

УДК 343.197.7

МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ОРГАНОВ ТРАНСПОРТНОЙ ЮСТИЦИИ В 1940-е – 1950-е ГОДЫ

Шкаревский Д.Н.

Сургутский государственный университет ХМАО-Югры

Деятельность органов транспортной юстиции относится к малоизученным темам в отечественной и зарубежной научной литературе. Проблемам материально-технического обеспечения данных органов практически не уделялось внимания. Работа основана на не опубликованных ранее делопроизводственных документах, находящихся на хранении в Государственном архиве Российской Федерации [ГАРФ] и Российском государственном архиве социально-политической истории [РГАСПИ].

В работе автор опирается на принципы объективности, историзма, использует сравнительно-исторический метод.

В статье анализируется материальное и техническое обеспечение органов транспортной юстиции СССР в 1940-е – 1950-е гг. Также в работе предпринята попытка оценить уровень материального обеспечения сотрудников данных органов.

Автор приходит к выводу о низком материально-техническом обеспечении деятельности органов транспортной юстиции. Государство стремилось любыми способами экономить на деятельности органов транспортной юстиции. Регулярно сокращались средства, выделяемые на командировки, на повышение квалификации сотрудников, на обновление материальной базы этих учреждений.

Однако, по мнению автора, материальное обеспечение сотрудников органов юстиции на транспорте было существенно выше, чем остальных советских граждан и даже выше, чем у сотрудников органов общей юстиции. По мнению автора, это обстоятельство стало одной из причин ликвидации данных органов в 1957 г.

Ключевые слова: советская юстиция, специальная юстиция, транспортная юстиция, транспортные суды, военные транспортные трибуналы.

До настоящего момента деятельность органов транспортной юстиции остается малоизученной темой. Это связано с тем, что в СССР они были отнесены к органам специальной юстиции, и их деятельность протекала в секретном режиме. Они были частью централизованной системы чрезвычайного управления. Эта система создавалась в 1930-е гг. для обеспечения проведения экономической политики коллективизации и индустриализации. В первой половине 1940-х гг. она была модернизирована под нужды фронта и обеспечения победы в Великой Отечественной войне. В это время произошла милитаризация системы транспортной юстиции. Однако этот процесс занял достаточно продолжительное время – лето 1941 – весна 1943 гг.

Органы транспортной юстиции являлись полувавтономной системой, ядро которой составляли транспортные суды (военные трибуналы, линейные суды). На 1 января 1946 г. в СССР насчитывалось 98 трибуналов транспорта. В дальнейшем, особенно после отмены военного положения на транспорте в 1948 г., их количество сокращалось. К моменту ликвидации системы органов транспортной юстиции в 1957 г. их насчитывалось 42.

Данная система отличалась множественностью центров управления и разнообразием методов управления. Для нее был характерен командно-административный стиль руководства. Для управления данными органами в структуре Верховного суда СССР были созданы соответствующие коллегии (Железнодорожная, Воднотранспортная, а позднее Транспортная), в структуре Наркомата (Министерства) юстиции – Главное управление военных трибуналов транспорта (ГУВТТ), а позднее – Главное управление по делам линейных транспортных судов (ГУДЛТС). Также их деятельность контролировалась непосредственно И. Сталиным, определенное влияние на них оказывали партийные органы.

Статус данных органов был более высоким, чем, например, народных судов. Это подчеркивалось категориями рассматриваемых дел и более высоким уровнем обеспечения их сотрудников. Деятельность этих органов в период ВОВ регламентировалась чрезвычайным законодательством. После окончания войны традиции применения секретных, не опубликованных нормативно-правовых актов сохранялись. Лишь с 1953 г. в этом вопросе начали происходить положительные изменения.

В связи с высоким уровнем секретности все советские исследователи лишь могли упоминать о существовании этих органов и анализировать не секретные нормативные акты, на основании которых они действовали [18, 19, 21]. В 1990-е гг. часть делопроизводственных документов об их деятельности были рассекречены. Однако сокращение финансирования науки оказалось серьезным препятствием для изучения данной темы. Лишь в 2000-е гг. отечественные исследователи стали проявлять интерес к данной теме [20, 26].

