

Революционные военные железнодорожные трибуналы на Северо-Западе России

А. Ю. Давыдов

Для цитирования: Давыдов А. Ю. Революционные военные железнодорожные трибуналы на Северо-Западе России // Вестник Санкт-Петербургского университета. История. 2023. Т. 68. Вып. 2. С. 353–375. <https://doi.org/10.21638/spbu02.2023.204>

В статье рассматриваются направления работы и социальные функции революционных военных железнодорожных трибуналов, действовавших в 1920–1923 гг. Незнучность темы в историографии, привлечение автором широкого круга не введенных ранее в научный оборот источников обеспечили новизну исследования. Осмысление практик функционирования названных учреждений представляется значимым в целях глубокого понимания проблемы обустройства большевистским государством принципиально новой судебной системы. Предметом исследования является деятельность трибуналов на четырех стальных магистралях — Объединенных северо-западных дорогах (Варшавского и Балтийского направлений), Петроградской сети Московско-Виндаво-Рыбинского направления, Николаевской (будущей Октябрьской) и Мурманской дорогах. На этих трассах действовали три реввоенжелдортрибунала. Автор впервые в историографии характеризует предпосылки и процесс их организации, кадровый состав и изменявшиеся на разных этапах формы работы. Акцентирована чрезвычайность полномочий сотрудников ведомств и поставленных перед ними задач; она выражалась в предоставлении членам трибуналов почти неограниченной свободы в осуществлении правосудия в интересах революции. Вместе с тем в статье представлена авторская трактовка противоречивой активности железнодорожных трибуналов. Выявлена коллизия между выдвинутой перед ними насущной задачей восстановления трудовой дисциплины, с одной стороны, и направленной на потакание авангардному классу практической деятельностью — с другой. Изучая ход судебных заседаний и тексты приговоров, автор пришел к выводу о том, что приоритетом для трибуналов выступало превращение пролетариата в вершителя судопроизводства. Увлеченность руководства трибуналов идеологией уводила его от реальности. В статье доказано, что в условиях новой экономической политики деятельность революционных трибуналов утратила чрезвычайный характер. Они перестали соответствовать своему предназначению и, по сути дела, превратились в народные суды, а в 1923 г. были упразднены.

Ключевые слова: революционные трибуналы, военный коммунизм, железные дороги, Наркомат путей сообщения, чрезвычайные комиссии, мешочники, труддезертиры, выездные сессии.

Александр Юрьевич Давыдов — д-р ист. наук, проф., Российский государственный педагогический университет им. А. И. Герцена, Российская Федерация, 191186, Санкт-Петербург, наб. р. Мойки, 48; davydov.au@mail.ru

Alexander Yu. Davydov — Dr. Sci. (History), Professor, Herzen University, 48, nab. r. Moyki, St. Petersburg, 191186, Russian Federation; davydov.au@mail.ru

© Санкт-Петербургский государственный университет, 2023

Revolutionary Military Railway Tribunals in Northwestern Russia

A. Yu. Davydov

For citation: Davydov A. Yu. Revolutionary Military Railway Tribunals in Northwestern Russia. *Vestnik of Saint Petersburg University. History*, 2023, vol. 68, issue 2, pp. 353–375. <https://doi.org/10.21638/spbu02.2023.204> (In Russian)

This article discusses aspects of activities and social functions of the revolutionary military railway tribunals, which operated in 1920–1923. The novelty of the research is ensured by the lack of attention to this theme in historiography and the involvement of a wide range of sources which have not been previously introduced into the scholarship. The author focuses on the activities of the railway tribunals in four railway networks: the United North-Western Roads (Warsaw and Baltic directions), the Petrograd part of the Moscow-Vindava-Rybinsk network, Nikolaevskaii railway network (the prospective October railway), and Murmansk network. Three revolutionary military railway tribunals operated there. The author, for the first time in historiography, describes the reasons and the process of organizing the latter, their staff composition, and the forms of their work that changed at different stages. The emphasis is placed on the emergency powers of employees of these departments and the tasks assigned to them which was manifested in almost unlimited freedom of the members of the tribunals in administering justice in the “interests of the revolution”. The article presents an original perspective on the process of the controversial activity of the transport tribunals. The study reveals a conflict between their urgent task to restore labor discipline, on the one hand, and practical activities aimed at indulging the avant-garde class, on the other hand. The author comes to the conclusion that the tribunals, first of all, sought to unite the proletarian collectives around the Communist Party. Managers’ enthusiasm for an ideological project led them away from reality. In the final part of the article, it is proved that during the period of new economic policy, the activities of the revolutionary tribunals lost their extraordinary character. They ceased to correspond to their purpose and, in fact, turned into people’s courts, being abolished in 1923.

Keywords: revolutionary tribunals, war communism, railways, the People’s Commissariat of Railways, emergency commissions, bag people, labor deserters, visiting sessions.

В октябре 1917 г. победившие большевики энергично взялись за разрушение старого и строительство нового государства. Тотальной реорганизации подверглись сферы правосудия и правопорядка. Атрибутом процесса деконструкции выступило разрушение старого суда, на смену которому приходила новая юстиция с ее чрезвычайными органами — революционными трибуналами. Председатель Революционного военного трибунала К. Х. Данишевский высказался так: «Российский трудовой народ захотел иметь хорошие законы, и он сжег все 16 томов “Свода законов Российской империи” и до основы разметал старые суды. Трудовой народ — и в значительной степени при посредстве своих революционных военных трибуналов — творит новое право»¹. Видный большевик ставил задачу жертвовать «враждебными буржуа, чтобы у других врагов рабочего класса отбить охоту идти по их стопам»². Трибуналы воспринимались нередко современниками в виде жупела; в частности, в опубликованных в 1922 г. воспоминаниях адвоката С. Кобякова рассказывалось о бесчисленных расстрельных приговорах³.

¹ Данишевский К. Х. Революционные военные трибуналы. М., 1920. С. 61.

² Там же. С. 59.

³ Кобяков С. Красный суд. Впечатления защитника в революционных трибуналах // Архив русской революции: в 22 т. Т. 7. Берлин, 1922. С. 246–275.

Между тем новым органам юстиции были присущи многообразные формы организации и виды деятельности, требующие отдельного исследования. Трибунальная тема в историографии начала разрабатываться еще в 1920-х гг. В то время профессор Н. Н. Полянский проследил изменение содержания законов о трибуналах, выявил формы деятельности чрезвычайных учреждений. Ученый приписывал авторство проекта их создания историку М. Н. Покровскому, разбиравшемуся в перипетиях Французской буржуазной революции и актуализировавшему ее опыт: отсюда и название, и некоторые принципы деятельности организаций, такие как публичность рассмотрения дел, окончательность большей части приговоров и др.⁴

Советская историография презентовала трибуналы прежде всего как органы беспощадной борьбы диктатуры пролетариата с классовыми врагами. Между тем в 1930–1980-х гг. авторы делали акцент на исключительной вынужденности их создания жесткими обстоятельствами Гражданской войны и борьбы с контрреволюцией. С 1990-х гг. в постсоветской научной литературе деятельность рассматриваемых органов юстиции представлялась уже не как исторически обусловленное и оправданное явление, а как естественный итог волюнтаристского слома государственности, породившего правовую анархию. Тем не менее их существенная роль в поддержании общественного порядка учеными не отвергалась⁵.

В 2010-х гг. исследователи чаще всего сосредоточивались на изучении только одного направления функционирования военно-коммунистической судебной системы — на территориальных трибуналах, создававшихся в каждой губернии. Интерес представляют монография А. В. Макутчева, исследовавшего тему на материалах Тульской губернии, а также статьи М. С. Пивоварова, И. В. Упорова, В. И. Титкова и др.⁶ Гораздо меньше внимания обращается на трибуналы военные. Они создавались в РККА, равно как и на транспорте (поскольку там устанавливалось военное положение). К середине 1921 г. из 193 революционных военных трибуналов 43 относились к числу железнодорожных⁷. Общая оценка деятельности этих последних содержится в статьях О. В. Григорьева и Д. Н. Шкаревского⁸. В работах анализировалась эволюция законодательной базы и некоторые принципы функционирования трибунальной системы в РСФСР, определялись полномочия руководящих органов.

⁴ Полянский Н. Н. Революционные трибуналы // Право и жизнь. 1927. Кн. 8. С. 67–79.

⁵ Макутчев А. В. «Приговор окончательный и обжалованию не подлежит...»: революционные трибуналы в Советской России в годы Гражданской войны. М., 2020. С. 15–21.

⁶ Там же; Пивоваров М. С. Участие революционных трибуналов в ликвидации антикоммунистических вооруженных выступлений в Сибири (октябрь 1920 — август 1921 г.) // Гражданская война на востоке России (ноябрь 1917 — декабрь 1922 г.). Новосибирск, 2019. С. 243–255; Титков В. И. Революционные трибуналы как органы политической борьбы // Судебная власть и уголовный процесс. 2017. № 3. С. 71–83; Упоров И. В. Революционные трибуналы как чрезвычайные судебные органы Советского государства (1917–1922 гг.) // Наука и образование: сохраняя прошлое, создаем будущее. Пенза, 2017. С. 48–52.

⁷ Комзолова А. А. Реф. кн.: Рендл М. Государство против народа: революционная юстиция в Гражданскую войну в России, 1917–1922 гг. // Социальные и гуманитарные науки. Отечественная и зарубежная литература. Сер. 5: История. 2021. № 3. С. 78.

⁸ Григорьев О. В. На опасных перегонах: военное правосудие на железных дорогах (1918–1921 гг.) // Историческая и социально-образовательная мысль. 2017. Т. 9, № 4 (2). С. 18–23; Шкаревский Д. Н. Революционные военные железнодорожные трибуналы в начале 1920-х годов // Вопросы истории. 2019. № 2. С. 119–132.

В то же время стоит возразить Д. Шкаревскому, относящему к 1 июля 1920 г. начало развертывания работы транспортных трибуналов⁹. По нашим данным, указанную дату следует сместить на полгода назад. Вместе с тем нельзя согласиться с О. Григорьевым, утверждавшим, что деятельность изучаемых им органов «регулировалась нормативными правовыми актами, которые, даже исходя из современных подходов, были выработаны на высоком уровне юридической техники»¹⁰. Еще в 1927 г. профессор-юрист Н. Полянский справедливо аргументировал несовершенство определений названных актов «с точки зрения юридической техники»¹¹.

