

Д. Н. Шкаревский\*

## РЕПРЕССИВНАЯ ПОЛИТИКА НА ТРАНСПОРТЕ В ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ 1930-х гг.

**Аннотация.** Автор анализирует репрессии на транспорте в первой половине 1930-х гг. Изучение данной темы осложняется отсутствием полных статистических данных, а также труднодоступностью архивных документов. Тем не менее на основании имеющихся материалов автор приходит к следующим выводам.

В первой половине 1930-х гг. на транспорте были организованы массовые репрессии, которые отличались применением мер наказаний, в основном не связанных с лишением свободы. Это привело к тому, что наличие судимости у работников транспорта стало обычным делом. Поэтому в 1935—1936 гг. руководство стремилось уменьшить количество репрессированных на транспорте и одновременно ужесточить применяемые меры репрессии. По мнению автора, репрессивная политика первой половины 1930-х гг. напоминает принцип маятника, т.к. в результате управленческих ошибок руководства органы транспортной юстиции то раскручивали маховик репрессий, то останавливали их. Кроме того, автор отмечает, что данная политика проводилась в рамках кампанейского правосудия.

Обращают на себя внимание систематические сбои в исполнении указаний центра органами транспортной юстиции на местах вплоть до конца 1934 г. Поэтому деятельность органов юстиции на транспорте, по мнению автора, стала удовлетворять руководство страны только с середины 1935 г., т.е. для организации и становления системы органов транспортной юстиции потребовалось около 5 лет.

Автор приходит к выводу о большом количестве нарушений советского законодательства в ходе репрессий первой половины 1930-х гг. на транспорте, а также о создании «двойного дна» в советском праве. По мнению автора, репрессии первой половины 1930-х гг. являлись «тренировкой» для органов транспортной юстиции в целях подготовки репрессий второй половины 1930-х гг.

**Ключевые слова:** советская юстиция, транспортная юстиция, сталинские репрессии, репрессивная политика, советское законодательство на транспорте, «двойное дно» советского права.

**DOI: 10.17803/1729-5920.2018.138.5.064-071**

В 1930-е гг. в СССР были восстановлены органы юстиции на транспорте (далее — ТЮ). Однако их участие в организации и проведении репрессий до настоящего времени не было проанализировано и оценено<sup>1</sup>. К сожалению, доступные документы не содержат обобщающих статистических данных, которые бы мог-

ли отразить деятельность органов ТЮ в целом в 1930-е гг. К тому же система статистического учета в СССР была далека от совершенства: «Она представляет собой ведомственную статистику, ведущуюся соответствующими ведомствами (НКВД, ВС, Прокуратура), не давая единого учета преступлений и лиц, осужденных по

<sup>1</sup> См: Козинцев А. Я. Органы транспортной юстиции СССР в 30-е годы XX в. // Транспортное право. 2007. № 4. С. 34—39 ; Шкаревский Д. Н. Проблемы изучения советской транспортной юстиции // История государства и права. 2012. № 6. С. 18—20.

© Шкаревский Д. Н., 2018

\* Шкаревский Денис Николаевич, кандидат исторических наук, доцент кафедры теории и истории государства и права Сургутского государственного университета  
shkarden@mail.ru

628400, Россия, г. Сургут, пр. Ленина, д. 1

ним. <...> Система статистической отчетности... в очень малой степени представляет статистику правовую, а больше похожа на статистику наших хозяйственных наркоматов»<sup>2</sup>.

Тем не менее деятельность органов ТЮ находилась на контроле «на самом верху». Уже в 1931 г. П. Красиков докладывал И. Сталину о том, что, по данным от 19 ж.-д. линейных судов и прокуроров на 12 января 1931 г., «возбуждено против работников транспорта 857 дел. <...> Кассационные жалобы на приговора ж.-д. линейных судов в ТК ВС [Транспортную коллегия Верховного суда] начали поступать с 5 января 1931 г... Установленные законом жесткие сроки для предварительного следствия и расследования дел в судах первой инстанции в большинстве своем не соблюдаются»<sup>3</sup>. Всего за 1931 г. лисуды осудили 12 тыс. чел.<sup>4</sup>

