

УДК 34.01

DOI 10.36511/2078-5356-2020-3-217-222

Терешкин Никита Данилович
Nikita D. Tereshkin

преподаватель кафедры физической подготовки

Нижегородская академия МВД России (603950, Нижний Новгород, Анкудиновское шоссе, 3)

teacher of the department of physical training

Nizhny Novgorod academy of the Ministry of internal affairs of Russia (3 Ankudinovskoye shosse, Nizhny Novgorod, Russian Federation, 603950)

E-mail: p37row4n@yandex.ru

Организационно-правовые проблемы становления железнодорожной милиции в СССР (1937—1941 гг.)

Organizational and legal problems of the formation of the railway police in the USSR (1937—1941)

Описывается главный этап становления и развития железнодорожной милиции СССР. Данный период определил фундаментальные принципы построения всей дальнейшей деятельности железнодорожной милиции в частности и всей транспортной милиции в целом. Анализируются причины, из-за которых железнодорожная милиция была восстановлена, особенности структуры ее построения, подчинения и функционирования. Также рассматривается взаимодействие железнодорожной милиции с иными субъектами, обеспечивающими правопорядок на железнодорожном транспорте.

Ключевые слова: железнодорожная милиция, транспортная милиция, правопорядок на транспорте, транспортная безопасность, НКВД СССР.

The main stage of formation and development of the railway police is described. This period defined the fundamental principles of the construction of all further activities of the railway police in particular and the entire transport police in General. The article analyzes the reasons why the railway police was restored, as well as the peculiarities of its structure, subordination and functioning. We also consider the interaction of the railway police with other entities that ensure law and order in railway transport.

Keywords: railway police, transport police, law enforcement on transport, transport security, People's commissariat of internal affairs of the USSR.

Современный этап развития Российского государства и права характеризуется возросшей потребностью в создании эффективного постоянно действующего механизма, посредством которого будут гарантированы и надежно соблюдены законность и правопорядок, в том числе в области безопасного обеспечения железнодорожных перевозок грузов и пассажиров.

Официальные данные, приводимые Федеральной службой государственной статистики Российской Федерации, показывают, что грузооборот по всем видам транспорта составлял по итогам 2015 года 5108 млрд т.км, 2016 — 5198 млрд т.км, 2017 — 5488 млрд т.км, 2018 — 5644 млрд т.км, 2019 — 5669,1 млрд т.км. Доля

железнодорожного транспорта составляла в 2015 году 2301 млрд т.км, в 2016 — 2344 млрд т.км, в 2017 — 2493 млрд т.км, в 2018 — 2598 млрд т.км [1]. Таким образом, мы можем констатировать, что на долю железнодорожного транспорта приходится 45-46% всего грузооборота по стране. Поэтому борьба с преступностью, охрана общественного порядка и обеспечение общественной безопасности на железнодорожном транспорте как никогда находят в приоритетных задачах правоохранительных органов Российской Федерации.

Своевременное решение комплекса задач по обеспечению законности и правопорядка в области железнодорожного транспорта требует

© Терешкин Н.Д., 2020

необходимости совершенствования всей системы охраны правопорядка, и таким образом возникает потребность в скрупулезном и последовательном изучении предыдущих государственно-правовых преобразований (реформ), в которых могут содержаться как положительные, так и отрицательные стороны. На наш взгляд, особенно важен и информативен в научном плане процесс создания, развития и практической деятельности советской железнодорожной милиции в период времени 1937—1941 годов, когда определяются фундаментальные принципы ее структурного построения и организации служебной деятельности.

Осмысление и глубокий объективный анализ практического опыта, накопленного за исследуемый период, позволит в определенной степени использовать его при очередных преобразованиях правоохранительной системы и избежать совершения ошибок в настоящем и будущем.

Ленин В.И. говорил, что «железные дороги — это гвоздь, то одно из проявлений самой яркой связи между городом и деревней, между промышленностью и земледелием, на которой основывается целиком социализм» [2, с. 271]. Поэтому охрана правопорядка на железнодорожном транспорте всегда была в числе первоочередных задач Советского государства. Железнодорожная милиция впервые была образована в 1919 году и просуществовала до 1921 года, успешно выполняя свои функции.

По окончании гражданской войны и иностранной интервенции 24 августа и 30 сентября 1921 года вопрос о штатной численности милиции рассматривался на заседаниях Совета труда и обороны (далее — СТО) под председательством В.И. Ленина. СТО принял решение определить максимальную численность милиции в размере 150 тысяч человек. Личный состав железнодорожной милиции в 1919 году составлял более 17 тысяч человек.