В представленной статье содержится попытка реконструировать сложный механизм повседневной деятельности революционных органов юстиции на железных дорогах. Автор ограничил исследование территориальными рамками Северо-Западного региона, на территории которого действовали три ведущих железнодорожных ревтрибунала. Исследуется временной промежуток, начинающийся на рубеже 1919 и 1920 гг., когда власть приступает к организации этих структур. Заканчивается изучаемый период 1922 г. Принятие в мае этого года Уголовного кодекса РСФСР заставило трибуналы работать по закону и лишило их главного атрибута — чрезвычайности.

Акцентировка сделана на изучении делопроизводственных документов органов юстиции и управлений железных дорог указанной территории. Источниковые материалы, обнаруженные в фондах Центрального государственного архива историко-политических документов и Центрального государственного архива Санкт-Петербурга, в большей части впервые введены в научный оборот. Имеются в виду протоколы заседаний, допросов свидетелей и обвиняемых, приговоры, переписка с различными учреждениями по проблемам следственной работы и судопроизводства.

Начнем с истоков такого явления, как советские революционные трибуналы. Создававшиеся с ноября 1917 г., они уже к весне 1918 г. появились в подавляющем большинстве крупных населенных пунктов РСФСР. Принципы их работы оговаривались в следовавших друг за другом декретах ВЦИК и СНК, постановлениях Наркомата юстиции. К числу императивов относились неограниченное право на определение меры репрессии, полная свобода судей в принятии решения, окончательность приговоров. В большинстве случаев их обжалование не разрешалось. Даже вопрос о допуске защиты к судебному процессу целиком зависел от произвола трибунальцев¹². «Революционные трибуналы в выборе мер борьбы с контрреволюцией, саботажем и проч. не связаны никакими ограничениями, за исключением тех случаев, когда в законе определена мера в выражениях “не ниже” такого-то наказания», — декларировалось в июне 1918 г. в постановлении Наркомата юстиции¹³.

По распоряжениям Реввоенсовета Республики и Наркомата путей сообщения стали образовываться трибуналы на отдельных железных дорогах. При этом обнаруживалось противостояние государственных органов. Созданию ведомственных судов всячески противодействовал Наркомат юстиции. Кроме того, созданный в 1919 г. транспортный отдел ВЧК сопротивлялся любому ограничению своего кон-

⁹ Шкаревский Д. Н. Революционные военные железнодорожные трибуналы... С. 123.

¹⁰ Григорьев О. В. На опасных перегонах. С. 21.

¹¹ Полянский Н. Н. Революционные трибуналы. С. 71.

¹² Упоров И. В. Революционные трибуналы как чрезвычайные судебные органы... С. 51–52.

¹³ История советской прокуратуры в важнейших документах. М., 1947. С. 56.

троля над стальными магистралями. Стоит отметить, что приход в начале 1920 г. к руководству в Наркомате путей сообщения Л. Д. Троцкого, остававшегося одновременно и наркомом по военным делам, содействовал расширению юрисдикции реввоенжелдортрибуналов; в частности, прекратилось сопротивление данному процессу со стороны подчиненных Льву Давыдовичу военных органов¹⁴.

Постепенно оформлялись два основных типа судебной власти: местные народные суды (заменители бывших мировых) и губернские трибуналы. Первые были сосредоточены на рассмотрении уголовных дел, по которым предполагалось назначение наказания не более двух лет лишения свободы, или на разбирательстве в гражданских делах по искам не более чем на 3 тыс. руб. Трибуналы рассматривали опасные преступления, которые могли быть отнесены к контрреволюционным, поскольку серьезно вредили коммунистическому делу¹⁵.

Тем временем в целях наведения порядка в Красной армии и пресечения «преступных деяний» бойцов и командиров, на основании Положения ВЦИК от 29 ноября 1919 г., создавались революционные военные трибуналы; предполагалось ужесточение наказаний для служивых преступников¹⁶. Методы этих организаций решили перенести на железные дороги.

В 1919 г. вопросами трудовой дисциплины на транспорте занимались дисциплинарные суды, создававшиеся при местных отделениях профсоюзов¹⁷. Их полномочия и дееспособность были весьма ограничены. Главный комиссар Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги (его подпись под документом оказалась неразборчива) телеграфировал в профсоюзный центр: «Заведующие службами сообщают, что дела по проступкам железнодорожников, которые направляются в дисциплинарные суды, остаются там без движения в течении многих месяцев, а иногда затериваются»¹⁸. Вместе с тем неисполнительность транспортников достигла предела, поэтому военное положение на железных дорогах, формально провозглашенное еще в ноябре 1918 г., большевики с конца 1919 г. принялись энергично воплощать на практике, пытаясь применить к железнодорожникам жесткий армейский подход трибуналов вместо коллегиального профсоюзного метода¹⁹.

Второй проблемой выступала опасность превращения путей транзитных перевозок в каналы массового перемещения мешочников²⁰. 28 октября 1919 г. Совнарком принял постановление о борьбе со спекуляцией. Правительство потребовало обеспечить «принятие мер к действительному устранению перевозки спекулянтами грузов по железной дороге»²¹. Для рассматриваемых нами органов юстиции выполнение данного распоряжения станет приоритетом.

¹⁴ Гинзбург Ю. В., Захаров В. В. Центральные судебные органы в системе специализированных трибуналов (1918–1920 гг.) // Историко-правовые проблемы: новый ракурс. 2017. № 4. С. 28–30.

¹⁵ Макутчев А. В. «Приговор окончательный и обжалованию не подлежит...». С. 28.

¹⁶ Декреты Советской власти: в 18 т. Т. VI. М., 1973. С. 286–297.

¹⁷ Там же. С. 273–276.

¹⁸ Переписка Правления Северо-Западных железных дорог с ЧК, народными судами и трибуналами о наложении дисциплинарных взысканий на служащих Сев.-Зап. ж. д. // Центральный государственный архив Санкт-Петербурга (далее — ЦГА СПб). Ф. Р-1397. Оп. 1. Д. 142. Л. 77. — Документ приводится с сохранением орфографии источника.

¹⁹ Декреты Советской власти. Т. IV. М., 1968. С. 87.

²⁰ См.: Давыдов А. Ю. Третий фронт Гражданской войны в России: мешочничество в прорыве большевистской осады деревни // Новейшая история России. 2018. Т. 8, № 2. С. 337–354.

²¹ Декреты Советской власти. Т. VI. С. 488.

На основании приказа Реввоенсовета Республики от 15 декабря 1919 г. стали создавать реввоен трибуналы на железных дорогах сначала в Петрограде и Москве, затем в других населенных пунктах. Приказ приобрел вид базового закона в принятом 18 марта 1920 г. Декрете ВЦИК «Положении о революционных военных железнодорожных трибуналах»²². Названным структурам передали дела из дисциплинарных судов, упраздненных по постановлению ВЦИК от 8 февраля 1920 г.²³ Военное правосудие теперь распространялось и на проступки всех работников транспорта, и на преступления, совершенные кем-либо в непосредственной близости от путей транзитных перевозок²⁴.

В архиве найден приказ об «открытии своих действий» Петроградским революционным военным железнодорожным трибуналом (реввоенжелдор трибуналом, «воентрибом», РВЖДТ), который был подписан его председателем В. П. Куликовым еще 8 января 1920 г. Директиву следовало разместить на станционных «видных местах», в ней целью нового органа была провозглашена «борьба с разгильдяйством, саботажем и порчей пути подвижного состава»²⁵. Основные положения данного предписания получили подтверждение в приказе от 21 января 1920 г. Уполномоченного Особого комитета Совета обороны Республики по проведению военного положения на Северо-Западных железных дорогах В. Федосьева. Согласно распоряжению последнего, трибуналу следовало жестоко карать «тех, которые при исполнении своих обязанностей допускают самую незначительную халатность или не проявляют максимума энергии». Граждане, нарушавшие правильную работу транспорта, объявлялись в приказе «преступниками по отношению к пролетарской революции»²⁶. Началом работы учреждения следует считать 1 февраля 1920 г. В этот день В. Куликов в приказном порядке потребовал от всех государственных организаций прекратить передачу дел о преступлениях на транспорте «гражданским судебным учреждениям» и доставлять их в его ведомство²⁷.

Между тем определение сферы подсудности РВЖДТ неизменно отличалось крайней приблизительностью. Например, дело приговоренного к расстрелу крестьянина, укравшего две коровы и ранившего милиционера, его преследовавшего, было отнесено к ведению Петроградского желдор трибунала только на том основании, что покупателем скота в будущем мог стать железнодорожный служащий²⁸.

Система стальных магистралей Северо-Западного региона представляла разветвленную структуру и включала трассы протяженностью 5,5 тыс. км²⁹. В нее входили дороги: Мурманская, Северо-Западные (объединяли Варшавское и Балтийское на-

²² Декрет ВЦИК от 18 марта 1920 г. «Положение о революционных военных железнодорожных трибуналах» // Собрание узаконений РСФСР. 1920. № 21. Ст. 112.

²³ Переписка Правления Северо-Западных железных дорог... Л. 90; Материалы о введении военного положения на железных дорогах и создании военно-революционного железнодорожного трибунала // ЦГА СПб. Ф. Р-1397. Оп. 19. Д. 89. Л. 38.

²⁴ Григорьев О. В. На опасных перегонах. С. 20.

²⁵ Циркуляры Петроградского РВЖДТ // ЦГА СПб. Ф. Р-1397. Оп. 5. Д. 43. Л. 18–19.

²⁶ Материалы о введении военного положения на железных дорогах и создании военно-революционного железнодорожного трибунала. Л. 25.

²⁷ Приказы по РВЖДТ // ЦГА СПб. Ф. Р-2411. Оп. 2. Д. 120. Л. 39.

²⁸ Приговоры РВЖДТ // Центральный государственный архив историко-политических документов Санкт-Петербурга (далее — ЦГАИПД СПб). Ф. Р-2048. Оп. 2. Д. 358. Л. 5–6.

²⁹ Доклад о деятельности трибунала Петроградского округа за 1922–1923 гг. // Там же. Ф. Р-16. Оп. 1. Д. 5209. Л. 9.