Работы иностранных авторов посвящены в основном исследованию органов общей юстиции (народных судов) [25, 30]. Отдельные аспекты деятельности специальных судов рассмотрены в работах Г. Берга, Р. Конквеста [28, 29]. Однако основным недостатком данных работ также является небольшое количество источников, на которых базируются эти исследования.

Основная цель данной работы состоит в том, чтобы определить уровень материально-технического обеспечения органов транспортной юстиции в течение 1940-х – 1950-х гг.

К десятилетию создания органов юстиции на водном транспорте А. Щитович утверждал, что «партия и советское правительство создали все условия для образцовой работы военных прокуратур и трибуналов водного транспорта» [27, с. 24]. Оплата труда работников органов транспортной юстиции действительно была несколько выше, чем в органах общей юстиции.

Денежное довольствие сотрудников транспортной юстиции также было выше, чем сотрудников органов общей юстиции. Примеры денежного довольствия в зависимости от должности приводятся в таблице 1.

Таблица 1

Денежное содержание отдельных должностей в ГУВТТ [9, л. 5]

Штат Главного управления ВТ транспорта

Начальник Главного управления генерал юстиции – 1 – 3200 р.

Помощник начальника главного управления – полковник – 2200 р.

Инспектор для поручений – майор – 1 – 1600 р.

Стенографистка – 1 – 800 р.

Секретарь – ст. лейтенант административной службы – 1 – 1000 р.

Управление ВТ ж.д. и ж.д. войск

Начальник управления – генерал юстиции – 1 – 2800 р.

Ст. инспектор (консультант) – подполковник юстиции – 1 – 2000 р.

Секретарь-машинистка – в/н – 500-600 р.

Управление ВТ водного транспорта

Начальник управления – генерал юстиции – 1 – 2600 р.

Начальник управления по кадрам – подполковник юстиции – 1 – 2200 р.

Ст. инспектор (консультант) – подполковник юстиции – 1 – 2000 р.

Делопроизводитель – в/н – 1 – 550 р.

Секретарь-машинистка – в/н – 1 – 600 р.

Шофер – в/н – 2 – 550 р.

Денежное содержание сотрудников военных трибуналов [9, л. 14]

По литере «А»

Председатель ВТ – 1 – 2000 р. в мес.

Заместитель ВТ – 1 – 1800 р.

Членов ВТ – 7 – 9800 р. (в месяц на трибунал)

Нач.секретариата – 1 – 850 р.

Комендант – 1 – 650 р.

Всего – 11 чел. – 15100 руб.

Вольнонаемный состав:

Судебный секретарь – 7 – 4900 р.

Делопроизводитель – 1 – 600 р.

Машинистка – 2 – 1000 р.

Вахтеры – 2 – 600 р.

Курьеры-уборщицы – 2 – 600 р.

Шоферы – 1 – 600 р.

Всего – 15 – 8300 руб.

Литера «Б»

Председатель ВТ – 1 – 1900 р.

Зам.председателя ВТ – 1 – 1700 р.

Членов ВТ – 5 – 7000 р.

Нач.секретариата – 1 – 850 р.

Комендант – 1 – 650 р.

Всего – 9 чел – 12100 руб.

Вольнонаемный состав:

Судебный секретарь – 5 – 3500 р.

Делопроизводитель – 1 – 600 р.

Машинистка – 2 – 1000 р.

Вахтеры – 2 – 600 р.

Курьеры-уборщицы – 2 – 600 р.

Шоферы – 1 – 600 р.

Всего – 13 – 6900 руб.

Литера «В»

Председатель ВТ – 1 – 1800 р.
 Зам.председателя ВТ – 1 – 1600 р.
 Членов ВТ – 4 – 5600 р.
 Нач.секретариата – 1 – 850 р.
 Комендант – 1 – 650 р.
 Всего – 8 чел. – 10500 руб.

Вольнонаемный состав:

Судебный секретарь – 4 – 2800 р.
 Делопроизводитель – 1 – 600 р.
 Машинистка – 1 – 500 р.
 Вахтеры – 2 – 600 р.
 Курьеры-уборщицы – 2 – 600 р.
 Шоферы – 1 – 600 р.
 Всего – 11 – 5700 руб.