Органы ТЮ действовали методами «кампанейского правосудия» (в 1929 г. ОГПУ «была ликвидирована вредительская группа фон Мекка — Шухова» на ж.-д. транспорте). Кроме этого, с 1929 г. в органах специальной юстиции «упрощаются и рационализируются» все виды делопроизводства<sup>5</sup>. В результате, по словам Л. Кагановича, «судимость на ж. д. начинают считать таким же привычным, «неизбежным» делом, как и крушения». Также Ю. Межин отмечал, что деятельность органов ТЮ в начале 1930-х гг. характеризовалась «формальным отношением к вопросам о предании суду, имело место массовое осуждение железнодорожников за счет, главным образом, второстепенных и маловажных виновников». За 1934 г. органами ТЮ было осуждено 27 239 чел. Циркуляр ВС и Прокуратуры СССР от 19 апреля 1935 г. также отмечал массовый характер неисполнения и несвоевременного исполнения приговоров ж.-д. линейных судов, присуждающих к лишению свободы и к исправительно-трудовым работам<sup>6</sup>.

Попытка исправить ситуацию, сделать репрессивный аппарат более управляемым, а репрессии более жесткими относится к 1933 г. 8 мая 1933 г. была издана инструкция «О меткости и политической подготовке судебной репрессии». Однако уже в октябре 1933 г. Г. Сегал отмечал, что «директива партии от 8.05 на местах проводится слабо»<sup>7</sup>. Никаких санкций за неисполнение данной инструкции не последовало. Видимо, поэтому репрессивный аппарат давал сбои вплоть до конца 1934 г. К примеру, в одном из приказов по ГТП отмечалось, что «прокуратура Московско-Курской ж. д. в 1934 г. возбудила огромное количество дел (2 468) и привлекла 4 495 чел. за мелкие нарушения дисциплины и производственные неполадки. Это результат несерьезного, некритического отношения. <...> Это привело к тому, что 46 % возбужденных дел прекращено...»<sup>8</sup>.

Одновременно прослеживается стремление транспортной прокуратуры к доминированию в управлении репрессиями на транспорте в 1933—1934 гг. К примеру, партгруппа транспортной и водной прокуратуры 25 августа 1934 г. одобрила проведение следующих мероприятий: «соблюдение процессуальных правил УГБ; наблюдение прокурора по всем делам в процессе следствия; право прокурора истребования в порядке надзора дел в любой стадии процесса; независимо от характера дела, обязательность санкции прокурора на арест; наблюдение из центра за делами из области преступлений: государственных, особо опасных против порядка управления, Закона 7.8. и 8.12»<sup>9</sup>.

Однако, по мнению Г. Сегала, судебная репрессия была малоэффективна вследствие массовости и отсутствия какой бы то ни было подготовки к процессам<sup>10</sup>. Так, в апреле 1935 г. прокурор СССР отмечал общие недостатки органов ТЮ: канцелярско-бюрократическое отношение к возбуждению расследования; от-

<sup>2</sup> Государственный архив Российской Федерации (далее — ГАРФ). Ф. 9474. Оп. 16. Д. 80. Л. 76.

<sup>3</sup> ГАРФ Ф. 9474. Оп. 16. Д. 13. Л. 2.

<sup>4</sup> Б. а. Итоги и перспективы работы органов по борьбе с преступностью на железнодорожном транспорте // Советская юстиция. 1932 № 16. С. 25—27.

<sup>5</sup> ГАРФ. Ф. 9474. Оп. 42. Д. 212. Л. 28.

<sup>6</sup> Сборник циркуляров и разъяснений прокурора СССР, действующих на 1 сентября 1936 г. / сост. Б. Соллерс, Д. Орлов. М., 1936. С. 130.

<sup>7</sup> ГАРФ. Ф. 8131. Оп. 10. Д. 101. Л. 18.

<sup>8</sup> ГАРФ. Ф. 8131. Оп. 8. Д. 157. Л. 11.

<sup>9</sup> Центр. архив обществ.-политич. истории Москвы. Ф. 1936. Оп. 1. Д. 23. Л. 10.