правления), Николаевская, Петроградская сеть Московско-Виндаво-Рыбинской. Первое время все они оказались в ведении созданного в феврале 1920 г. Петроградского (нередко в документах его именовали Петербургским) РВЖДТ, по образцу и с использованием кадров которого в последующем происходило организационное оформление других северо-западных дортрибуналов³⁰.

Названное ведомство располагалось в Петрограде, на набережной Фонтанки в доме № 115 (в здании по соседству — № 117 — размещалось Петроградское отделение Наркомата путей сообщения). В. Куликов руководил Петербургским РВЖДТ до лета 1920 г. После чего этот пост долгое время занимал бывший член трибунала 8-й стрелковой дивизии, коммунист с 1917 г. Т. Р. Карелов. Влиятельной фигурой был его заместитель И. Я. Лийв (член партии с 1906 г., бывший военком артиллерии 19-й стрелковой дивизии). Примечательно, что в парторганизации РВЖДТ, состоявшей из 15 человек, кроме самого Ивана Яковлевича, числились его жена и сын³¹.

Среди членов нового органа юстиции встречаем высококвалифицированного юриста. Это Ф. М. Нахимсон — выпускник Цюрихского университета, доктор права. В годы Гражданской войны он работал заместителем председателей ревтрибуналов Южного и Западного фронтов, при НЭПе занимал должность председателя Петроградского-Ленинградского губернского суда. В целом петроградские трибунальцы признавались квалифицированными специалистами, и их отправляли «для усиления» в другие регионы. Например, следователя трибунала Николаевской железной дороги Бауэра в декабре 1920 г. прикомандировали к трибуналу Юго-Западных дорог, а члена трибунала П. Г. Быля в августе 1922 г. назначили прокурором Кавказского округа путей сообщения³².

Штат нового учреждения юстиции включал в феврале 1920 г. 54 чел. (в августе — 60 чел., включая 25 бойцов из команды красноармейцев), почти 30 % из них были коммунистами. Члены партии занимали в учреждении все ключевые должности. В трибунале решающее слово оставалось за шестью большевиками — председателем, его заместителем, двумя постоянными членами и двумя их заместителями (все кандидатуры определялись московским Главным РВЖДТ, руководителями районных транспортных отделов ВЧК и главными комиссарами отдельных железных дорог). После очередного судебного заседания руководители удалялись в совещательную комнату, охраняемую часовым, и принимали решение большинством голосов. Особое мнение меньшинства практического значения не имело, хотя его следовало зафиксировать и приложить к документам³³.

Осознание руководящим секстетом большевиков революционной целесообразности выступало фактором вынесения приговоров. Окончательно утвержденное в марте 1920 г. ВЦИК «Положение о революционных трибуналах» (оговаривалось его распространение и на РВЖДТ) в ст. 24 декларировало: «Трибунал

³⁰ Статистические сведения о коллективе РВЖДТ объединенных Северо-Западных железных дорог // Там же. Ф. Р-1817. Оп. 1. Д. 1830. Л. 1.

³¹ Списки членов РКП(б) и сведения об ответственных работниках РВЖДТ Северо-Западных железных дорог // ЦГА СПб. Ф. Р-8145. Оп. 1. Д. 13. Л. 1.

³² Дело военно-революционного трибунала Ленинградского округа путей сообщения // Там же. Ф. Р-2411. Оп. 1. Д. 38. Л. 32; Приказы по РВЖДТ // Там же. Оп. 2. Д. 123. Л. 178.

³³ Приказы по РВЖДТ // ЦГА СПб. Ф. Р-2411. Оп. 2. Д. 123. Л. 31, 146 об; Статистические сведения о коллективе РВЖДТ объединенных Северо-Западных железных дорог // ЦГАИПД СПб. Ф. Р-1817. Оп. 1. Д. 1830. Л. 1, 2, 5, 14.

выносит приговор, руководствуясь исключительно оценкой обстоятельств дела и интересами пролетарской революции»³⁴. Этой целевой установке подчиняли себя трибунальцы. Не случайно акцентировалась их революционная миссия. Так, в приказе по Петроградскому РВЖДТ от 17 марта 1920 г. объявлялся выходным День Парижской коммуны и было с пафосом заявлено: «Спите спокойно, славные коммунары-французы. Русский пролетариат доведет начатое вами дело до конца»³⁵. Руководство и следователи трибуналов ощущали себя преторианцами революции. Примечательно, что им полагалось личное оружие³⁶.

Нагрузка, которая легла на плечи работников Петроградского реввоенжелдортрибунала, оказалась избыточной. В связи с этим начался процесс разделения заваленного делами органа юстиции на две, затем на три организации. Уже в марте 1920 г. был образован военно-революционный трибунал Мурманской железной дороги, которому передавались дела о преступлениях, совершенных в полосе отчуждения Северных железных дорог³⁷. Его председателем стал А. В. Смирнов, членами — И. Тополевский, Ф. Волосик. Точное месторасположение аппарата этого РВЖДТ не выяснено. Скорей всего, он размещался в здании Управления Мурманской дороги — на Лиговском проспекте, в доме 44³⁸.

В июне 1920 г. образовался аналогичный орган военной юстиции при Николаевской железной дороге, разместившийся в доме 1 на улице Знаменской (Восстания). В его штате числилось 52 работника. Костяк этого коллектива составила группа сотрудников, пришедшая с набережной Фонтанки, 115. Председателем нового учреждения стал К. Н. Афанасьев (уже летом его заменил Г. В. Беляков), а постоянными членами назначили В. В. Лебедева и П. Г. Быля. Последний был до лета 1920 г. заместителем члена трибунала Объединенных северо-западных дорог³⁹. Петроградский трибунал продолжал активно действовать, однако теперь он курировал только Петроградскую сеть Московско-Виндаво-Рыбинской дороги, Петроградско-Варшавскую и Балтийскую стальные магистрали. Его официально именовали: Трибунал Объединенных северо-западных железных дорог (далее — Петроградский РВЖДТ)⁴⁰.

Организационные принципы (численность членов и заместителей членов дортрибуналов, распределение полномочий между ними, роль партийной организации) в созданных в марте и июне двух новых трибуналах были такими же, как и в первом. Все РВЖДТ состояли при Народном комиссариате путей сообщения (НКПС), однако подчинялись в том числе и Главному реввоенжелдортрибуналу, председательствовал в котором «старый» (с 1904 г.) большевик Ю. Ю. Межин.

Трибуналы железных дорог наделялись исключительными прерогативами. Члены их имели право выносить вердикты келейно, иногда даже не вызывая пред-

³⁴ Декреты Советской власти. Т. VII. М., 1975. С. 361, 365.

³⁵ Приказы по РВЖДТ // ЦГА СПб. Ф. Р-2411. Оп. 2. Д. 120. Л. 27.

³⁶ Макутчев А. В. «Приговор окончательный и обжалованию не подлежит...». С. 99, 102.

³⁷ Приказы по РВЖДТ // ЦГА СПб. Ф. Р-2411. Оп. 2. Д. 120. Л. 41 об.

³⁸ Отчеты о деятельности РВЖДТ // ЦГАИПД СПб. Ф. Р-2048. Оп. 2. Д. 354. Л. 15; Краткий справочник правительственных учреждений гор. Петрограда. Пг., 1921. С. 27.

³⁹ Протоколы заседаний Петроградского РВЖДТ // ЦГАИПД СПб. Ф. Р-2048. Оп. 2. Д. 353. Л. 15; Приказы по РВЖДТ // ЦГА СПб. Ф. Р-2411. Оп. 2. Д. 123. Л. 1 об., 118 об.

⁴⁰ Приговоры Петроградского РВЖДТ // ЦГАИПД СПб. Ф. Р-2048. Оп. 2. Д. 359. Л. 55; Приказы по РВЖДТ // ЦГА СПб. Ф. Р-2411. Оп. 2. Д. 120. Л. 239.

ставителей защиты и обвинения. Приговоры были окончательными, исполнялись сразу после объявления в судебном заседании. Исключение составляли смертные вердикты, которые могли быть обжалованы в течение 48 часов двумя инстанциями — главным комиссаром соответствующей железной дороги и ведомством Ю. Ю. Межина. Даже при благоприятных для смертника условиях обжалование в течение двух суток после вынесения приговора становилось почти невозможным, ибо телеграф не отличался оперативностью. По истечении 48 часов осужденного к высшей мере расстреливали⁴¹.

Остановимся на повседневной жизни сотрудников аппаратов революционных военных дортрибуналов. Их жизни могло позавидовать большинство соотечественников, поскольку на основании особого Положения ВЦИК от 27 февраля 1920 г. они зачислялись по повышенным нормам Наркомата по военным делам на все виды довольствия: денежное, провиантское, приварочное, чайное, мыльное, табачное, спичечное⁴². Сотрудники и члены их семей получали возможность постоянного бесплатного проезда по железной дороге⁴³.

В штате органов юстиции числились: следователи, «журналисты», то есть делопроизводители, которые заполняли журналы записей, переписчики (пишущие машинки нередко ломались, и часто работникам приходилось писать обычными стальными перьями), курьеры, секретари, бухгалтер, казначей, шофер, кучер, «сотрудник для поручений»⁴⁴. На должность делопроизводителя Петроградского трибунала назначили Иосифа Юденича, который стал ветераном трибунала и трудился в нем до самого конца, до 1923 г.⁴⁵ Технические работники, небрежно относившиеся к своим обязанностям, не увольнялись (это не допускалось при трудовой повинности), а отправлялись на гауптвахту «с исполнением там своих служебных обязанностей». Помощника секретаря, например, могли арестовать на трое суток «за невнимательное составление повесток»⁴⁶. Нерадивых следователей, отлынивавших от допросов свидетелей, приказами председателей арестовывали и на неделю помещали на гауптвахты⁴⁷.

Высокооплачиваемая работа в «воентрибах» была престижной. Тем не менее их сотрудники подчас из корыстных побуждений шли на преступления. Петроградскому трибуналу не везло на комендантов: в 1920 г. были последовательно арестованы и судимы двое из них. Один присваивал передачи, принесенные родственниками задержанным гражданам, другой заменил в комнате вещественных доказательств драгоценные камни на подделки⁴⁸. Много хлопот вызывали прикомандированные к РВЖДТ команды красноармейцев, ибо дисциплина в их рядах

⁴¹ Циркуляры, постановления РВЖДТ // ЦГАИПД СПб. Ф. Р-2048. Оп. 2. Д. 121. Л. 14–15; Отчеты о деятельности Петроградского РВЖДТ // Там же. Д. 355. Л. 5–5 об.