Для сравнения, денежное довольствие командира батальона составляло 1 100 рублей, командира корпуса – 2 500 рублей. Поэтому уровень жизни и обеспечение сотрудников органов транспортной юстиции, особенно в период ВОВ, были несколько выше, чем у основной массы населения страны. Это позволяло отдельным работникам оказывать посильную помощь не только своим родственникам, но и знакомым. Так, член военного трибунала Калининской ж.д. Смирнов В. свою квартиру хозяйку Федотову зачислил в штат трибунала, чтобы освободить от лесозаготовок, а также передавал ей топливо, предназначенное для отопления трибунала [15, л. 49].

Расходы на содержание трибуналов транспорта [ВТ] были достаточно высокими. Только содержание трибуналов водного транспорта составляло от 150 000 руб. до 291 600 руб. в год в зависимости от штата и литеры. Отмечу, что большую часть из данных расходов составляло денежное содержание сотрудников. Примеры расходов приводятся в таблице 2.

Таблица 2

Смета расходов на содержание военных трибуналов водного транспорта на 1943 г. по штатам военного времени № 02/230 [18, л. 106]

	З.п. военносл. без начисл	З.П. вольнонаем без начисл	Путевое довольствие	Оплата свидет., экспертов, переводчиков	Хоз. и канц. расходы	Почто-телеграфн расходы	Коммун. услуги, аренда помещен., ремонт	Противопожарн меропрят	Воен полгот и команд. учеба	Полипросвет учеба	Вещевое и сан. хозяйст им-во	Эксплуатация автотранспорта	Всего
ВТ Черноморского бассейна на штат № 02/230 лит А.	213 000	38 000	12 000	3 000	3 000	3 000	2 000	700	500	400	1 000	4 000	291 600
ВТ Нижне-Волжского и	213 000	38 000	16 000	3 000	3 000	3 000	2 000	700	500	400	500	4 000	284 100

Уральского басс. штат № 02/230 лит А.													
ВТ Северо-Западного речного и Балтийского морского басс. штат № 02/230 лит Б.	153 600	38 000	12 000	3 000	3 000	2 000	4 400	500	500	400	1 000	4 000	223 000
ВТ Северного морского и Суронского речн басс. штат № 02/230 лит Б.	153 600	38 000	16 000	3 000	3 000	3 500	2 000	500	500	400	1 000	4 000	224 600
ВТ Мурманского морского басс. штат № 02/230 лит Б.	153 600	38 000	12 000	3 000	3 000	2 600	2 000	500	500	400	1 000	4 000	221 100
ВТ Каспийского басс. штат № 02/230 лит Б.	153 600	38 000	12 000	2 000	3 000	2 600	2 000	500	500	400	1 000	4 000	219 600
ВТ Московско-Окского басс. штат № 02/230 лит Б.	153 600	38 000	16 000	3 500	3 000	2 500	3 500	500	500	400	1 000	4 000	226 500
ВТ Тихоокеанского басс. штат № 02/230 лит. Г.	136 800	34 000	15 000	2 600	3 600	3 000	1 800	400	400	300	800	4 000	202 700
ВТ Николаевского на Амуре морского пароходства штат № 02/230 лит. Д.	91 800	34 000	10 000	2 600	3 000	2 500	1 500	400	400	200	300	4 000	150 100

В период ВОВ органы военно-транспортной юстиции обеспечивались из фондов Наркомата обороны. Так, в апреле 1942 г. заместитель НКО Хрулев А. приказал «Военные прокуратуры Томской, Амурской, Восточно-Сибирской, Дальне-Восточной, Приморской, Красноярской железных дорог и дороги им. т. Молотова В. М. зачислить на все виды снабжения в НКО СССР. ... Военным Советам фронтов и округов обеспечить Военные Прокуратуры железных дорог всеми необходимыми материальными средствами» [18, л. 14].

Также сотрудники органов транспортной юстиции обеспечивались дополнительным питанием из фондов НКПС, Наркомфлота, Наркомречфлота [15, л. 25]. Произошло это только в конце 1942 г. по требованию Прокурора СССР Бочкова В. и Наркома юстиции Н. Рычкова, которые указали на то, что по постановлению ЦИК СССР от 7 июня 1934 г. за № 96/1285 имеется указание на то, что «работники линейных водных судов и прокуратуры бассейнов приравниваются по своим правам и по материальному обеспечению соответственно к работникам водного транспорта. Нет никаких оснований также не приравнивать их к работникам водного транспорта и в части продовольственного снабжения» [12, л. 85].

