

УДК 94

DOI: 10.17748/2075-9908-2017-9-4/2-18-23

ГРИГОРЬЕВ Олег Вячеславович  
Новосибирский военный институт  
им. И.К. Яковлева войск национальной гвар-  
дии Российской Федерации  
г. Новосибирск, Россия  
3411208@mail.ru

Oleg V. GRIGORYEV  
I.K. Yakovlev Novosibirsk Military Institute of  
the Russian National Guard Troops  
Novosibirsk, Russia  
3411208@mail.ru

**НА ОПАСНЫХ ПЕРЕГОНАХ: ВОЕННОЕ  
ПРАВОСУДИЕ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ  
(1918-1921 гг.)**

**ON DANGEROUS SPAN: MILITARY JUSTICE ON  
RAILWAYS (1918-1921)**

В статье дана краткая характеристика состояния железнодорожных путей, паровозов и вагонов в начальный период Октябрьской революции 1917 г. Проанализированы условия, которые продиктовали создание чрезвычайных органов революционной защиты - РВЖДТ. Рассмотрено законодательство, регламентирующее деятельность указанных военно-судебных органов. Сделана попытка оценить роль и место военного правосудия в борьбе с правонарушениями, нарушающими порядок движения по железным дорогам, техническое состояние железнодорожных путей и подвижного состава. РВЖДТ имели возможность проверить следствие по делам, находившимся в судебном производстве. Отмечается, что основные следственные действия утверждались председателем РВЖДТ в обязательном порядке. Так, обвиняемому непременно предоставлялась защита - если в судебное заседание допускалось обвинение. Различные ходатайства, заявления, отводы решались на заседании РВЖДТ. Обвиняемый имел право заявлять жалобы и ходатайства знакомиться с материалами дела и проведенных следственных действий, подлежащих рассмотрению судом в судебном заседании. В завершение статьи автор приходит к следующему выводу: деятельность РВЖДТ регулировалась нормативными правовыми актами, которые, даже исходя из современных подходов, были выработаны на высоком уровне юридической техники. РВЖДТ в краткий срок справились с основной задачей, которую ставило перед ними правительство советской республики - вести борьбу с правонарушениями, дезорганизуемыми порядок движения по железным дорогам, техническое состояние железнодорожных путей и подвижного состава.

The article gives a brief description of the state of railways, locomotives and wagons in the initial period of the October Revolution of 1917. The conditions that dictated the creation of emergency revolutionary defense bodies - RMRT - were analyzed. The legislation regulating the activities of these military-judicial bodies is considered. An attempt was made to assess the role and place of military justice in combating offenses that violate the order of the railways, the technical condition of railways and rolling stock. The RMRT had the opportunity to verify the investigation of cases that were in court proceedings. It is noted that the main investigative actions were approved by the chairman of the RMRT without fail. So, the defendant was certainly given protection - if the prosecution was allowed to charge. Various petitions, applications, challenges were decided at the meeting of the RMRT. The accused had the right to file complaints and petitions to get acquainted with the case materials and the investigative actions carried out, which is subject to review by the court in a court session. At the end of the article, the author comes to the following conclusion: the activity of the RMRT was regulated by normative legal acts, which, even based on modern approaches, were developed at a high level of legal technique. RMRT in a short time coped with the main task that the government of the Soviet Republic set before them - to combat the violations that disorganize the order of movement on the railways, the technical condition of the railways and rolling stock.

**Ключевые слова:** революционные военные железнодорожные трибуналы, военное правосудие, военное положение, приговор, Октябрьская революция 1917 года

**Keywords:** revolutionary military railway tribunals, military justice, martial law, verdict, October Revolution of 1917

Особым разделом истории отечественного суда является история развития органов военного правосудия на железнодорожном транспорте в период революционных событий 1918-1921 гг. В указанный временной промежуток железная дорога была важнейшим сегментом государственной системы советской России, а для многих районов - фактически единственной артерией, соединяющей с центральной частью страны.

Коренная специфика Революционных военных трибуналов железнодорожного транспорта (РВТЖТ) заключается в том, что, с одной стороны, они являлись неотъемле-

мой составной частью советской судебной системы, а с другой - самым тесным образом были связаны с Рабоче-крестьянской Красной армией (РККА).