⁴² Приказы по РВЖДТ // ЦГА СПб. Ф. Р-2411. Оп. 2. Д. 123. Л. 170 об.

⁴³ Там же. Д. 120. Л. 42 об.; Д. 123. Л. 43.

⁴⁴ Переписка Правления Северо-Западных железных дорог // Там же. Ф. Р-1397. Оп. 1. Д. 329. Л. 1–2 об.; Приказы РВЖДТ Северо-Западной железной дороги // Там же. Ф. Р-2411. Оп. 2. Д. 144. Л. 101, 111, 157.

⁴⁵ Приказы по РВЖДТ // ЦГА СПб. Ф. Р-2411. Оп. 2. Д. 120. Л. 125 об.

⁴⁶ Там же. Д. 123. Л. 28 об., 179 об.

⁴⁷ Там же. Д. 120. Л. 89, 165.

⁴⁸ Приказы по Петроградскому РВЖДТ // Там же. Д. 64. Л. 43 об.; Приказы по РВЖДТ // Там же. Д. 123. Л. 71 об., 169; Переписка Правления Северо-Западных железных дорог // Там же. Ф. Р-1397. Оп. 1. Д. 329. Л. 23 об.

была низкой. Военнослужащие самовольно покидали казармы для мелкой торговли на петроградских улицах. Из дома 115 на Фонтанке, несмотря на устройство помещения для содержания арестантов, узники неоднократно убегали или отпустились конвоирами за мзду на свободу. В то же время красноармейцы посягали на государственное имущество, в частности в апреле 1921 г. они похитили шторы из здания на Фонтанке⁴⁹. Хлопот с дисциплиной у руководства поубавилось в связи с заменой красноармейцев на прикомандированных к трибуналам Управлением железнодорожной милиции осенью 1921 г. милиционеров, замещенных в 1922 г. командой вольнонаемных охранников⁵⁰.

Недоставало элементарного порядка в делах. Например, в 1920 г. канцелярия Петроградского РВЖДТ представляла собой проходной двор, где случайные люди из интереса или корысти без труда получали доступ к документам. По этому поводу в одном из приказов говорилось: «Напоминаем, что все делопроизводство имеет секретный характер»⁵¹. В архивном фонде можно обнаружить приказы по трибуналу Объединенных северо-западных дорог, содержащие угрозы «налагать строгие взыскания» на сотрудников за частые опоздания «на полчаса и больше», наказывать за «посторонние разговоры» между собой, по телефонам и с посетителями. Судя по тому, что такие приказы издавались неоднократно, угроза наказания не действовала⁵². Уклад в чрезвычайных органах, призванных подтянуть железнодорожников, был далек от закручивания гаек. Возникают сомнения в том, что подобные организации были способны навести порядок в запутанном транспортном хозяйстве.

При трибуналах функционировала служба исполнения наказаний, включавшая в себя два концентрационных лагеря принудительных работ и сельскохозяйственную колонию⁵³. Заключенные происходили из простонародья, что обуславливалось специфической правомочностью железнодорожных трибуналов. Поскольку лейтмотивом в ходе их заседаний выступали гласность и публичность, а также назидательность приговоров, то уголовные дела ответственных работников (то есть элиты) изымались из ведения реввоенжелдортрибуналов под предлогом недопущения дискредитации власти. Так, уже в феврале 1920 г. особый революционный военный трибунал Петроградского укрепрайона изъял у городского РВЖДТ дело (о злоупотреблении служебным положением, пьянстве и разврате) в отношении 20 обвиняемых, среди которых были крупные чиновники железнодорожного ведомства (А. Д. Нагловский, Ф. Г. Плечев), видные чекисты и продовольственники⁵⁴.

Если с волей начальства из Петроукрепрайона железнодорожные трибуналы мирились, то на попытки изъятия у них дел чекистским ведомством они не пере-

⁴⁹ Приказы по Петроградскому РВЖДТ // ЦГА СПб. Ф. Р-2411. Оп. 2. Д. 64. Л. 50 об.; Приказы по РВЖДТ // Там же. Д. 120. Л. 99 об., 111; Переписка Правления Северо-Западных железных дорог // Там же. Ф. Р-1397. Оп. 1. Д. 329. Л. 13 об.

⁵⁰ Приказы РВЖДТ Северо-Западной железной дороги // ЦГА СПб. Ф. Р-2411. Оп. 2. Д. 144. Л. 58, 101.

⁵¹ Приказы по РВЖДТ // Там же. Д. 120. Л. 4.

⁵² Там же. Д. 123. Л. 135, 185 об.

⁵³ Приказы по Петроградскому РВЖДТ // Там же. Д. 64. Л. 28 об.

⁵⁴ Постановления особого революционного трибунала Петроукрепрайона от 7 февраля 1920 г. по делу ответственных работников железнодорожного транспорта // ЦГАИПД СПб. Ф. Р-1. Оп. 1. Д. 988. Л. 1–4.

ставали болезненно реагировать. Как представляется, здесь проявились противоречия между Наркоматом путей сообщения и ВЧК, чьи агенты, претендовавшие на роли следователей, судей и палачей, воспринимались новыми органами юстиции как недобросовестные конкуренты. По аргументированному суждению исследователя С. А. Чарного, случаи превышения власти чекистами в отношении железнодорожников были «массовыми и вопиющими»⁵⁵. В частности, в документах политотдела Мурманской железной дороги встречаются указания на «возмутительное и чрезмерно-грубое обращение» с работниками дорог и пассажирами со стороны чекистов, на которых «сыплются жалобы, вызывающие лишь озлобление»⁵⁶. Фактически в 1920 г. одной из функций железнодорожных трибуналов, выступавших от имени комиссариата, которым руководил Л. Д. Троцкий, стало ограничение произвола транспортных ЧК из ведомства Ф.Э.Дзержинского. Трибунальцы были вынуждены вставать на защиту железнодорожников от произвола чрезвычайных комиссий. Уже в феврале 1920 г. Петроградский реввоенжелдортрибунал на своем заседании требовал, чтобы участковые транспортные ЧК перестали навязывать ему свою волю при вынесении приговоров⁵⁷. В заседании от 2 марта чекистских следователей обвинили в необъективности и «заинтересованности в делах» служащих стальных магистралей⁵⁸.

Конфликты с агентами спецслужбы происходили регулярно. Дортрибуналы добивались передачи им из ЧК дел, уже расследованных и подготовленных к слушанию на судебных заседаниях. В них в большинстве случаев обнаруживались нарушения. По этому поводу в июле 1920 г. председатель Главреввоенжелдора Ю. Ю. Межин писал: «Подавляющее большинство дел в трибуналы поступает от ТЧК (транспортных чрезвычайных комиссий. — *А.Д.*), где, как общее правило, следствие ведется очень слабо. Почти без исключения по этим делам все следствие приходится проделывать сызнова»⁵⁹. Не случайно при трибуналах сформировали группы следователей (каждая — около шести человек)⁶⁰. Объем работы, выполнявшийся следователями, был очень велик. Их то и дело командировали в другие города (Рыбинск, Псков, Витебск и т. д.). Им приходилось добиваться встреч со свидетелями, которые вызывались в трибуналы повестками, а в случаях неявки штрафовались или привозились под конвоем. В связи с этим возникали многочисленные острые конфликты с железнодорожной администрацией, категорически отказывавшейся давать увольнительные рабочим (напомним, действовала трудовая повинность)⁶¹. Вместе с тем чекисты от расследования трибунальских дел не отстранялись и продолжали получать показания от свидетелей и обвиняемых в тех же кабинетах, в которых работали и дознаватели РВЖДТ⁶². Возникла острая конкуренция.

⁵⁵ Чарный С. А. Революционные военные трибуналы на транспорте. 1918–1921 гг. URL: <https://polit.ru/article/2014/05/11/revtrib/> (дата обращения: 01.09.2022).

⁵⁶ Отчеты о деятельности РВЖДТ // ЦГАИПД СПб. Ф. Р-2048. Оп. 2. Д. 354. Л. 1–2.

⁵⁷ Протоколы распорядительных заседаний Петроградского РВЖДТ // Там же. Ф. Р-2400. Оп. 1. Д. 40. Л. 1.

⁵⁸ Протоколы заседаний Петроградского РВЖДТ // Там же. Ф. Р-2048. Оп. 2. Д. 353. Л. 1.

⁵⁹ Там же. Л. 19.

⁶⁰ Приказы по РВЖДТ // ЦГА СПб. Ф. Р-2411. Оп. 2. Д. 123. Д. 31.

⁶¹ Там же. Д. 120. Л. 110, 117, 118; Переписка Правления Северо-Западных железных дорог // Там же. Ф. Р-1397. Оп. 1. Д. 329. Л. 33.

⁶² Приказы по РВЖДТ // Там же. Ф. Р-2411. Оп. 2. Д. 120. Л. 94; Д. 123. Л. 3.

На первых порах рабочих и служащих судили за любые проступки. Например, орган военной юстиции при Управлении Мурманской дороги в марте 1920 г. на заседании приговорил железнодорожника, которого застали спящим на рабочем месте, к «общественным работам без уплаты содержания на 7 дней». В апреле телеграфистов станции Кандалакша точно так же наказали за то, что они вместо передачи телеграмм играли в футбол⁶³. Однако довольно скоро дела принялись сортировать. Каждую пятницу председатель и постоянные члены проводили «распорядительные заседания», на которых предварительно оценивали сотни обвинительных заявлений, поступивших из администрации железных дорог⁶⁴. Около половины всех дел до суда не доходило и заканчивалось формулировкой: «Применить амнистию... (первомайскую или к годовщине Октябрьской революции. — А. Д.), дело производством прекратить, о чем сообщить обвиняемому»⁶⁵.