После этого, распоряжением СНК СССР от 14.11. 1942 г. за № 21718-рс председатели и члены органов юстиции водного транспорта были включены в перечень руководящих работников, имеющих право на получение обедов в порядке, установленном постановлением СНК СССР от 17 ноября 1942 г. за № 1548-742с «Об улучшении питания руководящих работников промышленных предприятий» [17, л. 112].

Однако на практике реализация этого распоряжения не всегда проходила гладко. Зачастую председатели военных трибуналов транспорта сообщали, что их «со-

трудники не обеспечиваются дополнительными видами питания» и просили «рассмотреть этот вопрос» [15, л. 10]. Возникла и неразбериха: на одних дорогах дополнительное питание получали только председатели трибуналов, на других – председатели и заместители председателей ВТ, что также вызывало жалобы [4, л. 4].

Кроме этого, председатели трибуналов железнодорожного транспорта и их заместители обеспечивались годовыми железнодорожными билетами (форма № 2-а), выделялись и годовые билеты для председателей военных трибуналов желдорвойск [4, л. 3].

В отличие от материального обеспечения сотрудников материально-техническое обеспечение этих органов оставляло желать лучшего. В органах транспортной юстиции не хватало даже элементарных канцтоваров. В течение 1940-х гг., также как и в 1930-е гг., обращалось внимание на то, что «не придается должного значения внешнему оформлению судебных дел». Как и в довоенное время отмечалось, что «обложки дел – неряшливы, иногда из газетной бумаги» [1, л. 57; 2, л. 197]. Ситуация с обеспечением трибуналов была настолько серьезной, что приказом начальника ГУВТТ № 145 от 16 октября 1943 г. был введен «строгий порядок в учете имущества», т.к. «нередки случаи, когда государственное имущество расхищается и пропадает, а виновные остаются безнаказанными». Этим же документом было приказано повсеместно провести инвентаризацию, и проводить ее регулярно на 31 декабря соответствующего года, в трибуналах ввести инвентаризационные книги. При приеме дел вновь назначенными председателями военных трибуналов обязательно составлять приемо-сдаточные акты инвентаря, немедленно ставить в известность ГУВТТ о фактах разбазаривания, расхищения или пропажи имущества трибуналов. Начальнику общего отдела ГУВТТ было приказано «завести учет имущества по каждому военному трибуналу», а инспекторам ГУВТТ при ревизии военных трибуналов проверять правильность постановки учета имущества и обеспечение его сохранности [13, л. 161].

Также в 1943 г. «при проверке работы военных трибуналов установлены случаи, когда, в результате беззаботности председателей трибуналов помещения, занимаемые трибуналами в течение продолжительного времени не ремонтируются, плохо оборудованы, недостаточно тщательно убираются, грязны и запущены, что совершенно недопустимо для военного учреждения» [16, л. 38].

Отмечу, что государство стремилось экономить на органах транспортной юстиции. Так, сметы содержания военных трибуналов транспорта сокращались в основном за счет средств, выделяемых на путевое довольствие, боевую подготовку и командирскую учебу, коммунальные услуги, «приобретение разного мелкого инвентаря», содержание автотранспорта.

После завершения ВОВ сокращение расходов коснулись средств, выделяемых на командировки. В результате деятельность некоторых трибуналов оказалась под угрозой. Так, военному трибуналу Азербайджанской ж.д. в 1946 г. было выделено всего 700 руб. на командировочные расходы, а требовалось только на одного работника 850-1100 руб. [10, л. 1] В результате в системе органов транспортной юстиции стали появляться перерасходы средств за счет выплат за выслугу лет и оплаты командировочных расходов [10, л. 65].

С окончанием ВОВ органы юстиции ж.д. транспорта постановлением Совета Министров СССР от 3 мая 1946 г. № 978-408сс были переданы на все виды доволь-

ствия из Министерства вооруженных сил в Министерство путей сообщения с сохранением окладов и льгот, кроме выплат за воинские звания [10, л. 5]. Директивой Главного организационного управления Генерального штаба ВС СССР № У4/1/1351019 от 28.05.-1946 г. органы юстиции морского и речного бассейнов были сняты с довольствия военно-морских сил и прикреплены к военным округам [5, л. 10; 6, л. 8].