Тем самым общепонятно, что без эффективной деятельности РВТЖТ в конечном счете невозможно было поддержание высокого уровня мобильности железнодорожных путей сообщения. Все вышперечисленное придает особую остроту выбранной теме, ведь вопросы, волновавшие реформаторов военного правосудия времен Гражданской войны прошлого века, актуальны и сегодня, но, несомненно, на новом, созвучном XXI столетию уровне.

Свершившаяся в 1917 г. Октябрьская революция в России ознаменовала переход всех частных железных дорог под юрисдикцию Наркомата по железнодорожным делам молодой советской республики [1]. Железнодорожные пути и подвижной состав имели плачевный вид. В аварийном состоянии находилось 86 железнодорожных мостов, до 70% паровозов и вагонов были выведены из строя [2].

В этот кризисный период II Всероссийский съезд рабочих и солдатских депутатов 26 октября 1917 г. принимает обращение «Ко всем железнодорожникам» с призывом обеспечить бесперебойную работу железнодорожного транспорта [3].

Встал вопрос и о том, что сами железнодорожники нуждаются в защите как от дезертировавших с фронта военнослужащих, так и от большевистских главковерхов, которые с оружием в руках отстаивали свое право на персональный вагон, а порой и целый железнодорожный состав [4].

3 февраля 1918 г. была сформирована Всероссийская чрезвычайная межведомственная комиссия по охране дорог [5]. 17 июля 1918 г. названная Комиссия заменяется Управлением охраны путей сообщения, а 28 ноября 1918 г. в целях нормализации создавшегося положения и обеспечения движения железнодорожного транспорта было введено военное положение. Железнодорожники в период военного положения стали числиться на действительной военной службе. На железные дороги были командированы особо уполномоченные чрезвычайные военные комиссары [6].

Постановлением Совета народных комиссаров от 7 августа 1918 г. в структуре Всероссийской чрезвычайной комиссии (ВЧК) был образован Железнодорожный отдел, имевший задачей «регулирование борьбы с контрреволюцией, спекуляцией и саботажем на всей сети железных дорог». 10 мая 1919 г. Железнодорожный отдел был реорганизован в Транспортный отдел ВЧК. Первым руководителем Железнодорожного/Транспортного отдела стал член РСДРП(б) с дореволюционным стажем И.П. Жуков (репрессирован и расстрелян в 1937 г.) [7].

Принятие чрезвычайных мер изменить ситуацию коренным образом не смогло. Самоуправство комиссаров по большей части вносило дезорганизацию и отток квалифицированных кадров [8]. Поэтому уже осенью 1919 г. создается Особый комитет, куда вошли представители Всероссийской чрезвычайной комиссии, Революционного военного совета республики (высший орган управления и политического руководства РККА) и *Народный комиссариат путей сообщения*. Возглавил комитет член РСДРП(б) с 1905 г., начальник Транспортного отдела ВЧК С.Т. Ковылкин [9].

В декабре 1918 г. Реввоен трибунал Республики, председателем которого на тот момент был «старый большевик», член Латышской социал-демократической партии с 1900 г. К.Х. Данишевский (репрессирован в 1937 г., расстрелян в 1938 г.), выпустил общую для всех ВТ «Инструкцию революционным военным трибуналам», но уже 04.02.1919 г. принято «Положение о революционных военных трибуналах», Положение утверждено приказом № 277 от 13 февраля 1919 г. [10].

Переходя к вопросу о военном правосудии на ж/д, необходимо отметить, что первые трибунал на железнодорожном транспорте упоминается в Приказе № 1 Реввоенсовета республики [11], председателем которого был нарком по военным и морским делам

Л.Д. Троцкий (депортирован в 1929 г., убит агентом НКВД в 1940 г.). А согласно Приказу № 2177 от 15.12.1919 г. Революционного военного совета республики учреждаются Революционные военные железнодорожные трибуналы в городах: Москва, Петроград, Гомель, Рузаевка (центр Рузаевского уезда с 1918 по 1928 г.). Указанным военным трибуналам поручалось рассмотрение дел как о преступлениях на железных дорогах, так и обо всех правонарушениях, совершенных в непосредственной близости от железных дорог. Так, например, лиц, задержанных в зоне отчуждения железной дороги и заподозренных в порче железнодорожных путей, надлежало «судить в 24 часа по законам военного времени» [12].