<sup>10</sup> ГАРФ Ф. 8131. Оп. 17. Д. 170. Л. 73.

сутствие критической оценки многочисленных обращений, отсутствие законных оснований для возбуждения уголовного преследования, нецелесообразность расследования, трафаретные резолюции («следователю для расследования», «ОДТО ГУГБ — для расследования»)<sup>11</sup>.

Отмечу, что, вероятно, линию на некоторое ограничение репрессий поддерживал Г. Сегал. Его заместитель на партсобрании 1937 г., уже после репрессирования своего начальника, заявил: «Сегал считал необходимым согласовывать всякое предание суду инженеров. Я подал докладную записку об этом. <...> Я боролся за перестройку работы в аппарате, я боролся с консерватизмом, а может быть, с чем-то совсем другим Сегала»<sup>12</sup>.

Между тем центр ставил новые задачи перед органами ТЮ, фактически требуя организовывать и проводить уголовно-репрессивные кампании на транспорте. В одной из телеграмм Г. Сегала от 1933 г. всем транспортным прокуратурам было приказано случаи злонамеренного разъединения документов и багажа рассматривать как расхищение общественной собственности (по Закону от 07.08.1932) и прекратить передачу ТПО каких бы то ни было не востребуемых, бездокументных грузов, багажа, привлекая виновных к судебной ответственности, вплоть до предания суду<sup>13</sup>. К тому же в 1933 г. прозвучал призыв расширить и конкретизировать «по отдельным видам к. р. [контрреволюционных] преступлений правила методики расследования» (предусмотренных ст. 58-8, 58-9, 58-10 УК)<sup>14</sup>.

Кроме линсудов, важным элементом репрессивного механизма в 1934—1935 гг. являлись постоянные сессии линсудов, организованные явочным порядком в 1934 г. Они просуществовали до 1 января 1936 г. В отчете Транспортной коллегии Верховного суда СССР за 1936 г. отмечалось, что «система постоянных сессий» имела много отрицательных сторон, их члены допускали нередко серьезные

ошибки. «За отсутствием прав кассации и надзора у линсуда дела из постоянных сессий поступали непосредственно в ТК. <...> С 1 января 1936 г... часть членов... из постоянных сессий переведена в дорожные суды... часть членов (около 20 %) сокращена»<sup>15</sup>. При ликвидации постоянных сессий их аппарат был сосредоточен в дорожных судах при Управлении дорог. На дорожные суды была возложена обязанность по обслуживанию всей линии выездными сессиями<sup>16</sup>.

Кроме того, в середине 1930-х гг. вводится «практика соответствующего распределения всех дел между секретарями и членами суда, возложение на них персональной ответственности за дело от момента его поступления в дорсуд до его завершения и направления в архив»<sup>17</sup>.

В конце 1934 — начале 1935 г. наблюдается начало нового этапа в репрессивной политике на транспорте. Вероятно, в связи с убийством С. М. Кирова 1 декабря 1934 г. и недостаточно хорошей работой органов ТЮ приказом В. Ульриха от 28 декабря 1934 г. расследуемые ТО НКВД дела об измене Родине, шпионаже, диверсиях на 23 ж. д. подлежали рассмотрению в военных трибуналах. Например, такие дела по Московско-Казанской, Московско-Курской, Западной, МББ, Северной, Окружной, Юго-Восточной, Московско-Донбасской ж. д. были переданы на рассмотрение в военный трибунал Московского военного округа<sup>18</sup>.

Одновременно с этим в делопроизводственной документации встречается указание на то, что при прокуроре И. Акулове (с июня 1933 г.) «дачи санкций на арест на ж.-д. транспорте» было усложнено, а после него (март 1935 г.) — упрощено<sup>19</sup>. Практически параллельно этому А. Винокуровым и Ю. Межиным вводится новый Порядок прохождения и рассмотрения спецдел в линейных судах. Согласно данному документу техническое оформление поступивших из прокуратуры спецдел проводилось

<sup>11</sup> Сборник циркуляров и разъяснений прокурора СССР, действующих на 1 сентября 1936 г. С. 106—107.