Лишь в октябре 1946 г. Совет Министров СССР постановлением от 8 октября 1946 г. возложил финансирование трибуналов транспорта на Министерство Юстиции СССР с сохранением окладов содержания и надбавок, кроме выплат за воинские звания, но с сохранением льгот, предусмотренных для военнослужащих [5, л. 25].

В частности, Министерство вооруженных сил должно было обеспечивать военнослужащих трибуналов вещевым довольствием [6, л. 23], а за снабжение продовольствием и промтоварами отвечало Министерство торговли «по нормам соответствующих категорий работников Министерства юстиции» [11, л. 1].

В первые послевоенные годы материально-техническое обеспечение ВТ транспорта по-прежнему оставляло желать лучшего. Так, в 1945 г. отмечалось, что «ряд ВТ не оборудованы арестантской комнатой для содержания под стражей арестованных; отсутствуют в залах заседания барьеры для изоляции арестованных от состава суда и граждан; нет комнаты для состава свободного от смен конвоя» [3, л. 81]. Помещения линейных судов для проведения судебных процессов находились «в неудовлетворительном состоянии», а оборудование не отвечало «требованиям инструкции № 247-40 г.» [14, л. 1].

Очень остро стояла проблема обеспечения автомобильным транспортом, особенно в прокуратуре. Для передвижения сотрудников использовались даже велосипеды [22, л. 122].

В то же время сметы на содержание ВТ выглядели очень внушительно: только на 4 квартал 1946 г. на содержание ВТ водного транспорта было выделено 2 млн. 489 тыс. 106 руб. [9, л. 42-43], на содержание ВТ ж.д. транспорта – 5 млн. 665 тыс. руб. [9, л. 31], на содержание ГУВТТ – 331 тыс. руб. [9, л. 24]

Также после ВОВ сохранялась ситуация с более высокими заработными платами сотрудников органов специальной юстиции. Так, в 1947 г. Н. Рычков докладывал В. Молотову: «Основной оклад моего заместителя по общим вопросам (т. Рубичев) и заместителя по кадрам (т. Морозов) – 1 750 руб. в мес. Эти оклады гораздо ниже двух других моих заместителей, ведающих управлениями военных трибуналов (6 300 руб. и 3 500 руб.)» [23, л. 62]. Отмечу, что вопрос с разницей в заработной плате работников общей и специальной юстиции стал одной из причин ликвидации последней, т.к. работники общих органов юстиции проявляли открытое недовольство таким положением.

После завершения ВОВ остро стоял вопрос с обеспечением квартирами и дачами работников юстиции. Так, А. Волин, после назначения председателем ВС СССР, поставил перед Молотовым вопрос о выделении для себя дачи [24, л. 143].

Итак, материально-техническое обеспечение деятельности органов транспортной юстиции было недостаточным. В течение 1940-х гг. отсутствовали элементарные канцелярские принадлежности, печатные машинки, бумага и т.п. В дальнейшем жалобы на нехватку подобных предметов исчезают. Однако практически в течение

всего периода прослеживается нехватка транспорта, помещений, квартир для сотрудников. В течение всего периода остро стояла проблема ремонта помещений данных органов.

Несмотря на это уровень материального обеспечения сотрудников этих органов был существенно выше, чем основной массы населения страны. Тем не менее, сотрудники транспортной юстиции не всегда обеспечивались дополнительными льготами: дополнительным питанием, квартирами и т.п. Зачастую им приходилось требовать выделения положенных льгот. Однако их общий уровень жизни был несколько выше, чем сотрудников органов общей юстиции. Такое положение вызывало открытое недовольство последних, что стало одной из причин ликвидации данных органов в 1957 г.

