

Александр АГАЛАКОВ

НАЧАЛО ТРАНСПОРТНОГО НАДЗОРА В ЗАПАДНОЙ СИБИРИ

Ни одно государство не обходится без системы работоспособных надзорных органов. Если экономика развивается и правоохранительные структуры следят за порядком, то и хозяйственную деятельность, и работу полиции необходимо контролировать. Люди склонны нарушать законы и творить произвол на службе. Не случайно органы прокурорского надзора, с подачи Петра I, называют «оком государевым». В царское время в такой важной отрасли экономики, как транспорт, ни один государственный орган никаких специализированных надзорных функций не выполнял. За железной дорогой и речным сообщением некому было присматривать. Только после крупных железнодорожных крушений и речных аварий царские юристы приступали к расследованиям, в ходе которых вскрывались дикие экономические злоупотребления и масштабное предательство интересов службы сотрудниками полиции. Транспорт Сибири, как безнадзорный ребенок, лишенный родительской опеки, кое-как стучал колесами по рельсам и покачивался на воде, прихлебывая бортами воду, чтобы время от времени влипать в громкие истории с последующими визитами юристов. Эти чиновники поневоле становились «транспортниками», делали гневные заявления, указывали на халатность работников, некачественно проведенный ремонт подвижного состава или речных судов и потрясали кулаками в судах. А затем возвращались в свои кресла на основное место работы, до нового ЧП на «железке» или реке.

«Семь няnek» сибирского транспорта

Гражданская война в Западной Сибири, длившаяся с мая 1918 по декабрь 1919 года (в целом по стране — до 1923 года включительно), ритмичную работу транспорта просто остановила. С победой советской власти пришло осознание необходимости установления транспортного надзора.

Первоначально надзорные функции большевики возложили на самые разные учреждения: ВЦИК, Совнарком, ВЧК, народные

комиссариаты — Народный комиссариат государственного контроля (позднее Рабкрин) и Народный комиссариат юстиции. В итоге скоро на этом поле стало тесно и конфликтно. У всех «семи нянек» было свое понимание надзора, в ходе осуществления которого люди сводили счеты, изводили «гидру контрреволюции» и проявляли личные предпочтения.

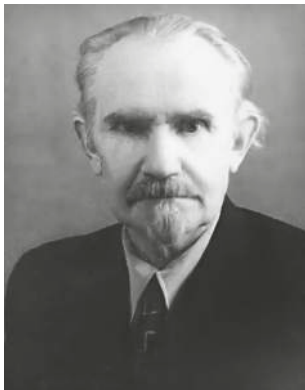
Говоря о периоде становления советского надзора, историки юстиции отмечают, что уже в вышеперечисленном массиве контролирующих учреждений выделился некий прообраз прокурорского надзора — *коллегии обвинителей при трибуналах*. Частые переходы власти в Сибири от белых к красным и наоборот оказали влияние на то, что надзорная деятельность на транспорте на пару лет закрепились в устоявшейся форме в Революционном трибунале, учрежденном в Сибири в период «первой» советской власти (январь 1918 — май 1918 года) Советом рабочих, солдатских и крестьянских депутатов в губернском центре Томске. Слушания были публичными, приговоры выносились простым голосованием и обжалованию не подлежали. Руководствуясь своей «революционной совестью», судьи карали и миловали, но больше карали.

Специализированный (или ведомственный) трибунал был создан 26 октября 1920 года сначала под вывеской Революционно-военного трибунала Томской железной дороги и подчинялся Главному революционно-военному железнодорожному трибуналу. После 23 июня 1921 года по декрету ВЦИК произошло объединение ведомственных (военных, транспортных) трибуналов с губтрибуналами и возник единый трибунал под аббревиатурой Реввоенжелдортрибунал (полное название — Революционно-военный трибунал Томской железной дороги и бассейна рек Оби и Енисея Главного революционно-военного железнодорожного трибунала). В ноябре 1923 года очередным декретом ЦИК местные военно-транспортные трибуналы были ликвидированы, а их надзорные функции переданы Военно-транспортной коллегии в составе Верховного суда СССР. Так начиналось становление специализированной транспортной юстиции.

Помимо расстрелов контрреволюционеров, пытавшихся внедриться в ряды железнодорожной милиции и транспортной ЧК, а также диверсантов, готовивших теракты на транспорте, было налажено взаимодействие с учреждениями железной дороги и водных путей сообщения, военным ведомством, санитарными и другими службами. Эти ведомства, в свою очередь, издавали приказы и распоряжения, регламентирующие бережное отношение к транспорту и правильное его использование.

Борьба за стулья и кадры

Становление Томского Реввоенжелдортрибунала (далее — Трибунал, транспортный трибунал), который распространил свое влияние на весь транспорт Западной Сибири, шло трудно. Сложности возникали на каждом шагу: не было кадров, мебелировки и канцелярских принадлежностей. Сначала председатель Трибунала Степан Лукич Огнетов решил пойти официальным путем: затребовал мебель у реквизиционной комиссии.



Степан Лукич Огнетов,
председатель Реввоентрибунала
Томской железной
дороги

В помощь ей он даже «вычислил» столы и стулья у частного лица по ул. Бульварной, 5а. Не получив результата, председатель обратился непосредственно в организации, которые Трибунал обслуживал. Откликнулся комиссар Томского рупвода, который распорядился выделить 10 столов, 2 дюжины стульев, 6 шкафов, по 4 шт. диванов и кресел и 1 самовар. Однако щедрому на мебель Рупводу для дооснащения кабинета председателя вскоре пришлось предоставить Трибуналу дополнительно 1 стол, 2 шкафа, 1 этажерку и еще один самовар. Советскому начальнику негоже делить с сотрудниками общую служебную площадь и угощать приехавших гостей из общего самовара.

Заслуживает внимания список аппарата Трибунала, состоявшего из председателя, его заместителя, трех членов коллегии, секретаря, двух следователей и журналиста (ведущего журналы учета). В таблице это выглядело так:

| № п. п. | ФИО | Профессия | Партийность | Отношение к воинской службе |
|---------|-----------------------------------|--------------------|--------------------|-----------------------------|
| 1. | Огнетов Степан Лукич | плотник | член РКП с 1917 г. | в/обязанный |
| 2. | Рожинцев Андрей Степанович | столяр | член РКП с 1904 г. | в/обязанный |
| 3. | Дубенец Адам Федорович | рабочий пути ж. д. | член РКП с 1920 г. | в/обязанный |
| 4. | Золин Михаил Спиридонович | жестянщик | член РКП с 1902 г. | в/обязанный |
| 5. | Горох Александра Петровна | учительница | член РКП с 1906 г. | не подлежит призыву |
| 6. | Александровский Василий Сергеевич | конторщик ж. д. | б/п | на учете |
| 7. | Черепанов Илья Михайлович | юрист | б/п | на учете |
| 8. | Оконешников Николай Васильевич | конторщик ж. д. | б/п | инвалид |

К достижениям Трибунала можно отнести и то, что в его штате оказался один юрист, который ранее работал следователем и подтягивал весь аппарат по «юридической части». Он учил коллег таким понятиям, как «алиби», «деяние», «субъект», «мотивы», «деликт», а также натаскивал инвалида по формулировкам фабул в колонках при ведении журналов.