<sup>12</sup> Центр. архив обществ.-политич. истории Москвы. Ф. 1246. Оп. 1. Д. 4. Л. 124.

<sup>13</sup> ГАРФ. Ф. 8131. Оп. 10. Д. 105. Л. 30.

<sup>14</sup> Тарасов-Родионов. Методика расследования к. р. преступлений // Советская юстиция. № 17. 1933. С. 16—17.

<sup>15</sup> ГАРФ. Ф. 9492. Оп. 1. Д. 10. Л. 28.

<sup>16</sup> ГАРФ. Ф. 9474. Оп. 16. Д. 93. Л. 13.

<sup>17</sup> Менделеева. Организационная перестройка дорожных судов // Советская юстиция. 1936. № 7. С. 12.

<sup>18</sup> ГАРФ. Ф. 9474. Оп. 42. Д. 426. Л. 54.

<sup>19</sup> ГАРФ. Ф. 8131. Оп. 38. Д. 3. Л. 15.

в секретном порядке. В составе суда должны были находиться только члены линейного суда (народные заседатели и соцсовместители не допускались). Стороны могли быть допущены к участию только по делам, рассматриваемым в открытом судебном заседании; при наличии секретных сведений в деле заседание суда должно было быть закрытым. Председательствующий должен был обеспечить полную секретность обвинительного заключения. Если дело рассматривалось в закрытом заседании, то обвинительное заключение оглашалось подсудимым только в стенах линейного суда или в местах заключения. Кассационные жалобы осужденных, протесты прокуроров на приговоры по спецделам подавались в лисуд и направлялись в Транспортную коллегия Верховного суда в засекреченном виде. К техническому оформлению дел допускались только засекреченные сотрудники<sup>20</sup>.

К тому же принимаются так называемые Закон 07.04.1935 и секретный циркуляр председателя ВС СССР и Прокурора СССР (1935 г.), которые допускали применение ВМН к несовершеннолетним<sup>21</sup>. Отмечу и директивное письмо ВС СССР от 07.03.1935 № 13, п. 3 которого гласил: «В тех случаях, когда по делам, рассмотренным спецколлегиями, особенно по делам о к. р. агитации и пропаганде, судебным следствием выясняется отсутствие достаточных улик и доказательств для вынесения обвинительного заключения и приговора, но когда... имеется достаточно фактов, свидетельствующих о социальной опасности обвиняемого в силу его связи с преступной средой, прошлой судимости и прочее, ВС предлагает выносить частное определение о передаче дела в Особое совещание при НКВД»<sup>22</sup>. При этом директивой ВС СССР от 07.08.1935 запрещалось судам подробно цитировать в приговорах к. р. фразы и выдержки из к. р. листовок и воззваний, ограничиваясь общим указанием в приговорах на к. р. агитацию. Несмотря на это, лисудами зачастую директива не соблюдалась<sup>23</sup>.

Существенное значение для деятельности органов ТЮ имел приказ Л. Кагановича от 19.03.1935 «О борьбе с крушениями и авариями», который требовал отказаться от массовой репрессии и ужесточить меры наказания за преступления. Отмечу, что с приходом Л. Кагановича органы ТЮ иногда стали запрашивать разрешение у НКПС для привлечения к ответственности некоторых работников транспорта<sup>24</sup>.

Однако достаточно продолжительное время переломить ситуацию не удавалось. Г. Сегал в одном из отчетов отмечал, что «засоренность транспорта, полная недейственность дисциплинарной практики и крайне низкий уровень дисциплины, отсутствие бережного отношения к комсоставу и квалифицированным кадрам со стороны хозяйственного и политического руководства дорог, со стороны прокурорских и судебных работников приводит к массовой судимости. За 1934 г. линейными судами по 24 дорогам осуждено 22 080 железнодорожников. <...> Огромное количество осужденных за крушения и аварии (7,5 тыс. чел.) и крайне поверхностный подход комсостава, прокуратуры к преданию суду приводит к тому, что предаются в большинстве случаев второстепенные виновники, для которых достаточно дисциплинарного взыскания»<sup>25</sup>. При этом Г. Сегал отмечал, что «низкое качество следствия, производимого преимущественно органами НКВД и недостаточный надзор прокуратуры, приводит к тому, что из преданных суду около 20 % отсеивается в судебных заседаниях»<sup>26</sup>.

