

МВД России
Санкт-Петербургский университет

**ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИЦИЯ РОССИИ:
ОТ ИСТОКОВ К СОВРЕМЕННОСТИ**

Монография

Санкт-Петербург
2017

УДК 351.81
ББК 67.401.213
Т 65

Т 65 **Транспортная полиция России: от истоков к современности:** монография. — СПб.: Издательство СПб ун-та МВД России, 2017. — 252 с.

Авторский коллектив:

Ахмедов Ч. Н., канд. юрид. наук, доц. (разд. 3, п. 1, 2, прилож. 4);
Байкеева С. Е., канд. юрид. наук, доц. (разд. 1, п. 1, 2 прилож. 1);
Лясович Т. Г., канд. юрид. наук, доц. (разд. 1, п. 3, прилож. 2);
Малофеева Л. П. (разд. 3, п. 2, прилож. 5);
Мишина Е. В., канд. юрид. наук (разд. 1, п. 1–2, прилож. 1);
Панфилец А. В., канд. ист. наук, доц. (разд. 2, п. 1–3, прилож. 3);
Романова И. В., канд. юрид. наук (разд. 2, п. 4);
Удальцов А. А., канд. юрид. наук, доц.
(введ., закл., разд. 1 п. 3, разд. 2 п. 1, прилож. 3)

В монографии рассматриваются актуальные историко-правовые аспекты зарождения, становления, развития и функционирования транспортной полиции (милиции) России в период с XVII века по начало XXI века; отражены исторические факты, обосновывающие установление профессионального праздника сотрудников транспортной полиции в рамках подготовки к празднованию 300-летия образования Российской полиции.

Подготовлена по заявке Управления на транспорте МВД России по Северо-Западному федеральному округу (от 30.07.2014 исх. № 94/2-3130).

Предназначена для обучающихся и профессорско-преподавательского состава образовательных организаций системы МВД России, а также для практических работников при проведении занятий по морально-психологической подготовке и государственно-правовому информированию сотрудников органов внутренних дел.

УДК 351.81
ББК 67.401.213

Рецензенты:

Грязнова Т. Е., доктор юридических наук, доцент
(Омская академия МВД России);
Новопавловская Е. Е., кандидат юридических наук, доцент
(Белгородский институт МВД России им. Д. И. Путилина)

© Санкт-Петербургский университет
МВД России, 2017

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	4
Раздел I. СТАНОВЛЕНИЕ И ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИЦИИ В ДОРЕВОЛЮЦИОННОЙ РОССИИ	7
1.1. Обеспечение правопорядка на транспортных магистралях до образования регулярной полиции	7
1.2. Образование полицейских органов в Российской империи и их деятельность по обеспечению безопасности на транспорте	13
1.3. Охрана общественного порядка и борьба с правонарушениями на транспорте в России после Февральской революции 1917 года	69
Раздел II. ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ СТАНОВЛЕНИЯ И ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТРАНСПОРТНОЙ МИЛИЦИИ В СОВЕТСКОМ ГОСУДАРСТВЕ	85
2.1. Организация и становление советской речной (водной) милиции	85
2.2. Организация и становление советской железнодорожной милиции.....	92
2.3. Реформирование и развитие милиции в Советском государстве в 20–40-е годы и ее роль в обеспечении правопорядка на транспорте	100
2.4. Деятельность транспортной милиции в СССР во второй половине 40-х — 90-е годы	121
Раздел III. ИСТОРИЯ СТАНОВЛЕНИЯ ОРГАНОВ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ, ВОДНОМ И ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ	136
3.1. Создание и структурные изменения организации деятельности милиции-полиции на железнодорожном транспорте с 1989 года по настоящее время	136
3.2. Становление милиции-полиции на воздушном и водном транспорте в конце XX — начале XXI века	152
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	162
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ	166
ПРИЛОЖЕНИЯ	178

ВВЕДЕНИЕ

Для Российского государства XXI в. вопросы обеспечения общественного порядка и безопасности на транспорте, как и в дореволюционной России, занимают одно из ведущих мест в деятельности правоохранительных органов. Предотвращение угроз стабильности государственного и общественного строя приобретает особое значение в деятельности органов внутренних дел на транспорте.

Отечественный транспортный комплекс — крайне значимый и сложный механизм. Железнодорожный, воздушный и водный транспорт нашей страны в течение долгого времени был и продолжает оставаться важнейшей отраслью народного хозяйства, оказывающей воздействие на политическое и экономическое развитие государства в целом. Наличие и качество транспортных магистралей, а также уровень безопасности на них во все времена рассматривались в качестве «объективного критерия оценки цивилизованности и могущества государства»¹. Увеличивающееся значение транспорта и всей инфраструктуры общества в международном сообщении наряду с повсеместным распространением высоких технологий превратили транспорт в жизненно важную артерию современной цивилизации².

С давних времен транспортные магистрали традиционно представляли и продолжают представлять интерес для преступных групп и сообществ, пытавшихся оказать негативное воздействие на систему транспортной безопасности Российского государства. Об этом свидетельствует обширная практика деятельности правоохранительных структур, противодействующих этим негативным проявлениям. Наиболее частым террактам подвергаются места массового скопления, в том числе объекты транспортной инфраструктуры³.

В настоящее время терроризм на транспорте представляет собой серьезную угрозу государственной безопасности России. Необходимость

¹ Квитчук А. С. Система обеспечения безопасности дорожного движения в России: историко-правовое исследование. Автореферат дисс...докт. юрид. наук. СПб., 2006 // <http://www.dissercat.com/content/sistema-obespecheniya-bezopasnosti-dorozhnogo-dvizheniya-v-rossii-istoriko-pravovoe-issledov#ixzz4SuX9YsSB> (дата обращения: 1.11.2016 г.).

² Таова Л. Ю. Терроризм на транспорте как угроза современному обществу // Теория и практика общественного развития. Международный научный журнал // <file:///C:/Users/Dell/AppData/Local/Microsoft/Windows/INetCache/IE/7BMLTL50/taova.pdf> (дата обращения: 1.11.2016 г.).

³ Яковлева Т. Г. К вопросу о транспортной безопасности и охране жизни пассажиров российских железных дорог // Вестник Челябинского государственного университета. Образование и здравоохранение. 2014. № 2. С. 121.

комплексного противодействия ему возлагает новые задачи на органы внутренних дел, обеспечивающих безопасность в транспортной сфере, в том числе и в вопросе взаимодействия с другими правоохранительными структурами.

Особенно интересным с этой точки зрения является опыт организации и деятельности транспортной полиции (милиции) Российского государства, когда на неё возлагались обязанности по обеспечению безопасности на гужевом, водном, железнодорожном, а позже — и воздушном транспорте, сопровождению грузов и предотвращения их хищений, организации специальных и воинских перевозок.

Транспортная полиция (милиция) России представляла собой специализированный орган государства, осуществляющий полицейскую деятельность, направленную на обеспечение безопасности и правопорядка на транспортных магистралях и прилежащих к ним территорий, личной безопасности граждан в процессе перевозок, общественного спокойствия, создания условий для бесперебойного функционирования транспортных магистралей.

Транспортная полиция (милиция) успешно реализовала функции обеспечения охраны общественного порядка и борьбы с преступностью на подведомственной ей территории Российского государства на различных исторических этапах. Была решена проблема надзора и охраны железных дорог и станционных сооружений. В дореволюционный период была сформирована система профессионального обучения, подготовки и переподготовки кадров транспортной полиции. По своему назначению железнодорожная и водная полиция Российской Империи реализовывала важные государственные задачи и на протяжении всего времени своего существования выполняла обязанности по обеспечению незыблемости существовавшего государственного строя.

Положительный опыт, накопленный транспортной полицией (милицией) России в различные исторические периоды в ходе борьбы с правонарушениями на водных, гужевых, железнодорожных, автомобильных, воздушных магистралях, в поддержании порядка на станциях, вокзалах, водных портах, аэропортах, в обеспечении транспортной безопасности граждан, актуален и сегодня. Его изучение способствует укреплению правопорядка в транспортной сфере и обеспечению транспортной безопасности в современном Российском государстве. Это определяет актуальность темы монографического исследования.

Монография основана на обширном научном материале. Авторами применен комплексный подход при исследовании основных эта-

пов создания и функционирования транспортной полиции (милиции) в Российском государстве. Теоретическую основу работы составили концептуальные положения, научные разработки по истории государства и права России, истории органов внутренних дел России, правоохранительных органов и других наук.

Значительное внимание уделено исследованию положений диссертационных работ, в том числе диссертаций Ю. В. Гончаровой¹, А. С. Квитчука², Т. М. Лаврик³, Д. Р. Мамлеевой⁴ и других авторов. Авторы монографии опираются на широкую источниковую базу, используя материалы Государственного архива Российской Федерации (ГАРФ), Российского государственного исторического архива (РГИА), Отдела архивной информации Информационного центра Главного управления МВД России по Санкт-Петербургу и Ленинградской области (ОАИ ИЦ ГУ МВД России по СПб и ЛО), нормативные акты, относящиеся к различным историческим этапам развития Российского государства.

Структура монографии позволяет последовательно раскрыть основные закономерности становления института транспортной полиции (милиции) в России в различные исторические периоды.

Практическая ценность монографии состоит в том, что обозначенные в ней вопросы и положения могут быть учтены в научной сфере при исследовании актуальных проблем истории государства и права России, а также истории органов внутренних дел; в учебном процессе высших учебных заведений системы МВД России при изучении дисциплин «История органов внутренних дел России». «Правоохранительные органы», «История государства и права России» и создании спецкурса «Транспортная полиция России».

Вместе с тем, сделанные в монографии выводы и умозаключения могут стать теоретической основой для установления ряда новых памятных дат в истории транспортной полиции Российской Федерации.

¹ Гончарова Ю. В. Жандармские полицейские управления железных дорог 1867–1917 гг.: Дисс... канд. юрид. наук. — М., 2000. — С. 39–41.

² Квитчук А. С. Система обеспечения безопасности дорожного движения в России: историко-правовое исследование. Автореферат дисс... докт. юрид. наук., СПб., 2006 // <http://www.dissercat.com/content/sistema-obespecheniya-bezopasnosti-dorozhnogo-dvizheniya-v-rossii-istoriko-pravovoe-issledov#ixzz4SuX9YsSB> (дата обращения: 1.11.2016 г.).

³ См.: Лаврик Т.М. Губернские жандармские управления Российской империи: организационно-правовой и региональный аспекты деятельности. Дисс... канд. юрид. наук. — Тамбов, 2008. — С. 65.

⁴ Мамлеева Д. Р. Организационно-правовые формы деятельности транспортной полиции. России в XIX веке: историко-правовое исследование. Дисс. канд. юрид. наук. — Уфа. 2010. С. 67.

Раздел I.

СТАНОВЛЕНИЕ И ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИЦИИ В ДОРЕВОЛЮЦИОННОЙ РОССИИ

1.1. Обеспечение правопорядка на транспортных магистралях до образования регулярной полиции

На этапе становления Древнерусского государства отсутствовали специальные государственные органы по осуществлению охраны общественного порядка и борьбы с преступностью. В государстве действовали органы, выполнявшие многоплановые задачи, которые наряду с другой деятельностью осуществляли полицейские функции.