В дальнейшем милиция была переведена на местный бюджет, что, естественно, повлекло сокращение ее штатной численности. Следует отметить, что штаты милиции в РСФСР в 1926 году сократились по сравнению с 1921 годом в 6 раз [3]. Таким образом, мы можем сделать вывод, что железнодорожная милиция была упразднена из-за нехватки необходимых сил и средств для качественного осуществления своих функций на транспорте. На этом закончился первый этап деятельности железнодорожной милиции.

В период времени с 1921 по 1937 год обеспечение правопорядка на железнодорожном транспорте преимущественно обеспечивалось орга-

нами государственной безопасности (ВЧК, ГПУ, ОГПУ, ГУГБ НКВД СССР) и народным комиссариатом путей сообщения СССР (далее — НКПС).

Конечно, территориальная милиция также участвовала в охране общественного порядка на объектах транспортной инфраструктуры, но это было не основное направление ее деятельности. Постоянных штатов сотрудников, специализировавшихся именно на работе с железнодорожным транспортом, не было. Практика показывала несостоятельность идеи привлечения сотрудников территориальной милиции. Движение железнодорожного транспорта нельзя было надолго задерживать, а оперативные сотрудники милиции не имели возможности проследовать вместе с поездом для дальнейшего разбора ситуации.

В 1937 году, на наш взгляд, возникли две объективные причины восстановления железнодорожной милиции.

Во-первых, результаты деятельности НКВД были отмечены как неудовлетворительные на февральско-мартовском Пленуме ЦК ВКП(б) 1937 года. Особенно критиковалась деятельность органов государственной безопасности, отмечалось, что большинство уголовных дел и репрессированных ими лиц не являлись объектами работы государственной безопасности. Происходило дублирование милицейских функций.

В результате были приняты управленческие решения, заключающиеся в освобождении транспортного отдела ГУГБ от несвойственных ему задач по охране общественного порядка и от всего прочего, что с этим было связано. Охрана вокзалов, борьба с хулиганством в поездах и многое другое было изъято из деятельности органов государственной безопасности.

Вместе с этим, как мы предполагаем, оставлять данную линию работы на самотек было нельзя, нужен был специализированный орган, который бы учел ошибки предшественников и использовал бы их положительные наработки в своей деятельности [4, с. 47]. Поэтому все вышеуказанные обязанности на железнодорожном транспорте решено было передать в воссозданную специальную железнодорожную милицию.

Во-вторых, значение железнодорожного транспорта в хозяйственной жизни страны значительно возросло. Соответственно, возникла необходимость в осуществление дополнительной охраны общественного порядка на объектах транспортной инфраструктуры. Основные данные о развитии и работе железнодорожного транспорта лучше всего характеризуются статистическими сведениями (табл. 1 [5]).

Таблица 1

Сводные показатели работы железных дорог СССР						
Наименование показателей	1913 г.	1928 г.	1932 г.	1933 г.	1934 г.	1935 г. (предвар.)
Перевозки грузов в коммерческих поездах (млн т)	182,4	156,2	267,9	268,1	317,1	388,5
В том числе:						
Каменный уголь и кокс	26,3	30,4	56,7	66,6	81,9	94,7
Нефтепродукты	5,8	8,7	17,0	16,5	20,3	22,4
Руда всякая	8,9	7,0	12,7	15,6	20,0	26,0
Черные металлы не в деле	4,6	5,7	10,7	11,0	14,0	19,1
Лесные строительные материалы	12,2	17,4	32,4	28,6	32,4	42,2
Дрова	8,6	12,7	13,9	14,0	15,4	18,3
Главные минеральные строительные грузы	7,3	13,7	24,7	18,6	20,7	29,4
Хлебные грузы	18,3	15,5	23,8	26,7	25,7	30,0
Средний пробег 1 тонны грузов в коммерческих поездах (в км.)	496	598	632	632	649	664
Среднесуточная погрузка всех грузов в коммерческих поездах (тыс.)	27,4	32,3	51,4	51,2	55,7	68,1

Помимо указанных в таблице сведений необходимо отметить, что эксплуатационная длина железнодорожной сети увеличилась с 58 549 км в 1913 году (в рамках СССР) до 84 372 км в 1935 году [5, с. 10].