Декрет ВЦИК от 18 марта 1920 г. утвердил «Положение о Революционных трибуналах» [13], объявленное основным законодательным актом для трибуналов всех категорий. Согласно Декрету в России создавались РВЖДТ [14]. РВЖДТ формировались при управлениях железных дорог, а при Народном комиссариате путей сообщения учреждался Главный революционный трибунал на железнодорожном транспорте (ГРЖДТ), который возглавил большевик с дореволюционным стажем, участник революции 1905 г. Ю.Ю. Межин (репрессирован и расстрелян в 1937 г.) [15]. Численность сотрудников по штату в ГРЖДТ - 71 чел., РВЖДТ - 22 чел. [16].

Председатель и заместители ГРЖДТ, как и председатель РВЖДТ, назначались на пост наркомом путей сообщения, а члены РВЖДТ - комиссарами железных дорог после утверждения Народным комиссариатом путей сообщения.

В анализируемом Положении регламентировался как порядок проведения предварительного следствия и процедур подготовки к судебному процессу, так и процесс защиты, обвинения и судебного разбирательства. В Положении детально описаны порядок обсуждения и вынесения судебного решения и исполнение приговора. При РВЖДТ состояли военные следователи, которые проводили предварительное расследование дел, подсудных РВЖДТ.

РВЖДТ имели возможность проверить следствие по делам, находившимся в судебном производстве. Основные следственные действия утверждались председателем РВЖДТ в обязательном порядке. Обвиняемому непременно предоставлялась защита - если в судебное заседание допускалось обвинение. Различные ходатайства, заявления, отводы решались на заседании РВЖДТ. Обвиняемый имел право заявлять жалобы и ходатайства знакомиться с материалами дела и проведенных следственных действий, подлежащих рассмотрению судом в судебном заседании.

В РВЖДТ судебные заседания были открытыми. Слушание дела заочно допускалось только с согласия обвиняемого, при нахождении его за границей РСФСР или уклонении от судебного разбирательства. Также в закрытом режиме дело могла быть рассмотрена в случае, если усматривалась вероятность, что публичное рассмотрение вызовет нежелательный результат либо вредные последствия. В таких случаях РВЖДТ выносил мотивированное постановление.

Основными видами наказаний, применяемых РВЖДТ согласно анализируемому Положению, были:

- расстрел;
- лишение свободы;
- конфискация имущества;
- лишение политических прав;
- выговор и штраф.

РВЖДТ мог вынести постановление об освобождении от наказания либо назначить его условно. Обсуждение приговора происходило в совещательной комнате, а объявлялся подсудимый именем Российской Социалистической Федеративной Советской Республи-

ки. Приговор, выносимый РВЖДТ, являлся окончательным и обжалованию не подлежал. Все приговоры РВЖДТ выносились «руководствуясь исключительно оценкой обстоятельства дела и интересами пролетарской революции» и исполнялись немедленно [17].

Приговоры к расстрелу были изъяты из указанного правила и доводились до сведения ГРЖДТ. ГРЖДТ мог приостановить исполнение данного приговора, передав дело для повторного рассмотрения. В случаях, если нарушений не обнаруживалось, ГРЖДТ давал команду исполнить расстрельный приговор

С началом нового, мирного этапа первоочередными задачами стали подъем экономики, строительство мирной жизни, сокращение Вооруженных Сил. Затронули преобразования и судебную-правовую компоненту. Декретом ВЦИК РСФСР от 23 июня 1921 г. «Об объединении всех революционных трибуналов Республики» был учрежден Верховный трибунал при ВЦИК (Верхтриб) [18].

В Верхтриб при ВЦИК оказались объединены Главный революционный военный железнодорожный трибунал, Революционный военный трибунал при Реввоенсовете Республики и Кассационный и Верховный революционный трибуналы при ВЦИК соответственно. РВЖДТ согласно ст. 10 рассматриваемого Декрета от 23 июня 1921 г. были упразднены за исключением одного на каждую железную дорогу и водный район [19; 20; 21; 22].

Завершая анализ основных направлений деятельности РВЖДТ в рассматриваемый период (правоприменительной практики, вопросов формирования и т.д.), возможно прийти к выводу о том, что деятельность РВЖДТ регулировалась нормативными правовыми актами, которые, даже исходя из современных подходов, были выработаны на высоком уровне юридической техники. РВЖДТ в краткий срок справились с основной задачей, которую ставило перед ними правительство советской республики, - вести борьбу с правонарушениями, нарушающими порядок движения по железным дорогам, техническое состояние железнодорожных путей и подвижного состава.

### БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. Коржихина Т.П. Советское государство и его учреждения: ноябрь 1917 г. - декабрь 1991 г. - 2-е изд., перераб. и доп. - М.: РГГУ, 1994. - 418 с.
2. История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Т. 2: 1917-1945 гг. - СПб., 1997. - 416 с., ил.
3. Декреты Советской власти. - М.: Госполитиздат, 1957. - С. 10-11.
4. Российский государственный архив социально-политической истории (далее - РГАСПИ). Ф.5, ОП.1, Д.1225, Л.1.
5. Собрание узаконений и распоряжений правительства за 1917- 1918. - М., 1942. - С. 341.
6. Собрание узаконений (СУ) РСФСР. - 1918. - № 86. - Ст. 895.
7. Лубянка: органы ВЧК-ОГПУ-НКВД-НКГБ-МГБ-МВД-КГБ. 1917-1991. Справочник / сост. А.И. Кокурин, Н.В. Петров. - М.: МФД, 2003. - 768 с.
8. РГАСПИ. Ф.5, ОП.1, Д.1225, Л.4-4 об.
9. Красный путь железнодорожника. - М., 1919. - № 36. - С. 15; - № 40. - С. 12; - № 43. - С. 13.
10. СУ РСФСР. - 1919. - № 13. - Ст. 131.
11. Ведомости путей сообщения. - М, 1918. - № 11/12. - С. 3-4.
12. Красный путь железнодорожника. - М., 1919. - № 45. - С. 16; № 47. - С. 18.
13. СУ РСФСР. - 1920. - № 22-23. - Ст. 115.
14. СУ РСФСР. - 1920. - № 21. - Ст. 112
15. Вестник НКПС. - 1920. - № 12-13. - С. 25.
16. РГАСПИ. Ф.634, ОП.2, Д.37, Л.3.
17. Чарный С.А. Революционные военные трибуналы на транспорте 1918-1921 гг. / [Электронный ресурс] - URL: <http://polit.ru/article/2014/05/11/revtrib/>
18. СУ РСФСР. - 1921. - № 51. - С. 294.

19. Петухов Н.А. Становление и развитие военных судов как органов осуществления судебной власти в условиях военной службы // Информационный бюллетень военных судов. - 1998. - № 171.
20. Петухов Н.А. История военных судов России. Монография / Петухов Н.А.; Под ред., с предисл.: Лебедев В.М. - М.: Норма, 2003. - 352 с.
21. Власов А.Н. В начале трудного пути (о создании Революционного военного трибунала при Революционном Военном совете республики - первого высшего военного суда России) // Информационный бюллетень военных судов. - 2000. - № 3.
22. Гороховский Н.Н. Становление и правовой статус военных трибуналов в Среднем Поволжье (ноябрь 1917 - 1922 гг.): автореф. дис. ... канд. юрид. наук. - Казань, 2004.

