

ДМИТРИЙ АЛЕКСЕЕВИЧ МАЛЮЧЕНКО

аспирант Института истории

Санкт-Петербургский государственный университет

(Санкт-Петербург, Российская Федерация)

ORCID 0000-0003-3863-0895; dimetv1997@mail.ru

ОСОБЕННОСТИ СЛЕДСТВЕННОЙ РАБОТЫ ВОЕННОЙ ПРОКУРАТУРЫ СССР В НАЧАЛЕ 1930-х ГОДОВ (на примере Балтийского флота)

А н н о т а ц и я . В основе определения функций любого органа власти лежит корпус нормативно-правовых актов как общегосударственного значения, так и локального уровня. Историографическая ситуация такова, что в поле зрения исследователей крайне редко попадала военная юстиция вообще и ее функционирование в начале 1930-х годов в частности. Научной проблемой является вопрос влияния внутриведомственной нормативной базы на практическую деятельность советской военной прокуратуры. Посредством анализа комплекса циркулярных документов, сформированного к началу 1930-х годов и определявшего характер оперативной работы следователей военной прокуратуры, на примере Морских сил Балтийского моря изучены этапы формирования особой системы учета дел об аварийности на флоте как признака их политической важности. Правоприменительный аспект рассмотрен на данных из двух архивных уголовных дел об авариях в бригаде подводного плавания Балтфлота. По результатам исследования делается вывод о роли и месте органов военной юстиции в жизни армии и флота Советского государства, их неспособности вмешиваться в действия военного командования на уровне округа, а также настраиваемом характере практической деятельности военной прокуратуры.

Ключевые слова: военная прокуратура, следственная практика, подводный флот, аварийность РККА, Балтийский флот

Для цитирования: Малюченко Д. А. Особенности следственной работы военной прокуратуры СССР в начале 1930-х годов (на примере Балтийского флота) // Ученые записки Петрозаводского государственного университета. 2025. Т. 47, № 8. С. 74–81. DOI: 10.15393/uchz.art.2025.1252

ВВЕДЕНИЕ

К началу 1930-х годов в Рабоче-крестьянской Красной армии (РККА) и Рабоче-крестьянском Красном флоте (РККФ) была создана система следственных органов, в юрисдикции которых находилась борьба с правонарушениями, совершенными военными служащими. Система включала в себя два независимых друг от друга звена. Первым из них являлись военные прокуратуры на уровне военных округов и морей (флотов), а также прокуратуры нижестоящих войсковых подразделений. Вторым звеном были армейские чекистские органы – особые отделы ОГПУ – при тех же военных формированиях. Наличие двух ведомств, в составе которых находились следователи, было обусловлено во многом схожими задачами их функционирования, правда, при наличии зачастую весьма условного разграничения: на военные прокуратуры, среди прочего, возлагалось расследование преимущественно общеуголовных и воинских преступлений, на особые отделы – государственных преступле-

ний, в том числе контрреволюционного, антисоветского и антиправительственного характера.

Целью настоящего исследования является выявление отличительных особенностей следственной работы военной прокуратуры Морских сил Балтийского моря (МСБМ), в основу которого положен анализ двух расследований, находившихся в разработке военных юристов флота в 1931 году. Источниковая база представлена главным образом материалами, хранящимися в Российском государственном архиве военно-морского флота (РГАВМФ). Документальную основу исследования составили материалы следственных дел, а также переписка военной прокуратуры МСБМ с военным командованием флота и вышестоящими органами, отложившиеся в фонде Р-1570 «Военная прокуратура Краснознаменного Балтийского флота (1922–1941 гг.)». Более подробно выяснить обстоятельства происшествий, приведших к началу следствия военных юристов, позволили данные из донесений политического управления флота в адрес

командования МСБМ из фонда Р-92 «Штаб Краснознаменного Балтийского флота г. Кронштадт (1917–1935 гг.)» и Р-307 «Командование Краснознаменным Балтийским флотом (1918–1935 гг.)». Служебные характеристики фигурантов изучаемых следственных дел и факт наступления в их отношении конкретных правовых последствий были установлены на основании материалов фондов Р-107 «Подводные силы Краснознаменного Балтийского флота» и Р-174 «Военный трибунал Краснознаменного Балтийского флота (1919–1940 гг.)». Описать положение военной прокуратуры в системе органов, имевших следственные функции, позволило обращение к соответствующей аналитической справке прокуратуры Верховного суда (ВС) СССР, хранящейся в фонде 9 «Политическое управление РККА» Российского государственного военного архива (РГВА).