Ему помогал второй следователь В. С. Александровский, отец которого при Временном правительстве был назначен прокурором Томского окружного суда, а потом переметнулся к красным и стал организовывать Совет солдатских депутатов Томского гарнизона.

Сам же Василий Сергеевич нос по ветру держал плохо, так как умудрился послужить у Колчака офицером. В графе «профессия» представлена его фиктивная прежняя должность — «конторщик ж. д.», что могло быть прикрытием от чисток.

Через несколько месяцев следствие транспортного трибунала выделилось в обособленное подразделение — следственную часть. Сохранился именной список.

Список военных следователей

Реввоенжелдортрибунала Томской ж. д.:

1. Катмарчиев Георгий Никитич, начальник следственной части, на службе с 19.05.1921 г.;
2. Черепанов Илья Михайлович, следователь, на службе с 1.11.1920 г.;
3. Александровский Василий Сергеевич, следователь, на службе с 10.12.1920 г.;
4. Апанович Павел Романович, секретарь, на службе с 20.6.1921 г.

[ГАТО, фонд 3-105, опись 1, дело 123, л. 30]

Однако через некоторое время в Трибунале открылись две вакансии следователей. Из штата «вычистили» неблагонадежных — бывшего белогвардейца Александровского и старорежимного юриста Черепанова.

Вскоре между Томским рупводом и Трибуналом началась интенсивная грозная переписка по поводу откомандирования в Трибунал двух спецов, обладавших юридическим образованием. Некто Кочнев, бывший помощник присяжного поверенного, трудился в Рупводе секретарем отдела пути, а Авраменко имел схожее образование и трудился начальником учетно-аттестационной части административного отдела Рупвода. После бесполезных взываний к коммунистической сознательности председатель Трибунала Огнетов стал требовать и грозить. Он написал, что при комплектовании юридическими кадрами Трибунал имеет приоритет перед транспортными организациями. «У вас 8 спецов, — констатировал председатель и назвал всех специалистов пофамильно. — А согласно постановлениям (Огнетов перечислил эти постановления. — А. А.) трибуналы должны быть обеспечены лучшими кадрами».

В случае неоткомандирования двух спецов председатель грозил руководству Рупвода за укрывательство кадров своим Трибуналом. Первый, кого планировалось вызвать «на ковер», — начальник административного отдела. Кандидаты на должности следователей были так напуганы, что дали письменное согласие на работу в Трибунале.

Дефицит кадров в Трибунале выражался и в том, что на должности канцеляриста в нем трудился... осужденный самим Трибуналом. Дело было такое. Машиниста Журавлева приговорили к пяти годам принудительных работ за то, что на станции Балай при неосвещенном закрытом семафоре и неосвещенных стрелках он допустил столкновение воинского эшелона с маневровым паровозом. В результате четыре вагона было разбито в хлам, семь повреждено. Погиб один красноармеец, было много раненых из личного состава. С места происшествия машинист сбежал, однако был пойман, осужден и отправлен отбывать наказание в... канцелярию Трибунала.

Рамки революционной законности

Для решения кадровой проблемы носитель власти в Томске и окрестностях Губревком предлагал составить список коммунистов, которые на заседаниях Трибунала выступали бы в качестве общественных обвинителей, заодно выполняя пропагандистские задачи. В первую очередь Трибуналу вменялось рассматривать дела, имеющие общественное значение, а не заниматься «мелочевкой». Зона транспортного надзорного обслуживания уместилась в рамках, созданных еще при царизме. Железнодорожная сеть Сибирского округа делилась на восемь линейных отделов, а речная сеть — на пять линейных отделов. В этом плане сложностей не было: новые пути не строились, а старые разрушались. В Гражданскую войну отступавшие белые, бежавшие из Томской области в Красноярский край, разломали сооружения на Обь-Енисейском канале и рокадную дорогу (так называемый баронский тракт), проложенную вдоль него. С тех пор канал, пропускавший в навигацию суда водоизмещением до восьми тонн, а по большой воде транспорты с 80-тонным водоизмещением, захирел.

Если путей для обслуживания в Гражданскую войну не прибавилось, то от новых революционных наименований — большей частью замысловатых аббревиатур — головы советских чиновников буквально пошли кругом. Понадобились отдельные приказы по каждому транспортному ведомству (которые стали возглавлять комиссары), регламентирующие употребление названий тех или иных должностей. По водному транспорту, например, политический комиссар областного управления именовался *комрека*, политический комиссар районного управления — *комрупвод*, политический комиссар транспортной конторы — *комтранспортвод* и т. д.

Обустроившись за реквизированными столами и посадив на стулья набранные кадры, председатель Трибунала Огнетов приступил к рассмотрению дел, которых вдруг стало сразу много. Одной из первых проблем было указание, спущенное сверху. Трибунал занялся поиском и приостановкой расстрелов иностранных граждан, осужденных за контрреволюционную деятельность. Тем странам, с которыми Советская Россия устанавливала дипотношения, в качестве подарка преподносилось помилование «смертников» с последующей депортацией. Такие распоряжения поступали из особого Кассационного трибунала ВЦИК в отношении поляков, латышей, литовцев и ряда других иностранных граждан.

Проблемы местного плана тоже «лезли» со всех сторон. Фронт работ обеспечило требование сообщать в Трибунал обо всех авариях на железной дороге и речном флоте. Транспорт работал плохо, поток жалоб не иссякал. Одним из первых документов Трибунала стало отношение к руководству железной дороги о ликвидации антисанитарии в поездах. Указывалось, что в вагонах нет кипятка, а на станциях в буфетах — пищи. Эшелоны с демобилизованными не сопровождалась лицами комсостава. Руководителям железной дороги предлагалось «проявить инициативу

вплоть до принятия самых решительных мер по привлечению виновных к суровой ответственности».

Трибунал контролировал выполнение распоряжения Наркомздрава о «получении рабочими, служащими и членами их семейств по рецепту советских врачей лекарств бесплатно». Отстаивал право на получение пайка не только работников транспорта, но и членов их семей, находящихся на иждивении (жена, дети до 15 лет и родители старше 60 лет); детей работников транспорта старше 15 лет, которые обучались в школах, а также нетрудоспособных родителей работников транспорта, живших отдельно.

Надо сказать, что изъятие излишков пищевых продуктов в жилых домах и при их перевозке на транспорте тогда проводилось повсеместно. Зачастую реквизиционные комиссии «снимали» с речного судна продукты питания незаконно. Транспортники голодали.

В начале 1922 года возросло давление на работников транспорта, которые в обеспечение своих экономических требований отказывались выходить на работу. По приказу Сибирского округа путей сообщения № 1 от 5 января 1922 года рабочих, совершивших один прогул, предлагалось штрафовать лишением половины оклада. За два прогула лишали месячного оклада полностью. За четыре прогула подряд следовало увольнение. Трибунал следил за исполнением приказа.