В первых государственных образованиях восточных славян (VI–VIII вв.), а затем и в Древнерусском (Киевском) государстве (IX–XII вв.) полицейские функции начинают выполняться и некоторыми должностными лицами княжеской администрации¹.

Таким образом, основными государственными элементами управления в данный период становятся — князь, дружина и народное собрание (вече).

В процессе укрепления власти князя его дружина все больше отделялась от остального населения, превращаясь в основное орудие государственного управления². Дружина являлась наиболее удобной и востребованной формой организации княжеского войска, совмещающей в себе также и функции княжеской полиции. Выполняя своего рода роль гаранта власти князя, численный состав дружины зависел от материальных ресурсов правителя, расклада политических сил, численности проверенных и профессиональных воинов, находящихся с ним в отношениях вассалитета.

Князь являлся единоличным держателем административной, судебной и полицейской власти и в своей деятельности опирался на подчиненных ему воевод, обязанных осуществлять охрану общественного порядка на вверенной им территории.

Спектр «полицейских» обязанностей князя и его наместников не был четко определен законодательством. Князь и его аппарат управления осуществляли основные функции (в первую очередь, имевшие

¹ История органов внутренних дел: курс лекций. СПб.: Изд-во СПб ун-та МВД России. 2012. С. 22.

² Там же.

сыскной, а не процессуальный характер), направленные на охрану общественного порядка, поимку воров и разбойников, обеспечение охраны грузов, перевозимых гужевым транспортом, организации паспортного режима выезда за границу, надзора, за соблюдением правил пожарной и санитарной безопасности, контроля соблюдения правил торговли, транспортное дело, почтовой связи¹.

Полицейские функции осуществляла и княжеская дружина. Насущная потребность обеспечения безопасности торговли и охраны торговых караванов, товаров при перевозке и продаже при высокой интенсивности торговли славян с Византийской империей, а также с немцами, англичанами, голландцами вынуждала купцов привлекать княжеских дружинников для выполнения указанных задач на возмездной основе.

Особое внимание вопросам охраны порядка и противодействию преступности, в том числе соблюдению безопасности при транспортировке грузов, уделялось в княжеских договорах. Так, к примеру, в «Докончании великих князей Дмитрия Ивановича и Михаила Александровича» оговаривался вопрос о порядке выдачи после проведения необходимых процессуальных действий лиц, совершивших тяжкие преступления в одном княжестве и скрывающихся в другом»². В этом документе содержались нормы, детально описывающие алгоритм процессуальных действий специальных органов и должностных лиц, в обязанности, которых входили функции по обнаружению «лихих людей» и похищенного имущества.

Наиболее значимыми и объемными правами в области охраны дорог и транспортных перевозок были наделены наместники и волостели, которые являлись представителями князя на местах. Они не получали вознаграждения от князя за свою службу, а «кормились» за счет части собираемых ими сборов в казну. В пользу «кормленщиков» шла значительная часть от судебных пошлин и уголовных штрафов, которые они сами и назначали в качестве наказания за те или иные преступления, так как чаще всего наместники и волостели наделялись полномочиями «суда и расправы»³.

Такой подход к организации их деятельности, зачастую вызывал ряд злоупотреблений и незаинтересованность в искоренении преступности.

¹ Федоров К. Г., Ярмыш А. Н. История полиции дореволюционной России. Ростов н/Д., 1976. С. 8.

² Мулукаев Р. С. Полиция России: Документы и материалы. 1718–1917 гг. Саратов, 2002. С. 5.

³ Памятники русского права. Вып. 3 / под ред. Л. В. Черепнина. М., 1955. С. 98–99, 358–359.

Обладая фактически неограниченными полномочиями, наместники и волостели были в большей степени заинтересованы в росте своего личного благосостояния, нежели княжеского финансового благополучия.

В дальнейшем административно-полицейские полномочия стали осуществлять тиуны, посадники, дворские, приставы, то есть различные княжеские и боярские слуги.

Уже на рубеже XIV–XV вв. в своей деятельности именно приставы сконцентрировались на реализации полицейско-судебных функций¹.

Помимо указанных должностных лиц к середине XV столетия в сфере обеспечения охраны правопорядка появилось новое должностное лицо — городчик (городничий), получивший несколько позже название городского приказчика. Одной из прерогатив его профессиональной деятельности стало обеспечение безопасности на транспортных магистралях.

Учреждение указанной должности можно рассматривать, как один из основополагающих этапов в рамках реализации реформирования аппарата государственного управления и упразднения системы кормлений.

Появление приказов, губных и земских изб стало главенствующим фактором при создании органов отраслевого управления. Они возглавлялись губными старостами, которые выбирались из местных дворян и утверждались в должности Разбойным приказом, дававшим старостам соответствующий наказ².

Последующие нововведения были связаны с объединительной политикой русских князей и созданием единого централизованного государства XV — начала XVI вв., когда система государственного управления была подвергнута очередной трансформации.

В рассматриваемый период специальных полицейских органов, обеспечивающих транспортную безопасность, все еще не было, однако, были созданы структуры, выполнявшие задачи по охране транспортировки грузов.

Таким образом, сложилась целая иерархическая структура органов и должностных лиц, в обязанность которых входила полицейская деятельность.

¹ Псковская судная грамота 1397–1424 гг. // Российское законодательство X–XX веков. В 9-ти т. Т. 1: Законодательство Древней Руси / под ред. О. И. Чистякова. М., 1984. С. 337–340.

² История органов внутренних дел: курс лекций. СПб.: Изд-во СПб ун-та МВД России. 2012. С. 22.

В случае обострения криминальной обстановки, совершения массовых преступлений против собственности, включая перевозку провизии и других ценных грузов из Москвы направлялись «особые обыщики». Однако впоследствии, деятельность «особых обыщиков» была признана неэффективной.

Реализация правоохранительной деятельности распределялась не всегда равнозначно. Она либо вменялась в обязанность конкретным должностным лицам, либо являлась одной из составляющих государственно-властных полномочий административных органов.

В связи с интенсивным развитием общественной и государственной структуры персональные поручения различным должностным лицам становились наиболее востребованной формой функционирования государственного аппарата. Становление приказной системы способствовало учреждению новых должностей: казначей, печатник, разрядный, думский дьяк¹. Со временем активизация деятельности новых должностных лиц стала предпосылкой для создания аппарата обеспечения их деятельности.

Специфика происходящих социально-экономических явлений, присущих развитию Российского государства в обозначенный период повлекла за собой усиление обеспечения безопасности на транспорте и была связана с периодами неурожая и голода на Руси, когда для обеспечения безопасной транспортировки грузов жизненно необходимым условием являлось привлечение для объезда основных магистралей вооруженных отрядов и должностных лиц.

В самом начале XVI в. получила распространение практика применения специальных решеток, используемых как на столичных улицах, так и на повозках для ограждения наиболее ценных транспортируемых грузов. «Дабы обезопасить жителей от воров решетки на ночь закрывались, у них выставлялись на дежурство сторожа. Ведали решеточным караулом приказчики»².

Впоследствии данная практика нашла свое подтверждение в законодательстве Алексея Михайловича в «Наказе о градском благочинии» 1649 г., когда основная роль в обеспечении правопорядка отводилась решеточным сторожам.

На границах города организовывались заставы.

¹ Мулукаев Р. С. Полиция в России (IX в. — XX в.): монография. Н. Новгород, 1993. С. 3.

² Сизиков М. И. История полиции России (1718–1917 гг.). Вып. 1. М., 1992. С. 3.

Одной из особенностей столичной повседневной жизни, являлось непредсказуемое поведение извозчиков, совершавших частые наезды на пешеходов, что способствовало зарождению основной из функций будущей транспортной полиции — обеспечение безопасности передвигающихся по дорогам и обочинам и задержание виновных в нарушении установленных правил лиц.

Именной указ возлагал на караулы стрельцов обязанность задерживать и доставлять правонарушителей в Стрелецкий приказ, где они могли подвергаться определенным наказаниям. Среди применяемых наказаний, наиболее популярными являлись: битье кнутом, ссылка в Сибирь и в иные города, на вечное житье, штраф. Особая, даже по тем временам, суровость мер, применяемых для наказания нарушителей, свидетельствует о необходимости обезопасить движение на улицах Москвы. Учитывалось и то, что караульщики-стрельцы не всегда добросовестно выполняли свои обязанности по задержанию извозчиков, нарушавших установленные правила, вследствие чего они подвергались санкциям¹. Таким образом, и деятельность стрельцов частично была связана с обеспечением безопасности на транспорте.

1669 г. был ознаменован упразднением института губных старост с последующей передачей их функций воеводам. Так, произошло перераспределение приоритетов деятельности органов правопорядка. При этом определяющее внимание стало уделяться мерам по предупреждению преступлений — поддержанию паспортного режима, так как издревле на Руси сложилась традиция вменения функции по осуществлению надзора за передвижением населения органам охраны правопорядка на транспортных магистралях.

На органы, осуществляющие функции впоследствии образованной транспортной полиции возлагались, в том числе задачи политической полиции, которые в рассматриваемый период реализовывались воеводами и приказами. При этом воеводам была поставлена задача «вести следствие по «слову и делу» быстро, тщательно и в обстановке секретности.

Первые исторические сведения, позволяющие предполагать о некоторой организации охраны порядка на отечественных дорогах и иных магистралях, относятся к XVII в. и указывают на существование почтовых сообщений от Москвы до Великого Новгорода, Смоленска, рубежей Польского и Литовского. При царе Алексее Михай-

¹ Сизиков М.И. История полиции России (1718–1917 гг.). Вып. 1. М., 1992. С. 3.

ловиче уже видны заботы правительства об улучшении путей сообщения. В Уложении 1649 г., встречаются первые нормы по охране судоходства¹.

В компетенцию административных органов, осуществляющих функции транспортной полиции также вменялись задачи охраны и конвоирования арестантов. В XVII столетии существовало три основных способа передвижения арестантов: пеший, конный и водный. Для препровождения преступников требовался особый конвой от воинских команд, по своей численности превышающий половину состава партии. Например, если партия составляла 46 человек — сопровождалась она 25 солдатами, во главе с прапорщиком, 234 человека — капитан и 134 солдата. При отправлении ссыльных водяными путями, по рекам Москва, Обь и Волга, конвоировавшие офицеры и нижние чины возвращались на подводах².

Таким образом, стоит отметить, что до XVIII в. фактически отсутствовала система специализированных государственных органов и должностных лиц, ответственных за осуществление охраны общественного порядка и борьбы с преступностью, в том числе и за обеспечение правопорядка на отечественных транспортных магистралях. А те комплексные задачи, которые стояли перед государственными административными органами и должностными лицами, решались параллельно с реализацией полицейской функции.