## REFERENCES

1. Korzhihina T.P. Sovetskoe gosudarstvo i ego uchrezhdenija: nojabr' 1917 g. – dekabr' 1991 g. [The Soviet state and its institutions: November 1917 – December 1991] 2nd ed., revised. and add., Moscow: RGGU, 1994. 418 p. (in Russian)
2. Istorija zheleznodorozhnogo transporta Rossii i Sovetskogo Sojuza. T. 2: 1917-1945 gg. [History of rail transport in Russia and the Soviet Union. Vol. 2: 1917-1945 gg ]SPb., 1997. 416 C., ll. (in Russian)
3. Dekrety Sovetskoj vlasti. [Decrees of the Soviet government]. M: Gospolitizdat, 1957, T. p. 10-11.
4. Rossijskij gosudarstvennyj arhiv social'no-politicheskoj istorii (RGASPI). [Russian state archive of socio-political history (RGASPI)], F. 5, OP. 1, d. 1225, n. 1. (in Russian)
5. Sobranie uzakonenij i rasporjazhenij pravitel'stva za 1917-1918. [The collection of legalizations and orders of the government in 1917-1918]. M., 1942. P. 341. (in Russian)
6. Sobranie uzakonenij (SU) RSFSR. 1918. [Collection of laws (SU) of the Russian Federation. 1918]. No. 86. St. 895. (in Russian)
7. Lubjanka: organy VChK–OGPU–NKVD–NKGB–MGB–MVD–KGB. 1917–1991. [Lubyanka: the bodies of the Cheka–OGPU–NKVD–NKGB–MGB–MVD–KGB. 1917-1991]. A Handbook. comp. A. I. Kokurin, N. In. Petrov. Moscow: MFD, 2003. 768. (in Russian)
8. RGASPI, F. 5, OP. 1, d. 1225, L. 4-4.
9. Krasnyj put' zheleznodorozhnika. [Red the path of the railroad]. M., 1919. No. 36. P. 15; No. 40. p. 12; No. 43. P.13.
10. SU RSFSR. 1919. No. 13. St. 131.
11. Statement of Railways. M, 1918. No. 11/12. Pp. 3-4.
12. Red the path of the railroad. M., 1919. No. 45. P. 16; No. 47. p. 18.
13. SU RSFSR. 1920. No. 22-23. St. 115.
14. SU RSFSR. 1920. No. 21. St. 112
15. Bulletin of people's Commissariat. 1920 No. 12-13. P.25.
16. RGASPI, F. 634, OP. 2, D. 37, L. 3.
17. Charnyj S.A. Revoljucionnye voennye tribunaly na transporte 1918-1921 gg. [Revolutionary military tribunals for transport 1918-1921]. Available at: URL: <http://polit.ru/article/2014/05/11/revtrib/> (in Russian)
18. SU RSFSR. 1921. No. 51.p. 294.
19. Petuhov N.A. Stanovlenie i razvitie voennyh sudov kak organov osushhestvlenija sudebnoj vlasti v uslovijah voennoj sluzhby. [The formation and development of the military courts as organs of the judicial power in the context of military service]. Informacionnyj bjulleten' voennyh sudov. 1998. No. 171. (in Russian)
20. Petuhov N.A. Istorija voennyh sudov Rossii. Monografija. Petuhov N.A.; Pod red., s predisl.: Lebedev V.M.[ History of military courts in Russia. Monograph. Petukhov N.; Ed., with Pref.: Lebedev V. M.]. M.: Norma, 2003. 352 p. (in Russian)
21. Vlasov A.N. V nachale trudnogo puti (o sozdanii Revoljucionnogo voennogo tribunala pri Revoljucionnom Voennom sovete respubliky – pervogo vysshego voennogo suda Rossii). [In the beginning of the difficult road (on the establishment of the Revolutionary military Tribunal of the

Revolutionary Military Council of the Republic, the first Supreme military court of Russia)]. Informacionnyj bjulleten' voennyh sudov. 2000. No. 3. (in Russian)

22. Gorohovskij N.N. Stanovlenie i pravovoj status voennyh tribunalov v Srednem Povolzh'e (nojabr' 1917 – 1922 gg.): avtoref. dis. ... kand. jurid. nauk. [The establishment and legal status of military tribunals in the middle Volga region (November 1917 – 1922): abstract. dis. kand. the faculty of law. Sciences]. Kazan, 2004. (in Russian)

#### **Информация об авторе:**

Григорьев Олег Вячеславович, кандидат юридических наук, доцент, кафедра теории и истории государства и права, Новосибирский военный институт им. И.К. Яковлева войск национальной гвардии Российской Федерации, г. Новосибирск, Россия  
3411208@mail.ru

Получена: 25.06.2017

Для цитирования: Григорьев О.В. На опасных перегонах: военное правосудие на железных дорогах (1918-1921 гг.). Историческая и социально-образовательная мысль. 2017. Том. 9. № 4. Часть 2. с.18-23.  
doi: 10.17748/2075-9908-2017-9-4/2-18-23.

#### **Information about the author:**

Oleg V. Grigoryev, Candidate of Law, Associate Professor, Department of Theory and History of State and Law, I.K. Yakovlev Novosibirsk Military Institute of the Russian National Guard Troops, Novosibirsk, Russia  
3411208@mail.ru

Received: 25.06.2017

For citation: Grigoryev O.V. On dangerous span: military justice on railways (1918-1921). Historical and Social Educational Idea. 2017. Vol . 9. no.4. Part. 2. Pp. 18-23.  
doi: 10.17748/2075-9908-2017-9-4/2-18-23. (in Russian)