only in the Angara shipping company in the first half of 1942 there were 19 cases of accidents during the navigation period. As the result the state suffered heavy losses. During this period a linear court considered 7 criminal cases on accidents with ships resulting in the state losing more than 78 000 rubles. 12 people were brought to trial for accidents, 8 of them were sentenced to imprisonment, 4 were sentenced to compulsory works for 1 year. Downtime and thefts caused no less harm. Before the courts water transport there was a task to punish perpetrators of these incidents and misconduct in order to facilitate the normal operation of water transport. Consideration of counter-revolutionary crimes was within competence of linear courts and military tribunals of water transport. So, in the first quarter of 1945 a military tribunal of the Yenisei basin received 10 criminal cases initiated under criminal article 58-10 (anti-Soviet agitation and propaganda). In the fourth quarter of 1944 out of 10 convicted people 2 were sentenced to 10 years in prison, 5 – for a period of 6 to 9 years, 2 – to 5 years. Among counter-revolutionaries at water transport dominated those who did not hide their dissatisfaction with the policy of the Soviet government and the current situation in the country. In addition to the repressive methods, linear courts and military tribunals of water transport were engaged in explanatory work among river workers and analyzed the judicial practice to determine the causes of crimes.

REFERENCES

1. Kozhevnikov M.V. *Istoriya Sovetskogo suda* [History of the Soviet Court]. Moscow: Yurizdat Publ., 1948.
2. Solomon P. *Sovetskaya yustitsiya pri Staline* [Soviet Justice under Stalin]. Moscow: ROSSPEN Publ., 1998. 462 p.
3. Krasnov Yu.K. Courts of the USSR during the years of the Great Patriotic War. *Istoriya gosudarstva i prava*, 2010, no. 9, pp. 13-18. (In Russian).
4. Shkarevskiy D.N. Problems of study of soviet transport justice. *Istoriya gosudarstva i prava*, 2012, no. 6, pp. 18-20. (In Russian).
5. Shkarevskiy D.N. Tasks of the Soviet Transport Justice in 1930-s. *Istoriya gosudarstva i prava*, 2013, no. 4, pp. 33-36. (In Russian).
6. Shkarevskiy D.N. K voprosu o zadachakh sovetskoy transportnoy yustitsii v 1930-kh gg. [On the problems of Soviet transport justice in the 1930s.]. *Vestnik Pskovskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Sotsial'no-gumanitarnye i psikhologo-pedagogicheskie nauki*, 2013, no. 2, pp. 71-74.
7. Shkarevskiy D.N. On characteristics of the judges of transport justice (30-40s of the 20th century). *Akademicheskij yuridicheskij zhurnal – Academic Law Journal*, 2013, no. 3, pp. 42-46. (In Russian).
8. Kodintsev A.Ya. Transportnaya yustitsiya SSSR v gody Velikoy Otechestvennoy voyny [Transportation justice of the USSR in the Great Patriotic War]. *Transportnoe pravo*, 2008, no. 2, pp. 42-45.
9. The Collection of the USSR Laws and the Decrees of the Supreme Soviet Presidium of the USSR. 1938–1944. Moscow: Vedomosti Verkhovnogo Soveta SSSR Publ., 1945. (In Russian).
10. The State Archives of Krasnoyarsk Region (GAKK). Fund p-1454. List 19. File 26. (In Russian).
11. The State Archives of Krasnoyarsk Region (GAKK). Fund p-1454. List 19. File 24. (In Russian).
12. The State Archives of Krasnoyarsk Region (GAKK). Fund p-1454. List 19. File 34. (In Russian).
13. The State Archives of Krasnoyarsk Region (GAKK). Fund p-1454. List 17. File 16. (In Russian).
14. The State Archives of Krasnoyarsk Region (GAKK). Fund p-1454. List 19. File 29. (In Russian).
15. The State Archives of Krasnoyarsk Region (GAKK). Fund p-1454. List 17. File 15. (In Russian).
16. The State Archives of Krasnoyarsk Region (GAKK). Fund p-1454. List 17. File 17. (In Russian).
17. The State Archives of Krasnoyarsk Region (GAKK). Fund p-1454. List 17. File 26. (In Russian).
18. The State Archives of Krasnoyarsk Region (GAKK). Fund p-1454. List 17. File 34. (In Russian).