Следующий важный этап становления прообраза органов полиции на транспорте был связан с переходом от сословно-представительной монархии к абсолютизму и сопровождался активизацией законотворческого процесса, трансформацией органов государственной власти и управления, усилением роли правоохранительных органов и армии, когда впервые в отечественной истории был создан специальный орган, отделенный от административно-судебных органов — регулярная полиция.

¹ История организации и обеспечения правопорядка на транспорте России. К 90-летию транспортной милиции / под ред. Н. А. Овчинникова. Н. Новгород, 2008. С. 11.

² Исторический очерк пересылки арестантов в России. Сост. Румянцев А.А. СПб., 1876. С. 1–3.

1.2. Образование полицейских органов в Российской империи и их деятельность по обеспечению безопасности на транспорте

Термин «полиция» впервые появился в отечественном законодательстве при Петре I. «Петр Великий, познакомившись с Западной Европой, увлекся идеями полицейского государства и, как человек практический, и энергичный сейчас же начал принимать ряд полицейских мер, долженствующих, по его мнению, создать русским людям необходимую безопасность и известное благосостояние»¹.

Именно в период царствования Петра I начинается процесс создания исполнительной полиции, как особой системы органов в механизме государственной власти.

Таким образом, процесс становления регулярной полиции пришелся на первую четверть XVIII в., однако полное ее становление также, как и многих других элементов государственного механизма в этот период так и не произошло, несмотря на то, что начатая Петром полицейская реформа осталась незавершенной, основные функции и задачи полиции, профессионализм и регулярность, организационное отделение от органов политического сыска, бюрократическая оторванность от населения страны к данному периоду были определены².

Вторая половина XVIII в. была ознаменована масштабной реорганизацией полицейской системы, в результате чего учреждались полицейские органы не только в столице и крупных городах, но и на местах. В этот же период стали создаваться специальные подразделения охраны общественного порядка на наиболее значимых транспортных направлениях.

Деятельность созданных Петром полицейских органов требовала четкой правовой регламентации и постоянного совершенствования.

В 1715 г. Петр I учреждает орган управления полицией Главную полицмейстерскую канцелярию³, а в мае 1718 г. — новую должность генерал-полицмейстера, в подчинении которого находилась полицмейстер-

¹ Блинов И. Губернаторы. Историко-юридический очерк. СПб., 1905. С. 99.

² Мишина Е. В. К вопросу о государственно-правовой политике Екатерины II и ее влиянии на развитие полицейской системы Российской империи // Актуальные проблемы юридической науки и высшего образования в современных условиях: в 2-х томах. Т. 1: Сборник научных статей по материалам международной научно-практической конференции 23 ноября 2016 г. СПб., 2016. С. 141.

³ Министерство внутренних дел: краткий исторический очерк. Т. 1. М.: Энциклопедии МВД России, 2002. С. 15.

ская канцелярия. На эту должность был назначен видный государственный и военный деятель — Антон Мануилович Девиер¹.

17 мая Петр I направляет Сенату указ: «Господа Сенат! Определили мы для лучших порядков в сем городе генерал-полицмейстера, которым назначили нашего генерал-адъютанта Девиера, и дали пункты, как ему врученное дело управлять. И ежели против оных пунктов чего от вас требовать будет, то чинить»². Вследствие чего последовало утверждение Указом от 25 мая 1718 г. «Пунктов, данных генерал-полицмейстеру для руководства»³.

В данном документе была описана сфера деятельности полиции, а также фиксировалось ее место, роль и значение в структуре органов государственной власти и управления.

Основные обязанности полиции были представлены следующим образом:

- 1) охрана общественного порядка и борьба с преступностью;
- 2) обеспечение пожарной безопасности;
- 3) надзор за благоустройством, санитарией и соблюдением торговли;
- 4) содержание, охрана и трудоустройство осужденных и арестованных;
- 5) контроль за отбыванием населением полицейской повинности⁴.

В Пунктах были отражены и наиболее значимые полномочия, относящиеся к компетенции транспортной полиции.

Так, согласно Пунктов, полиция осуществляла надзор:

- за правильностью городских построек;
- за укреплением берегов, рек и каналов;
- за исправностью дорог и мостов, своевременной уборкой улиц;
- за порядком санитарным состоянием торговых мест;
- за противопожарным состоянием;
- охрана перевозимых ценных грузов и арестованных лиц⁵.

В рамках превентивной деятельности служащие полиции были обязаны обеспечивать ночные сторожевые караулы, задерживать праздно-

¹ Три века российской полиции / А. Борисов, А. Малыгин, Р. Мулукаев. М., 2016. С. 83.

² Полиция и милиция России (очерки истории) / под. ред. А. Н. Дугина, А. Я. Малыгина. М., 1993. С. 4–5.

³ Руководители Санкт-Петербурга. СПб.: Издательский Дом «Нева», 2003. С. 163.

⁴ Три века российской полиции / А. Борисов, А. Малыгин, Р. Мулукаев. М., 2016. С. 86–87.

⁵ «Пункты, данные Санкт-Петербургскому генерал-полицмейстеру» от 25 мая 1718 года // Полное собрание законов Российской империи (ПСЗ). Собрание I. Т. V. № 3203.

шатающихся и лиц, чей внешний вид и поведение позволяли подозревать их в совершении преступлений.

Аппарат генерал-полицмейстера комплектовался военнослужащими офицерами, унтер-офицерами и солдатами.

За новым полицейским учреждением постепенно закрепляется название «полицмейстерская канцелярия» или же «канцелярия полицмейстерских дел»¹.

Полномочия вновь созданных органов полиции были весьма обширны. К основным направлениям их деятельности стоит отнести охрану общественного порядка и осуществление безопасности, розыскная, учетная и противопожарная деятельность, а так же непосредственное осуществление охраны транспортируемых грузов, улучшение городского благоустройства и устройства дорог и т. д.

Однако, как и многие начинания Петра I, полицейская реформа так и не была доведена до конца.

Определяя функции полицейского органа, российское правительство трактовало задачи полиции столь широко, что ими исчерпывалось почти все правление, которое в тот период времени включало в себя суд, управление и благоустройство, вместе взятые². На неё возлагались и такие обязанности, которые практически не имели отношения к полицейской деятельности: наблюдение за выделкой и продажей вина, и в целом за торговлей, принятие мер против распространения моровой язвы и падежей скота, наблюдение за постоем, за содержанием мостов и дорог и др.

Организованная в Москве в 1722 г. полицмейстерская канцелярия отчасти смогла упорядочить деятельность органов полиции по осуществлению охраны общественного порядка на дорогах и обеспечения безопасности гужевых и речных перевозок.

Дальнейшее развитие полиции пришлось на годы правления Анны Иоановны, когда 23 апреля 1733 г. был издан законодательный акт «Об учреждении полиции в городах»³, ставший в масштабе всей страны правовой основой строительства органов регулярной полиции.

В период правления Елизаветы Петровны роль и значение полиции в системе государства возросли, уточнялись и регламентирова-

¹ Российский государственный архив древних актов (РГАДА). Ф. 248. Д. 660. Л. 64.

² Тарасов И.Т. Очерк науки полицейского права. М., 1894. С. 22.

³ «Об учреждении Полиции в городах: Высочайшая резолюция на доклад Полицмейстерской Канцелярии» от 23 апреля 1733 г. // Полное собрание законов Российской империи (ПСЗ). Т. IX. № 6378.

лись ее функции, был поднят престиж полиции. Как и определялось предназначением, полиция становилась преимущественно органом административно-исполнительным¹.

Продолжением начинаний Петра I стали реформы Екатерины II, основной целью которых явилось реформирование органов управления, приведение их в соответствие с новыми социально-экономическими условиями для укрепления общественного порядка и стабильности в обществе.

Полиция всегда была на особом счету у императрицы. За период ее правления она не только выросла численно, но и получила четкую организационно-правовую основу. Та нормативная правовая база, которая была заложена при Екатерине II, фактически предопределила судьбу полицейской системы на многие последующие годы.

Екатерина II стремилась сделать из полиции инструмент государственного попечения о народе в целях его совершенствования и просвещения².

Среди наиболее значимых документов екатерининской эпохи в данном направлении стал «Наказ, данный Комиссии о сочинении проекта нового Уложения»³ от 30 июля 1767 г. с дополнительной XXI главой «О благочинии, называемом инако полицией» и один из «Наказов» государственных учреждений «Наказ Главной полиции»⁴, «Устав Благочиния или Полицейский»⁵ от 8 апреля 1782 г., а также именной Указ Екатерины II Сенату «Об учреждении полиции и Регламента Российской полиции»⁶ 1782 г.

В «Наказе Главной полиции» говорилось, что преступление всегда лучше предупредить, нежели наказывать за него, а сама полиция должна действовать «по правилам справедливости, нежели по точной силе законности».

¹ Мишина Е. В. К вопросу о государственно-правовой политике Екатерины II и ее влиянии на развитие полицейской системы Российской империи // Актуальные проблемы юридической науки и высшего образования в современных условиях: в 2-х томах. Т. 1: Сборник научных статей по материалам международной научно-практической конференции 23 ноября 2016 г. СПб, 2016. С. 141.

² Рыбников В. В. История правоохранительных органов Отечества: Учебное пособие М.: Щит-М. 2007. С. 48.

³ «Наказ, данный Комиссии о сочинении проекта нового Уложения» от 30 июля 1767 г. // Полное собрание законов Российской империи (ПСЗ). Т. XVIII. № 12949.

⁴ Сборник российского императорского исторического общества СПб., 1881. Т. 34.

⁵ «Устав Благочиния или Полицейский» от 8 апреля 1782 г. // Полное собрание законов Российской империи (ПСЗ). Т. XXI. № 15379.

⁶ Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 1329. Оп. 6. Д. 44. Л. 34.

Впервые вводилось понятие профилактики преступлений — «вкоренять в сердца обывателей страх божий», тем самым воспитывать чувство ответственности перед законом.

Императрица призывала не давать повода осуждать действия полиции публично, дабы не подрывать к ней доверие.

Будучи не только карательным органом, полиция обязана была наблюдать за тем, чтобы дети почитали родителей, чтобы все граждане вели христианский образ жизни, ценили народные традиции, обычаи и т. д.

Предмет, пределы и сущность института полицейской власти определялись дополнением к Наказу от 28 февраля 1768 г., где говорилось о том, что «полиция властна над всеми, не исключая никого, какого бы он звания ни был».

Таким образом, Екатерина II декларативно провозглашала в «Наказе...» принцип равенства всех перед законом¹.

В результате реализации положений губернской реформы 1775 г. была учреждена сельская и земская полиция.

Полицейская реформа Екатерины II, основные положения которой содержались в Учреждениях для управления губерний Всероссийской империи, получила дальнейшее развитие в Уставе благочиния, или полицейском 1782 г., согласно которому создавался новый городской административно-полицейский орган — управа благочиния, или полицейская².