Ситуация изменилась только в конце 1935 — начале 1936 г.: руководство органами ТЮ констатировало, что «произошел отсев второстепенных виновников; выросло применение лишения свободы (73,4 %)»<sup>27</sup>. Однако органы ТЮ стали просто уголовным делам придавать к. р. характер для вынесения более суровых наказаний и «улучшения» статистики<sup>28</sup>. При этом, согласно распоряжению Н. Крылен-

<sup>20</sup> ГАРФ. Ф. 9474. Оп. 16. Д. 94. Л. 86.

<sup>21</sup> ГАРФ. Ф. 9474. Оп. 16. Д. 252. Л. 54 ; Д. 76. Л. 98.

<sup>22</sup> ГАРФ. Ф. 9474. Оп. 16. Д. 92. Л. 17.

<sup>23</sup> ГАРФ. Ф. 9474. Оп. 16. Д. 93. Л. 6.

<sup>24</sup> ГАРФ. Ф. 8131. Оп. 17. Д. 174. Л. 48.

<sup>25</sup> ГАРФ. Ф. 8131. Оп. 17. Д. 170. Л. 73.

<sup>26</sup> ГАРФ. Ф. 8131. Оп. 17. Д. 170. Л. 73.

<sup>27</sup> ГАРФ. Ф. 9474. Оп. 16. Д. 85. Л. 98—102.

<sup>28</sup> Б. а. Неправильное применение репрессии // Социалистическая законность. 1935. № 1. С. 42—50.

ко, все дела о к. р. преступлениях нужно было рассматривать в закрытых заседаниях<sup>29</sup>.

В первой половине 1930-х гг. органы ТЮ действовали, опираясь на слова И. Сталина о том, что ж.-д. транспорт «является тем узким местом, о которое может споткнуться вся наша экономика». Были установлены 3 причины отставания транспорта, с которыми органы ТЮ и должны были бороться: канцелярско-бюрократические методы руководства, низкая трудовая дисциплина, засоренность ж.-д. кадров чуждым элементом<sup>30</sup>. Это привело к массовому нарушению законодательства. В постановлении пленума от 7 июня 1934 г. «О необходимости строжайшего соблюдения судами уголовно-процессуальных норм» констатировались систематические нарушения судами основных уголовно-процессуальных норм, гарантирующих непосредственность, полноту и всесторонность судебного следствия. Было отмечено также, что принятие судами уголовных дел проходит в судах чисто механически, без предварительного изучения судом дела, нарушается принцип непосредственной оценки судом в судебном заседании всех доказательств по делу, не обеспечивается точное документирование хода судебного рассмотрения дела<sup>31</sup>.

По мнению руководства, работа органов ТЮ полностью оправдала свое существование. Однако среди основных недочетов их деятельности были названы: большой размах судебной репрессии при сравнительно низком ее уровне. В результате среди железнодорожников сформировалась «привычка» к судам. Особо обращает на себя внимание судимость командного состава и квалифицированных кадров транспорта<sup>32</sup>. В мае 1935 г. было проведено совещание прокуроров ж. д. и председателей линейных судов с участием Л. Кагановича и А. Вышинского, которое «преследовало цель критического анализа работы органов юстиции на транспорте и перестройки этой работы на основе приказа Л. Кагановича «О борьбе с кру-

шениями и авариями»». В ходе этого мероприятия был озвучен «основной порок работы органов юстиции на ж.-д. транспорте: эти органы... в значительной степени поддались влиянию формально-бюрократических методов, характеризовавших работу транспорта, борьба с которыми является, по существу, одной из их важнейших задач»<sup>33</sup>.