При этом Трибунал поддержал распоряжение НКПС (Наркомата путей сообщения) от 12 декабря 1921 года о тяжелом положении судовых команд. Они в навигацию не имеют постоянного места жительства и возят запасы продуктов на судах, а эти продукты при проверках отбирают в рамках борьбы со спекуляцией. Поддержка вылилась в право каждого члена команды судна провозить с собой до семи пудов продовольствия и одного пуда соли. Прежде голодные транспортники добивались этого забастовками и отказами от работы, за что инициаторы рабочих акций были уволены.

Позже вышло распоряжение НКПС № 3657 от 5 августа 1922 года о том, что всем работникам транспорта предоставляются бесплатные билеты для поездок на огороды в период полевых работ.

Трибуналу пришлось разбираться в одновременных запретах и отменах запретов на пользование пассажирским транспортом. Так, согласно бюллетеню НКПС от 1 февраля 1922 года, в связи с полной ликвидацией фронтов Гражданской войны и прекращением холерной эпидемии отменялся запрет на поездки по всей территории РФ. Однако спустя два месяца вновь был введен всеобщий запрет на пользование пассажирами железнодорожным и водным транспортом. Как гласило обязательное постановление, опубликованное в томской газете «Красное



Служебный билет



Красноармейцы охраняют железнодорожную станцию

знамя», «в целях упорядочения землепользования, и в интересах будущего социального землеустройства, и обострения продовольственного вопроса, и предупреждения скопления людей на ж. д. станциях» происходило очередное «закрепление» крестьян. Им запрещалось самовольное оставление мест приписки в сельской местности с целью переселения в другие места.

Много бумаги было потрачено на переписку с военным ведомством, которое, наконец, выпустило приказ по войскам Сибири № 78 от 3 июля 1922 года о недопустимости стрельбы часовыми, охранявшими железнодорожные мосты, которые считались (и до сих пор считаются) стратегическими объектами. В те годы при следовании пассажирского поезда через мост надлежало зашторивать все окна вагонов, что выполнялось не всегда. Видя это, часовые на мосту открывали стрельбу в воздух, сигнализируя о допущенных нарушениях. В конце концов подобный расход патронов был признан командующим войсками Петиным бесцельным и вредным ввиду порчи телеграфных проводов, а также во избежание возможных жертв среди пассажиров поездов и поездной прислуги.

Также для служащих Трибунала являлись головной болью мостовые переходы. Инциденты, происходившие на мостах и под ними, приводили к огромным человеческим жертвам. Например, после гибели парохода «Совнарком», когда часовые тоже палили в воздух, чем только усилили панику, Трибунал указал на основную причину трагедии — «неосвещение установленными сигналами судоходных пролетов» — и поддержал распоряжение Управления железной дороги о комиссионной проверке всех мостов над судоходными реками. Проверке подлежали как установка, так и обслуживание огней освещения. Причем надлежало, чтобы «установленные сигналы не были смешаны с огнями освещения».

Что за комиссия?

Постепенно инициированные Трибуналом *комиссионные выходы* в обслуживаемые транспортные зоны стали приносить свои плоды. Как минимум в том, что организации, призванные производить надзор за объектами транспорта, оказывались при деле и их работники не просиживали рабочее время зря. Подстегнутые проверками транспортники лучше соблюдали нормы и правила, и происшествий на железной дороге и воде становилось меньше.

Летом 1921 года комиссия в составе представителя Трибунала Роженцева, от Рабкрина — Максимова, от Томрупвода — Дубровина, от Райкомвода — Смокотинина провела осмотр работы томских пристаней. Проверка показала, что перевозка грузов, погрузочно-разгрузочные

работы, охрана складов, продуктивная работа флота и обеспеченность парового флота топливом находятся на должном уровне.

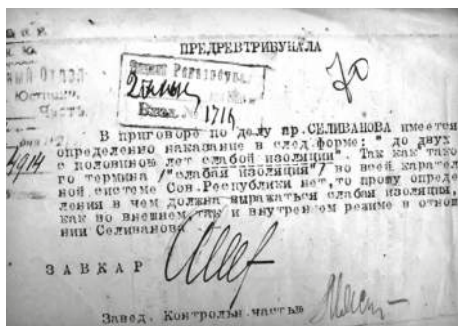
Грузы хорошо разобраны, находятся в «штафелях» — штабелях. Большие партии овса, гречихи и ржи сгружены в пакгаузы бывшего купца Горохова или складированы в приплесок «в табора» под брезент на временных деревянных настилах. Самый большой груз — это дрова и лесные материалы, доставленные баржами с Чулыма, Кети и Чаи. При этом весь приплесок завален дровами, чурками, клепкой и другими материалами. Поскольку летом бывают случаи прибытия воды и возможен унос дров и товаров водой, Трибунал распорядился ускорить уборку учреждениями дров с берега.

«Прокурорский» комиссионный надзор отметил, что краж грузов в порту нет, так как он охраняется сторожами Томрупвода, часовыми речной милиции и Губпродкома. Однако хищения случаются при большом скоплении грузчиков. Утеря части хлебного груза происходит из-за рваной, прелой, с заплатками мешкотары. Простое пассажирских пароходов нет. Грузовые суда простаивают из-за недобора в судовых командах, которые по этой причине комплектуются случайными людьми. В целом работа порта и речного флота оценена положительно.

Также кадровый некомплект иногда возникал, когда в работу транспорта вмешивалась ТЧК — транспортная чрезвычайная комиссия. Чекисты являлись по ночам и забирали людей, которым завтра нужно было вести поезд, управлять судном или руководить работой транспортного коллектива. Поэтому Трибунал настоял на выходе приказа начальника транспортного отдела ВЧК (№ 1 от 21 января 1922 года). Документ констатировал, что сотрудниками чрезвычайного ведомства производятся «неправильные аресты железнодорожников, что сильно влияет на работоспособность транспорта и действует разлагающе на его работников». Тезис был развит следующим образом: эти «неправильные аресты» вызывают «озлобление к органам ТЧК, создают неуверенность у железнодорожников, подрывают у них самостоятельность, инициативу и чувство ответственности». Впредь без крайней необходимости запрещалось производить аресты. Кроме того, аннулировались подписки о невыезде для транспортников, работа которых как раз и заключалась в разъездах.

Постепенно транспортный трибунал стал напоминать «око государево», которому до всего было дело. Сотрудники Трибунала не могли пройти мимо, когда вопрос касался организации работы следствия в ТЧК.

Из акта от 18—19 июля 1921 года становится ясно, что два представителя Трибунала, Горох и Черепанов, проинспектировали ведение дел в следственной части ТЧК и пришли к неутешительным выводам. Более половины (49 из 91) находившихся в работе дел не были занесены в настольный реестр, первая часть которого перед проверкой была уничтожена. Дела напоминали ворох собранных под одной обложкой бумаг без соблюдения элементарных правил документооборота — описи вложения, пагинации (нумерации страниц) и прошнуровывания. Документы, служащие уликами, находились не в пакетах, а были подшиты в середине дел или хранились отдельно. На обложках дел нет штампа «арестантское».



Отношение из отдела юстиции Губревкома по поводу юридически безграмотной формулировки в приговорах

чтобы дело «распухло» до определенных размеров и его можно было «сплавить» в суд. Поэтому дела часто возвращались на доследование.