К полномочиям вновь созданного органа относились:

- охрана общественного порядка;
- противодействие преступности и противозаконным умыслам населения;
- привитие уважения к законам, постановлениям, инструкциям органов государственной власти;
- наблюдение за точным исполнением законодательных предписаний в области городского благоустройства и торговли, паспортного режима;

¹ Мишина Е. В. К вопросу о государственно-правовой политике Екатерины II и ее влиянии на развитие полицейской системы Российской империи // Актуальные проблемы юридической науки и высшего образования в современных условиях: в 2-х томах. Т. 1: Сборник научных статей по материалам международной научно-практической конференции 23 ноября 2016 г. СПб, 2016. С. 142.

² Ахмедов Ч. Н., Байкеева С. Е., Мишина Е. В. и др. История органов внутренних дел России: курс лекций. СПб.: Изд-во СПб унт-та МВД России, 2012. С. 42.

— поддержание в исправном состоянии дорог, улиц, мостов и переправ и др.

Последующие нововведения в системе организации полиции приходятся на время правления Павла I, когда были упразднены управы благочиния и введены в губернских городах должности полицмейстеров, полиция была подчинена военным губернаторам и созданы новые городские административно-полицейские учреждения.

28 февраля 1798 г. был образован Департамент водяных коммуникаций, что положило начало существованию в России особого ведомства путей сообщения, в составе которого в скором времени будет образован специализированный орган — транспортная полиция¹.

Тем не менее, все попытки императора «упорядочить» систему государственного управления не увенчались успехом. Его жесткие меры вызывали значительное недовольство, большинства членов дворянского сословия, что впоследствии привело к заговору против него². В дальнейшем реформирование полиции было связано с приходом к власти императора Александра I, желающего завершить начатый ранее процесс централизации системы органов государственной власти.

Манифест Александра I «Учреждение об управлении водяными и сухопутными сообщениями»³ от 20 ноября 1809 г. явился одним из первых законодательных актов, регулирующих деятельность специальных полицейских органов в транспортной сфере. Указанный законодательный акт регламентировал учреждение полицейских команд, как на водных, так и на сухопутных магистралях.

Основным видом транспорта, позволяющим перевозить большое количество грузов до середины XIX в. в России, являлся водный транспорт. В этот период в основном были решены задачи по обеспечению выхода России к Черному морю и закреплению позиций, в Прибалтике, а также включению Правобережной Украины, Белоруссии и Литвы в состав Русского государства⁴.

¹ История организации и обеспечения правопорядка на транспорте России. К 90-летию транспортной милиции / под. ред. Н. А. Овчинникова. Н. Новгород, 2008. С. 112.

² Министерство внутренних дел России (1802–2002 гг.). Исторический очерк в 2-х томах. Т. 1. СПб., 2002. С. 21.

³ Манифест «Учреждение об управлении водяными и сухопутными сообщениями» от 20 ноября 1809 г. // Полное собрание законов Российской империи (ПСЗ). Т. XXX. № 23996.

⁴ Очерки, истории СССР: Период феодализма. Россия во второй половине XVIII в. М., 1956. С. 45.

Российская империя, являясь крупнейшим государством в Европе остро нуждалась в создании и функционировании транспортного комплекса, который бы позволил быстро и с минимальными затратами осуществлять связь с самыми удаленными территориями. Эта задача была успешно решена посредством использования в этих целях имеющегося богатого комплекса водных артерий, тем не менее, не представляющего единую целостную структуру в административно-хозяйственном плане.

Более того, фактором, оказывающим негативное влияние на развитие указанного комплекса, являлось отсутствие должной охраны транспортируемых грузов и незаинтересованность органов власти на территориях, на которых располагались водные артерии, в поддержании в исправном состоянии платин, переправ, мостов, причалов, а также охранение их от преступных посягательств.

В этой связи, стала очевидной необходимость создания комплексного правоохранительного органа в обязанности, которого входила бы охрана правопорядка и борьба с преступностью на водном транспорте, а также контроль за своевременным поддержанием в исправном состоянии гидротехнических сооружений.

Помимо указанных обязанностей, на органы транспортной полиции возлагалась важная задача по охране и обеспечению безопасности пассажиров и их имущества, для которых именно водный транспорт в силу его доступности, безопасности и скорости передвижения являлся наиболее востребованным.

Более того, действующее законодательство требовало наличие у пассажиров при передвижениях в иные регионы государства наличие специальных документов — «проезжих писем», а, следовательно, в функции органов полиции входил, в том числе, и контроль за соблюдением указанных правил и процедур передвижения.

Учитывая все еще не реализованную потребность в создании единого координационного органа управления путями сообщений, ранее существовавшие Комиссии о дорогах в государстве, с последующим расширением деятельности были переименованы в Экспедицию водяных коммуникаций¹, которая стала основным звеном, сосредоточившем в себе функции по строительству и должному использованию путей сообщения, включая полицейский надзор.

¹ Краткий исторический очерк развития и деятельности ведомства путей сообщения (1798–1898 гг.). СПб., 1898. С. 28.

В 1809 г. была учреждена «Дирекция водяных и сухопутных коммуникаций», функционирующая на основе принципа территориальности.

Таким образом, территория империи разделялась на коммуникационные округа, каждый из которых управлялся назначаемым директором. При этом, речь шла как о сухопутных, так и о водяных коммуникациях.

В подчинении дирекции находились технические службы по обеспечению бесперебойной эксплуатации путей сообщения и полицейские команды, поддерживающие правопорядок и внутреннюю безопасность на речном транспорте и сухопутных дорогах.

XIX в. был ознаменован появлением в России принципиально нового и технически сложного вида транспорта — железной дороги.

История русских железных дорог берет свое начало с учреждения компании для постройки и эксплуатации Царскосельской железной дороги, на основании Положения от 21 марта 1836 г. «Об учреждении общества акционеров для сооружения железной дороги от Санкт-Петербурга до Царского Села с продолжением до Павловска»¹.

На основании доклада Главноуправляющего путями сообщений император повелел, учредить Особое полицейское управление на строительстве железной дороги. В компетенцию этого управления входила, прежде всего, контрольная функция в отношении рабочих-строителей. В частности, за тем, чтобы рабочие были хорошо и удобно размещены, обеспечены пищей в достаточных количествах, чтобы, больные своевременно получали необходимую помощь, чтобы заработная плата выплачивалась подрядчиками справедливо и без задержек².

Имеющиеся проблемы, связанные с созданием сети железнодорожных дорог, выявили потребность в унификации организационных предписаний в области строительства, эксплуатации и управления железными дорогами.

Сложившаяся ситуация обусловила появление проекта «Общего устава российских железных дорог», состоящего из пяти разделов:

- 1) об общих и частных железнодорожных установлениях;
- 2) о пассажирском и товарном движении;
- 3) о подсудности и давности исков, предъявленных к железным дорогам и о порядке взыскания с них долгов;
- 4) о железнодорожном полицейском надзоре;

¹ Тарасов И. Т. Учебник науки полицейского права. М., 1885. С. 13–14.

² Там же. С. 52.

5) о наказаниях за нарушение железнодорожных правил и безопасности железных дорог¹.

Данный проект был успешно реализован и приобрел статус ведущего законодательного акта в области правовой регламентации деятельности железных дорог.

К середине XIX в. были построены крупнейшие железные дороги: Петербург — Москва и Петербург — Псков — Варшава — Вена. К концу первой половины XIX в. для движения было открыто — 21071 верста, вместе с тем, в постройке находилось 322 версты².

Интенсивное развитие железнодорожной инфраструктуры послужило толчком для усугубления криминогенной ситуации на станциях, в пути следования поездов, в полосах отвода, а также для нецелевого использования денежных средств, инвестируемых на строительство новых магистралей.

Таким образом, 40-е гг. XIX в. явились периодом становления системы органов охраны порядка на транспорте. Тогда полицейский надзор за содержанием железных дорог был возложен на жандармские эскадроны и команды, находящиеся в ведении Министерства путей сообщения³. При регулярных объездах, порученных для наблюдения офицерам и низшим чинам участков строящейся дороги, им приходилось практически сглаживать конфликты между рабочими и администрацией. Офицеры жандармерии выясняли степень вины подрядчиков и представителей администрации в происходивших конфликтах. Обо всех результатах они докладывали в «Главное управление путей сообщения»⁴.

В связи с увеличением количественного состава объектов железнодорожного транспорта, а, следовательно, и полицейских штатов на транспорте было издано Положение о жандармских полицейских управлениях Санкт-Петербургской, Варшавской, Московской, Нижегородской железных дорог.

Однако стоит признать, что жандармская железнодорожная полиция по-прежнему относилась к ведению Министерства путей со-

¹ «Объяснительная записка к проекту Общего устава российских железных дорог». СПб., 1881. С. 37.

² Краткий исторический очерк развития нашей железнодорожной сети за десятилетие 1904–1913 гг. СПб., 1914. С. 102.

³ Мулукаев Р. С. Создание российской транспортной милиции // Информационный бюллетень ГУВДТ МВД России. М., 2000. № 1 С. 61.

⁴ Обязанности жандармской железнодорожной полиции: по жандармско-полицейской части / сост. Л. Тимофеев. СПб., 1912. С. 1.

общения через инспекторов соответствующих дорог. Согласно Положению, на полицейских возлагались функции наблюдения за точным исполнением рабочими и подрядчиками взаимных обязательств обеспечения сохранности имущества, обеспечения порядка на железнодорожных станциях, рассмотрения жалоб рабочих и подрядчиков, контроля паспортного режима¹.

С течением времени, примерно к концу второй четверти XIX в. сфера деятельности служащих жандармерии стала распространяться на территории строительства железнодорожных путей и станций, а так же иные объекты, располагающиеся поблизости и относящиеся к железнодорожной юрисдикции.

Полицейские управления на транспорте были созданы на наиболее важных железных путях: Николаевской, Санкт-Петербургско-Варшавской, Московско-Нижегородской, Московско-Рязанской, Московско-Ярославской, Рижско-Динабургской и Динабургско-Витебской, Венско-Бромбергской².

Интенсивность процесса возведения железнодорожного полотна и инфраструктуры способствовала появлению полицейских управлений на транспорте с последующим ростом их штатной численности и упорядочивания структуры и компетенции.

Таким образом, конец первой половины XIX в. ознаменовался дальнейшим увеличением числа жандармских полицейских управлений в связи с открытием новых железнодорожных участков³.

При этом в компетенцию служащих жандармерии на железнодорожном транспорте было включено осуществление организации транспортировки и конвоирования заключенных к местам отбывания наказания.

Главным требованием к жандармским чинам было предупреждение всевозможных общений арестованных лиц с пассажирами и должностными лицами железнодорожных станций⁴.

¹ Обязанности жандармской железнодорожной полиции: по жандармско-полицейской части / сост. Л. Тимофеев. СПб., 1912. С. 1.

² История организации и обеспечение правопорядка на транспорте России: часть 1 / под ред. Н. А. Овчинникова. Н. Новгород, 2008. С. 18.

³ Железнодорожные войска с 1851 по 1941 год. М., 1957. С. 15.

⁴ Именной Указ «О штате жандармских полицейских управлений железных дорог» от 14 декабря 1868 г. // Полное собрание законов Российской империи (ПСЗ). Собрание II. Т. XLIII. № 46552.