Изучение роли и места органов военной юстиции нашло отражение в сравнительно немалом количестве трудов отечественной историографии, однако качественный состав вышедшей литературы имеет определенные особенности. Во-первых, в настоящее время подобные исследования сконцентрированы на характерных чертах следственной работы военной прокуратуры в период массовых операций НКВД, то есть Большого террора 1937–1938 годов [2], [5], [10]. В таком случае предшествующие ему годы часто обозначаются как время, когда «контрреволюционных преступлений <...> совершалось не так и много» [5: 177]. Во-вторых, наблюдается главенство историко-правовых подходов к изучению системы военной юстиции, то есть с точки зрения развития советского законодательства в сталинский период, а не правоприменительной практики. Наиболее ценными в данном отношении являются исследования, нацеленные на выявление и анализ корпуса нормативно-правовых актов, формирующих репрессивный механизм [3], [6], [7], [8]. Наличие исследований по этим двум аспектам способно лишь в некоторой степени удовлетворить целям понимания места органов военной юстиции в 1930-е годы и всей полноты картины явно не отражают.

ОСНОВНЫЕ И ОСОБЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ВОЕННОЙ ЮСТИЦИИ В СССР

Содержание деятельности органов военной юстиции в рассматриваемый период было определено Положением о военных трибуналах и военной прокуратуре 1926 года, согласно которому военные прокуроры находились в непосредственном подчинении старшего помощника прокурора Верховного суда СССР по Военной коллегии и военной прокуратуре. Документом определя-

лось, что на военную прокуратуру среди прочего возлагалось: осуществление общего надзора за законностью действий всех должностных лиц и учреждений РККА; осуществление всех функций прокурорского надзора по делам, подсудным военным трибуналам; надзор за всеми органами следствия и дознания, действующими в Красной армии, в том числе за особыми отделами ОГПУ¹.

Говоря подробнее о функции прокурорского надзора, важно отметить, что по Положению 1926 года военным трибуналам были подсудны не только дела о совершении воинских, но и государственных преступлений, если таковые были совершены военными служащими и угрожали крепости Красной армии и флота, состоянию дисциплины личного состава. В действительности уже к началу 1930-х годов четко оформилась тенденция постепенной передачи политически мотивированных следственных дел для последующего рассмотрения во внесудебном порядке специально созданными для этого структурами органов госбезопасности. По оценке самой Центральной военной прокуратуры они составляли около 2/3 от общего числа дел по преступлениям контрреволюционной направленности².

В рамках определенных законом полномочий в судебной сфере военная прокуратура имела право требовать от трибуналов в порядке судебного надзора предоставления материалов рассматриваемого дела, а также запрашивать необходимые сведения от всех учреждений и должностных лиц, приводящих в исполнение приговоры военных судов³. Главной задачей военной юстиции, таким образом, было обеспечение принципа законности в РККА, включая соблюдение прав военнопленных в их отношениях с органами власти, военным командованием и в ситуации, когда красноармеец находился под следствием. Правда, в рассматриваемый период смысл правового термина «законность» носил четко выраженный «революционный» характер, иначе говоря, отражал классовый подход в защите государственного строя, а не личности [6: 98]. Фактически это означало, что результаты любого следствия формировались не только на основании соответствия нормам уголовного законодательства, но и с учетом реализовавшейся государственной политики и характерной для начала 1930-х годов «революционной» целесообразности.

Примечательно, что в армии и на флоте активной деятельности военной юстиции придавалось и другое значение, весьма утилитарного свойства – повышение дисциплины военнопленных. В руководящих материалах военной прокуратуры МСБМ подчеркивалось:

«В основу работы должно быть положено поддержание авторитета командира части, общая совместная с командованием, политорганами и парторганизациями борьба за дисциплину в части»⁴.

В качестве реализации данного положения военная прокуратура в начале 1931 года начала практиковать составление дважды в месяц информационных сводок и обзоров преступности и антиморальных проявлений личного состава МСБМ⁵. Согласно спискам отправок, копии обзоров направлялись в Реввоенсовет флота, политотделы частей и Особый отдел ОГПУ МСБМ, что формировало довольно масштабный механизм широкого информирования всех командно-административных и следственных структур военного флота.