Отсюда мы можем сделать вывод, что возрождение железнодорожной милиции имело объективные причины. Совместный приказом НКВД СССР и НКПС СССР № 370-26ц от 26 июня 1937 года вновь была образована железнодорожная милиция. В составе Главного управления рабоче-крестьянской милиции НКВД СССР был создан отдел железнодорожной милиции.

Необходимо отметить одну особенность — железнодорожная милиция закладывала фундаментальные принципы организации для всей транспортной милиции в целом (железнодорожной, водной, воздушной). Так, например, водная милиция всегда следовала за железнодорожной милицией. Мы считаем, что это объясняется ее меньшей ролью в хозяйственной жизни страны, но аналогичным принципом деятельности и специализации, поэтому в это же время происходит реформирование водных отделов НКВД [6].

Приказ устанавливал численность сотрудников милиции на железнодорожном транспорте в количестве 11 500 человек. Укомплектовать штаты необходимо было к 1 января 1938 года, а в самом 1938 году планировалось довести численность милиции на железнодорожном транспорте до 21 500, закончив укомплектование к 1 января 1939 года.

Восстановление железнодорожной милиции сталкивалось с определенными трудностями, но острее всего проявлялась нехватка подготовленных кадров. С момента упразднения железнодорожной милиции в 1921 году подразделений, занимающихся аналогичной деятельностью на железнодорожном транспорте, больше не создавалось. Отсутствовали сотрудники, обладавшие соответствующими навыками и методами служебно-оперативной работы. Помимо этого, предстояло решить задачу налаживания взаимодействия с другими субъектами на транспорте.

Поэтому укомплектовывалась заново созданная специализированная милиция освободившимися сотрудниками государственной безопасности, ранее работавшими в транспортных подразделениях, и сотрудниками стрелковой охраны НКПС. Таким образом, мы видим, что кадры для железнодорожной милиции брались из смежных структур. Также вышеуказанным приказом устанавливалось, что на укомплектование штатов железнодорожной милиции необходимо направить весь выпуск 1937 года курсантов ЦШ милиции и Ленинградской и Киевской школ усовершенствования милиции.

При этом обязанность по охране грузов и сооружений оставалась за стрелковой охраной НКПС, но сотрудники железнодорожной милиции находились также в тесном контакте с военнослужащими железнодорожных частей НКВД [7].

На начальном этапе восстановления железнодорожной милиции большая роль отводилась НКПС СССР, на который возлагались функции:

Терешкин Н.Д. Организационно-правовые проблемы становления железнодорожной милиции в СССР (1937—1941 гг.)

— предоставить железнодорожной милиции различного рода помещения, необходимые для служебной деятельности, с необходимым инвентарем;

— расходы по ремонту и благоустройству вышеуказанных помещений также относились к НКПС;

— сотрудникам милиции, которые работали на железнодорожном транспорте, обеспечивалось право на бесплатный проезд во всех поездах, а в ряде случаев и на дрезинах;

— все виды связи, которые использовала в своей деятельности железнодорожная милиция, также обеспечивались НКПС;

— медицинская и лечебная помощь сотрудникам железнодорожной милиции и членам их семей обеспечивалась центральным санитарным управлением НКПС;

— сотрудники железнодорожной милиции имели права и льготы, аналогичные работникам железнодорожного транспорта.

Начальникам УРКМ и начальникам дорог необходимо было отчитываться каждую пятиневку о ходе формирования железнодорожной милиции. Старшим оперативным начальником новых милицейских подразделений оставался начальник местного дорожно-транспортного отдела ГУГБ НКВД.

С момента образования железнодорожной милиции комплектование, политическая и специальная подготовка кадров, финансирование, снабжение и вооружение производились соответствующими отделами Управления РК милиции, краев и областей. Также устанавливалось, что во главе дорожного отдела стоит начальник отдела, являющийся заместителем начальника Управления РК милиции (республики, края, области), дислоцированного в пункте расположения управления дороги.

Организацию и структуру железнодорожной милиции образца 1937 года автор статьи предлагает изобразить схематично (рис. 1).