Жандармские полицейские управления, в компетенцию которых входило осуществление охраны общественного порядка на железнодорожном транспорте были обязаны подчиняться требованиям ряда нормативных правовых актов, в том числе «Общего Устава Российских железных дорог», инструкциям Дирекции водяных и сухопутных сообщений и др. Они осуществляли охрану поездов, речного транспорта, соответствующей прилегающей инфраструктуры.

Длительное время водные артерии страны находились в ведении и подчинении целого ряда органов государственной власти и управления, что не могло не сказаться на качественном осуществлении контроля и надзора в сфере организации внутреннего порядка и безопасности в рассматриваемом сегменте.

Одним из наиболее востребованных направлений деятельности транспортной полиции на реках и каналах являлось осуществление помощи при чрезвычайных происшествиях на водах, а так же организация поисково-спасательных работ, сопряженных с необходимостью надзора за наличием должным образом укомплектованных медицинскими препаратами плавсредств, предназначенных для спасения и оказания помощи утопающим и терпящим бедствие.

К примеру, к концу первой четверти XIX в. в Санкт-Петербурге было организовано учреждение для спасения утопающих на водах.

Сложившаяся ситуация, вызванная неопределенностью и несогласованностью деятельности государственных органов, в ведении которых находился транспортный комплекс империи, усугубленная скоплением обширной, порой противоречащей друг другу, нормативной правовой базы снижала эффективность правового регулирования данной сферы.

Ввиду этого назрела необходимость осуществления очередной попытки систематизации законодательства. Однако и в этот раз такая попытка не увенчалась успехом.

Особое внимание заслуживает тот факт, что в 1810 г. из ведомства внутренних дел выделяется Министерство полиции, вследствие чего, требовалось издание соответствующего нормативного акта, который бы четко разграничил функции и принципы организации между министерствами.

Манифест «О разделении государственных дел на особые управления с означением предметов, каждому управлению принадлежащих»¹

¹ Манифест «О разделении государственных дел на особые управления с означением предметов, каждому управлению принадлежащих» от 25 июля 1810 г. // Полное собрание законов Российской империи (ПСЗ). Собрание I. Т. XXVIII. № 24307.

принятый 25 июля 1810 г. конкретизировал полномочия органов транспортной полиции, к числу которых наряду с организацией охраны государственного продовольственного фонда в процессе его транспортировки, входили мероприятия по содержанию и конвоированию заключенных, изобличению лиц, находящихся в розыске и ряд других сопутствующих задач.

С изданием 25 июня 1811 г. Манифеста «Об учреждении министерства полиции»¹, органы транспортной полиции перешли в ведение Главное управление путей сообщения, преобразованного из Главного управления водяных и сухопутных сообщений.

Созданное летом 1826 г. III Отделение Собственной Его Императорского Величества канцелярии имело в своей структуре специально созданный жандармский корпус, призванный к решению целого ряда задач, а именно:

- реализация обязанностей исполнительной полиции,
- охрана общественного порядка и благочиния на транспортных узлах и магистралях страны,
- осуществление паспортно-визового контроля,
- выявление и раскрытие государственных преступлений, а также последующий надзор за перемещением лиц, их совершивших.

Согласно указу от 3 июля 1826 г. всем начальникам губерний предписывалось по всем вопросам, касавшимся полиции, обращаться к Шефу жандармов и главному начальнику III Отделения и обо всех произошедших фактах доносить лично императору².

Первый уставный документ — «Положение для жандармов внутренней стражи»³ 1817 г. определяло обязанности жандармов, а соответственно и чинов транспортной полиции. В нем говорилось, что жандармы должны были оказывать непосредственную помощь в исполнении законов и приговоров суда, преследовать и задерживать преступников, предупреждать массовые беспорядки, разыскивать беглых преступников и дезертиров, охранять перевозимые грузы, обеспечивать правопорядок на ярмарках, торгах, народных и церков-

¹ Манифест «Об учреждении министерства полиции» от 25 июня 1811 г. // Полное собрание законов Российской империи (ПСЗ). Собрание I. Т. XXVIII. № 24686.

² Министерство внутренних дел. России. Энциклопедия. Т. 1. М.: Объединенная редакция МВД России, 2002. С. 188.

³ Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. 110. Оп. 2. Ч. 1. Д. 98. Л. 63–66.

ных праздниках, оказывать помощи при крушениях и стихийных бедствиях, конвоировать арестантов и ссыльных и т. п.¹

Корпус жандармов, созданный весной 1827 г. и преобразованный в 1836 г. в Отдельный корпус жандармов, являлся одним из подразделений, структурным элементом которого стала полиция на транспорте — железнодорожная полиция². Его основополагающей целью стало функционирование четкой системы жандармских органов, выполнявших обязанности наблюдательной, транспортной, городской и военной полиции.

Утвержденные 1 июля 1836 г. «Учреждение Отдельного корпуса жандармов» и «Положение о Корпусе жандармов» усовершенствовали систему управления Корпусом. Четко определялись состав и штатная численность Корпуса, организация управления и комплектование жандармерии, характеризовались общие направления полицейской службы на транспорте.

Впервые была предпринята попытка законодательно сформулировать и закрепить обязанности служащих жандармерии. При этом относительно наблюдательных функций губернских штаб-офицеров Корпуса говорилось, что их служба «определяется особыми инструкциями Шефа жандармов». Особый акцент в «Положении» делался на порядок использования жандармских дивизионов и команд в столицах, крупных портах и губернских городах. Как правило, они привлекались для предотвращения хулиганства, на поимку воров, скрывавшихся лиц, преследование преступников, сопровождения особо опасных преступников и арестантов³.

Анализируемый нормативный правовой акт прямо закреплял принцип двойного подчинения Корпуса военному ведомству и III Отделению Собственной Его Императорского Величества Канцелярии.

Создание в качестве исполнительного органа жандармской организации стало новой вехой в истории развитии формально существующих подразделений транспортной полиции, наметились тенденции к усилению централизации управления всей жандармерией.

Учитывая дальнейшую специфику развития органов полиции на транспорте, стоит учесть, что в связи с тем, что на середину XIX сто-

¹ Куликов В. Ф. В целях поддержания «благочиния и наружного порядка» // Военно-исторический журнал. М., 1997. № 6. С. 14–17.

² Положение о Корпусе Жандармов от 1 июня 1836 г. // Полное собрание законов Российской империи (ПСЗ). Собрание II. Т. II. № 9355.

³ Там же.

летия в Российской империи пришлось увеличение протяженности и разветвленности железнодорожной сети, данный факт не мог не вызвать острую потребность в трансформации правоохранительных органов на транспорте, результатом которой стало образование железнодорожной жандармерии. На вновь образованное военизированное жандармское формирование возлагались, в том числе и функции по урегулированию конфликтов между персоналом и администрацией железных дорог, о чем незамедлительно докладывалось в Штаб Корпуса и в Главное управление путей сообщения.

Анализируя правовой статус железнодорожной жандармерии, стоит отметить, что особенностью данной организации, являлся тот факт, что, будучи по своей сути военной структурой, финансируемой Военным министерством, она одновременно выполняла и функции общей полиции.

Таким образом, в своей деятельности сотрудники транспортной полиции руководствовались, в том числе и специальными нормативными актами, не подлежащими оглашению.

В частности, такая инструкция была составлена для штаб-офицеров Корпуса жандармов в сентябре 1826 г. В документе помимо определения предмета власти жандармов, указывалось на их главные обязанности, которые сводились к наблюдению за злоупотреблениями, беспорядками и противозаконными поступками; обеспечению соблюдения спокойствия и прав граждан; предупреждению и устранению «всякого зла». Инструкция рекомендовала штаб-офицерам в целях получения необходимых сведений «приобрести уважение всех сословий» и заручиться общим доверием¹.

Подобные инструкции, как правило, носили общий характер и в последующем неоднократно требовали принятия конкретизирующих дополнений. Вследствие этого появилось дополнение к инструкции, где основной, упор делался на самостоятельность жандармов и «негласность действий» при ведении наблюдения.

Вместе с тем, на чинов транспортной полиции возлагались отдельные функции политического сыска.

¹ Гончарова Ю. В. Жандармские полицейские управления железных дорог 1867–1917 гг.: Дисс. ... канд. юрид. наук. М., 2000. С. 39–41.

События 14 декабря 1825 г. заставили Николая I незамедлительно преступить к реорганизации системы политического сыска на принципах централизации¹.

Учитывая сложившуюся ситуацию, стоит признать, что функции органов транспортной полиции были настолько обширны, что их невозможно было четко регламентировать. Вместе с тем, являясь военизированным подразделением, жандармерия отличалась особым характером прохождения службы, жесткой воинской дисциплиной, включавшей в себя военную и полицейскую подготовку, а так же строилась по линейному принципу.

Особое внимание императора уделялось отбору кандидатов на должности жандармских офицеров.

Согласно Указу от 28 марта 1835 г. «О нижних чинах, выбираемых в жандармы», на должность нижних чинов специально отбирались здоровые, грамотные, подлежащие службе солдаты. Указ предписывал, что кандидаты должны быть «здорового телосложения, роста не менее 2 аршин 4 вершков и благовидной наружности... сметливы и расторопны»².

На должности жандармских офицеров отбирались кандидаты в основном из армейских офицеров, где устанавливались, особые требования.

Шеф жандармов являлся прямым начальником всех жандармских подразделений и чиновников. В ведении шефа находился вопрос комплектования корпуса жандармов. Он имел право пригласить на службу в жандармерию людей из любого ведомства, сообщив о своем решении руководству ведомства и подав представление на имя императора³.

Лица, определенные к переводу в Корпус жандармов, предварительно испытывались в Штабе Корпуса. В ходе испытаний выявлялись «нравственные качества» и «служебные достоинства». Кандидаты для службы в Корпусе жандармов отбирались из лиц, которые имели образование не ниже среднего и прослужили в войсках не менее 5 лет. Закон запрещал принимать в жандармерию лиц, подвергавшихся суду и следствию, имевших денежные долги или не служивших в армии. Не допускались к переводу в Корпус жандармов

¹ Оржеховский И.В. Самодержавие против революционной России (1826–1880 гг.). М., 1982. С. 41.

² Измозик В. С. Жандармы России. СПб., 2002. С. 152.

³ Байкеева С. Е. Кадровое обеспечение полицейских органов в Российской империи (историко-правовой аспект). Дис. ... канд. юрид. наук. СПб., 2001. С. 102.

нижние чины, бывшие в каких-либо штрафах, лица нетрезвого и «неодобрительного поведения в каком-либо отношении»¹.

Наблюдательный состав Отдельного корпуса жандармов, переименованный в 1870 г. в дополнительный штат, состоял исключительно из унтер-офицеров, в задачу которых входил сбор информации о настроении умов в империи².

На службу не принимались неблагонадежные лица.