Предварительное представление о приоритетности трибунальских дел в 1920 г. дает документ обобщающего характера. 26 ноября 1920 г. Наркомат путей сообщения издал приказ, в котором подробно характеризовались все 22 дела, разобранные трибуналом Объединенных северо-западных дорог в том же ноябре. На первом месте стояли спекуляция железнодорожников, а также подделка или приобретение за взятки документов для осуществления мешочнических поездок. На втором — так называемое труддезертирство (оно, как выяснится в дальнейшем, выступало оборотной стороной мешочничества). Потом следовали хищения товаров из вагонов или складов. Затем шли крушения поездов, вызванные вопиющей недисциплинированностью железнодорожных служащих⁶⁶. Этот приблизительный перечень приоритетов будет нами ниже уточнен.

Обратимся к изучению текстов приговоров и отчетов РВЖДТ: рассмотрим основные формы отправления правосудия железнодорожными трибуналами Северо-Запада, выясним ведущие темы судебных разбирательств, разберемся в видах и установим размеры назначавшихся органами юстиции наказаний.

На острие удара находились ассоциировавшиеся с контрреволюцией спекуляция и незаконные посреднические операции, получившие распространение в ту пору среди железнодорожников. Сошлемся на некоторые тексты типичных приговоров. Из материалов трибунальского делопроизводства видно, что поездные кондукторы усердно промышляли спекуляцией. Поскольку Наркомат продовольствия неуклонно ужесточал реквизиционную политику, то многочисленные мешочники, опасаясь периодически проводившихся заградительными отрядами строгих проверок на вокзалах прибытия, предпочитали продать подешевле свои товары кондукторам. Последние размещали провизию в предназначенных для них помещениях вагонов или на тормозных площадках. Власти вели борьбу с подобным способом приспособления спекулянтов к реальности. Так, уже в феврале 1920 г. на выездной сессии Петроградского реввоенжелдортрибунала был осужден 50-летний (для того времени — пожилой человек, заслуживавший снисхождения) главный кондуктор

⁶³ Отчеты о деятельности РВЖДТ // ЦГАИПД СПб. Ф. Р-2048. Оп. 2. Д. 354. Л. 11.

⁶⁴ Приказы по РВЖДТ // ЦГА СПб. Ф. Р-2411. Оп. 2. Д. 123. Л. 15.

⁶⁵ Протоколы заседаний Петроградского РВЖДТ // ЦГАИПД СПб. Ф. Р-2048. Оп. 2. Д. 353. Л. 9, 12.

⁶⁶ Переписка Правления Северо-Западных железных дорог // ЦГА СПб. Ф. Р-1397. Оп. 1. Д. 329. Л. 48–50.

пассажирского поезда А. Любимцев, задержанный с 37 фунтами масла и двумя головками сыра. «За злостную спекуляцию» ему дали два года принудительных работ на Мурманской железной дороге⁶⁷. 24 августа Петроградский РВЖДТ приговорил к году общественно-исправительных работ кондуктора бологовской бригады И. О. Минина, купившего у пассажира почти 3 пуда сахарного песка и попытавшегося продать его подороже на станции⁶⁸.

Сурово наказывали за многоразовое нарушение торговой монополии. В декабре 1920 г. дортрибунал Мурманского направления вывел на чистую воду старшего кондуктора М. И. Поздеева. Он устроил нелегальное предприятие, занимавшееся транспортно-экспедиторскими услугами и доставлявшее товары, закупленные на многие сотни тысяч рублей на петроградских базарах рыночным торговцам многих станций российского Севера. Коммерция была масштабной, поскольку в распоряжении Поздеева находился целый служебный вагон. В результате преступник получил 20 лет тюрьмы, замененные на 13 лет с учетом амнистии, приуроченной к третьей годовщине Революции⁶⁹.

Власти ополчились против железнодорожных машинистов, занимавшихся мешочничеством. В частности, в сентябре 1920 г. трибунал Николаевской дороги приговорил машиниста службы тяги М. П. Орлова и помогавшего ему слесаря М. Ф. Федорова к трем годам тюремного заключения за использование паровоза для перевозки в родной поселок Ховрино закупленных на московском Сухаревом рынке товаров. Исход дела для РВЖДТ решили улики: обнаруженные в ходе обыска на квартире Федорова три пары сапог, 1,5 пуда мыла и ящик соли⁷⁰. Тем временем трибуналы карали и проводников вагонов, всюю использовавших свои служебные купе для провоза многих пудов провизии⁷¹. В общем, органы юстиции предпринимали усилия для восстановления государственного контроля над железными дорогами, фактически превратившимися при военном коммунизме в важные каналы нелегального товарооборота между городом и деревней.

Если спекуляция сочеталась с «хищениями» (так называли разворовывание государственного имущества), то в отношении нелегальных торговцев применялись драконовские наказания. Громким стало разбиравшееся Петроградским РВЖДТ на протяжении трех дней (22–24 апреля 1920 г.) дело служащих станции Лодейное Поле, обвиненных в повторявшихся кражах товаров из вагонов и в продаже их на рынках. Им назначили наказание в виде смертной казни⁷². Приговор был неожиданным, поскольку 17 января 1920 г. ВЦИК и СНК особым постановлением отменили высшую меру в связи «с разгромом контрреволюции вовне и внутри»⁷³. Однако в перечне судебных органов, лишенных по этой директиве права на смертную казнь, военные трибуналы и приравненные к ним железнодорожные не упоминались. Этим и воспользовались власти: только в июне в целом по стране к расстрелу

⁶⁷ Протоколы распорядительных заседаний Петроградского РВЖДТ // ЦГАИПД СПб. Ф. Р-2400. Оп. 1. Д. 40. Л. 14.

⁶⁸ Приговоры Петроградского РВЖДТ // Там же. Ф. Р-2048. Оп. 2. Д. 359. Л. 37.

⁶⁹ Там же. Д. 362. Л. 5.

⁷⁰ Там же. Д. 359. Л. 42.

⁷¹ Там же. Д. 364. Л. 28.

⁷² Отчеты о деятельности РВЖДТ // Там же. Д. 354. Л. 16.

⁷³ Декреты Советской власти. Т. VII. С. 105.

приговорили 31 человека⁷⁴. В июле по приговору трибунала за хищение и перепродажу керосина казнили двоих милиционеров станции Званка (Мурманская дорога), хотя при этом один из членов революционного суда (И. Тополевский) возражал и составил свое «особое мнение»⁷⁵. Примечательно, что определение крайне суровых наказаний мотивировалось не столько воровством, сколько спекуляцией.

РВЖДТ обнаруживали контрреволюцию в подделке проездных документов, поскольку с ней напрямую было связано то же спекулятивное мешочничество⁷⁶. Объявив войну нелегальному рынку, государство запретило свободные передвижения по территории страны, тем не менее фабрикация командировочных удостоверений нарушала его волю. Не вызывало, например, удивления осуждение на годовое тюремное заключение военнослужащего, позволившего приятелю воспользоваться своим проездным удостоверением⁷⁷. Двоих железнодорожников (19 и 20 лет), подделавших с помощью украденной печати семь продовольственных карточек и торговавших провизией, дортрибунал отправил в исправительное учреждение на 10 лет⁷⁸. Неоднократно трибуналы приговаривали граждан к 20-летним срокам тюремного заключения, как говорилось в одном из ноябрьских (1920 г.) приговоров Петроградского РВЖДТ, за регулярные «разъезды по железной дороге по фиктивному удостоверению о командировке по служебным делам, полученному за взятку, и спекуляцию продуктами»⁷⁹.

Для сравнения: в декабре 1920 г. трибунал Мурманского направления приговорил к 20 годам тюрьмы одного стрелочника станции Званка (в прошлом отбывшего наказание за убийство) за грабительские налеты на частные квартиры и на железнодорожную лавку⁸⁰. Как видим, нарушение государственной торговой монополии, сочетавшееся с подделкой документов, для трибуналов становилось не менее страшным преступлением, чем бандитизм. Коннотативные значения спекуляции и контрреволюции в представлении трибунальцев совпадали.

Революционные военные железнодорожные трибуналы уделяли внимание так называемому труддезертирству, которое выражалось в многодневных прогулах прикрепленных к предприятиям трудящихся. Из приговоров видно, что граждане, не появляясь месяцами на рабочих местах, чаще всего посвящали свое время прибыльному мешочничеству. За это воентрибы выносили им приговоры на принудительные работы с годичным тюремным заключением⁸¹. Вдобавок в ведение РВЖДТ попадали случаи дезертирства красноармейцев, покидавших места службы и использовавших свои пропуска для гешефтмахерства: красноармейцев-мешочников, колесивших в вагонах по стране, приговаривали к принудительным работам с содержанием под стражей на срок от трех до пяти лет⁸².

⁷⁴ Отчеты о деятельности РВЖДТ // ЦГАИПД СПб. Ф. Р-2048. Оп. 2. Д. 354. Л. 19.

⁷⁵ Там же. Л. 48.

⁷⁶ Протоколы заседаний Петроградского РВЖДТ // Там же. Д. 353. Л. 2–4.

⁷⁷ Отчет, рапорт и статистические сведения Петроградского РВЖДТ // Там же. Ф. Р-2400. Оп. 1. Д. 41. Л. 21.

⁷⁸ Отчеты о деятельности РВЖДТ // Там же. Ф. Р-2048. Оп. 2. Д. 354. Л. 35.

⁷⁹ Приговоры Петроградского РВЖДТ // Там же. Д. 359. Л. 55; Переписка Правления Северо-Западных железных дорог // ЦГА СПб. Ф. Р-1397. Оп. 1. Д. 329. Л. 50.

⁸⁰ Приговоры Петроградского РВЖДТ // ЦГАИПД СПб. Ф. Р-2048. Оп. 2. Д. 362. Л. 1.

⁸¹ Отчеты о деятельности РВЖДТ // Там же. Д. 354. Л. 86.

⁸² Приговоры Петроградского РВЖДТ // Там же. Д. 359. Л. 52.

