

Мурашко, А.И. Поиск организационно-правовых форм обеспечения правопорядка на железных дорогах Беларуси в период ликвидации Российской империи и становления советского государства / А.И. Мурашко // 95 лет милиции Беларуси : материалы респ. научн.-практ. конф., Минск, 1 марта 2012 г. / М-во внутр. дел Респ. Беларусь, учреждение образования «Акад. М-ва внутр. дел Респ. Беларусь». – Минск : Акад. МВД, 2012. – С. 37-43.

После Февральской революции 1917 г. Временное правительство 4 марта 1917 г. принимает решение упразднить железнодорожную полицию.

Надо отметить, что ликвидация жандармской железнодорожной полиции в условиях войны и демократизации общества привела к резкому обострению оперативной обстановки. Активизировалась деятельность иностранных разведслужб, в первую очередь Германии. Предпринимались неоднократные попытки взрывов железнодорожных мостов, особенно на стратегических направлениях. Участились случаи незаконного провоза оружия, боеприпасов, взрывчатки для подготовки террористических актов и др.

Упразднение железнодорожной полиции повлекло резкое увеличение количества совершенных на железных дорогах преступлений, в первую очередь краж перевозимых грузов. Увеличилось количество железнодорожных происшествий и крушений поездов. Начались самовольные захваты поездов и паровозов пассажирами, в первую очередь демобилизованными либо самовольно покинувшими фронт солдатами, мешочниками-спекулянтами. Нехватка подвижного состава и неурегулированность передвижения солдат привели к тому, что последние переполняли вагоны до такой степени, что у вагонов отламывались оси колес, проламывались крыши и т. п. Многие железнодорожные вокзалы и станции превратились в криминогенные места, что приводило к дезорганизации работы станций.

Железнодорожники не могли самостоятельно навести порядок. Поэтому вопрос о необходимости обеспечения правопорядка на объектах железнодорожного транспорта неоднократно поднимался командующими фронтами, а затем Министерством внутренних дел и руководством Министерства путей сообщения.

Начальник штаба Верховного главнокомандующего своим приказом жандармскую железнодорожную полицию на железных дорогах фронта преобразовал в железнодорожную стражу с подчинением Управлению военных сообщений. За железнодорожной стражей сохранялись лишь функции поддержания внешнего порядка и предупреждения шпионажа [1, л. 41].

На некоторых железных дорогах из представителей железнодорожников начала формироваться народная милиция. В марте 1917 г. народная милиция действовала на Риго-Орловской железной дороге. В апреле 1917 г. на станции Витебск состоялся первый общий съезд милиционеров Риго-Орловской

железнодорожной администрации [1, л. 101].

Параллельно, начиная с мая 1917 г., на железных дорогах из представителей воинских гарнизонных, армейских и фронтовых комитетов, Совета солдатских и рабочих депутатов, городских, земских и железнодорожных организаций начали формироваться комитеты военно-народной охраны. Учреждались комитеты военно-народной охраны с целью «упорядочения перевозки пассажиров и грузов железнодорожным транспортом, предупреждения и пресечения беспорядков, связанных с нарушением неприкосновенности личности и с причинением ущерба имуществу, в особенности же ограждения лиц, обслуживающих пути сообщения, от всякого посягательства со стороны пользующихся этими путями» [2, л. 17]. Комитеты были созданы на станциях Двинск, Полоцк, Витебск, Молодечно, Могилев, Калинковичи, Лунинец, Минск, Осиповичи, Жлобин и др. [2, л. 16; 3, л. 476]. Для поддержания порядка на железных дорогах комитетам оказывали содействие воинские караулы и патрули, чины народной милиции.

Таким образом, после ликвидации жандармских полицейских управлений железных дорог были созданы многочисленные формирования, целью которых было поддержание порядка на железнодорожном транспорте. Однако отсутствие единого нормативного регулирования и централизованного руководства, непрофессионализм кадрового состава делали работу вновь образованных формирований малоэффективной. Расформирование жандармской железнодорожной полиции дезорганизовало систему единого управления в области обеспечения правопорядка и общественной безопасности на железных дорогах, что отрицательно сказалось на функционировании железнодорожного транспорта.

В период Октябрьской революции, осуществляя захват власти и хорошо понимая значимость железных дорог, большевики в первую очередь направили своих представителей в ранге комиссаров на вокзалы для перетягивания на свою сторону имеющиеся на дорогах подразделения охраны. В то же время, захватив власть, большевики столкнулись с проблемами работы железнодорожного транспорта, от нормального функционирования которого и своевременных перевозок грузов и солдат зависело сохранение этой власти.

С первых же дней своего существования советская власть приступила к решению этих проблем. На железных дорогах начали создаваться военно-революционные комитеты, одной из важнейших обязанностей которых стала организация и руководство Красной Гвардией на дорогах. На территории Беларуси был создан военно-революционный комитет Западного фронта, который в октябре 1917 г. своим приказом назначил особых комиссаров на станции Полоцк, Витебск, Орша, Жлобин, Гомель, Минск и поручил им организацию охраны железнодорожных узлов и дорог [4, с. 141].