Впрочем, попенять вышестоящему начальству можно было и на самих сотрудников Трибунала. Из отдела юстиции Губревкома председателю Трибунала пришло отношение об удивительных формулировках в приговорах, которые выносил Трибунал. В частности, трибунальское нормотворчество, в понимании которого затруднялись исполнители приговора, касалось такой формулировки, как «слабая изоляция» осужденного. Этот термин мог обозначать что угодно.

Даже из Главревтрибунала в Москве, где анализировали приговоры, пришел протест на действия местного Трибунала, допускающего прямые нарушения закона. В частности, столичные аналитики усмотрели нарушение в том, что при вынесении приговоров трибунальской тройкой в совещательной комнате присутствует постороннее лицо — секретарь, ФИО которого, как участника процесса, вписывают в протокол. Понять Трибунал можно: заседатели разговаривают и приходят к единому мнению о приговоре в формулировке, которую секретарь тут же записывает. Всем удобно. Однако это являлось процессуальным нарушением, на что московские товарищи попеняли и потребовали, чтобы в совещательную комнату секретарей не допускали.

Среди трибунальских дел «копеечные» соседствовали с чрезвычайными, когда речь шла о бомбах, угонах, контрреволюционных проявлениях и т. п. Представим имеющийся в архивах реестр в виде таблицы. Во второй колонке значится количество дел, рассмотренных к указанной в первой колонке дате. В третьей колонке фабулы даны выборочно.

| Дата | Кол-во дел | Фабулы |
|------------|------------|---|
| 19.11.1920 | 7 | Хищение смазочных материалов и [их] обмен на продукты, обвинение 2 милиционеров и 2 осмотрщиков вагонов в игре в карты. |
| 26.11.1920 | 7 | Обвинение ТЧК в присвоении имущества при обыске, пьянство и картежная игра, хищение казенного имущества. |
| 05.12.1920 | 6 | Выдача фиктивного удостоверения, задержка воинского поезда, выгонка и питье самогона и хранение бомбы, контрреволюция. |
| 12.12.1920 | 13 | Угон паровоза, хищение мыла и продуктов в пути следования, расхищение угля, злоупотребление властью, сход паровоза. |

Дела направлялись в суд не в порядке их поступления или по важности, а как попало. От момента принятия дела к производству до составления заключения следователь тратил от трех недель до месяца. Многие дела были наполнены «балластом» — совершенно лишними бумагами. Это дало проверяющим основание для вывода, что здесь не думали о качестве расследования, а ждали,

| | | |
|------------|----|--|
| 19.12.1920 | 14 | Уход 2 вагонов и столкновение их с поездом № 22, упущение по службе, подделка подписи в больничных листах, крушение поезда № 207 на 14 версте Кемеровской ж. д. |
| 21.12.1920 | 8 | Столкновение подталкивающего паровоза с маневровым паровозом на ст. Красноярск, саботаж по службе, хищение деталей. |
| 25.12.1920 | 6 | Подделка разового проездного билета, обвинение чиновников ж. д. милиции в халатности по службе, преступление по должности. |
| 27.12.1920 | 10 | Хищение казенных бревен, сход поезда, обвинение медперсонала ж. д. больницы на ст. Красноярск в хищении казенного имущества, преступление по должности. |
| 28.12.1920 | 10 | Впуск поезда в тупик, обвинение в бездеятельности, сход паровоза. |
| 28.12.1920 | 5 | Хранение и скупка ж. д. имущества. |
| 31.12.1920 | 10 | Хищение верстовой доски, взрыв в карьере, неисполнение служебного приказа, пользование казенным углем, хищение досок красноармейцами. |
| 31.12.1920 | 17 | Дело № 528 о хищении веревки, дело № 535 по обвинению Томской ж. д. в приеме поздравительной телеграммы, дело о разрыве поезда, самовольное занятие вагона, хищение листа железа и запрещение рабочим выходить на работу, оскорбление словами агента ТЧК, спекуляция и укрывание огнестрельного оружия. |
| 16.06.1921 | 5 | Крушение поезда, невыполнение распоряжения и дезертирство, несовершеннолетний убил заведующего следственным отделом на ст. Ачинск. |
| 09.04.1921 | 33 | Охлаждение паровоза, хищение битой птицы, грубое обращение и оскорбление словами коменданта ст. Красноярск, хранение оружия, самовольное оставление поста, дело Ачинского укомтруда о непредоставлении мобилизованных рабочих для очистки путей от снежных заносов, злостное нежелание работать в контакте с советскими учреждениями, злостное дезертирство. |
| 19.04.1921 | 19 | Кража извести, остановка санитарного поезда из-за горения бусы, дача взятки агенту заградительного отряда, захват кирпичей, сокрытие одежды, симуляция болезни, кража дров с эшелона. |
| 20.04.1921 | ? | Выделка тазов из краденой жести и их промена на продукты, подмешивание воды в керосин, спекуляция гвоздями, хищение конвертов в канцелярии Томской ж. д. |

Первый реестр надзорно-карательного транспортного органа, напоминающий некий правовой суррогат, начинал составлять журналист-инвалид, а продолжил заполнять осужденный машинист-аварийщик. Поэтому в датах и порядке заполнения сумятица и по реестру проследить хронологию обеспечения надзора на транспорте Сибири затруднительно. Например, отчет за июнь подшит в папку раньше апреля. Иногда дата «двоилась», чтобы включить в реестр пропущенные и ранее законченные дела. Не переписывать же заново?!

Расследования — от кражи веревки до аварии парохода

В связи с тем что журнал заполнялся от случая к случаю, в реестре масса пробелов. Новая транспортная юстиция в Сибири начиналась с хаоса происшествий и преступлений. В суровом революционном Трибунале на одной полке умещались пустяковое дело о краже веревки, которое было прекращено за отсутствием обвиняемого, и угон паровоза, что было чревато катастрофой. Но обошлось — и для паровоза, и для его угонщика, красного командира.

Трибунал разбирался в картежных баталиях на рабочем месте у рельсов и в мотивах злостных дезертирств с рабочих мест, так как

отрасль считалась стратегической и особо охраняемой. Под суд шли целые учреждения (очевидно, в лице их руководителей): Управление железной дороги за трату госсредств на поздравительные пустые телеграммы и Уездный комитет по всеобщей трудовой повинности за плохую работу по привлечению рабочих. Рабочих после дня за станками в депо принуждали убирать пути от снега. Это было необходимо для бесперебойного движения поездов, но нарушало права рабочих на отдых. Преследование контрреволюционеров было так же важно, как и наказание тех, кто гнал самогон, употреблял его на работе и вдобавок хранил бомбу. Путая великое с малым, Трибунал проходил «болезни роста», напоминая поклоачивание Петром I нерадивых подчиненных, которые слов не понимали, зато боялись тяжелой руки царя-батюшки.

Чтобы выработать особый подход к не менее специфическим транспортным проблемам, Трибуналу пришлось пройти богатую практику разрешения происшествий и раскрытия преступлений, представленных в реестре.

В Трибунал дела попадали из ТЧК, ревкома или любой контролирующей организации, включая собрание рабочих, решавших свои производственные проблемы. Собрание рабочего коллектива транспортников часто приводило к созданию *аварийной комиссии*.