Наряду с этим обнаружился редкий случай, когда трибунал встал на защиту посредника-спекулянта. 25 октября 1920 г. РВЖДТ Мурманской дороги разбирал дело агента угрозыска 6-го участка милиции А. А. Лешенкова. Он и двое его сотоварищей, в том числе железнодорожный чиновник, явились на квартиру крупного нелегального торговца продуктами Загулина (на ул. Марата, д. 18) и, попытавшись напугать того обыском и арестом, предложили оставить его на свободе в обмен на продовольствие. Провизию планировалось вывезти для продажи на базаре. Однако торговец и его жена подняли шум, явившиеся на крики милиционеры арестовали грабителей, которых приговорили к 20, 10 и 5 годам тюремного заключения⁸³. Как видим, агенты государства не упускали возможности поживиться за счет крупных спекулянтов-посредников, а власть жестко пресекала сделки своих служилых людей (к тому же коммунистов) с нелегальными буржуа. Дело в том, что для таких теневиков, как Загулин, группы мешочников доставляли продукты, он их скупал оптом, а затем перепродавал⁸⁴. Разумеется, для трибунала Лешенков и его напарники были предателями на фронте борьбы с подобными «махровыми» контрреволюционерами.

Имплицитным смыслом деятельности трибуналов выступала их нацеленность на формирование нового человека, созидателя коммунистического общества. Как следствие, заседания должны были быть не просто публичными, но и напоминать народные собрания или даже вечевые суды. Прежде всего это касалось так называемых выездных сессий.

Делопроизводственная документация за 1920–1922 гг. содержит множество приказов с автографами председателей РВЖДТ такого содержания: «Для разбора дел по линиям железных дорог организуется выездная сессия, в состав коей назначаются: председатель — я (могла стоять фамилия другого руководителя. — А. Д.), члены трибунала...» Через одну или две недели после появления этой директивы непременно издавалось распоряжение о возвращении сотрудников из служебных поездок⁸⁵. В названных документах оговаривался состав выездных экспедиций: обязательно трое руководителей (председатель или члены трибунала и их заместители), два следователя, помощник секретаря (в Петроградском РВЖДТ почти всегда в 1920–1922 гг. эти обязанности исполнял И. Юденич) и машинистка. Приказы определяли сопровождение этой команды группой красноармейцев из 3–5 человек, а с осени 1921 г. роль стражников брали на себя тройки милиционеров или вольнонаемных охранников⁸⁶.

Внимательно присмотримся к содержанию работы «выездных сессий», для этого обратимся к тексту рапорта от 23 июня 1920 г. председателя проведенной в городе Рыбинске выездной сессии Петроградского реввоенжелдортрибунала П. Г. Быля своему начальнику Т. В. Карелову. Он сообщал, что для проведения ответственного мероприятия в городе выезда было выбрано помещение на 500 человек, удачно расположенное поблизости от рыбинских вокзала и железнодорожных мастерских.

⁸³ Приговоры РВЖДТ // ЦГАИПД СПб. Ф. Р-2048. Оп. 2. Д. 358. Л. 26.

⁸⁴ См.: Давыдов А. Ю. Третий фронт Гражданской войны в России: мешочничество. СПб., 2019. С. 263–291.

⁸⁵ Приказы РВЖДТ Северо-Западной железной дороги // ЦГА СПб. Ф. Р-2411. Оп. 2. Д. 144. Л. 2.

⁸⁶ Приказы по РВЖДТ // Там же. Д. 120. Л. 78, 81; Приказы РВЖДТ Северо-Западной железной дороги // Там же. Д. 144. Л. 55, 58, 137 об.

Местных жителей проинформировали о приезде трибунала через газету «Рыбинские известия» и посредством отправки телефонограмм в партийные ячейки железнодорожных участков. Рыбинцев оповестили о том, кого будут судить и за что. Тем временем следователи трибунала и агенты транспортной ЧК заранее готовили несколько судебных дел — выигрышных в пропагандистском отношении.

Наконец, в первых числах июня 1920 г. началась «выездессия». Заседания продолжались ежедневно с семи до одиннадцати часов вечера. Зал суда был заполнен рабочими и мастерами. П. Г. Быль писал: «Несмотря на то, что сидели чуть ли не друг на друге, тишина соблюдалась образцовая. По лицам присутствующих можно было заключить, что они весьма интересуются процессом и результатами приговора»⁸⁷. В том числе рассматривали дело обвинявшегося в трудовом дезертирстве (то есть в самовольном оставлении работы на долгий срок) рабочего главных рыбинских мастерских Ф. Ушакова, который сделал расчет на сочувствие суда и пролетарской аудитории. 43-летний обвиняемый походил на «старика, отпустившего бороду, одетого в рваную крестьянскую сермягу», в зале присутствовала и его семья из семи человек. Разумеется, собравшаяся публика была настроена к страдальцу участливо и высказывала свое мнение судьям. По свидетельству П. Г. Быля, трибуналу «невольно пришлось считаться <с тем>, как реагирует эта вся масса». Поскольку учли и пролетарское происхождение Ушакова, то к нему применили первомайскую амнистию и он получил условный приговор⁸⁸. Отметим, что по декрету СНК от 27 апреля 1920 г. «О борьбе с прогулами» трудовое дезертирство длительностью более трех рабочих дней было чревато «заключением в концентрационный лагерь»⁸⁹.

Заметно, что присутствовавшие на заседаниях пролетарии были раздражены, когда обвиняемые, в отличие от Ф. Ушакова, не проявляли достаточного смирения в отношении коллектива. 19-летний, «молодой и крепкий», державший себя перед судом независимо, чернорабочий И. Капустин, тоже обвинявшийся в прогулах, жалости у собравшихся рыбинских пролетариев не вызвал. Они поддержали применение к нему серьезного наказания в виде «отправки в штрафную роту на Западный фронт до окончания Гражданской войны»⁹⁰. Трибунальцы, имевшие право принимать любые решения и не ограниченные законом, культивировали приспособление индивида к пролетарскому коллективу.

Собравшиеся в зале труженики были крайне непримиримо настроены в отношении воришек, посягнувших на их личную собственность. В таких случаях ожидания рабочего коллектива дублировались решением трибунала. Например, внимание публики было приковано к делу рабочего железнодорожных мастерских Ф. Шишилова. Рыбинцы стояли «толпой на улице», чтобы узнать, чем закончится разбор материала о краже простого молотка. Пролетариев возмутило то, что был украден не заводской ручной инструмент, а принадлежавший лично слесарю сборного цеха мастерских. Трибунал согласился с залом и приговорил «к трем годам

⁸⁷ Отчет, рапорт и статистические сведения Петроградского РВЖДТ // ЦГАИПД СПб. Ф. Р-2400. Оп. 1. Д. 41. Л. 22.

⁸⁸ Там же. Л. 22–22 об.

⁸⁹ Декреты Советской власти. Т. VIII. М., 1976. С. 99.

⁹⁰ Отчет, рапорт и статистические сведения Петроградского РВЖДТ // ЦГАИПД СПб. Ф. Р-2400. Оп. 1. Д. 41. Л. 22 об.

принудительных работ в исправительном доме». П. Г. Быль заметил: «Во всех мастерских только и разговоров о результатах приговоров»⁹¹. Революционный суд и пролетарская масса демонстрировали единение.

Вторая по счету выездная сессия в Рыбинске, отраженная в следующем рапорте П. Г. Быля, развивала пропагандистский успех первой. Ей в еще большей степени был присущ постановочный характер. Сессия проходила с 19 по 26 июня 1920 г. в расположенном в пролетарском районе огромном бараке на тысячу человек. Зал был переполнен и пришлось выставлять рамы окон, чтобы собравшиеся на улице пролетарии могли наблюдать за заседаниями трибунала. В ходе судебного разбирательства было рассмотрено 19 дел и осуждено 40 человек. «Массы весьма интересуются процессами», — писал об этом в очередном докладе П. Быль председателю Т. Карелову. Осуществлялась консолидация тысячного рабочего коллектива в процессе его существенного влияния на выработку приговора. Собравшиеся были солидарны с судьями, одобряя, например, наказание злостного прогульщика молотобойца Н. Тихонова, не появившегося на протяжении 50 дней в апреле — июне 1920 г. в железнодорожных мастерских. Между тем в центр внимания, кроме труддезертирства, поставили спекулятивное мешочничество. Рабочих, предпочитавших заниматься личным обогащением вместо производственной деятельности в рыбинских мастерских, немилосердно приговаривали к 10–15 годам заключения в исправительном доме с принудительными работами⁹².

Императивное для большевистских руководителей военно-коммунистического времени положение об авангардной роли пролетариата обусловила установка РВЖДТ на превращение его в вершителя правосудия.

Выездсесии стали наиболее успешным идеологическим и пропагандистским проектами РВЖДТ. Не удивительно, что в конце августа 1920 г. уже сам председатель Петроградского дортрибунала Карелов возглавил команду трибунальцев, отправившихся в третий раз на работу в этот город. Рассматривалось выигрышное дело о «мародерстве» (еще один термин для наименования спекуляции). При поддержке пролетарского зала Карелов обрел на пять лет тюрьмы и «принудительной физической работы» заведующего буфетом станции Сонково за то, что купленное по 700 руб. за фунт «у неизвестного гражданина» (то есть мешочника) мясо он продавал порционно за 1600 руб., да еще и варил из него суп⁹³.

Как представляется, на открытых (прежде всего выездных) заседаниях РВЖДТ мы наблюдаем начальную стадию процесса целенаправленного формирования большевистской властью советской социалистической идентичности, основу которой составляло слияние индивида с коллективом при регулирующей роли власти. В связи с этим интересное суждение высказал историк Й. Хелльбек, полагающий, что в советский период именно «в расширенной жизни коллектива виделся источник подлинной субъективности». Хелльбек продолжил: «Коллектив обещал дать человеку дополнительную энергию, исторический смысл и нравственные

⁹¹ Там же. Л. 23.

⁹² Отчеты о деятельности Петроградского РВЖДТ // Там же. Ф. Р-2048. Оп. 2. Д. 355. Л. 5 об., 6, 8, 8 об.

⁹³ Переписка Правления Северо-Западных железных дорог // ЦГА СПб. Ф. Р-1397. Оп. 1. Д. 329. Л. 30 об.

ценности»⁹⁴. Согласимся и с исследователем Е.М.Балашовым, который увидел в созданной большевиками в годы Гражданской войны системе правопорядка «подобие церковного духа соборности, правда, с той существенной разницей, что на место смирения пришла агрессивность»⁹⁵.