Важно подчеркнуть, что приоритеты в текущей деятельности военной прокуратуры определялись соответствующими директивами и циркулярами Центральной военной прокуратуры РККА и Военной коллегии Верховного суда СССР. Одним из показателей повышенного внимания к отдельным видам преступлений можно считать введение особого порядка их учета и информирования о них вышестоящих органов. В условиях существования тоталитарного политического режима в центре внимания находились дела о контрреволюционных преступлениях. Согласно руководящим документам военной прокуратуры, в Наркомат юстиции должны были направляться приговоры по политическим делам и обвинительные заключения прокуроров по ним, а в случае, если мера наказания была определена как смертная казнь, высылке подлежало все следственное дело⁶. Наряду с этим можно выделить некоторые другие виды преступлений, вызывавших повышенное внимание и рассматривавшихся как содержащие политическую составляющую. Для начала 1930-х годов одним из таковых является аварийность в Военно-воздушных силах (ВВС). Установлено, что в 1930 году был издан ряд директивных указаний относительно сбора и передачи сведений об авариях в ВВС. Так, в связи с ростом числа катастроф в ВВС РККА органам военной юстиции надлежало усилить меры социальной защиты по делам об авариях военных самолетов, разбирать такие дела в самые короткие сроки и по возможности включать в состав суда временных членов из летного состава⁷. В августе 1930 года Верховный суд СССР затребовал у военных трибуналов на местах копии всех приговоров по преступлениям в ВВС, которые проходили через военные суды с 1 октября 1929 года, устанавливалась обязательная отправка приговоров по таким делам в Военную коллегия Верховного

суда⁸. Позднее распоряжения были дополнены, вводился порядок подачи в сжатом виде данных по всем судебным разбирательствам, связанным с ВВС РККА. Такую информацию надлежало отражать в присылаемых в Военную коллегия ежемесячных ведомостях по рассмотренным органами военной юстиции делам. Военные трибуналы должны были отправлять также краткие данные о преступлениях, связанных с порчей технических средств («небрежное хранение, порча, хищение и о преступлениях с жертвами, явившихся следствием небрежного обращения с оружием, нераспорядительности при учении и т. п.») по всем обслуживаемым частям⁹.

Сведений, показывающих формирование аналогичного механизма учета и рассмотрения следственных дел в отношении всех аварий техники в армии и на флоте вообще, в настоящее время не обнаружено. Однако косвенным доказательством существования особого внимания и к иным проявлениям аварийности являются как минимум два заметных следствия о причинах происшествий с подводными лодками (п/л) МСБМ. Во многом этому способствовала сложившаяся ситуация: в бригаде подводного плавания Балтфлота в период с 1931 по 1934 год произошло семь крупных аварий [4: 46–64], причем три из них – в 1931 году. На данный момент установлено, что наиболее активные действия военной прокуратуры флота вызвали две из них, по совпадению случившиеся с одним и тем же кораблем.

«КРАСНОАРМЕЕЦ» И «РАБОЧИЙ»

В ночь с 21 на 22 мая 1931 года, в 3 часа 23 минуты, во время учений в акватории Финского залива прошло столкновение п/л № 4 «Красноармеец» и п/л № 9 «Рабочий». Авария привела к тяжелым последствиям: лодка № 9 затонула, погибло 45 человек экипажа¹⁰. Следствие установило, что авария произошла из-за нарушения элементарных правил судовождения. По плану учений подразумевалось, что лодки должны были следовать друг за другом на дистанции не менее 2 кабельтовых, однако на протяжении всего учебного похода она не соблюдалась¹¹. В решающий момент вахтенный начальник, штурман п/л № 4 Иван Валентинович Тимонов заметил опасное сближение двух военных кораблей и попытался предпринять действия по изменению курса своего судна. Однако на руле п/л № 4 оказался краснофлотец Валентин Васильевич Ершов, обладавший малым опытом реального судовождения и по незнанию реальной обстановки слишком медленно исполнявший команды¹². Во время ночной вахты командир лодки Анато-

лий Дмитриевич Атавин и комиссар Василий Никанорович Толкачев спали¹³. После случившегося столкновения командой гибнущей п/л № 9 был подан семафорный сигнал бедствия, однако сигнальщик п/л № 4 не смог его сразу правильно принять. Только спустя 12 минут после столкновения на «Красноармейце» распознали сигнал SOS п/л № 9¹⁴. Спустя всего 32 минуты после столкновения, в 3 часа 55 минут, гибнущая лодка окончательно затонула.