Г. Сегал отмечал, что «за 4 мес., истекшие с момента назначения Л. Кагановича народным комиссаром путей сообщения... *прокуратура и суды на транспорте крайне медленно перестраиваются в сторону отказа от массовой и беспорядочной репрессии...* В мае наступил резкий перелом в количественном размахе применения этих репрессий; но вместе с тем обнаружилась другая крайность в работе органов прокуратуры... Эта крайность выразилась в отказе на ряде дорог от проведения судебных процессов даже при наличии большого количества крушений. Резкое снижение количества судебных процессов в мае не сопровождалось повышением их качества и поэтому носило... механический характер; подготовка процессов и их проведение были по-прежнему неудовлетворительны, карательная политика оставалась на том же низком уровне... Лишь в июне [1935 г.] отмечаются первые успехи в области повышения качества судебной борьбы с крушениями: <...> на ряде дорог были проведены неплохо подготовленные и организованные процессы... Эти первые успехи были достигнуты за счет ликвидации самотека, обдуманного отбора людей, к которым эти репрессии применялись. <...> Особенно дает себя чувствовать *слабая техническая грамотность следователей, прокуроров и судей...*»<sup>34</sup>. В результате регулярного длительного давления на органы ТЮ действительно наблюдалось некоторое сокращение репрессий на транспорте. К примеру, если за 1935 г. линейными судами было рассмотрено 12 564 дела, то за 1936 г. — 6 571 дело. Всего осуждено было в 1935 г. 22 771

<sup>29</sup> ГАРФ. Ф. 9492. Оп. 1а. Д. 2. Л. 86.

<sup>30</sup> ГАРФ. Ф. 8131. Оп. 11. Д. 201. Л. 127.

<sup>31</sup> Сборник постановлений и разъяснений ВС СССР, действующих на 1 января 1936 г. / под ред. А. Винокурова. М., 1936. С. 46—50.

<sup>32</sup> ГАРФ. Ф. 8131. Оп. 16. Д. 2. Л. 1а.

<sup>33</sup> Сегал Г. К итогам майского совещания судебно-прокурорских работников ж.-д. транспорта // Социалистическая законность. 1935. № 7. С. 7—9.

<sup>34</sup> Сегал Г. Осенне-зимние перевозки и задачи транспортной прокуратуры // Социалистическая законность. 1935. № 8. С. 5—6.

чел., в 1936 г. — 11 709 чел.<sup>35</sup> Однако при сокращении количества уголовных дел наблюдалось ужесточение репрессии (увеличение доли лиц, осужденных к лишению свободы). В первом полугодии 1935 г. было осуждено к лишению свободы 51,3 % осужденных, в IV кв. 1936 г. — 82,4 %. При этом незначительно снизилась доля осужденных к ВМН (с 1,06 % в 1935 г., до 0,9 % в 1936 г.)<sup>36</sup>.

Отмечу, что по распоряжению А. Винокурова (1936 г.) «при разрешении вопросов о возможности применения условно-досрочного освобождения к осужденным классово чуждым элементам и в особенности к осужденным за к. р. преступления в каждом отдельном случае суды должны самым тщательным образом изучать и учитывать степень социальной опасности осужденного. <...> Исключительная осторожность и бдительность нужны в отношении лиц, осужденных по ст. 58-1а, 58-1б, 58-8, 58-9 УК РСФСР»<sup>37</sup>. Таким образом, фактически было невозможно получить УДО осужденным по этим статьям.

Весьма похожие тенденции имели место и на водном транспорте<sup>38</sup>. В 1936 г. наблюдалось резкое снижение осужденных на водном

транспорте: «Если взять число преданных суду в первом полугодии 1935 г. за 100, то в 1936 г. предано суду по сравнению с 1935 г. 61,6 %»<sup>39</sup>. Сохранялась также практика недостаточно обоснованного привлечения к уголовной ответственности<sup>40</sup>. В то же время наблюдалось и ужесточение мер судебной репрессии в 1936 г.<sup>41</sup>

Таким образом, в первой половине 1930-х гг. на транспорте были организованы массовые репрессии, которые отличались применением мер наказаний, в основном не связанных с лишением свободы. Это привело к тому, что наличие судимости у работников транспорта стало обычным делом. Поэтому в 1935—1936 гг. руководство стремилось уменьшить количество репрессированных на транспорте и одновременно ужесточить применяемые меры репрессии.