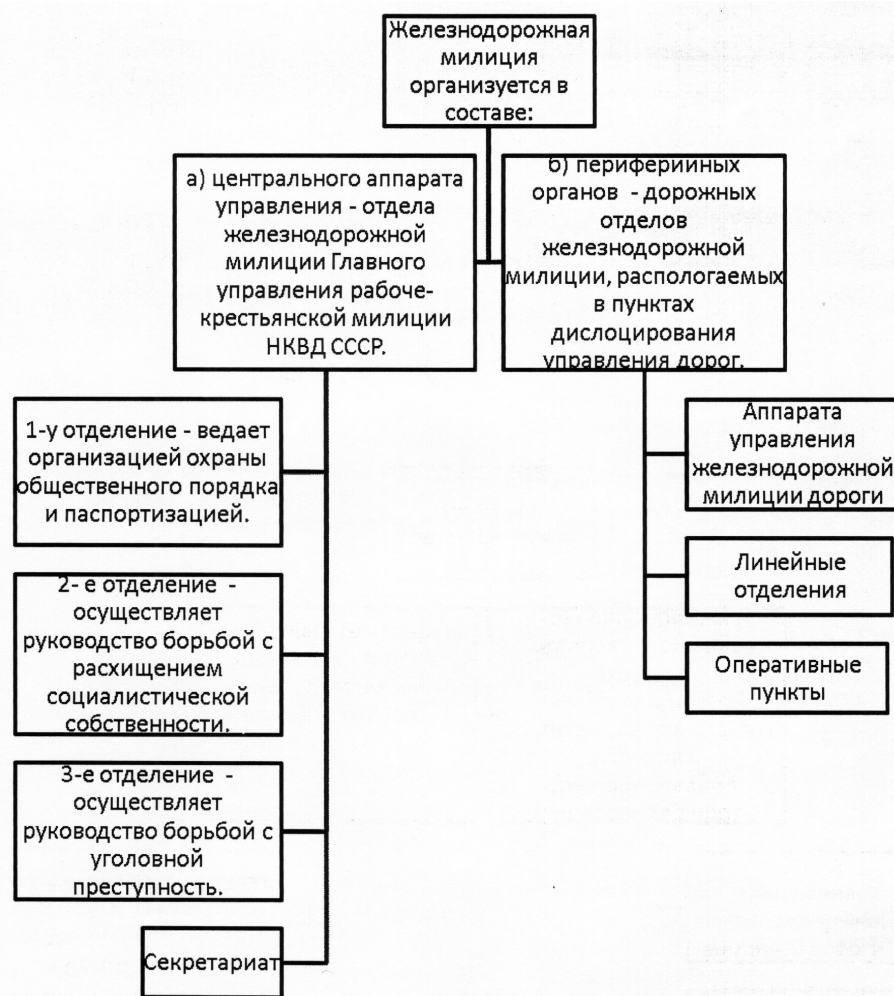


Рис. 1. Организация и структура железнодорожной милиции

Как мы можем предположить, организационная структура железнодорожной милиции была определена задачами и функциями, ей выполняемыми. Расположение линейных отделений определялось местом расположения отдельных служб движения дороги, на крупных узлах и станциях. Отделения в своем составе имели оперативные пункты, которые располагались на пассажирских и грузовых станциях.

Наркомам внутренних дел союзных республик, начальникам УНКВД краев и областей было приказано организовать отделы железнодорожной милиции, а также отделения, оперативные пункты и линейные посты в пределах протяженности железнодорожных путей управления НКПС [8, с. 152].

В предвоенные годы обращалось серьезное внимание на постовую и патрульную службу милиции. По-новому был поставлен вопрос о роли постового милиционера в борьбе с преступностью, определялись его обязанности при несении службы на железнодорожном и водном транспорте. Устанавливался более четкий порядок работы постовых милиционеров, вводился обязательный инструктаж милиционеров перед заступлением на пост.

В данный период времени при отделах железнодорожной милиции проходили апробацию оперативные группы, которые в дальнейшем будут широко использоваться во время Великой Отечественной войны. В основном, данные группы действовали на железнодорожных перегонах со сложной оперативно-служебной обстановкой [9, с. 19].

На наш взгляд, самый большой недочет в организации деятельности железнодорожной милиции в 1937 году заключался в том, что железные дороги функционировали экстерриториально, в интересах всей страны, без жесткой привязки к административно-территориальному делению. А железнодорожная милиция находилась под контролем территориальной милиции, соответственно, это порождало проблемы и недопонимание во взаимодействии.

Поэтому осенью 1938 года было принято решение о нецелесообразности построения железнодорожной милиции по территориальному принципу. Она была перестроена по линейному принципу и подчинена Главному управлению милиции НКВД СССР. Новый принцип построения железнодорожной милиции был объективно необходим и оправдан. Это положительно сказалось на улучшении взаимодействия железнодорожной милиции и администрации железной дороги.