На речном флоте Сибири такие комиссии собирались часто. Шестого сентября 1920 года в енисейской бухте Варзугина произошла нештатная ситуация — пароход «Север» ветром выбросило на берег. На рабочем собрании прозвучали обвинения капитана А. И. Лысенко в неприятии всех мер по спасению судна и в непредусмотрительности при подготовке снаряжения на случай непредвиденных ситуаций.

Состоявшаяся на ст. Красноярск выездная сессия Трибунала установила, что капитан и команда корабля боролись со стихией до конца. Когда начался сильный западный ветер, капитан отвел пароход вглубь залива и силой работающей машины противостоял парусности судна, сносимого на песчаную отмель. В воду были брошены два 12-пудовых якоря, спущен 14-пудовый балласт. Всю ночь экипаж боролся за живучесть судна. Штурвал держали двое вахтенных, но его вырывало из рук, и был травмирован лоцман. Машина плохо выгребала ввиду маломощности парового мотора. Сломался левый якорь. На правом якорю в цепи лопнуло звено и в борьбе со стихией многие звенья потеряли контрфорсы (перемычки внутри звеньев, которые предупреждают их деформацию при натяжении цепи). При навалах волн более двух саженей корма задиралась и гребной винт работал больше в воздухе, чем в воде. Пароход болтало, его нос рыскал в стороны и задевал якорные канаты форштевнем, отчего якоря скользили по дну. Волны стали перекачивать через палубу. С кормы поставили сваю для удержания корабля, но ее вырвало ветром. «Север» прибило на отмель, и, когда шторм закончился, а вода ушла в залив, судно осталось зарытым в песок. На спасение судна подошли пароходы «Ангара» и «Лена» с лихтером № 3. На совете капитанов было решено оставить «Север» зимовать на песке. Груз с него — 1 000 пудов рыбы — сняли.

Четырнадцатого апреля 1921 года следователь Трибунала Горох составила обвинительное заключение, в котором основной причиной аварии названы обстоятельства стихийного характера. Косвенной причиной стали действия капитана, которого назначили из числа штурманов дальнего плавания. Он не имел достаточной практической подготовки по судовождению, а потому не предпринял всех мер: не применил работу машины в помощь отданным якорям и поднял якоря без поддержки работы машины. Следователь постановила предать капитана суду Трибунала по обвинению в непринятии всех мер для предотвращения аварии.

Четырнадцатого мая 1921 года капитан Лысенко явился в Трибунал, где заявил, что выброшенный на песчаный берег пароход повреждений не получил. «Машина вообще работала, но помощи якорям не давала. У лоцмана была сломана рука, и рулевой не мог работать один», — такие показания дал капитан. Трибунал постановил признать обвинение в непринятии мер к недопущению аварии парохода «Север» недоказанным, а капитана судна оправдать.

Транспортник транспортника всегда прикроет

Поскольку одними выкриками и митингами решить транспортные проблемы было нельзя, аварийные комиссии нуждались в специализированном прокурорском надзоре. В архиве сохранился образчик протокола заседания аварийной комиссии от 6—7 июля 1921 года в Томске в составе: начальник инструкторско-ревизионной части Барышников, от Рабкрин — Бушуев, от эксплуатационного отдела — Стойлов, от отдела тяги — Плеханов, от службы пути — никого, от Райкомвода — Смокотнин, от Желдорвертрибунала [так в протоколе] — Дубенец; РОВ — никого, ЧК — никого, ЗКУвод — Быков. От служб речного флота кворум набрался, и заседание по аварийности состоялось. Но каково качество заседания?

| Дата, фабула аварии | Как ситуация разрешилась |
|---|--|
| 19.05.1921 г. Пароход «Тихонов». На стоянке в Новониколаевске сильным ветром сломало сваю и набросило судно на камень, что повлекло пробоину в корме. | Дело прекращено, так как авария имела стихийную причину. |
| 20.05.1921 г. Катер «Лебедь» с паузком перевозил рабочих из Новониколаевска в Затон. На фарватере заглох мотор, сильным валом завалило катер, который утонул. | Виновата стихия, дело прекращено. |
| 20—21.05.1921 г. ночью у катера «Надежный» появилась течь в корпусе, катер затонул. | Виновен матрос Назаренко, дело передано в трибунал. |
| 23.05.1921 г. На пароходе «Тихонов» от дымовой трубы загорелась стенка шкафа, которая была близкой и без изоляции. | Виновности ни в ком нет, дело прекращено. |
| 26.05.1921 г. На пароходе № 199, бывший «Моряк», сломался болт, сорвалась головка шатуна, поршень дал трещину. | Дело прекратить благодаря недоброкачества болта. |
| 27.05.1921 г. Пароход «Томь» при присдаче к деревне Светлянка при сильном течении ударился колесом о твердый мыс, что привело к поломкам. | Виноват помощник командира Прокопенко. За неосмотрительность — условный арест на 2 недели. |

Поскольку протокол обсуждения фабул с авариями судов недоступен и мы не располагаем дополнительными материалами, могущими пролить свет на подробности происшествий с пароходами и катерами, нам остается лишь верить в то, что ситуация по аварийности в каждом представленном случае разрешалась справедливо. Однако остаются подозрения в том, что аварии произошли по халатности, разгильдяйству и недосмотру. Так как речники — свои товарищи, эти инциденты могли «заболтать», чтобы скрыть истинные причины происшествий и «поберечь» кадровый состав от репрессий со стороны ведомственного трибунала.

Например, дважды за четыре дня попавший в реестр пароход «Тихонов» нуждался в ремонте. В первом случае, когда при сильном ветре пароход бросило кормой на берег, можно признать, что виновата стихия. Формулировка «виновности ни в ком нет», когда от дымовой трубы загорелась неизолированная стенка шкафа, что могло вызвать пожар и гибель парохода, выглядит сомнительно. Просматривается безалаберность. Ответственное лицо было обязано обеспечить соблюдение правил пожарной безопасности и изолировать горячую дымовую трубу от сгораемых предметов. Если такого лица на пароходе не было, виновны вышестоящие товарищи из аварийной комиссии или другие начальники, которые не назначили ответственное за противопожарную безопасность судна лицо. Но сами себя осудить начальники никак не могли...

Также вина усматривается в работе механиков, готовивших к рейсам моторы на катере «Лебедь» и пароходе «Моряк». За технику на судне отвечает не сама техника, а человек, ответственный за ее обслуживание, проводящий регламентные работы качественно и в сроки, с отметками в журналах осмотра и ремонта.

Безалаберное отношение к технике всегда влечет за собой ее порчу или утрату. Иногда инцидент может быть скрытой диверсией. Так, в апреле 1921 года на алтайском обском Гоньбинском затоне готовились проводить испытания парохода № 192. Вечером 30 апреля 1921 года капитан парохода отпустил всю команду на берег. А в час ночи 1 мая с берега заметили, что пароход тонет. Прибывшие по тревоге комиссар затона Ведин и заведующий затоном Малышев взошли на судно и установили, что в трюме через верх идет вода. Малышев снял с себя шубу, начальники закупили ею течь и вставили распорки.