Список литературы

1. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. 9492. Оп. 1. Д. 112.
2. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. 9492. Оп. 1а. Д. 62.
3. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. 9492. Оп. 4. Д. 141.
4. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. 9492. Оп. 4. Д. 149.
5. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. 9492. Оп. 4. Д. 155.
6. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. 9492. Оп. 4. Д. 156.
7. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. 9492. Оп. 4. Д. 157.
8. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. 9492. Оп. 4. Д. 19.
9. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. 9492. Оп. 4. Д. 256.
10. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. 9492. Оп. 4. Д. 261.
11. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. 9492. Оп. 4. Д. 286.
12. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. 9492. Оп. 4. Д. 32.
13. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. 9492. Оп. 4. Д. 34.
14. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. 9492. Оп. 4. Д. 417.
15. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. 9492. Оп. 4. Д. 69.
16. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. 9492. Оп. 4. Д. 35.
17. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. 9492. Оп. 4. Д. 18.
18. Голяков И. Т. Советский суд / И. Т. Голяков. – М. : Гос. изд-во юр.лит., 1958. – 180 с.
19. Карев Д. С. Советская юстиция / Д. С. Карев. – М. : Гос. изд-во юр.лит., 1948. – 139 с.
20. Кодинцев А. Я., Шкаревский Д. Н., Яноши В. В. Органы специальной юстиции СССР в 1930-е – 1950-е гг. / А. Я. Кодинцев, Д. Н. Шкаревский, В. В. Яноши. – Сургут: Изд-во СурГУ, 2016. – 255 с.
21. Кожевников М. В. История советского суда / М. В. Кожевников. – М. : Гос. изд-во юр.лит., 1957. – 383 с.
22. Российский государственный архив социально-политической истории (РГАСПИ) Ф. 82. Оп. 2. Д. 885.
23. Российский государственный архив социально-политической истории (РГАСПИ) Ф. 82. Оп. 2. Д. 892.
24. Российский государственный архив социально-политической истории (РГАСПИ) Ф. 82. Оп. 2. Д. 896.
25. Соломон П. Советская юстиция при Сталине / П. Соломон. – М. : РОССПЭН, 2008. – 463 с.
26. Чучаев А., Пожарский А. Транспортные преступления: понятие, виды, характеристика / А. Чучаев, А. Пожарский. – М. : Проспект, 2018. – 256 с.
27. Щитович А. К 10-летию водно-транспортных судов и прокуратур / А. Щитович // Социалистическая законность. – 1944. – № 5-6. – С. 24-27.
28. Berg G.P. von den. The Soviet system of Justice: figures and policy / G. P. Berg. – Dordrecht; Boston; Lancaster: Springer Netherlands, 1985. – 372 p.
29. Conquest G. Justice and the legal system in the USSR / G. Conquest. – New York; Washington: A.F. Praeger, 1968. – 152 p.
30. Gorkizky Y. Delegalization in Russia: soviet comrades courts in retrospect / Y. Gorkizky // The American journal of comparative law. – 1998. – № 3. – Vol. 46. – Pp. 403-425.

Shkarevsky D. N. The material and technical support of transport justice authorities in the 1940s - 1950s / D. N. Shkarevsky // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2019. – Т. 4 (72), № 4. – P. 91-100.

The activities of the transport justice authorities are among little-studied topics in the domestic and foreign scientific literature. Almost no attention was paid to the problems of material and technical support for these bodies. The work is based on previously unpublished office documents stored in the State Archive of the Russian Federation [SARF] and the Russian State Archive of Socio-Political History [RSASPH].

In the work, the author relies on the principles of objectivity, historicism, uses the comparative historical method.

The article analyzes the material and technical support of the transport justice bodies of the USSR in the 1940s - 1950s. Also, an attempt was made to evaluate the level of material support for employees of these bodies.

The author comes to the conclusion about low material and technical support of the activities of transport justice authorities. The state sought by all means to save on the activities of transport justice authorities. The funds allocated for business trips, staff development, and updating the material base of these institutions were regularly reduced.

However, in the author's opinion, the material support of justice officials in transport was significantly higher than that of other Soviet citizens and even higher than that of employees of general justice bodies. According to the author, this circumstance has become one of the reasons for the liquidation of these bodies in 1957.

Keywords: Soviet justice, special justice, transport justice, transport courts, military transport tribunals.