Так, в Санкт-Петербургскую полицию не могли быть определены:

а) состоявшие под следствием или судом за преступления или проступки, а равно подвергшиеся по судебным приговорам за противоправные деяния заключению в тюрьму или иному более строгому наказанию и те, которые были под судом за преступления и проступки, влекущие за собой такие наказания, но не оправданы судебными приговорами;

б) нижние чины запаса армии, которые во время прохождения действительной службы состояли в разряде штрафных;

в) исключенные из службы по суду, из духовного ведомства за пороки или из среды обществ и дворянских собраний по приговорам тех сословий, к которым принадлежали;

г) объявленные несостоятельными должниками;

д) состоявшие под опекой за расточительство³.

Помимо этого, в жандармерии существовали знаки различия, которые носились на погонах (тогда как в других гражданских ведомствах были установлены петлицы из черного бархата на сюртук)⁴.

Постовой городской речной полиции носил фуражку морского покроя, но с «полицейской» латунной лентой на околыше; двубортный длиннополый бушлат, застегивающийся на шесть гербовых пуговиц и украшенный полицейскими плечевыми шнурами; поверх бушлата (между пятым и шестым рядами пуговиц) черный поясной шарф (ремень) с тесаком; брюки клеш; ботинки, также морского образца. Офицерский же состав, носил форму, установленную для офи-

¹ Шелкопляс В. А. Полицейская реформа в России в 60-х годах XIX века. Минск, 1981. С. 21–22.

² Байкеева С. Е. Кадровое обеспечение полицейских органов в Российской империи (историко-правовой аспект). Дис. ... канд. юрид. наук. СПб., 2001. С. 103.

³ Щукин А. Руководство для изучения полицейской службы. СПб., 1913. С. 16.

⁴ Тимофеев Л. Общие обязанности жандармской железнодорожной полиции. СПб., 1908. С. 14.

церов военно-морского флота, но с оранжевыми (полицейскими) просветами на золотых погонах¹.

Отдельно следует выделить существовавшую только для нижних чинов жандармерии форму награждения «добавочным жалованием» и шевронами за сверхсрочную службу.

Первостепенное значение придавалось религиозному воспитанию полицейских служащих. Православие, носящее в Российской империи характер государственной религии, во все времена существования жандармерии оказывало огромное влияние на формирование религиозного мировоззрения и воспитание у служащих преданности государству².

Важной составной частью деятельности полицейских служащих на транспорте являлась функция по сопровождению и охране арестантов. Чины транспортной полиции руководствовались при этом особыми инструкциями, в которых обозначались способы этапирования, полномочия и методы деятельности. «Положением для внутренней стражи» на ее подразделения возлагалось конвоирование арестантов, ссыльных и их охрана в местах лишения свободы³.

Во время следования арестантов, чины транспортной полиции руководствовались также особыми инструкциями, в которых наказывалось:

а) «смотреть над теми колодниками и над провожатыми солдатами, чтобы ссор и драк ни с кем ни чинили»;

б) в случаях, когда кто либо из колодников выразит пренебрежительное отношение к офицеру или солдатам, уполномоченные лица вправе применить наказание — битье кнутом; вместе с тем, необходимо иметь ввиду, что это может послужить поводом, к побегу;

в) сопровождающие офицеры обязаны следить, чтобы «пьяных бы отнюдь, не было, также до питья вина не допускать», да и сами всегда должны находиться в трезвом состоянии («и тебе обер-офицеру от напитков излишних шумных самому иметь воздержание»)⁴.

¹ Захаренков В. В., Сальников А. А. На страже магистралей. Очерки истории транспортной милиции России. М., 2002. С. 16–17.

² Лаврик Т. М. Губернские жандармские управления Российской империи: организационно-правовой и региональный аспекты деятельности. Дис. ... канд. юрид. наук. Тамбов, 2008. С. 65.

³ Кодан С.В. Политическая ссылка в системе карательных мер самодержавия в первой четверти XIX в. Иркутск, 1980. С. 75.

⁴ Лаврик Т. М. Указ. соч. С. 65.

Во время перевоза арестованных лиц по сухопутной или водной, территории полицейским служащим на транспорте также предписывалось: «плыть или ехать с поспешением и, будучи в пути, для своих прихотей, простою не чинить».

В инструкциях для дальних сухопутных перевозок устанавливалось следующее правило: «будучи в пути, становиться с колодниками для ночлега в тех селах и деревнях, где бы было дворов довольно число; а в полях и лесах, а также и в маленьких деревнях отнюдь не останавливаться». Во время остановок «колодников на всяком месте перекликать и осматривать, чтобы у них ножей, веревок и других инструментов отнюдь не было; и имеющееся на них кандалы ручные и ножные, чтобы были во всякой крепости»¹.

Особый интерес вызывает инструкция, отличающаяся подробным содержанием и суровостью норм, предписывающая правила для сопровождения арестованных, следовавших в Санкт-Петербург на кааторжные работы. В ней говорилось, что как арестанты, так и сопровождающие их полицейские служащие обязаны были идти пешком, никаких перевозочных средств не полагалось, за исключением тех, которые следовали с продовольственным грузом. Идти предписывалось по 25 верст в день, и о том, сколько пройдено и где осуществлялись стоянки, записывалось в журнал и по почте докладывалось в управление².

К середине XIX в. произошли изменения в материально-технической стороне этапирования, для перевозки арестантов стали использовать железнодорожный транспорт³.

Вторая половина XIX в. была ознаменована проведением масштабных буржуазных реформ — судебной, земской, городской, военной, финансовой, и, конечно, полицейской.

Учитывая активность революционно-террористического движения, возникла необходимость в усилении роли полиции в борьбе с обозначенными явлениями, что способствовало детализации организационной структуры и основных форм деятельности транспортной полиции.

¹ Лаврик Т. М. Указ. соч. С. 65.

² Лаврик Т. М. Указ. соч. С. 65–66.

³ Кодан С. В. Политическая ссылка в системе карательных мер самодержавия в первой четверти XIX в. Иркутск, 1980. С. 75.

В этой связи, одной из основополагающей функцией транспортной полиции стало обеспечение безопасности государства путем нейтрализации любых проявлений революционной и террористической активности в Российской империи.

Впоследствии, в связи с интенсивным развитием транспортного комплекса империи, нормативно-правовое обеспечение деятельности служащих жандармерии, было расширено специальными положениями об особых обязанностях чинов транспортной полиции — жандармских полицейских управлений.

Существенную роль в изменении положения железнодорожной жандармерии сыграл утвержденный 16 марта 1867 г. особый правовой акт «Порядок учреждения жандармского надзора на вновь проводимых железных дорогах»¹, согласно которому, в ведении каждого жандармско-полицейского управления находился участок дороги протяженностью две тысячи верст. В свою очередь это расстояние делилось на отдельные участки по 200 верст. Причем, на каждые две-сти верст выделялось по одному участковому офицеру². В состав каждого управления входили: начальник управления, участковые офицеры и нижние чины в унтер-офицерском звании — на каждую станцию по два человека³. Вместе с тем, хотелось бы заметить, что соблюсти столь конкретизированные нормы, оказывалось весьма сложно, так как строительство новых железнодорожных веток продолжало развиваться достаточно быстрыми темпами.

9 сентября 1867 г. было принято «Положение о Корпусе жандармов»⁴. Новое Положение законодательно закрепило организационно-структурные изменения Корпуса, относительно устройства транспортной полиции.

Согласно Положению, Корпус состоял из Главного управления, управлений Варшавского, Кавказского и Сибирского округов; 56 губернских жандармских управлений, 50 уездных жандармских управлений 6-ти губерний Северо-Западного края, наблюдательного состава корпуса; Санкт-Петербургского и московского жандармского дивизио-

¹ Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. ПО. Оп. 1. Д. 3423. Л. 1.

² Гончарова Ю. В. Жандармские полицейские управления железных дорог, 1867–1917 гг.: Дис. ... канд. юрид. наук. М., 2000. С. 46.

³ Тимофеев Л. Справочная книга для чинов жандармских полицейских управлений железных дорог. СПб., 1908. С. 3.

⁴ Положение «О Корпусе Жандармов» от 9 сентября 1867 г. // Полное собрание законов Российской империи (ПСЗ). Собрание II. Т. XIII. № 44956.

нов; конных команд и полицейских управлений железных дорог (Московское, Московско-Нижегородское, Санкт-Петербургское, Санкт-Петербургско-Варшавское)¹.

Вторая половина XIX в. была ознаменована созданием еще одного структурного элемента системы органов полиции на транспорте.

До конца 60-х гг. XIX в. водные пространства Санкт-Петербурга состояли в ведении многих ведомств, а именно в полицейском отношении водами столицы заведовали чины наружной полиции. Это предопределило необходимость создания речной полиции.

В 1867 г. в соответствие с Высочайше утвержденным мнением Государственного Совета была образована столичная речная полиция.

В ведение речной полиции состояли:

— надзор за точным исполнением действующих постановлений по судоходству и охране порядка, как на воде, так и на береговых сооружениях;

— порядок следования судов, для их беспрепятственного прохождения по рекам и каналам столицы;

— контроль над своевременной погрузкой и выгрузкой товаров на берег;

— принятие мер к спасению утопающих людей и погибающих судов;

— наблюдение за исправным содержанием паровых и гребных судов, предназначенных на случай наводнения;

— общественный порядок на водах, задерживая воров и бродяг².

В ведение речной полиции находились все реки и каналы в черте Санкт-Петербурга.

Численный состав речной полиции был представлен управляющим, тремя его помощниками, нижними чинами, командами матросов и морских унтер-офицеров сверхсрочной службы.

Офицеры речной полиции, как правило, являлись отставными морскими офицерами, а управляющий назначался из штаб-офицеров флота по согласованию градоначальника с начальником главного морского штаба.

Низшие чины речной полиции разделялись на три разряда и переводились из низшего разряда в высший с соблюдением старшин-

¹ Положение «О Корпусе Жандармов» от 9 сентября 1867 г. // Полное собрание законов Российской империи (ПСЗ). Собрание II. Т. XIII. № 44956.

² Назаренко А. М. Санкт-Петербургская столичная речная полиция: состав, назначение, обязанности // Материалы всероссийской научно-практической конференции «210 МВД России: история и современность». Санкт-Петербург 21 сентября 2012 г. СПб., 2013. С. 135.

ства и не ранее пяти лет выслуги в каждом разряде, если при этом они признавались начальством достойным такого повышения. Никто из лиц, служивших в транспортной полиции, не мог занимать какой-либо должности по другому ведомству или общественной службе¹.

Также стала очевидной целесообразность учреждения органов полиции в речных и морских портах, имеющих наиболее важное стратегическое значение.

В результате этого была образована речная полиция в Нижнем Новгороде (1872), Рыбинске (1872) и Астрахани (1876).

7 мая 1891 г. было утверждено «Положение об административном заведывании портовым мореходством, и о полиции в приморских торговых портах». Применительно к этому положению составлены штаты портовых управлений в Риге (1893), Одессе (1893–1894), Санкт-Петербурге (1895). Расширены штаты речной полиции в Петербурге (1885), Нижнем Новгороде (1882, 1900), Рыбинске (1885). Затем был организован полицейский надзор на Рижском побережье².

Таким образом, именно 1885 г. стал важнейшим периодом в усовершенствовании организации речной полиции.