Затем они распорядились подвести к накренившемуся пароходу баржу для подпорки и прорубить палубу, чтобы помпой откачать воду. Пароход отстояли — к Первомаю неприятного «сюрприза» не случилось. Это вполне могла быть диверсия. В ходе проверки выяснилось, что «незакрытым оказался кран от донки (кингстона? — А. А.), вода поступала также через бортовые краны». Виновных не нашли.

Однако больше всего возгораний и пожаров на судах происходило от глупости и несоблюдения правил обращения с огнем. Например, 12 июня 1921 года на катере «Экспресс» от случайного толчка упала зажженная лампа, что привело к пожару и утоплению судна. Виновным признали машиниста Мануйлова и Томский участок тяги, представители которого не предусмотрели кронштейна для лампы.

Семнадцатого июня 1921 года пожар возник в носовом салоне первого класса парохода «Урицкий». Виновной оказалась «культурница» Е. В. Назарова, которая не предупредила капитана о предстоящем концерте в пользу голодающих. На мероприятии не было надзора за посетителями, один из которых бросил окурочок. Ущерб нанесен небольшой: двери, стены и потолок обгорели, при тушении возгорания разбились зеркала.



Схема происшествия с пароходом «Китай»

Двадцать третьего июня 1921 года на пароходе № 189 (бывший «Алтай») капитан Пекарский составил акт о том, что кочегар Семейкин в своей каюте разбирает патрон от берданки, рядом находилась коробка с двумя фунтами пороха. Патрон от случайного удара взорвался, огонь перекинулся на порох. Пожар быстро локализовали. Обгоревшие стенки кубрика починили за счет кочегара, которому объявили выговор.

А 18 августа 1922 года стоявший у томской пристани катер № 67 (бывшая яхта «Леди Скотт») при пожаре затонул. В этот день рулевой катера А. Коткин, с замотанным бинтом пальцем, заливал машинное масло и заодно прикуривал. Бинт на пальце пропитался ГСМ, и при закуривании повязка вспыхнула. Испуганный рулевой стряхнул ее в трюм, где плескался мазут. Взрывом горячего рулевого выбросило за борт катера, ему сильно обожгло лицо, но он успел крикнуть, чтобы у катера пробиты дно. Только так удалось потушить пожар.

С авариями «везло» и пароходу «Китай», который в мае 1921 года при повороте навальным ветром был выброшен на мыс в Бобровском затоне и получил ряд повреждений. Комиссия не усмотрела вины капитана Ведерникова, причины аварии названы чисто стихийными. Девятого августа 1921 года судно следовало по реке Томь с грузом продуктов из Томска в Щегловск (ныне Кемерово) и на Нижне-Мокрушинском перекате напоролось на подводный камень. Из всего груза команда спасла лишь пять мешков сахара.

Тонуций пароход притопили на мелком месте, носовую пробоину заделали цементом, воду откачали с помощью другого парохода. «Китай» тронулся вверх, работая колесами, но его понесло течением на каменную гряду, где судно получило вторую пробоину. Причиной аварии капитан Лобастов назвал узкий ход фарватера и недостаточную обстановку переката, так как подводный «камень выдался в сторону от вешки на фарватере сажени в 2». Почему второй пароход не взял «Китай» на буксир? Этот вопрос мог бы задать аварийной комиссии транспортный прокурор. Но его пока не было. А заседатель Трибунала, бывший «рабочий пути ж. д.», промолчал ввиду юридической безграмотности или из пролетарской солидарности.

Речному флоту очень не хватало капитанов. Поэтому, когда их арестовывали, включались все силы и средства транспортных предприятий.

В ход шли поручительства от управления коллектива речников, которые ссылались «на острую нужду в работниках такой квалификации» и просили Трибунал освободить капитанов для использования по специальности до предстоящего заседания Трибунала, где аварийщикам, как правило, выносились условные приговоры.

Революционная законность как дышло

Условность и двойственность Трибунала особенно ярко проявлялась в ситуациях, где фигурантами были представители разных классов. Как-то Трибунал рассматривал дело машиниста Строганова, выбившегося в начальники жилищной комиссии на станции Барнаул. Строганов явился по месту жительства не названного по фамилии весовщика железной дороги и выгнал его семью зимой в трескучий мороз вон без предоставления другого жилья. «При шатании» отца, матери и двух детей по городу в поисках пристанища один ребенок простудился и умер. В ходе разбирательства выяснилось, что бывший машинист привлекался к суду не только за кражу четырех аршин сукна, но и «по делу выдачи тюменских большевиков белым бандам». Его преступление, считал Трибунал, «носит исторический характер и подлежит амнистии». К тому же отец умершего мальчика обидчика простил. Строганов остался на свободе и при «теплой» должности.

А вот с бывшим счетоводом железной дороги Яковом Хохловым, который, по его собственному признанию, совершил «мерзкий поступок» — донес в военный контроль белых на сослуживцев-большевиков, никакой амнистии не последовало. Хохлова приговорили «условно к высшей мере наказания, расстрелу, если в продолжение Гражданской войны он не искупит своей вины перед Рабоче-крестьянской властью». Счетовода поместили в тюрьму. Ночью он спал в камере, днем работал грузчиком на станции Иркутск. Ворочая ящиками и мешками, осужденный перенес тяжелую болезнь. Кормили плохо, денег не платили, семья бедствовала. Хохлов обратился лично к В. И. Ульянову-Ленину с длинным покаянным письмом о смягчении участи, но послание перехватили и рассмотрели в Трибунале.

Там прочитали проникновенные слова осужденного о «справедливом народном суде», о «политической неразвитости и неподготовленности» адресанта и о том открытии, что «социальная революция — это как закон природы, против которого идти бессмысленно и преступно». Доносчик-счетовод страстно призывал Ильича: «Революция открыла мне глаза! Прошу Вас, великий вождь пролетарской революции! Проявите гуманизм к бывшим белым офицерам!»

Пунктик о «белом офицерстве» стал роковой ошибкой в биографии счетовода. Как оказалось, при Колчаке он преподавал пулеметное дело в иркутской унтер-офицерской школе. В итоге, согласно постановлению Трибунала от 3 октября 1920 года, формулировка «условный расстрел» была отменена, а принудительные работы на станции до окончания Гражданской войны оставлены в силе. В результате до 25 октября

1922 года жена и малолетний ребенок Хохлова оставались без поддержки.

В практике Трибунала были уголовные дела, на которых суровые заседатели буквально обломали зубы. Расстрельные статьи, наганы и революционная решимость искоренять транспортную преступность были под рукой, а сделать ничего было нельзя. Неподсудные ситуации, неприкасаемые люди...