Одновременно Народный комиссариат путей сообщения (НКПС) поставил перед исполнительными комитетами дорог задачу «принять самые

энергичные меры по борьбе с хулиганством, хищением, мародерством, развившимся на дорогах» [5, с. 140]. На местах было проведено усиление и создание дополнительных подразделений охраны различных организационно-правовых форм. Народный комиссариат внутренних дел (НКВД) возложил обязанности обеспечения правопорядка на железных дорогах на местные Советы, однако эти мероприятия не дали положительного эффекта, поэтому Совет Народных Комиссаров (СНК) предпринял меры к централизации охраны. 30 января 1918 г. СНК издал декрет «Об учреждении Всероссийской междуведомственной чрезвычайной комиссии по охране дороги», ставший первым правовым актом советского правительства, направленным на централизацию деятельности формирований, обеспечивающих охрану правопорядка на железнодорожном транспорте. Деятельность первых отрядов ВМЧК по охране дорог была весьма эффективной и подтвердила необходимость создания единой организационно-правовой формы обеспечения правопорядка на железнодорожном транспорте.

В марте 1918 г. происходит дальнейшая централизация управления железнодорожным транспортом и установление персональной ответственности руководителей за работу железных дорог. 23 марта 1918 г. СНК принимает декрет «О централизации управления, охране дорог и повышении их провозоспособности» [6, с. 149]. В Беларуси управление железными дорогами перешло к Комиссариату путей сообщения Западной области и фронта. Возлагая на НКПС всю ответственность за организацию работы железнодорожного транспорта, СНК поручил ему и создание единой охраны на всей сети железных дорог. Во исполнение декрета уже 27 марта 1918 г. НКПС утвердил положение о Всероссийской чрезвычайной комиссии по охране путей сообщения [5, с. 140] как штатном органе обеспечения правопорядка на железных дорогах. Тем самым большевики объективно пришли к необходимости восстановления специализированного силового подразделения на железных дорогах, во многом повторявшего организационно-структурное построение и функции жандармской железнодорожной полиции.

Начавшаяся Гражданская война потребовала дальнейшего улучшения охраны железных дорог. 30 июля 1918 г. СНК принимает декрет «Об учреждении Управления по охране путей сообщения» [4, с. 142]. Взамен Всероссийской чрезвычайной комиссии по охране дорог при НКПС было создано Управление по охране путей сообщения. На него возлагалось руководство всей охраной железных дорог вне районов военных действий. В зоне же военных действий охрана путей сообщения перешла под общее управление военных властей.

В условиях расширения масштабов Гражданской войны в ноябре 1918 г. по всей сети железных дорог России, в том числе и Беларуси, было введено военное положение. Все силы и средства железнодорожного транспорта направлялись в первую очередь на обеспечение военных нужд [6, с. 150].

В этих условиях ВЦИК РСФСР 21 февраля 1919 г. издает постановление «Об организации железнодорожной милиции и железнодорожной охраны» [7, с. 20], в соответствии с которым охрана общественного порядка и обеспечение безопасности на железных дорогах переходит в ведение НКВД. Для выполнения этих функций создавалась рабоче-крестьянская советская железнодорожная милиция. Более конкретно функции железнодорожной милиции определяло положение «О рабоче-крестьянской железнодорожной милиции». В нем подчеркивался ее классовый характер: «Советская железнодорожная милиция стоит на страже интересов рабочего класса и беднейшего крестьянства. Железнодорожная милиция несет все обязанности и пользуется правами общей милиции» [7, с. 24]. Вместе с тем на железнодорожную милицию возлагались специальные функции: борьба с кражами и другими преступлениями на станциях и в пути; борьба с хищениями железнодорожного имущества, с продовольственной спекуляцией на железных дорогах; охрана порядка при скоплении публики на вокзалах и в поездах; оказание помощи при крушениях и продолжительных остановках поездов; призыв населения для очистки и исправления пути в случае снежных заносов, наводнений, крушений и др.; защита железных дорог, железнодорожных сооружений в случае нападений при отсутствии частей Красной Армии и совместное действие с железнодорожной охраной военного ведомства; препровождение арестованных по железным дорогам к местам назначения и др. [7, с. 24].

При Главном управлении рабоче-крестьянской милиции НКВД учреждался отдел железнодорожной милиции как высший руководящий орган советской железнодорожной милиции. При управлениях губернской милиции учреждались губернские отделы железнодорожной милиции, а в уездах - уездные отделы управления железнодорожной милиции. Железная дорога, проходящая через губернию, разбивалась губернским исполнительным комитетом по соглашению с железнодорожной администрацией на участки, которые возглавляли начальники участков.

Исходя из того что все правовые акты, принимаемые РСФСР, местные органы ССРБ, Литовско-Белорусской ССР и БССР признавали в качестве обязательных к исполнению, в апреле 1919 г. на заседании Минского губревкома было принято решение о срочном создании железнодорожной милиции, которая строилась в соответствии с постановлением ВЦИК от 18 февраля 1919 г. [8, с. 35].