Данная тенденция не обошла стороной и Санкт-Петербургскую речную полицию.

Должность начальника столичной речной полиции 10 марта 1895 г. впервые была поручена начальнику Санкт-петербургского порта. Ему стали подчиняться три помощника, инженер-механик, корабельный инженер, старший машинист, письмоводитель, 20 старших и 75 младших городских. В теплое время года, в связи с осложненной обстановкой, требующей наибольшего внимания, штат увеличивался за счет сезонных работников. Так, во время, кораблевождения, в распоряжение столичной речной полиции военным ведомством временно откомандировывались два военно-морских офицера. Также, дополнительно принимались на службу еще 88 городских и 20 человек плавсостава — машинисты, матросы и кочегары. Деятельность плавсостава заключалась в обслуживании и эксплуатации принадлежащих столичной речной полиции 11 паровых судов, 35 гребных вельботов и шлюпок³.

¹ Щукин А. Руководство для изучения полицейской службы. СПб., 1913 С. 16–18.

² Министерство внутренних дел. 1802–1902. Исторический очерк (репринтное издание). М., 2002. С. 134.

³ Горобцов В. И., Гонюхов С. О. Российская полиция в мундире. Новосибирск. 2000. С. 22.

В 1891 г. в портовых городах, в приморских торговых портах (петербургском, рижском, одесском и николаевском) была учреждена «портовая полиция». Ей вменялось надзирать за торговым мореходством и промыслами на пристанях и на морском побережье. Заведование портовой полиции возложено на портовое управление, во главе которого стоял капитан над портом. Однако не во всех портовых городах была такая полиция. В некоторых охрана порядка и безопасности возлагалась на чины общей полиции — местных полицейских управлений¹.

Положение о портовой полиции в военных портах Империи 1894 г. ознаменовало организацию особой портовой полиции по охране адмиралтейств, верфей, гаваней и сооружений в военных портах, которая состояла из надзирателей, старшин и полицейских.

В документе подчеркивалось, что полиция портов подчинялась требованиям начальников или директоров портов. Положение содержало так же основные требования для полицейских служащих портов, которые строились на уже разработанных требованиях, предъявляемым служащим полиции на железнодорожном транспорте.

Так, чины портовой полиции определялись капитанами над портами или представлениями помощников капитанов и командиров по принадлежности из достигших 25-летнего возраста и состоящих в русском подданстве, грамотных лиц всех сословий, преимущественно же портовые надзиратели из отставных офицеров морского ведомства, а портовые старшины и портовые полицейские, из лиц, состоявших на службе в портовой полиции².

Положение о портовой полиции в военных портах Империи дополнялось специальной инструкцией, содержащей перечень основных полномочий отечественной транспортной полиции.

Инструкция прямо указывала, что служащие полиции портов осуществляли свою деятельность каждый в пределах своей компетенции, в соответствии с согласованием с начальником порта. Они несли персональную ответственность за обеспечение безопасности и сохранности всего имущества, находящегося во вверенной им к несению службы территории.

¹ Невский С.А. Полиция в пореформенной России (60-е гг. XIX — начало XX в.) // Общество и право. 2004. № 4 (6). С. 84.

² Положение о портовой полиции в военных портах Империи. Петергоф, 1894 г. С. 1–4.

Чины портовой полиции вправе были производить дознание об усмотренных им в адмиралтействе или гавани преступлениях и проступках, руководствуясь статьями 244, 389–393 Военно-морского Судебного устава. В завершении дознания ими составлялся протокол, где непосредственно указывалось время и место составления; кем и когда обнаружено нарушение; качество, количество и если известно ценность предметов, составляющих предмет преступления и проступка; имя, отчество, фамилия и если известно место жительства обвиняемого; понятые и свидетели, если таковые были¹.

При обнаружении возгорания, наводнения или стихийных бедствий полиция должна была принимать соответствующие неотложные меры по обеспечению сохранности имущества адмиралтейства, действуя имеющимися в наличии пожарными и другими подручными средствами до прибытия помощи.

Все посты полицейских соединялись сигнальными звонками с караульными домами в адмиралтействах и гаванях, а те в свою очередь с помещениями заведующих адмиралтействами и от них с конторами и штабами портов².

Служащие транспортной полиции портов назначались на свои участки заведующим адмиралтейством с распределением по сменам. Самовольно обмениваться сменами или переносить их, было строжайше запрещено.

Каждая смена обеспечивалась старшим ответственным по смене, который был обязан осуществлять общее руководство службой личным составом смены.

В порту или при адмиралтействе на постоянной основе находились на дежурстве две смены полицейских служителей, и еще одна в это время являлась запасной. Всем сменам запрещалось покидать вверенную им территорию.

Все служащие полиции, заступающие на смену для дежурства при адмиралтействе или в порту, были обязаны знать местоположение и количество средств пожаротушения и владеть навыками и приемами их использования и применения.

¹ Курабцева А. П. Развитие системы военно-морских судов в Российской империи после введения военно-судебного устава 1867 г. // Ученые записки Таврического национального университета им. В. И. Вернадского Серия «Юридические науки». Т. 25 (64). Симферополь. 2012. № 1. С. 276.

² Там же С. 277.

К концу XIX в. были предприняты попытки создания ряда проектов нормативных правовых актов с целью конкретизации и расширения круга обязанностей чинов транспортной полиции.

В том числе к таким нововведениям можно отнести полномочия полицейских чинов на транспорте, связанные с наблюдением за исправным содержанием по льду дорог, катков, а также за недопущением укрывательства подозрительных лиц на зимующих судах и сенных барках и наблюдением за всеми береговыми сооружениями.

На сорок три тысячи километров судоходных рек и каналов в дореволюционной России специализированная речная полиция была только в трех регионах: Санкт-Петербурге, Нижнем Новгороде и Рыбинске¹.

Причем, все три подразделения имели разное нормативно-правовое регулирование, различную структуру и не всегда совпадающие функции. В статье 654 Общего учреждения губернского отмечалось, что для наблюдения на прилегающих к городам Нижнему Новгороду и Рыбинску водах, в полицейском и пожарном отношениях, состояли Нижегородская и Рыбинская речная полиция².

Наряду с выполнением общеполицейских функций в акватории реки, речная полиция выполняла функции пожарной безопасности. Для этого, в ее распоряжении имелось необходимое количество судов со всеми необходимыми принадлежностями для тушения пожаров³.

Собранная комиссия, под председательством Санкт-Петербургского градоначальника Петра Аполлоновича Грессера, пришла к заключению, что неудовлетворительная во многих отношениях деятельность речной полиции обуславливалась, главным образом, недостатком ее личного состава, в связи, с чем и был выработан проект штата речной полиции, на содержание, которой исчислялись ежегодно восемьдесят тысяч рублей.

Данный проект получил Высочайшее утверждение, и эти средства дали возможность увеличить личный состав служащих нижних чинов, приобрести, пароход, два паровых катера и устроить две пристани с приспособлением жилья для команды городских.

¹ История организации и обеспечение правопорядка на транспорте России / под. ред. Н. А. Овчинникова. Н. Новгород, 2008. С. 30.

² Там же. С. 31.

³ Там же. С. 32.

Начиная с 1886 г. по распоряжению Градоначальника генерал-лейтенанта П. А. Грессера, кандидаты на должности нижних чинов речной полиции для подготовки по полицейской службе, прикомандировывались предварительно к полицейскому резерву и назначались в речную полицию по сдаче там установленных экзаменов.

В дальнейшем, в целях повышения эффективности деятельности транспортной полиции последовали распоряжения по речной полиции:

1) об обязательном посещении городскими наружной и речной полиции лекций Императорского Общества спасения на водах об оказании первой помощи утопающим;

2) было учреждено совместное с наружной полицией наблюдение за правильностью несения городскими постовой службы на местах;

3) выработаны и утверждены правила о порядке действий чинов речной полиции в случаях повышения воды, об обязанностях речной полиции по тушению пожаров на воде и в прибрежных местностях¹.

Таким образом, обобщая вышеизложенные факты по вопросам компетенции речной и портовой полиции, следует выделить основные сферы распространения её деятельности:

а) в отношении санитарном постоянно наблюдали за выполнением судовладельцами санитарных правил, следили за чистотой на пассажирских пароходах, наблюдали, чтобы с судов и пароходов не выбрасывали мусора в реки и каналы, было установлено строгое наблюдение за выпуском пароходами из труб густого дыма и искр;

б) в пожарном отношении чины речной полиции требовали от судовладельцев не держать огня на судах, стоящих среди штабелей на биржах или, когда суда находятся в судоходных каналах, нагруженные легковоспламеняющимися веществами;

в) в отношении охранения порядка, спокойствия и общественной безопасности, чины речной полиции периодически в ночное время производили обходы судов, с целью задержания беспаспортных не допускали к перевозу пьяных;

г) установлен надлежащий надзор за недопущением прошения милостыни на набережных, а зимою и на пешеходных мостках;

д) с целью искоренения краж на воде и с надводных сооружений, заведующими дистанциями, совместно с нижними чинами речной полиции, периодически производились ночные объезды на катерах

¹ Невский С. А. Полиция в пореформенной России (60-е гг. XIX — начало XX в.) // Общество и право. 2004. № 4 (6). С. 85.

водных районов; задерживаемые виновные привлекались к судебной ответственности;

е) время от времени производились осмотры зимующих судов, чтобы на них не укрывались бродяги и беспаспортные люди¹.

Учитывая, что водная полиция являлась специфическим полицейским органом, и ее деятельность была связана с обеспечением охраны общественного порядка и безопасности, как на транспортных магистралях, так и в отношении объектов их инфраструктуры, именно на нее возлагались обязанности по спасению на водах, а так же функции по охране стоянки судов, осуществлению контроля над состоянием санных путей и катков, проложенных на речном льду, а также за спусками к рекам и каналам и ограждению проталин и охране стоянки судов от бродяг².

Нормативной правовой базой регулирования организации и деятельности транспортной полиции, в рассматриваемый хронологический период времени стали правовые предписания, регламентируемые различными сводами и уставами, среди которых наиболее важными являлись «Устав путей сообщений»³, «Общий Устав Российских железных дорог»⁴, «Свод Военных Постановлений»⁵.

Уникальностью органов полиции на транспорте заключалась в том, что они не просто обеспечивали общественную безопасность, правопорядок и общественное благочиние, но и обеспечивали должное функционирование железнодорожного и водного транспорта. А значит, их деятельность была связана, в том числе, с техническим обеспечением железнодорожного полотна и водной транспортной системы.

Учитывая тот факт, что деятельность железнодорожного транспорта регламентировалась Общим уставом Российских железных дорог, необходимо отметить, что данный Устав имел основополагающее значение и в регулировании функционирования железнодорожной полиции.

¹ Невский С. А. Полиция в пореформенной России (60-е гг. XIX — начало XX в.) // Общество и право. 2004. № 4 (6). С. 87.

² Путятин В. Д. Становление и развитие органов внутренних дел на транспорте в дореволюционной России // Транспортное право 2007. № 4. С. 40.