Непосредственное руководство осуществлял отдел железнодорожной милиции ГУРКМ, который организовывал охрану общественного порядка и борьбу с преступностью на закрепленных за ним объектах.

В феврале 1941 года происходит разделение НКВД СССР на два наркомата: НКВД СССР и НКГБ СССР. Органы милиции, в том числе железнодорожная милиция остались в ведении НКВД СССР.

Таким образом, к концу 1930-х годов возникновение специализированной железнодорожной милиции стало объективной необходимостью. Именно в данный период времени закладывался фундамент дальнейшей деятельности не только железнодорожной, но всей советской транспортной милиции. Был окончательно отброшен в прошлое территориальный принцип построения милиции на железнодорожном транспорте. Осознана ошибочность возложения обязанностей по охране общественного порядка на органы государственной безопасности, из-за чего основное направление их деятельности не получало должной концентрации сил и внимания. Военизированная охрана путей сообщения специализировалась конкретно на охране грузов, физическом его сопровождении и обеспечении безопасности. Именно железнодорожная милиция в исследуемый в данной статье период обеспечила необходимый уровень общественного порядка на объектах железнодорожного транспорта.

Примечания

1. Информация о социально-экономическом положении России. 2019. URL: <https://www.gks.ru/folder/210> (дата обращения: 23.05.2020).
2. Ленин В.И. Полное собрание сочинений: в 52 т. М.: Госполитиздат, 1969. Т. 36. 551 с.
3. Советская милиция: история и современность, 1917—1987 / А.В. Власов [и др.]. М.: Юридическая литература, 1987. 336 с.
4. На службе отечества: история организации и обеспечения правопорядка на транспорте. К 90-летию транспортной милиции / под общ. ред. Н.А. Овчинникова. Н. Новгород, 2009. 262 с.
5. Транспорт и связь СССР в цифрах: сборник. М.: Союзгурчет, 1936. 63 с.
6. Транспортная полиция России: от истоков к современности: монография / Ч.Н. Ахмедов [и др.]. СПб.: Издательство ун-та МВД России, 2017. 252 с.
7. Суверов Е.В. Формирование железнодорожной милиции в Западной Сибири (1937—1941 гг.) // Алтайский юридический вестник. 2015. № 1. С. 19—22.

8. Михайленко П.П., Кондратьев Я.Ю. Історія міліції України у документах і матеріалах: в 3 т. Київ: Генеза, 1999. Т. 2. 412 с.

9. Исторический опыт участия органов и войск НКВД — МГБ — МВД СССР в охране общественного порядка и обеспечении общественной безопасности (1939—1960 гг.): монография. М.: Ред. журнала «На боевом посту», 2019. 120 с.

References

1. Information about the socio-economic situation in Russia. 2019. URL: <https://www.gks.ru/folder/210> (accessed 23.05.2020). (In Russ.)

2. Lenin V.I. Complete works: in 52 v. Moscow: Gospolitizdat Publ., 1969. Vol. 36. 551 p. (In Russ.)

3. Vlasov A.V. [et al.]. Soviet police: history and modernity, 1917—1987. Moscow: Legal literature Publ., 1987. 336 p. (In Russ.)

4. In the service of the Fatherland: the history of organization and law enforcement in transport. To the 90th

anniversary of the transport police / under the gen. ed. of N.A. Ovchinnikov. Nizhny Novgorod, 2009. 262 p. (In Russ.)

5. Transport and communications of the USSR in numbers: collection. Moscow: Soyuzguruchet Publ., 1936. 63 p. (In Russ.)

6. Akhmedov Ch.N. [et al.]. Transport police of Russia: from the origins to the present: a monograph. Saint Petersburg: Publishing house of the Ministry of internal Affairs of Russia, 2017. 252 p. (In Russ.)

7. Suverov E.V. Formation of the railway militia in Western Siberia (1937—1941). *Altaiskiy juridicheskiy Vestnik*, 2015, no. 1, pp. 19—22. (In Russ.)

8. Mikhailenko P.P., Kondratyev Ya.Yu. History militia of Ukraine have documents and materials: in 3 v. Kiev: Geneza Publ., 1999. Vol. 2. 412 p. (In Russ.)

9. Historical experience of participation of bodies and troops of the NKVD — MGB — MVD of the USSR in the protection of public order and ensuring public security (1939—1960): monograph. Moscow: Ed. of the journal “On the combat post”, 2019. 120 p. (In Russ.)