Командиром погибшей п/л «Рабочий» был Николай Александрович Царевский, незадолго до указанных событий проходивший аттестацию. Наряду с массой положительных характеристик как знающего специалиста и талантливого моряка, у Царевского были отмечены два главных недостатка: во-первых, слабое здоровье и подверженность заболеваниям среднего уха, в период обострения которых происходит снижение восприимчивости слуха, во-вторых, выявленная во время предыдущих учений особенность судовой посадки, когда командир лодки допускал слишком поздний поворот на боевой курс и проводил атаки по мишени с близкого расстояния¹⁵. Несмотря на выявленную склонность к риску, за месяц с лишним до аварии, 16 апреля 1931 года, комиссия решила оставить Царевского на занимаемой должности¹⁶. Безусловно, рискованность в действиях командира «Рабочего» сыграла роль в усугублении аварии на лодке: как позднее установило следствие, он сознательно допустил погружение протараненной лодки на подводный грунт, рассчитывая на дне справиться с пробойной собственными силами [9: 9].

Причин возникновения аварийной ситуации и ее трагического разрешения несколько. В числе таковых – общая ситуация с ходом исполнения плана боевой подготовки в учебную кампанию 1931 года. Проводимые учебные плавания подводных лодок в Финском заливе стали первыми крупными тренировочными походами за весьма продолжительное время [9: 3]. В свою очередь, вынужденная высокая скорость комплектования команд кораблей в бригаде подплава неизменно приводила к тому, что на ответственных постах находились военнотружущие без достаточного практического опыта. Например, штурман протаранившей соседний корабль п/л № 4 Тимонов 22 мая находился на корабле только третий день, поскольку ранее проходил подготовку в штурманских классах как офицер надводного корабля [9: 6].

Еще одним фактором катастрофы в Финском заливе стали действия командования «Красноармейца» в аварийной ситуации. Только в 4 часа 25 минут, спустя час после аварии и полчаса после затопления «Рабочего», Атавин отправляет

в штаб бригады подводного плавания МСБМ первую телеграмму с просьбой о помощи аварийной п/л № 9, сообщив при этом неверные координаты места происшествия. Более того, командование корабля не предприняло никаких действий по оперативному выходу на связь с п/л № 3 и № 8, находившимися в том же районе по плану учений. Спустя некоторое время п/л № 4 была вынуждена покинуть район бедствия в связи с начавшимся штормом. В 17 часов 21 минуту 22 мая от нее поступила шифровка, что лодка возвращается в район аварии и просит выслать на подмогу эсминцев. Свою лепту в слишком позднюю реакцию ближайших к месту аварии кораблей внесли и недостатки в организации службы на других кораблях. Известно, что на вспомогательном судне «Смольный», где находился штаб учений, ночную телеграмму об аварии смогли получить только в 10 часов 5 минут из-за проблем с радиосвязью¹⁷. Однако следователи военной прокуратуры сосредоточились на злом умысле командования п/л № 4: по их версии, действия были продиктованы сознательным скрыванием от вышестоящего командования истинных причин случившегося, и решение об этом было принято на коротком совещании Атавина и Толкачева, случившемся вскоре после столкновения¹⁸.

По следственному делу проходило пять человек с «Красноармейца»: командир лодки А. Д. Атавин, военком В. Н. Толкачев, штурман И. В. Тимонов, рулевой В. В. Ершов и сигнальщик П. В. Сазонов. Вменяемый состав преступления каждого из подсудимых и степень вины были различными. Согласно обвинительному заключению военной прокуратуры МСБМ, командир Атавин не признал вины в сокрытии причин аварии, однако согласился с обвинением в плохой организации службы вахтенной команды п/л № 4¹⁹. Военком Толкачев и штурман Тимонов свою вину в нераспорядительности по оказанию помощи терпящей бедствие п/л № 9 и сокрытии обстоятельств произошедшего полностью признали²⁰. Также согласился с выдвинутыми обвинениями (медленное и нечеткое исполнение приказаний штурмана) рулевой Ершов²¹. Последний обвиняемый, сигнальщик Сазонов, был единственным, кто отрицал свою ответственность в случившемся: с его слов, опасное сближение лодок заметил штурман и начал отрабатывать необходимые действия, а после столкновения проблема с принятием семафора с гибнущей лодки была связана с «дальним расстоянием, темнотой и большой волной»²². Всем инкриминировалось совершение преступления, предусмотренного пунктом «б» ст. 193-17

УК РСФСР (злоупотребление властью или халатное отношение к службе лиц начальствующего состава Красной армии при наличии отягчающих обстоятельств) с максимальной санкцией – высшая мера наказания²³. В данном случае вызывает интерес и то обстоятельство, что норма уголовного права, предусматривавшая наступление ответственности для начсостава, была применена к рулевому и сигнальщику: вероятно, ввиду тяжести наступивших последствий правонарушения.