Делайте выводы сами. Восемнадцатого мая 1921 года буксир № 188 (бывший пароход «Ермак») вел по Оби из Камня-на-Оби в Новониколаевск две баржи с 80 тысячами пудов груза. У пристани Красный Яр командир парохода Рыжков услышал выстрелы и увидел махание красной манишкой — нагрудником, треугольной тряпицей. Когда капитан спросил в рупор: «Что нужно?», с пристани потребовали остановить пароход. На слова капитана о том, что им запрещено останавливаться и принимать пассажиров, последовали угрозы отдать под суд и новые выстрелы. В итоге на буксир загрузились следующие ответственные товарищи: председатель выездной сессии Новониколаевского трибунала Минин, член сессии Соловьев, уполномоченный Новониколаевской ЧК Мурлаев, ответственный секретарь Закаменского райпарткома Хаустов, секретарь Новониколаевского женотдела Алабугина. Помимо товарищей в кожанках, буксир принял на борт 18 человек осужденных и 12 конвойных. Однако людей было разрешено перевозить только на пассажирских пароходах. Поскольку это было нарушением постановления Совтрудобороны от 28 марта 1920 года о запрете вмешательства в работу водного транспорта, да еще под угрозой оружия, в Трибунале приняли дело к рассмотрению.

К незаконной остановке буксира у Красного Яра можно добавить похожую историю, когда с этой же пристани 29 октября 1921 года, в позднюю навигацию, тоже стреляли по пароходу, требуя остановки. Судя по рапорту командира парохода «Барнаул» Баскакова, следовавшего из Камня-на-Оби до Новониколаевска с полным грузом, его заставили причалить выстрелами из винтовок трое красноармейцев из 234-го Маловишерского полка — Евгений Борисов, братья Максим и Иван Игнатьевы. Они сопровождали партию оружия и отказались сесть на следовавший за «Барнаулом» почтово-пассажирский пароход «Яков Свердлов».

Вооруженные люди с красными бантами в петлицах, исходя из «революционной целесообразности», не только незаконно тормозили речные суда, но и угоняли паровозы. Восемнадцатого июня 1920 года на станции Алтайская командир железнодорожной роты охраны Гавриил Берг получил боевой приказ снять с барнаульского железнодорожного моста пять пулеметов и со своим подразделением в количестве 140 штыков с 75 тысячами патронов прибыть в Новониколаевск на подавление мятежа в районе Сибирской магистрали. Размахивающему на станции наганом Бергу девять вагонов под личный состав выделили, а паровоз не дали. Тогда он приказал отцепить паровоз от поезда «неважного» назначения, отправился на мост за пулеметами, где его ретивость

поубавили — пулеметов не дали. Трибунал стал разбираться в самоуправстве командира, рвавшего в бой. Собрали бумаги. Юрисконсульт из железнодорожной службы под аббревиатурой Упвососиб (Управление военными сообщениями Сибири? — А. А.) заявил о недопустимости вмешательства военных властей в работу НКПС. Захват паровоза и отправление в путь без телеграфного сообщения могли привести к столкновению со встречным поездом. Командир дивизии, отдавший Бергу боевой приказ, свое приказание подтвердил. Ответа на вопрос Трибунала, почему он разрешил угнать паровоз, не последовало. Зато командир подтвердил приказ о немедленном прибытии к месту сбора войск для подавления мятежа. Не распорядившаяся паровозами и войсками ТЧК дала справку о том, что разрешила взять паровоз от поезда «неважного» назначения.

При такой мешанине нарушений, распоряжений, указаний, умолчаний, справок и заявлений следствие Трибунала забуксовало и растянулось на шесть месяцев, до 10 января 1921 года. К тому времени оскандалившегося комроты перевели в Новониколаевск в 83-ю бригаду войск внутренней обороны. Переписка с военным ведомством по привлечению Берга к суду происходила в условиях, когда его фамилия при ответах на запросы Трибунала не фигурировала и нельзя было понять, о ком ведется речь. Устав от бюрократических препон, Трибунал постановил «дело производством прекратить». Также были прекращены дела в отношении товарищей, которые для остановки пароходов стреляли с пристани Красного Яра и грозили судом. Все они оказались неподсудны.

«Оборотни» на высоких постах

Освобождались от ответственности перед Трибуналом и настоящие «оборотни», которые в Гражданскую войну «лихо рубали белых шашками», а после войны устроились на хорошие должности и зажили на широкую ногу. Две такие истории разысканы новосибирским историком В. С. Познанским.

В первый год своего существования транспортный трибунал потрясающее ЧП. Оно было сразу засекречено... В июле 1921 года в ТЧК поступило коллективное письмо за подписями и. о. начальника милиции Омской железной дороги Русяева, политкомиссара Быкова и его заместителя Кигеля. Чекисты были потрясены информацией (публикуется в сокращении).

Из письма группы руководителей в ТЧК.

«Настоящим доводим до вашего сведения, что начдорупрмилиции Омской дороги тов. Подпориным Петром Никитичем делается масса преступлений по должности. Подпорин, именующий себя старым партийным подпольным работником, задался целями систематического самоснабжения и злостной спекуляции».

Оказывается, Подпорин выдавал проездные документы лицам, якобы направленным по делам службы в центральные районы страны.

Торгаши-спекулянты с мандатами на бесплатный проезд во всех видах пассажирских и курьерских поездов с правом провоза багажа, не подлежащего досмотру, везли на запад продовольствие, а возвращались с промышленными товарами. Двадцать пять пудов муки-сеянки, хромовая кожа и другие конфискованные предметы стали вескими уликами для обвинения Подпорина по расстрельным статьям жесткого УК пролетарской диктатуры.

Подпорин спешил хорошо жить. Его арестовали во время гулянки на свадьбе на разъезде Пикетное, где женили своих детей знакомые большевику кулаки. С деревней у начальника милиции была тесная связь: «добрые люди» ему посеяли две десятины пшеницы и обрабатывали огород.

В ожидании расстрела Подпорин вместо обращения в Трибунал о помиловании написал «товарищеское» письмо-прощание А. Заездову, командующему войсками внутренней службы Сибири. Заездов недавно подавил восстание сибирских крестьян и поэтому пользовался авторитетом у партийного руководства края. Командующий поставил перед Сиббюро ЦК РКП(б) вопрос об отдании ему на поруки «старого боевого товарища», с которым воевал против Колчака. Заступничество командира привело к пересмотру обвинительных материалов. В результате 25 марта 1922 года Подпорина освободили из-под стражи. Тем не менее правосудие свершилось неведомым образом. В 1931 году неподсудный большевик странно погиб на охоте.

Еще одна «расстрельная» история связана с именем героического командарма Василия Ивановича Шорина. Боевой путь бывшего царского полковника в рядах Красной армии прошел через Сибирь. Он командовал 2-й армией Восточного фронта, которая летом 1919 года победоносно пришла на Средний Урал, открыв Красной армии путь на просторы Западной Сибири.

В начале 1920 года Шорин получил уникальную для РККА должность помощника Главнокомандующего всеми вооруженными силами Республики по Сибири. Главнокомандующим, или председателем Реввоенсовета Республики, являлся лично Л. Д. Троцкий. Шорин подчинялся непосредственно «льву революции», а в экстренных случаях имел право прямого обращения к председателю Совета народных комиссаров РСФСР В. И. Ленину. Авторитета помглавкому добавили подавление ряда антисоветских восстаний в Сибири: Рогова в Причумышье в 1920 году, Народной повстанческой армии в Степном Алтае в 1920 году, Западно-Сибирского восстания в 1921 году и успешная борьба с войсками барона Унгерна.