Выражая настроения рабочих, чаще всего плохо относящихся к своим непосредственным руководителям, железнодорожные трибуналы жестко и публично карали начальников невысоких рангов. Так, на упоминавшейся второй выездной сессии в Рыбинске П.Г.Быль и его коллеги приговорили к шести годам принудительных работ начальника участкового профсоюзного комитета и к трем годам его заместителя. Вина их выражалась всего лишь в несвоевременном выполнении распоряжения о переводе паровозных бригад из Рыбинска за 30 км на станцию Медведево⁹⁶. Вот другой эпизод. В октябре 1920 г. трибунал Мурманской линии осудил дорожного мастера станции Лодейное Поле на 15 лет заключения «в исправительном доме» за взятку «в виде теленка и глухаря» и за привлечение подчиненных ему рабочих для вспашки личного огорода⁹⁷.

Особенно доставалось руководителям из сферы торговли и общепита, заведомо вызывавших настороженное отношение со стороны трудящихся. Например, в июле 1920 г. трибунал Николаевской дороги (недавно выделившийся из городского РВЖДТ), рассмотрев дело о краже соли распорядителями местной хлебопекарни Б.Блеером и И.Кокориным, постановил подвергнуть их «тяжелым общественным принудительным работам в исправительном доме» сроком на 15 (первого) и 20 (второго) лет; в октябре 1920 г. столь же сурово трибунал Мурманского направления покарал заведующего и кассира петрозаводской вокзальной столовой⁹⁸.

Борьба за чистоту рядов низового военно-коммунистического государственного аппарата занимала немалое место в деятельности трибуналов. Подобным образом компартия и советская власть умело демонстрировали самоочищение перед пролетариатом. В назидательных целях нередко ужесточались наказания для рядовых большевиков. В июле 1920 г. коменданта Петроградского РВЖДТ Иванова за кражу предназначенных для арестантов продуктовых передач осудили на три года принудительных работ, однако, как отмечено в приговоре, «принимая во внимание его принадлежность к РКП(б), наказание следует увеличить сроком до четырех лет»⁹⁹. Известны факты, когда для простых партийцев наказание увеличивалось в разы. Трибунал Николаевской железной дороги тщательно подготовил и в августе 1920 г. провел показательное судебное заседание над милиционером Е.Жидковым и шестью трудармейцами станции Бологое, уличенными в краже муки из вагона. Члена РКП(б) Жидкова приговорили к 20 годам «принудительных работ с содержанием под стражей в исправительном доме», остальные получили наказания в виде двух лет лишения свободы¹⁰⁰. В декабре 1920 г. трибунал Мурманской дороги на

⁹⁴ Хелльбек Й. Революция от первого лица. Дневники сталинской эпохи. М., 2017. С. 26

⁹⁵ Балашов Е. М. Новое общество — «новый человек» // Петроград на переломе эпох. Город и его жители в годы революции и Гражданской войны. СПб., 2013. С. 413.

⁹⁶ Донесения о делах, возбужденных РВЖДТ // ЦГАИПД СПб. Ф. Р-2400. Оп. 1. Д. 42. Л. 10.

⁹⁷ Там же. Л. 10, 19; Приговоры РВЖДТ // Там же. Ф. 2048. Оп. 2. Д. 358. Л. 34.

⁹⁸ Приговоры РВЖДТ // Там же. Д. 358. Л. 24.

⁹⁹ Приказы по РВЖДТ // ЦГА СПб. Ф. Р-2411. Оп. 2. Д. 123. Л. 71 об., 72.

¹⁰⁰ Протоколы заседаний Петроградского РВЖДТ // ЦГАИПД СПб. Ф. Р-2048. Оп. 2. Д. 353. Л. 15.

открытом судебном заседании осудил начальника заградотряда станции Мга (коммуниста) на пять лет «принудработ» за невыдачу пассажирам квитанций о реквизиции продуктов¹⁰¹.

Железнодорожные трибуналы Северо-Запада в 1920–1922 гг. провели 350 открытых — с привлечением публики — судебных заседаний в Петрограде и 118 выездных сессий. Последние проходили в Рыбинске, Бологом, Новгороде, Череповце, Пскове, Витебске, Мурманске, иногда даже в Москве. Выезжали трибунальцы на станции Дно, Любань, Старая Русса, Тверь, Клин, Мга и др.¹⁰² С 1921 г. выездные экспедиции проводились реже, но были более продолжительными; самый долгий рейд «по линиям Северо-Западных железных дорог», осуществленный под руководством очередного председателя Петроградского трибунала А. Н. Частова, проходил с 27 октября по 20 декабря 1921 г.¹⁰³

Пропагандистская направленность практики РВЖДТ акцентировалась периодической печатью. Массовая газета «Железнодорожник» (орган Политотдела Северо-Западного округа путей сообщения и Главполитпути, с конца 1920 г. называлась «Красный путь») ежедневно, а иногда раз в неделю размещала короткие заметки с названиями «В железнодорожном трибунале», «Долой разгильдяйство», «Себе в карман», «Наконец, попался», «Под суд дающих и берущих» и т. д. Тексты представляли собой сжатое изложение содержания приговоров трибунала: упоминалось о том, когда и кого судили, к какому наказанию приговорили. В числе осужденных находились спекулянты, фальсификаторы документов, взяточники.

Вместе с тем увлеченность руководства трибуналов проектом идеологического свойства, фактически нашедшим воплощение в потакании рабочим, уводила в сторону от реальной коллизии. Порожденное военным коммунизмом вопиющее разгильдяйство процветало в коллективах железнодорожников и приводило к развалу транспортной системы. Как говорилось в июньском 1920 г. приказе руководителя Главревжелдортрибунала Ю. Ю. Межина, «несчастные случаи с поездами», вызывавшиеся «небрежно-халатным отношением к служебным обязанностям» со стороны работников, имели «массовый характер». Межин возмущался бездеятельностью РВЖДТ, напомнил об их главной цели — укреплении исполнительской дисциплины на транспорте. Он требовал вынесения по фактам крушений поездов «самых суровых приговоров вплоть до расстрела»¹⁰⁴. Однако все это было не более чем риторика, поскольку потребность в наведении порядка на транзитных трассах вступала в противоречие с задачами идейного воздействия на пролетариат. Разболтанность железнодорожников была всеобщей, и воевать с ней — означало вступить в острый конфликт с теми, кого правящая партия считала своей социальной базой.

Обратимся к приговорам трибуналов. За то, что машинист, его помощник и кочегар устроили катастрофу, ведя эшелон ночью без сигнальных знаков и с повышенной скоростью, 20 февраля 1920 г. на заседании Петроградского трибунала они получили наказание в виде полутора месяцев содержания под стражей с ос-

¹⁰¹ Приговоры Петроградского РВЖДТ // Там же. Д. 364. Л. 28

¹⁰² Доклад о деятельности трибунала Петроградского округа за 1922–1923 гг. // Там же. Ф. Р-16. Оп. 1. Д. 5209. Л. 9 об.

¹⁰³ Приказы РВЖДТ Северо-Западной железной дороги // ЦГА СПб. Ф. Р-2411. Оп. 2. Д. 144. Л. 55, 79 об.

¹⁰⁴ Приказы по РВЖДТ // Там же. Д. 120. Л. 229 об.

вобождением из тюрьмы в связи с зачетом предварительного заключения¹⁰⁵. При общем беспорядке на станциях рутинными становились тяжбы о столкновениях паровозов, и в этих случаях к виновникам, как правило, применяли амнистии. Трибунал Мурманской дороги в апреле 1920 г. приговорил виновных в крушении поезда локомотивщиков к трем годам принудительных работ и тотчас простил их «по первомайской амнистии». Для сравнения: тогда же кассиру за спекуляцию билетами — «за продажу билетов по повышенному тарифу» — дали 11 лет, оставив без амнистии¹⁰⁶. Трибунальные заседания не столько наказывали преступников, сколько агитировали за революционную дисциплину.

Локомотивами управляли случайные люди, и РВЖДТ закрывали глаза на их безответственные действия. В июле 1920 г. на Мурманской железной дороге сошел с рельс эшелон с красноармейцами. Произошло это по вине рабочего А. Дагаева, который «был назначен на паровоз завкомом Путиловского завода». За то, что Дагаев «не предупредил о неимении у него права ездить на паровозе в качестве машиниста, согласился ехать без проводника, двигаясь первый раз по незнакомой дороге», его приговорили к трем годам принудительных работ и опять незамедлительно амнистировали¹⁰⁷. В августе 1920 г. машинист станции Петрозаводск К. Иванов, нарушив все инструкции, развил на паровозе недопустимую скорость и устроил крушение санитарного поезда, однако, приговоренный для вида к 10 годам принудительных работ, был в том же судебном заключении амнистирован¹⁰⁸. В сентябре 1920 г. наказали небольшими условными сроками железнодорожников «за халатное отношение к службе», вследствие чего на станции Дно паровоз сошел с рельс и сгорела платформа на станции Псков¹⁰⁹.

Выше были обобщены многочисленные приговоры РВЖДТ. Несмотря на декларирование трибуналами ригористических революционных лозунгов, они были склонны либеральничать с пролетариатом, закрывая глаза на так называемые родимые пятна старого строя. Передовому классу прощали любые грехи, кроме контрреволюции, под которой понимали спекуляцию.

Как мы видим, рассматриваемые учреждения сосредоточивались на преступлениях общеуголовного характера. За почти полным отсутствием на железных дорогах Северо-Запада открытой контрреволюции ее латентной формой признавались спекуляция или мешочничество, которые жестоко преследовались. Между тем в документации обнаружилось одно указание на разбирательство бесприемной контрреволюции. В названном выше приказе НКПС от 26 ноября 1920 г. говорилось о рассмотрении Петроградским реввоенжелдортрибуналом дела жестянщика В.И. Андрушевского, который «агитировал против советской власти среди прибывающих из Германии военнопленных». Контрреволюционера решили «подвергнуть заключению в концентрационный лагерь до окончания Гражданской войны»¹¹⁰. Других подобного рода фактов не обнаружено. Измученным тяготами

¹⁰⁵ Отчет, рапорт и статистические сведения Петроградского РВЖДТ // ЦГАИПД СПб. Ф.Р-2400. Оп. 1. Д. 41. Л. 15–15 об.

¹⁰⁶ Отчеты о деятельности РВЖДТ // Там же. Ф.Р-2048. Оп. 2. Д. 354. Л. 11 об.

¹⁰⁷ Там же. Л. 37.