Дело было передано Военной коллегии Верховного суда СССР, выездная сессия которого состоялась 15 июня 1931 года. Сторону обвинения представлял помощник прокурора ВС СССР в Военной коллегии и военной прокуратуре Л. М. Суббоцкий. Суд приговорил Атавина, Толкачева и Тимонова к 10 годам лишения свободы в исправительно-трудовых лагерях без поражения в правах, а Ершова и Сазонова – к 2 годам лишения свободы без поражения в правах²⁴. При этом трое из фигурантов дела, получивших более тяжелое наказание, имели признаки политической неблагонадежности. Привлеченный к судебной ответственности штурман Тимонов начал службу еще на царском флоте, правда, в статусе матроса²⁵. Военком лодки Толкачев – унтер-офицер бывшего флота²⁶. А вот командир п/л «Красноармеец», согласно материалам следствия, с февраля 1918 по ноябрь 1919 года служил в белой армии Колчака, причем в последний период службы занимал должность писаря при карательном отряде²⁷. С одной стороны, служебное положение перечисленных лиц действительно подразумевало наличие ответственности в принятии решений по управлению подводной лодкой. Однако факт того, что именно эти трое подсудимых получили наибольшие сроки лишения свободы, имея в прошлом связи либо с царским флотом, либо с Белым движением, не выглядит случайным, а является убедительной демонстрацией классового подхода в практикуемой «законности». Тем не менее все обвиняемые получили только сроки лишения свободы, что не являлось редкостью в ходе судебных процессов по делу об авариях в изучаемый период [1: 207–210]. Иными словами, наряду с показательной жесткостью по делам об аварийности имел место и четкий прагматический подход к кадрам по наиболее ценным специальностям.

«КРАСНОАРМЕЕЦ» И «ГРАЦИЯ»

Практика следственной работы сотрудников военной прокуратуры на местах порой вызывала неоднозначные оценки в вышестоящих органах. Применительно к изучаемой теме известен

как минимум один пример опротестовывания следственных действий военной прокуратуры МСБМ. Обстоятельства данного случая связаны с мероприятиями военных следователей при выяснении причин столкновения подводной лодки с немецким пароходом «Грация». Удивительным образом история вновь оказалась связана с п/л № 4, которая за один год второй раз попала в аварию. Столкновение произошло 24 октября 1931 года в ходе выполнения учебных торпедных стрельб. По плану учений лодка проводила стрельбы два раза. В первый раз, в 12 часов дня, они прошли удачно, однако экипаж корабля не смог обеспечить устойчивое положение судна: лодка то скрывалась под водой, то всплывала²⁸. Во время вторых стрельб ситуация повторилась, но на этот раз при очередном всплытии п/л произошло столкновение с немецким пароходом «Грация». Лодка не получила пробоин, а среди экипажа, по утверждению капитана, не было паники, поскольку она пребывала в надводном положении. Правда, допрошенный в связи с аварией капитан немецкой «Грации» утверждал, что паника, по всей видимости, все же произошла: члены экипажа выскакивали на мостик и бегали по палубе, а также выполняли действия, схожие с мерами по спасению лодки, в частности спускали на воду спасательные шлюпки²⁹. Осмотр показал, что подводная лодка понесла ущерб в виде повреждений внешних узлов управления и вмятин корпуса. Пароход «Грация» получил пробоину, в результате чего оказался полностью промочен груз – 1600 тонн овса³⁰. В заграничной прессе со ссылкой на источники в Финляндии сообщалось даже о гибели в результате аварии 50 моряков подводной лодки³¹, возможность гибели краснофлотцев допускают и отечественные исследователи [4: 53]. Однако обращение к архивным документам показывает, что лодка хоть и получила повреждения, но осталась на плаву и под конвоем э/м «Энгельс» отправилась в Кронштадт³².

Основная вина за случившееся была возложена на командира лодки Валерия Карповича Володзько. Это был моряк с большим опытом, начавший службу еще на царском флоте. До 1917 года он окончил два курса Петроградского Технологического института и Отдельные классы гардемарин³³. Меньше чем за год до событий осени 1931 года командование бригады подводного плавания Балтийского флота проводило аттестацию личного состава, по итогам которой тогда еще помощник командира п/л № 5 Володзько, как знающий и любящий подводное дело, был выдвинут на должность командира

лодки³⁴. По мнению военной прокуратуры, именно опытный подводник

«1) пренебрег приказами командования об отказе от атаки в случае невозможности гарантии расхождения судов; 2) не дал прямых указаний вахтенному начальнику следить за расстоянием до “Грации”; 3) поставил на рули малоопытного боцмана; 4) увлекся атакой и не следил за местоположением транспорта»³⁵.