Год спустя в силу изменившейся военно-политической обстановки должность помглавкома по Сибири упразднили, и Шорин покинул Новониколаевск. Обычно отъезд высоких военных начальников сопровождался торжественным прощанием, оркестровым тушем и ритуальной пьянкой, но в данном случае помпы не наблюдалось. Причина — священный с отъездом скандал, докатившийся до Москвы.

Срочная шифрограмма. 3 декабря 1921 г. Совершенно секретно.

«Москва. Заместителю Председателя Реввоенсовета Республики Склянскому. Отзываемый в Москву помглавком Шорин затребовал

себе для переезда 4 классных и 3 товарных вагона. Такая чрезмерная требовательность вызывает общее возмущение, особенно с переживаемым катастрофическим состоянием транспорта, отказывающегося от регулярной вывозки продовольствия для Центра и Поволжья. На основании этого Сибревком признал возможным предоставить Шорину лишь 1 классный и 2 товарных вагона. Кроме того, Шорин намерен увезти с собой 1 автомобиль. Ввиду крайней бедности машинами Сибири, не имеющей возможности удовлетворительно обслуживать служебные дела, Сибревком ни в коем случае не допустит увоз автомобиля Шориным. Прошу по обоим этим вопросам дать подтверждающее распоряжение Центра.

И. о. председателя Сибревкома Чучкаев...»

Требуемое распоряжение Сибревкомом было получено, но в транспортный трибунал обвинительные материалы не поступили. В Москве Шорина арестовали, но дело удалось замять. Помогло заступничество всесильного Троцкого, которому боевой товарищ черкнул из камеры пару дружеских строк. В конце 1930-х годов «разоблаченного врага народа» Шорина расстреляли, но в середине 1950-х — посмертно реабилитировали.

Вместе с тем транспортный трибунал был строг к «оборотням», которым с высокими покровителями не повезло.

В конце 1920 года Трибунал поддержал заключение Томской коллегии ТЧК о расстреле большевика А. А. Маркина, который работал в ТЧК. Чекист был разоблачен как колчаковский палач, участвовавший в показательных порках крестьян и расстрелах сибирских партизан. Из заключения Трибунала следовало, что «Маркин является по своему существу преступным типом, вне зависимости от окружающих объективных условий. Это тип эгоиста, для которого не существует никаких руководящих нравственных и моральных правил и особенно классового самосознания, для достижения цели, цели определенно эгоистической, шкурнической. Для такого типа “все условия хороши” и в использовании этих условий — “все средства хороши”. Будучи среди белых, а впоследствии среди красных, он старался максимум, насколько только позволяли личные способности, использовать как те, так и другие окружающие условия».

Еще один примазавшийся к советской власти фигурант — поляк Станиславский — сумел пробиться из столяров в комиссары 20-го участка Томской железной дороги. В партию большевиков он попал из секции польских интернационалистов, и вскоре подчиненные работники железной дороги заметили за комиссаром барские замашки.

Станиславский оказался «картежным игроком и завсегдатаем бильярда». В своей комнате он распорядился за казенный счет произвести побелку и установить мраморный умывальник. Во время своей службы он загнал четырех лошадей и украл шестнадцать пудов мяса. В служебном вагоне возил сожительницу и контрабандную муку. Воровал дрова и производил незаконные аресты. Оболгал сослуживца в доносе, что тот якобы сменял казенную шубу на корову.

По распоряжению Трибунала у комиссара Станиславского отобрали должность, проездной билет, служебный маузер и приговорили

его к десяти годам принудительных работ. Вышестоящая инстанция сократила срок до пяти лет.

Заключение

Такова краткая история безнадзорного периода общественного транспорта в Сибири. Некоторые функции надзора пытался осуществлять специализированный транспортный трибунал, у которого это получалось с переменным успехом. В таком сложном формате — карательном и одновременно пропагандистском, с привлечением к дознанию по транспортным происшествиям широких масс, координацией действий между силовыми структурами, внедрением в рабочую среду негласных сотрудников и инициативами в других направлениях деятельности, — Трибунал проработал вплоть до 1925 года.

Затем Трибунал упразднили, а часть его функций передали Военно-транспортной коллегии в составе Верховного суда СССР. Эта коллегия проводила выездные сессии. Она коллегиально преследовала преступивших закон транспортных начальников, совершавших хищения грузов целыми эшелонами (как это проделывал в «Золотом теленке» гражданин Корейко) или оформлявших фиктивные многомиллионные подряды на строительство.

По документам удалось проследить судьбу некоторых первых сотрудников Трибунала. Председатель С. Л. Огнетов (15.12.1891 — 04.06.1971) прожил долгую жизнь. До назначения на высокую должность в Трибунале имел начальное образование, был конторщиком и плотником на железной дороге, организатором иркутского подполья в 1918 году. По завершении работы в Томске бывший председатель вернулся в Иркутск на должность заведующего губернским отделом Наркомата рабоче-крестьянской инспекции (НК РКИ). Последним известным местом работы Степана Лукича стал новосибирский трест Сибгосторг, в котором он трудился помощником директора-распорядителя до 1927 года. Захоронен в 29-м квартале Заельцовского кладбища. Бывшая учительница А. П. Горох пошла по линии НК РКИ в Москве, где упокоилась в 1952 году в колумбарии Новодевичьего кладбища. Бывший жестянщик М. С. Золин после службы в Трибунале занял должность управляющего в Горьковской конторе ювелирторга. В марте 1940 года его признали «врагом народа» и лишили свободы сроком на один год и один месяц. Через восемь месяцев Золина оправдали. Похоронен как революционный деятель на Бугровском (Красном) кладбище Нижнего Новгорода.

Малоизвестна судьба следователя В. С. Александровского. Его отец Сергей Васильевич, успешный томский адвокат и помощник председателя Томского окружного суда, при советской власти возглавил губтрибунал, стал уважаемым юристом и автором учебников по юриспруденции. Сын воевал подпоручиком в армии адмирала Колчака и был взят красными в плен. По наущению отца явился в томский горвоенкомат, где его

поставили на особый учет. Однако после «вычистки» из следственной части Трибунала его следы теряются.

Ничего не известно о трех других работниках — столяре А. С. Рожинцеве, работнике пути А. Ф. Дубенце и инвалиде Н. В. Оконецникове.

В заключение отметим, что уважаемые читатели стали первыми, кто узнал о деятельности особого транспортного трибунала, к архивам которого более 100 лет не прикасался ни один исследователь. В массивных папках, отдающих легким запахом ванили ввиду разложения бумаги, сохранены сведения о первых шагах по наведению правопорядка на железных дорогах и водных путях Сибири. Были у Трибунала ошибки и сложности, удачи и проблемные ситуации, которые предстояло разрешать новым поколениям представителей транспортной юстиции. На протяжении всего XX века вера государства в необходимость в транспортном надзоре то угасала, как лучина, то возрождалась, как птица феникс из пепла. В настоящее время в столице снова идут разговоры на высшем уровне об упразднении транспортной полиции, транспортной прокуратуры и следствия на транспорте. Видимо, специализированный надзор в этой сфере — величина переменная...