Деятельность репрессивного аппарата на транспорте стала удовлетворять руководство только с середины 1935 г., т.е. на становление системы органов ТЮ потребовалось около 5 лет. Поэтому, вероятно, первую половину 1930-х гг. можно охарактеризовать, как подготовку органов ТЮ к Большому террору.

## БИБЛИОГРАФИЯ

1. Б. а. Итоги и перспективы работы органов по борьбе с преступностью на железнодорожном транспорте // Советская юстиция. — 1932. — № 16. — С. 25—27.
2. Б. а. Неправильное применение репрессии // Социалистическая законность. — 1935. — № 1. — С. 42—50.
3. Б. а. Совещание прокуроров водного транспорта // Социалистическая законность. — 1937. — № 2. — С. 71—73.
4. Кодинцев А. Я. Органы транспортной юстиции СССР в 30-е годы XX в. // Транспортное право. — 2007. — № 4. — С. 34—39.
5. Менделеева. Организационная перестройка дорожных судов // Советская юстиция. — 1936. — № 7. — С. 12.
6. Мерэн Г. Выше качество работы водно-транспортных судов // Советская юстиция. — 1936. — № 33. — С. 5—6.
7. Мерэн Г. Практика и задачи водно-транспортных судов // Советская юстиция. — 1936. — № 11. — С. 6.

<sup>35</sup> ГАРФ. Ф. 9492. Оп. 1. Д. 10. Л. 53, 54, 51, 50.

<sup>36</sup> ГАРФ. Ф. 9492. Оп. 1. Д. 10. Л. 50, 49.

<sup>37</sup> ГАРФ. Ф. 9492. Оп. 1 а. Д. 1. Л.1.

<sup>38</sup> ГАРФ. Ф. 9474. Оп. 16. Д. 85. Л. 154, 155, 156об; Мерэн Г. Практика и задачи водно-транспортных судов // Советская юстиция. 1936. № 11. С. 6; Он же. Выше качество работы водно-транспортных судов // Там же. № 33. С. 5—6.

<sup>39</sup> Миронов С. О работе и ближайших задачах Водной прокуратуры // Социалистическая законность. 1936. № 11. С. 39—41

<sup>40</sup> Миронов С. Указ. соч. С. 39—41.

<sup>41</sup> Б. а. Совещание прокуроров водного транспорта // Социалистическая законность. 1937. № 2. С. 71—73.

8. Миронов С. О работе и ближайших задачах Водной прокуратуры // Социалистическая законность. — 1936. — № 11. — С. 39—41.
9. Сборник постановлений и разъяснений ВС СССР, действующих на 1 января 1936 г. / под ред. А. Винокурова. — М., 1936. — 280 с.
10. Сборник циркуляров и разъяснений прокурора СССР, действующих на 1 сентября 1936 г. / сост. Б. Солерс, Д. Орлов. — М., 1936. — 330 с.
11. Сегал Г. К итогам майского совещания судебно-прокурорских работников ж.-д. транспорта // Социалистическая законность. — 1935. — № 7. — С. 7—9.
12. Сегал Г. Осенне-зимние перевозки и задачи транспортной прокуратуры // Социалистическая законность. — 1935. — № 8. — С. 5—6.
13. Тарасов-Родионов. Методика расследования к.р. преступлений // Советская юстиция. — № 17. — 1933. — С. 16—17.
14. Шкаревский Д. Н. Проблемы изучения советской транспортной юстиции // История государства и права. — 2012. — № 6. — С. 18—20.

Материал поступил в редакцию 12 декабря 2017 г.