Володзько на допросе, проведенном военным следователем прокуратуры МСБМ, полностью признал свою вину, однако его показания открывали не только обстоятельства произошедшей аварии, но и неприглядную картину организации внутренней службы на флоте. По данным, сообщенным Володзько, командир лодки был обязан отказаться от выполнения приказа о производстве учебной атаки в случае, если присутствует опасность кораблю или помехи его маневрированию. Норма выглядела логичной, поскольку район учений не подходил для такой активности ввиду оживленного хождения судов. Следователь решил дополнительно уточнить установку командования, допускавшую отказ от выполнения приказа:

«Касательно отказа от атак, являются ли существующие в бригаде [подводного плавания] и высказанные вами правила уставными или же это местная установка? Чья – командования Бригады или же РВС МСБМ? Не мешает ли она выработке волевого, боевого командира и не имеет ли место (в связи с этой установкой) такое положение, что командир, при его желании, всегда сможет отказаться от атак, следуя установке формально?»³⁶

На этот вопрос подследственный Володзько ответил, что названное им руководство неуставное, исходило как от РВС флота, так и от командования бригады и, по его мнению, связано с недавней гибелью п/л № 9. Влияние указанной установки на «волевого командира» он оценил как негативное, поскольку формальное следование ей, по сути, делает невозможным проведение любых учений³⁷.

Вскрытым неуставным отношениям на флоте прокуратура придавала большое значение и известила об этом и Реввоенсовет СССР, и Центральную военную прокуратуру. Однако высшее ведомство военной юстиции отреагировало на присланный материал критикой действий военных следователей Балтики. В январе 1932 года военному прокурору МСБМ поступили «разъяснения» по поводу допроса Володзько. Постановка в более чем наводящей форме вопросов, направленных на обсуждение командиром установок командования Балфлота, Центральная военная прокуратура назвала неправильной тактикой: командиры должны воспитываться в духе точного исполнения руководящих установок командова-

ния Морских сил, а военная прокуратура обязана такому воспитанию способствовать. Замечание прозвучало и относительно формы оповещения: по мнению ЦВП, было бы вполне достаточно довести в вышестоящие органы только факт выявленных неуставных отношений, без прикрепления выписки из протокола допроса обвиняемого. Судя по всему, вскрывшаяся на допросе практика наличия негласных установок произвела заметное впечатление на адресатов: лично Прокурор РККА С. Н. Орловский довел до сведения командования МСБМ установленные факты «ненормальностей в настроениях и действиях начсостава в бригаде подводного плавания»³⁸.

Что же касается главного обвиняемого по делу о столкновении п/л № 4 с немецким пароходом Володзько, то сведений о его сроке лишения свободы пока не найдено. Но как минимум одно обстоятельство необходимо учитывать при определении степени его вины: все командование лодки было переведено на нее незадолго до аварии, поскольку предыдущий состав командных и начальствующих лиц был отдан под суд по делу о майской аварии 1931 года. Обновленная команда по-прежнему страдала малоопытностью. Оказалось, что в текущей кампании новый личный состав плавал в подводном положении суммарно не более 10 часов³⁹. Отметим также, что, несмотря на предание Володзько суду, он дослужился до звания капитана 1-го ранга, а в годы Великой Отечественной войны работал в Военно-морской академии им. К. Е. Ворошилова⁴⁰.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Анализ функционирования военной прокуратуры МСБМ, а также результаты изучения аналогичных процессов во флотской авиации [1: 207–210] дают возможность выделить ряд особенностей ее деятельности. Можно констатировать, что система функционирования военной юстиции являлась в значительной степени настраиваемым механизмом, направления работы которого порой не очерчивались союзным и республиканским законодательством. Помимо основополагающих нормативно-правовых актов, фиксировавших области работы военных юристов, более важными с точки зрения влияния на работу оказывались директивы и циркуляры вышестоящих ведомств.

Основные усилия военных следователей и прокуроров на местах выходили за рамки простого сохранения законности, классовой по своему характеру, а занимаемое ими положение в военной иерархии было не самым высоким. Более того, прокуратура фактически не могла вмешиваться в действия местного военного ко-

мандования, даже если они нарушали положения воинских уставов, а вопрос приоритетности расследования различных видов преступлений был прерогативой вышестоящих надзорно-контрольных ведомств. В сложившейся к началу

1930-х годов системе власти и государственного управления военной юстиции отводилась охранительная, исполнительная и пассивная по отношению к большинству акторов военной сферы роль.