¹⁰⁸ Там же. Л. 92.

¹⁰⁹ Приказы по РВЖДТ // ЦГА СПб. Ф.Р-2411. Оп. 2. Д. 120. Л. 336 об.

¹¹⁰ Переписка Правления Северо-Западных железных дорог // Там же. Ф.Р-1397. Оп. 1. Д. 329. Л. 48–50.

войны и военного коммунизма простым российским гражданам было не до политики и не до контрреволюции.

Работа военно-транспортных трибуналов целиком зависела от господствовавших политических парадигм. В результате перехода к НЭПу в 1921–1922 гг. происходило последовательное и существенное сокращение преступности, а также свертывание масштабов деятельности железнодорожных трибуналов. Судя по отчетам их следователей, радикально изменились формы преступности. В условиях перехода к рыночной экономике массовое мешочничество, борьба за искоренение которого выступала приоритетной задачей транспортных трибуналов в годы военного коммунизма, ушло в прошлое¹¹¹. Больше не встречались дела о труддезертирстве, подделке проездных документов. Вместе с тем из текстов приговоров РВЖДТ НЭПовского периода видно, что трибуналы нацеливались на борьбу с частыми билетными аферами (ревизоры передавали кассирам непогашенные билеты, а те продавали их вторично)¹¹². Кроме того, в октябре 1922 г. члены бригады поездных кондукторов были осуждены за хищение мануфактуры через вскрытую на межстанционном перегоне крышу вагона. Примечательно то, что в 1920 г. кондукторы, в то время неплохо существовавшие за счет мешочников, не унизились бы до подобного преступления¹¹³. В целом количество хищений товаров из вагонов, случаев взяточничества и преступлений по должности на железных дорогах прогрессивно падало и выразилось, по данным ОГПУ и Наркомата путей сообщения, уже к исходу первого года НЭПа в сравнительно небольших цифрах¹¹⁴. Вот почему аппарат всех отдельных железнодорожных трибуналов Северо-Западного региона (Объединенных северо-западных, Мурманской, Николаевской дорог) существенно сократили; например, уже в ноябре 1921 г. в Петроградском РВЖДТ вместо имевшихся осенью 1920 г. 60 человек числилось 40 человек¹¹⁵.

В 1921 г. раз за разом ограничивалась юрисдикция реввоен трибуналов. С мая 1922 г. в связи с принятием Уголовного кодекса РСФСР окончательно изменилось содержание их работы. Деятельность данных организаций перестала исходить из принципа чрезвычайности. «Воентрибы» превратились в обычные гражданские суды, руководствовавшиеся не «революционным правосознанием», а законом. В ходе заседаний применялся принцип состязательности сторон, приговоры содержали ссылки на статьи кодекса и во всех случаях допускали возможность обжалования наказаний¹¹⁶. Формальное сохранение статуса трибуналов до 1924 г. объяснялось личной позицией влиятельного Ф.Э.Дзержинского (председателя ВЧК, с апреля 1921 г. и до февраля 1924 г. главы НКПС), допускавшего вероятность возвращения к чрезвычайщине¹¹⁷.

¹¹¹ Переписка о работе следователей Мурманской ж. д. // Там же. Ф. Р-2411. Оп. 2. Д. 85. Л. 1–15, 19–23.

¹¹² Выписки из протоколов заседаний Реввоен трибунала Петроградского округа путей сообщения // Там же. Ф. Р-1397. Оп. 18. Д. 6. Л. 19, 47, 72.

¹¹³ Там же. Л. 37.

¹¹⁴ Доклад о деятельности трибунала Петроградского округа за 1922–1923 гг. // ЦГАИПД СПб. Ф. Р-16. Оп. 1. Д. 5209. Л. 9.

¹¹⁵ Статистические сведения о коллективе РВЖДТ объединенных Северо-Западных железных дорог // Там же. Ф. Р-1817. Оп. 1. Д. 1830. Л. 5.

¹¹⁶ Выписки из протоколов заседаний Реввоен трибунала Петроградского округа путей сообщения // ЦГА СПб Ф. Р-1397. Оп. 18. Д. 6. Л. 19, 22, 31, 37, 47, 52.

¹¹⁷ Чарный С. А. Революционные военные трибуналы на транспорте.

Рассматриваемые в настоящей статье три транспортных органа юстиции, а также Балтийско-Мариинский областной трибунал водного транспорта 22 июня 1922 г. были слиты в Объединенный военно-транспортный трибунал Петроградского округа путей сообщения, подчинявшийся Военно-транспортной коллегии Верховного трибунала РСФСР¹¹⁸. В новой организации трудились всего 88 сотрудников и в том числе 28 следователей, которым удавалось справляться со своими задачами¹¹⁹. «Ударные кампании по борьбе со взяточничеством и хищениями на транспорте, протекавшие последний год, в особенности наглядно показали, что эти преступления сведены до минимума», — писал председатель объединенного органа юстиции А. Миничев¹²⁰. Соответственно, действовавшие на территории СССР военно-транспортные трибуналы «ввиду значительного сокращения уголовных преступлений на железных дорогах и общего оздоровления на транспорте», как декларировалось в постановлении ЦИК СССР от 23 ноября 1923 г., были упразднены. В 1920–1930-х гг. военные трибуналы продолжали действовать только в РККА¹²¹. В Северо-Западном регионе их функции перешли к губернскому народному суду.

References

- Balashov E. M. *Novoe obshchestvo — “novyi chelovek”. Petrograd na perelome epokh. Gorod i ego zhiteli v gody revoliutsii i Grazhdanskoi voiny*. Moscow, Tsentrpoligraf Publ., 2013, pp. 409–516. (In Russian)
- Danisheskii K. Kh. *Revoliutsionnye voennye tribunaly*. Moscow, Revvoentribunal Respubliki Publ., 1920, 61 p. (In Russian)
- Davydov A. Iu. *Tretii front Grazhdanskoi voiny v Rossii: meshochnichestvo*. St Petersburg, Evraziia Publ., 2019, 672 p. (In Russian)
- Davydov A. Iu. *Tretii front Grazhdanskoi voiny v Rossii: meshochnichestvo v proryve bolshevistskoi osady derevni. Noveishaia istoriia Rossii*, 2018, vol. 8, no. 2, pp. 337–354. (In Russian)
- Ginzburg Yu. V., Zakharov V. V. *Tsentral'nye sudebnye organy v sisteme spetsializirovannykh tribunalov (1918–1920 gg.)*. *Istoriko-pravovye problemy: novyi rakurs*, 2017, no. 4, pp. 7–36. (In Russian)
- Grigor'ev O. V. *Na opasnykh peregonakh: voennoe pravosudie na zheleznykh dorogakh (1918–1921 gg.)*. *Istoricheskaia i sotsial'no-obrazovatel'naia mysl'*, 2017, vol. 9, no. 4 (2), pp. 18–23. (In Russian)
- Khell'bek I. *Revoliutsiia ot pervogo litsa: dnevniki stalinskoi epokhi*. Moscow, Novoe literaturnoe obozrenie Publ., 2017, 416 p. (In Russian)
- Komzolova A. A. *Referat knigi: Rendl M. Gosudarstvo protiv naroda: revoliutsionnaia iustitsiia v Grazhdanskuiu voinu v Rossii, 1917–1922 gg. Sotsial'nye i gumanitarnye nauki. Otechestvennaia i zarubezhnaia literatura. Ser. 5: Istoriiia*, 2021, no. 3, pp. 75–80. (In Russian)
- Makutchev A. V. *“Prigovor okonchatel'nyi i obzhalovaniiu ne podlezhit...”: revoliutsionnye tribunaly v Sovetskoi Rossii v gody Grazhdanskoi voiny*. Moscow, AIRO-XXI Publ., 2020, 256 p. (In Russian)
- Pivovarov M. S. *Uchastie revoliutsionnykh tribunalov v likvidatsii antikommunisticheskikh vooruzhennykh vystuplenii v Sibiri (oktiabr' 1920 — avgust 1921 g.)*. *Grazhdanskaia voina na vostoке Rossii (noiabr' 1917 — dekabr' 1922 g.)*. Novosibirsk, Sibirskoe otdelenie RAN Press, 2019, pp. 243–255. (In Russian)
- Polianskii N. N. *Revoliutsionnye tribunaly. Pravo i zhizn'*, 1927, vol. 8, pp. 67–79. (In Russian)

¹¹⁸ Доклад о деятельности трибунала Петроградского округа за 1922–1923 гг. // ЦГАИПД СПб. Ф. Р-16. Оп. 1. Д. 5209. Л. 9; Приказы по Петроградскому РВЖДТ // ЦГА СПб. Ф. Р-2411. Оп. 2. Д. 65. Л. 2.

¹¹⁹ Приказы по Петроградскому РВЖДТ // ЦГА СПб. Ф. Р-2411. Оп. 2. Д. 64. Л. 2; Приказы по Петроградскому РВЖДТ // Там же. Д. 65. Л. 3 об.

¹²⁰ Доклад о деятельности трибунала Петроградского округа за 1922–1923 гг. // ЦГАИПД СПб. Ф. Р-16. Оп. 1. Д. 5209. Л. 13.

¹²¹ Там же. Л. 12; Материалы к протоколу заседания бюро ЛОК ВКП(б) // Там же. Ф. Р-24. Оп. 2а. Д. 153. Л. 14–15.

- Shkarevskii D. N. Revoliutsionnye voennye zheleznodorozhnye tribunaly v nachale 1920-kh godov. *Voprosy istorii*, 2019, no. 2, pp. 119–132. (In Russian)
- Titkov V. I. Revoliutsionnye tribunaly kak organy politicheskoi bor'by. *Sudebnaia vlast' i ugovnyi protsess*, 2017, no. 3, pp. 71–83. (In Russian)
- Uporov I. V. Revoliutsionnye tribunaly kak chrezvychainye sudebnye organy Sovetskogo gosudarstva (1917–1922 gg.). *Nauka i obrazovanie: sokhraniiaia proshloe, sozdaem budushchee*. Penza, Nauka i prosveshchenie Publ., 2017, pp. 48–52. (In Russian)

Статья поступила в редакцию 11 сентября 2022 г.

Рекомендована к печати 30 января 2023 г.

Received: September 11, 2022

Accepted: January 30, 2023