Spisok literatury

1. Gosudarstvennyj arhiv Rossijskoj Federacii (GARF). F. 9492. Op. 1. D. 112.
2. Gosudarstvennyj arhiv Rossijskoj Federacii (GARF).. F. 9492. Op. 1a. D. 62.
3. Gosudarstvennyj arhiv Rossijskoj Federacii (GARF).. F. 9492. Op. 4. D. 141.
4. Gosudarstvennyj arhiv Rossijskoj Federacii (GARF).. F. 9492. Op. 4. D. 149.
5. Gosudarstvennyj arhiv Rossijskoj Federacii (GARF).. F. 9492. Op. 4. D. 155.
6. Gosudarstvennyj arhiv Rossijskoj Federacii (GARF).. F. 9492. Op. 4. D. 156.
7. Gosudarstvennyj arhiv Rossijskoj Federacii (GARF).. F. 9492. Op. 4. D. 157.
8. Gosudarstvennyj arhiv Rossijskoj Federacii (GARF).. F. 9492. Op. 4. D. 19.
9. Gosudarstvennyj arhiv Rossijskoj Federacii (GARF).. F. 9492. Op. 4. D. 256.
10. Gosudarstvennyj arhiv Rossijskoj Federacii (GARF).. F. 9492. Op. 4. D. 261.
11. Gosudarstvennyj arhiv Rossijskoj Federacii (GARF).. F. 9492. Op. 4. D. 286.
12. Gosudarstvennyj arhiv Rossijskoj Federacii (GARF).. F. 9492. Op. 4. D. 32.
13. Gosudarstvennyj arhiv Rossijskoj Federacii (GARF).. F. 9492. Op. 4. D. 34.
14. Gosudarstvennyj arhiv Rossijskoj Federacii (GARF).. F. 9492. Op. 4. D. 417.
15. Gosudarstvennyj arhiv Rossijskoj Federacii (GARF).. F. 9492. Op. 4. D. 69.
16. Gosudarstvennyj arhiv Rossijskoj Federacii (GARF).. F. 9492. Op. 4. D. 35.
17. Gosudarstvennyj arhiv Rossijskoj Federacii (GARF).. F. 9492. Op. 4. D. 18.
18. Golyakov I. T. Sovetskij sud / I. T. Golyakov. – M. : Gos. izd-vo yur.lit., 1958. – 180 s.
19. Karev D. S. Sovetskaya yusticiya / D. S. Karev. – M. : Gos. izd-vo yur.lit., 1948. – 139 s.
20. Kodincev A. YA., SHkarevskij D. N., YAnoshi V. V. Organy special'noj yusticii SSSR v 1930-e – 1950-e gg. / A. YA. Kodincev, D. N. SHkarevskij, V. V. YAnoshi. – Surgut: Izd-vo SurGU, 2016. – 255 s.
21. Kozhevnikov M. V. Istoriya sovetskogo suda / M. V. Kozhevnikov. – M. : Gos. izd-vo yur.lit., 1957. – 383 s.
22. Rossijskij gosudarstvennyj arhiv social'no-politicheskoj istorii (RGASPI) F. 82. Op. 2. D. 885.
23. Rossijskij gosudarstvennyj arhiv social'no-politicheskoj istorii (RGASPI) F. 82. Op. 2. D. 892.
24. Rossijskij gosudarstvennyj arhiv social'no-politicheskoj istorii (RGASPI) F. 82. Op. 2. D. 896.
25. Solomon P. Sovetskaya yusticiya pri Staline / P. Solomon. – M. : ROSSPEN, 2008. – 463 s.
26. CHuchaev A., Pozharskij A. Transportnye prestupleniya: ponyatie, vidy, karakteristika / A. CHuchaev, A. Pozharskij. – M. : Prospekt, 2018. – 256 s.
27. SHCHitovich A. K 10-letiyu vodno-transportnyh sudov i prokuratur / A. SHCHitovich // Socialisticheskaya zakonnost'. – 1944. – № 5-6. – S. 24-27.

28. Berg G.P. von den. The Soviet system of Justice: figures and policy / G. P. Berg. – Dordrecht; Boston; Lancaster: Springer Netherlands, 1985. – 372 p.

29. Conquest G. Justice and the legal system in the USSR / G. Conquest. – New York; Washington: A.F. Praeger, 1968. – 152 p.

30. Gorlizky Y. Delegalization in Russia: soviet comrades courts in retrospect / Y. Gorlizky // The American journal of comparative law. – 1998. – № 3. – Vol. 46. – Pp. 403-425.