ПРИМЕЧАНИЯ

- ¹ Положение о военных трибуналах и военной прокуратуре, утвержденное Постановлением ЦИК и СНК СССР от 26.08.1926 г. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.libussr.ru/doc_ussr/ussr_3001.htm (дата обращения 20.03.2022).
- ² РГВА. Ф. 9. Оп. 29. Д. 58. Л. 42.
- ³ Положение о военных трибуналах и военной прокуратуре, утвержденное Постановлением ЦИК и СНК СССР от 26.08.1926 г....
- ⁴ РГВМФ. Ф. Р-1570. Оп. 1. Д. 201. Л. 14.
- ⁵ РГВМФ. Ф. Р-1570. Оп. 7. Д. 3490. Л. 1.
- ⁶ РГВМФ. Ф. Р-174. Оп. 2. Д. 125. Л. 7.
- ⁷ Там же. Л. 25.
- ⁸ Там же. Л. 26.
- ⁹ Там же. Л. 29.
- ¹⁰ РГВМФ. Ф. Р-1570. Оп. 1. Д. 203. Л. 43.
- ¹¹ Там же. Л. 40.
- ¹² Там же. Л. 49.
- ¹³ Там же. Л. 42.
- ¹⁴ Там же. Л. 43.
- ¹⁵ РГВМФ. Ф. Р-107. Оп. 3. Д. 31. Л. 201.
- ¹⁶ Там же. Л. 201 об.
- ¹⁷ РГВМФ. Ф. Р-1570. Оп. 1. Д. 203. Л. 45.
- ¹⁸ Там же. Л. 44.
- ¹⁹ Там же. Л. 49.
- ²⁰ Там же. Л. 50.
- ²¹ Там же.
- ²² Там же.
- ²³ Там же. Л. 50–53.
- ²⁴ Там же. Л. 59.
- ²⁵ Там же. Л. 52.
- ²⁶ Там же. Л. 51.
- ²⁷ Там же. Л. 50.
- ²⁸ РГВМФ. Ф. Р-1570. Оп. 7. Д. 3490. Л. 166.
- ²⁹ Там же. Л. 166 об.
- ³⁰ Там же.
- ³¹ 50 on Soviet Submarine Perish As It Sinks After a Collision // New York Times. 1931. 25 October. P. 3.
- ³² РГВМФ. Ф. Р-1570. Оп. 7. Д. 3490. Л. 166 об.
- ³³ РГВМФ. Ф. Р-92. Оп. 21. Д. 262. Л. 1.
- ³⁴ РГВМФ. Ф. Р-107. Оп. 3. Д. 31. Л. 6.
- ³⁵ РГВМФ. Ф. Р-1570. Оп. 7. Д. 3490. Л. 166 об.
- ³⁶ Там же. Л. 183.
- ³⁷ Там же.
- ³⁸ РГВМФ. Ф. Р-307. Оп. 2. Д. 90. Л. 9.
- ³⁹ РГВМФ. Ф. Р-1570. Оп. 7. Д. 3490. Л. 167.
- ⁴⁰ Информационная система «Память народа» [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://pamyat-naroda.ru/?static_hash=465da7a76e71dd4c72b7580eb56c11e3v1 (дата обращения 20.03.2025).

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Гаврилова А. В., Емцов Г. Н., Комолова Э. В., Корнеева Д. А., Малюченко Д. А. [и др.]. Актуальные проблемы истории государства и права: обзор материалов Всероссийской научно-практической конференции «III Гореликовские чтения: современные проблемы юридической науки, образования и практики» // Сибирский антропологический журнал. 2023. Т. 7, № 3. С. 189–220.
2. Кодинцев А. Я., Шкаревский Д. Н., Яноши В. В. Органы специальной юстиции СССР в 1930–1950-е годы. Сургут: Изд. центр СурГУ, 2016. 254 с.
3. Кропачев С. А. Формирование тоталитарного права в ходе массовых политических репрессий 1930-х годов в СССР // Государство и право. 2016. № 11. С. 86–92.
4. Мужеников В. Б. Аварии и катастрофы (случаи гибели) подводных лодок 1901–2001 гг. Ч. 2. СПб.: Галлея Принт, 2005. 100 с.
5. Сапожников А. Г. Роль органов военной юстиции в процессе политических репрессий 1937–1938 гг. // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. 2014. № 1-2 (39). С. 177–179.