### REPRESSIVE POLICY ON TRANSPORT IN THE FIRST HALF OF THE 1930S

**SHKAREVSKY Denis Nikolaevich** — PhD in History, Associate Professor of the Department of Theory and History of the State and Law of the Surgut State University  
shkarden@mail.ru  
628400, Russia, Surgut, pr. Lenina, d. 1

**Abstract.** *The author of the article analyzes repressions on transport in the first half of the 1930s. The study of the issue in question is complicated by the lack of complete statistical data, as well as by inaccessibility of archival documents. However, based on the resources available, the author comes to the following conclusions. In the first half of the 1930s, mass repressions were initiated on transport. Repressions were distinguished for imposing punishments that mostly included deprivation of liberty or incarceration. Thus, almost all transport workers had criminal records. Therefore, in 1935-1936 the government sought to reduce the number of repressed transport workers and, at the same time, to toughen the measures of repression. The author agrees that the repressive policy of the first half of the 1930s is the reminiscence of the principle of the pendulum, and the flywheel of repressions was either unwound or stopped by the bodies of transportation justice as the result of administrative fallacies of the government. In addition, the author notes that that policy was carried out under the auspices of slipshod justice. Attention has been drawn to systematic failures of local bodies of transportation justice to execute the central government orders until the end of 1934. Therefore, the author argues that the government of the State had been satisfied with the work of bodies of transportation justice only by the middle of 1935, i.e. it took almost 5 years to found and develop the system of bodies of transportation justice. The author comes to the conclusion that a large number of Soviet Law violations on transport were committed during repressions of the first half of the 1930s, and a "false bottom" was created in Soviet Law. In author's opinion, repressions of the first half of the 1930s became a kind of "training" for the bodies of transportation justice in order to prepare repressions of the second half of the 1930s.*

**Keywords:** *Soviet justice, transportation justice, Stalinist repression, repressive policy, Soviet legislation on transport, "false bottom" of Soviet Law.*

### REFERENCES

1. Itogi i perspektivy raboty organov po borbe s prestupnostyu na zheleznodorozhnom transporte. 1932. Sovetskaya yustitsiya. No. 16. P. 25—27.
2. Nepravilnoe primeneniye repressii. 1935. Socialisticheskaya zakonnost. No. 1. P. 42—50.
3. Soveshchanie prokurorov vodnogo transporta. 1937. Sotsialisticheskaya zakonnost. No. 2. P. 71—73.



4. *Kodintsev A. Ya.* Organy transportnoy yustitsii SSSR v 30-e gody XX v. 2007. Transportnoe pravo. No. 4. P. 34—39.
5. *Mendeleeva M.* Organizatsionnaya perestroyka dorozhnykh sudov. 1936. Sovetskaya yustitsiya. No. 7. P. 12.
6. *Meren G.* Vyshe kachestvo raboty vodno-transportnykh sudov. 1936. Sovetskaya yustitsiya. No. 33. P. 5—6.
7. *Meren G.* Praktika i zadachi vodno-transportnykh sudov. 1936. Sovetskaya yustitsiya. N 11. P. 6.
8. *Mironov S.* O rabote i blizhajshikh zadachakh Vodnoy prokuratury. 1936. Socialisticheskaya zakonnost. No. 11. P. 39—41.
9. Sbornik postanovleniy i razyasnenij VS SSSR, dejstvuyushchix na 1 yanvarya 1936 g. (ed. A. Vinokurova). 1936. 280 p.
10. Sbornik tsirkulyarov i razyasnenij prokurora SSSR, dejstvuyushchikh na 1 sentyabrya 1936 g. (comp. by B. Solers, D. Orlov). 1936. Moscow. 330 p.
11. *Segal G.* K itogam majskogo soveshchaniya sudebno-prokurorskich rabotnikov zh.-d. transporta. 1935. Sotsialisticheskaya zakonnost. No. 7. P. 7—9.
12. *Segal G.* Osenne-zimnie perevozki i zadachi transportnoi prokuratury. 1935. Socialisticheskaya zakonnost. No. 8. P. 5—6.
13. *Tarasov-Rodionov A.I.* Metodika rassledovaniya k.r. prestuplenij. 1933. Sovetskaya yustitsiya. No. 17. P. 16—17.
14. *Shkarevskiy D. N.* Problemy izucheniya sovetskoj transportnoj yustitsii. 2012. Istoriya gosudarstva i prava. No. 6. P. 18—20.