Управление железнодорожной милицией первоначально строилось по территориальному принципу. Однако практика показала его несовершенство. Дело в том, что при территориальном управлении железнодорожная милиция не могла работать в тесном контакте с железнодорожной администрацией. Поэтому территориальный принцип был заменен линейным.

В соответствии с линейным принципом управления железнодорожной милицией железные дороги Беларуси обслуживали четыре линейных управления (Риго-Орловской, Александровской, Московско-Виндаво-

Рыбинской и Западных железных дорог), находящихся в непосредственном подчинении отделу железнодорожной милиции Главного управления советской рабоче-крестьянской милиции НКВД РСФСР. Устройство и функции железнодорожной милиции как составной части рабоче-крестьянской милиции были закреплены в положении «О рабоче-крестьянской милиции», принятой ВЦИК РСФСР 10 июня 1920 г. [7, с. 41]. В соответствии с этим положением железнодорожную милицию составляли железнодорожный отдел Главного управления милиции, линейные, районные и участковые управления с командами и техническим штатом, агенты уголовного розыска, старшие и младшие милиционеры. На каждой железной дороге учреждалось линейное управление железнодорожной милиции данной дороги, которое определяло порядок управления милицией на протяжении всей дороги, руководствуясь в своих действиях циркулярами и приказами отдела железнодорожной милиции Главного управления. В районах и на участках также учреждались управления - подразделения линейного управления [7, с. 46-47].

В этот период территория Беларуси являлась ареной советско-польской войны. Чтобы приблизить работу транспортной милиции к обеспечению нужд фронта, в мае 1920 г. железнодорожная милиция прифронтовой полосы была передана в подчинение командованию войск обороны и охраны железных дорог [8, с. 35]. На железнодорожную милицию в прифронтовой полосе были возложены задачи по обеспечению охраны общественного порядка, наблюдению за выполнением гражданами правил, декретов и распоряжений центральной и местной власти, борьбе с преступностью. В случае необходимости командование войск могло привлечь личный состав железнодорожной милиции к участию в боевых операциях. В этой обстановке Совет труда и обороны 1 сентября 1920 г. утверждает постановление о создании войск внутренней службы [6, с. 154], в состав которых включается железнодорожная милиция. НКВД переводит железнодорожную милицию в полное распоряжение командующего войсками внутренней службы [8, с. 33]. А 3 декабря 1920 г. приказ войскам внутренней службы Республики объявлял о реорганизации железнодорожной милиции: «Железнодорожная милиция Республики в полном своем составе, со всеми аппаратами включается в войска внутренней службы Республики и именуется - железнодорожная милиция внутренней службы (желдормилиции ВНУС) [6, с. 154]. Это положение сохранялось недолго.

С декабря 1921 г. железнодорожная милиция прекратила свое существование. Декрет ВЦИК и Совета труда и обороны «Об охране складов, пакгаузов и кладовых. А равно сооружений на железнодорожных и водных путях сообщения» от 9 декабря 1921 г. упразднял железнодорожную милицию. Охрана разного рода складов и сооружений на железных дорогах, а также охрана багажа и грузов возлагалась на НКПС, а «административные функции в отношении уголовного розыска, поддержания внешнего порядка, спокойствия и т. п. на станциях» возлагались на транспортный отдел ВЧК,

оборона путей сообщения и охрана отдельных сооружений, имеющих стратегическое значение, оставалось за военным ведомством [7, с. 57].

Таким образом, в сложный межреволюционный период и в период становления советской власти происходил поиск оптимальных и эффективных организационно-правовых форм обеспечения правопорядка на железных дорогах. За этот период были выработаны основные принципиальные позиции, предъявляемые к формированиям: единое централизованное управление, линейный принцип построения, классовый подход при комплектовании. В то же время, постоянные реорганизации органов, обеспечивающих правопорядок на железных дорогах, отрицательно сказывались на эффективности их деятельности.

1. Национальный исторический архив Беларуси. Ф. 2625. Оп. 4. Д 2.

2. Там же. Ф. 2414. Оп. 5. Д 3.

3. Там же. Д. 1.

4. Железная дорога Беларуси: история и современность / А.Б. Бессольнов [и др.] ; под общ. ред. В.Г. Рахманько. Минск : Триолета, 2001. 488 с.

5. Нурадинов Ш.М. Из опыта зарождения Российской транспортной милиции после Октябрьского переворота 1917 года // 80 лет транспортной милиции: история и современность : материалы науч.-практ. конф. М. : МЮИ МВД России, 1999. С. 134-141.

6. Хижняк Т.В. Организационно-правовые основы взаимодействия внутренних войск с транспортной милицией в годы гражданской войны и иностранной интервенции (1918-1920 гг.) // Там же. С. 148-154.

7. Сборник законодательных документов по вопросам организации и деятельности советской милиции (1917-1934 гг.). М. : Высш. шк. МВД СССР, 1957. 280 с.

8. Вишневский А.Ф. Организация и деятельность милиции Беларуси, 1917-1940 гг.: историко-правовые аспекты. Минск, 2000. 224 с.