6. Соломон П. Советская юстиция при Сталине / Пер. с англ. Л. Максименкова. 2-е изд. М.: РОССПЭН: Фонд Первого Президента России Б. Н. Ельцина, 2008. 464 с.
7. Сырых В. М. Юридическая природа сталинского террора: по директивам партии, но вопреки праву. М.: Юрлитинформ, 2020. 504 с.
8. Трофимцева С. Ю., Озерной Д. Д. Роль А. Я. Вышинского в формировании общеуголовной и политической советской юстиции в конце 1920-х – начале 1930-х гг. // Вестник Самарского юридического института. 2018. № 5 (31). С. 143–148.
9. Шигин В. В. Отсеки в огне. М.: Вече, 2016. 352 с.
10. Шкаревский Д. Н. К вопросу о создании военного права в СССР (1930-е – начало 1950-х гг.) // Военно-юридический журнал. 2017. № 3. С. 28–32.

Поступила в редакцию 15.04.2025; принята к публикации 30.09.2025

Original article

Dmitrii A. Maliuchenko, Postgraduate Student, Saint Petersburg State University (St. Petersburg, Russian Federation)
ORCID 0000-0003-3863-0895; dimetv1997@mail.ru

SPECIFIC INVESTIGATIVE PRACTICES OF THE USSR MILITARY PROSECUTOR'S OFFICE IN THE EARLY 1930s (a case study of the Baltic Fleet)

Abstract. The functions of any government agency are determined by a body of national and local normative legal acts. The historiographical situation is such that researchers rarely pay attention to military justice in general and its functioning in the early 1930s in particular. The research problem addressed in the article is the influence of the intradepartmental regulatory framework on the practical activities of the Soviet Military Prosecutor's Office. The article analyzes a set of circular documents established by the early 1930s and determining the nature of the operational work of investigators at the Military Prosecutor's Office to examine the stages of the development of a special system for recording fleet accident cases as a sign of their political importance, using the example of the Baltic Sea Naval Forces. The study of the law enforcement aspect draws upon two archival criminal cases on accidents in the Baltic Fleet submarine brigade. The findings lead to conclusions about the role and place of military justice authorities in the life of the army and navy of the Soviet state, their inability to interfere in the actions of the military command at the district level, as well as about the customizable nature of the practical activities of the Military Prosecutor's Office.

Key words: Military Prosecutor's Office, investigative practices, submarine fleet, Red Army's accident rate, Baltic Fleet

For citation: Maliuchenko, D. A. Specific investigative practices of the USSR Military Prosecutor's Office in the early 1930s (a case study of the Baltic Fleet). *Proceedings of Petrozavodsk State University*. 2025;47(8):74–81. DOI: 10.15393/uchz.art.2025.1252

REFERENCES

1. Gavrilova, A. V., Emtsov, G. N., Komolova, E. V., Korneeva, D. D., Maliuchenko, D. A., et al. Contemporary issues of the history of state and law: review of the all-Russian scientific and practical conference "The III Gorelikov Readings: Contemporary Issues of Legal Science, Education, and Practice". *Siberian Journal of Anthropology*. 2023;7(3):189–220. (In Russ.)
2. Kodintsev, A. Ya., Shkarevsky, D. N., Yanoshi, V. V. Special justice bodies of the USSR in the 1930–1950s. Surgut, 2016. 254 p. (In Russ.)
3. Kropachev, S. A. Formation of totalitarian law during mass political repressions of the 1930s in the Soviet Union. *State and Law*. 2016;11:86–92. (In Russ.)
4. Muzhenikov, V. B. Accidents and catastrophes (death cases) with submarines in 1901–2001. Part 2. St. Petersburg, 2005. 100 p. (In Russ.)
5. Sapozhnikov, A. G. Military justice bodies role in political repressions process of 1937–1938. *Historical, Philosophical, Political and Law Sciences, Culturology and Study of Art. Issues of Theory and Practice*. 2014; 1-2(39):177–179. (In Russ.)
6. Solomon, P. Soviet justice under Stalin. Moscow, 2008. 464 p. (In Russ.)
7. Syrykh, V. M. The legal nature of Stalin's terror: in accordance with the party directives, but contrary to law. Moscow, 2020. 504 p. (In Russ.)
8. Trofimtseva, S. Yu., Ozerney, D. D. Role A. Ya. Vyshinskiy in forming general and political Soviet justice at the end of 1920 – the beginning of the 1930's. *Bulletin of Samara Law Institute*. 2018;5(31):143–148. (In Russ.)
9. Shigin, V. V. Compartments on fire. Moscow, 2016. 352 p. (In Russ.)
10. Shkarevsky, D. N. On the creation of military law in the USSR (1930s – early 1950s). *Military Juridical Journal*. 2017;3:28–32. (In Russ.)

Received: 15 April 2025; accepted: 30 September 2025