³ Свод законов Российской империи. Т. 12. Ч. 1. Устав Путей Сообщения. СПб., 1877.

⁴ Общий Устав Российских Железных Дорог, дополненный по 01.06.1889 г. в развитии его статей, постановлениями, с приложением, относящихся к нему распоряжений и циркуляров различных правительственных учреждений. 1-й выпуск. С. 67.

⁵ Свод Военных Постановлений 1869 г. Изд. 2-е (по 01.07.1889 г.). Ч. I. Кн. III. СПб., 1890.

При этом, рассматривая организацию и деятельность транспортной полиции, заметим, что Общий устав Российских железных дорог 1885 г. в контексте анализа организации и деятельности органов полиции на транспорте являлся «специальным железнодорожным законом», корректирующим условия деятельности полицейской службы на железных дорогах, и значительно расширившим их круг обязанностей.

Так, третья глава «Общего устава Российских железных дорог» была посвящена полицейскому надзору на территории железнодорожного полотна. Согласно статье 183 на чинов полицейских управлений железных дорог возлагались обязанности по «охранению внешнего порядка, благочиния и общественной безопасности в районе действий», причем они «исполняли в сем отношении все обязанности общей полиции, пользуясь при том всеми правами ей присвоенными»¹.

Устав определил сферу деятельности транспортной полиции, обязанности, а также порядок взаимодействия с другими подразделениями. Однако в уставе отсутствовал ряд подробных положений о ее компетенции, что, в свою очередь, создавало предпосылки для дальнейшей конкретизации сферы деятельности чинов транспортной полиции².

Деятельность корпуса жандармов, а, следовательно, и железнодорожной полиции регулировалась, в том числе, и военными постановлениями. Раздел пять Свода Военных Постановлений посвящен Отдельному корпусу жандармов, где статья 692 указывает, что жандармские полицейские управления железных дорог «несут все обязанности и пользуются всеми правами наружной полиции, принимая участие в охранении внешнего порядка и в предупреждении и пресечении нарушений общественных благочиния безопасности на определенных районах по железным дорогам»³.

Так, в соответствии со Сводом Военных Постановлений на чинов транспортной полиции возлагалось выполнение следующих задач:

- 1) обнаружение и расследование преступлений;
- 2) охрана «внешнего порядка, благочиния и общественной безопасности в районе железных дорог»;

¹ Общий Устав Российских Железных Дорог, дополненный по 01.06.1889 г. в развитии его статей, постановлениями, с приложением, относящихся к нему распоряжений и циркуляров различных правительственных учреждений. 1-й выпуск. С. 67.

² Тимофеев Л. Справочная книга для чинов жандармских полицейских-управлений железных дорог. СПб., 1908. С. 5.

³ Свод Военных Постановлений 1869 г. Изд. 2-е (по 01.07.1889 г.). Ч. I. Кн. III. СПб., 1890. С. 134.

3) содействие местным органам управления по охране «порядка и внутренней безопасности»;

4) осуществление паспортного контроля в морских портах и «пограничных местах империи»;

5) охрана мест лишения свободы, где отбывали наказание лица, осужденные за государственные преступления;

6) несение военно-полицейской службы «в пределах крепостей и их районах»¹.

Рассмотренная выше нормативная правовая база регламентировала, в том числе, вопросы прохождения службы жандармскими чинами, их денежное содержание, обмундирование, вооружение и другие особенности служебной деятельности.

Немаловажное влияние на функции и роль транспортной полиции в механизме Российского государства оказывали нормативные акты Министерства путей сообщения. Так, до 1867 г. жандармская железнодорожная полиция находилась в ведении Министерства путей сообщения и была подчинена Инспекции железных дорог. Необходимо заметить, что при изъятии жандармских управлений из ведения Инспекции железных дорог, и предоставлении им общеполицейских прав, действия пактов Министерства путей сообщения в отношении надзора за железными дорогами оставались в силе².

Уже в 1861 г. были определены обязанности транспортной полиции как по отношению к Министерству путей сообщения, так и по контролю над действиями подрядчиков при строительстве железных дорог, по «сохранению порядка на станциях и разбирательству разных жалоб».

В процессе деятельности по обнаружению и расследованию преступных деяний, совершенных на подведомственной транспортной полиции территории, она наделялась аналогичными процессуальными правами с общеуголовной полицией, что было отражено в Уставе Уголовного Судопроизводства, «чины жандармских полицейских управлений железных дорог по отношению к исследованию преступ-

¹ Свод Военных Постановлений 1869 г. Изд. 2-е (по 01.07.1889 г.). Ч. I. Кн. III. Ст. 689. СПб., 1890. С. 133.

² Систематический сборник действующих на русских железных дорогах узаконений и распоряжений правительства, а также положений, правил, инструкций и соглашений, изданных или одобренных правительством. 2-й вып. СПб., 1891. С. 231.

лений и проступков, совершающихся в районе их действий, вполне заменяют общую полицию»¹.

Более того, указанный нормативный правовой документ предусматривал ситуации, при которых чины транспортной полиции наделялись правом производить дознание при отсутствии следователя и прокурора, когда лицо было застигнуто на месте происшествия, либо когда до прибытия судебного следователя следы преступления могли быть уничтожены, а также «во всех следственных действиях, не терпящих отлагательства», полиция вправе была выступить в качестве судебного следователя и могла производить следующие отдельные следственные действия: осмотр, освидетельствование, выемки и обыски и др.²

В свою очередь, рассматриваемый документ особо отмечал, что прокурорам и их товарищам предоставлялись полномочия по осуществлению поручений служащим полиции на железных дорогах.

Таким образом, в обязанности железнодорожной полиции входило как производство дознания, так и в выполнении отдельных поручений судебных органов.

Основополагающими нормативными актами, которыми руководствовались в процессе реализации своих должностных обязанностей служащие транспортной полиции, в случаях возникновения угрозы безопасности функционирования железных дорог и паромных сообщений, являлись «Уложение о наказаниях уголовных и исправительных»³ и «Устав, о наказаниях, налагаемых мировыми судьями»⁴ 1864 г.

Дальнейшее развитие и совершенствование регламентации деятельности чинов транспортной полиции конкретизировалось и усовершенствовалось целым рядом инструкций и постановлений Штаба Корпуса жандармов и его шефа.

Наиболее примечательными нормативными правовыми документами в сфере обеспечения безопасности особо важных государственных чинов являлись: высочайше утвержденное 2 мая 1866 г. «Положение

¹ Свод законов Российской империи. Т. 14. Изд. 2-е. Устав Уголовного судопроизводства. СПб., 1913. С. 123–187.

² Устав уголовного судопроизводства 1864 г. // Российское законодательство X–XX веков. В 9-ти. Т. 8. Судебная реформа / под ред. О.И. Чистякова. М., 1991. С. 118–384.

³ Российское законодательство X–XX веков (в девяти томах). Т. 6. Законодательство первой половины XIX века. М., 1998. С. 174–408.

⁴ Судебные уставы 20 ноября 1864 г., с изложением рассуждений, на коих они основаны, изданные Государственной канцелярией. Часть 4. Устав о наказаниях, налагаемых мировыми судьями. СПб., Типография II отделения собственной Его Императорского Величества канцелярии. 1867.

об особой команде»; Указ правительствующего Сената от 3 сентября 1881 г. «Об образовании «Собственной его Величества охране»»; «Правила об экстренных поездах и отдельных вагонах, назначаемых по требованию Высочайшего двора»; утвержденная 12 января 1898 г. «Инструкция 1-му железнодорожному батальону по службе охраны железных дорог и имперских поездов»; именной Высочайший Указ от 14 декабря 1905 г. «О правилах чрезвычайной охраны на железных дорогах» и другие особые нормативные акты, регулирующие деятельность транспортной полиции в сфере обеспечения безопасности на объектах транспорта¹.

Как справедливо было отмечено ранее, на сотрудников полиции на транспорте в отличие от чинов общеуголовной полиции, возлагался целый ряд специфических обязанностей, присущих только им.

Вместе с тем, не существовало унифицированного правового закрепления этих обязанностей, что влекло правовую фиксацию их деятельности значительным количеством разного рода нормативных правовых источников. А именно:

- царские указы и законы Российской Империи;
- ведомственные акты, в том числе постановления Военного ведомства;
- нормативные акты Министерства внутренних дел;
- ведомственные акты Министерства путей сообщения;
- приказы по Корпусу жандармов, начальника штаба корпуса жандармов;
- инструкции и циркулярные распоряжения Департамента полиции и штаба Отдельного корпуса жандармов.

Указанные законодательные акты были направлены на решение целого ряда актуальных задач:

- по совершенствованию нормативно-правового обеспечения деятельности полиции на транспорте;
- по конкретизации прав и основных обязанностей служащих транспортной полиции;
- по расширению функций, выполняемых транспортной полицией в свете проводимых реформ и революционных волнений в государстве.

¹ Литвинов Н. Д. Борьба с терроризмом на железнодорожном транспорте Российской Империи. Воронеж, 2000. С. 190–191.

14 августа 1881 г. было принято Положение «О мерах к охранению государственной безопасности и общественного спокойствия»¹, которое регламентировало возможность объявлять в любой части страны положение усиленной или чрезвычайной охраны, что расширяло права полиции в этой местности.

Этот важный документ наделил сотрудников транспортной полиции правом осуществления наблюдения за железнодорожными станциями во время стоянки поездов, а также правом на арест лиц, внушавших «основательное подозрение» в причастности к государственному преступлению.

В 1883 г. Департамент государственной полиции был переименован в Департамент полиции, состоящий из пяти делопроизводств. Одно из них, Первое (распорядительное) — ведало вопросами назначения, увольнения, награждения сотрудников полиции².

Реорганизация центрального аппарата министерства нашла свое отражение в основном нормативном документе, определяющем штаты, структуру и задачи МВД — «Учреждение Министерства внутренних дел»¹ 1892 г.

Министерство внутренних дел, согласно «Учреждению» состояло из:

- 1) Министра;
- 2) Товарища министра;
- 3) Совета министра;
- 4) Главного Управления почт и телеграфов;
- 5) Главного Управления по делам печати;
- 6) Главного тюремного управления;
- 7) Департамента полиции;
- 8) Департамента хозяйственного;
- 9) Департамента духовных дел иностранных исповеданий;
- 10) Департамента медицинского;
- 11) Департамента общих дел министерства;
- 12) Земского отдела;
- 13) Канцелярии министра².

¹ Положение о мерах к охранению государственного порядка и общественного спокойствия от 14 августа 1881 г. // Полное собрание законов Российской империи (ПСЗ). Собрание III. Т. I. № 350.

² Органы и войска МВД России. Краткий исторический очерк. М., 1996. С. 29.

¹ «Учреждение Министерства внутренних дел» 1892 г. // Свод законов Российской империи (СЗИ). 1892. Т. I. Ст. 308–310.

² Байкеева С.Е. Кадровое обеспечение полицейских органов в Российской империи (историко-правовой аспект). Дисс. ... канд. юрид. наук. СПб., 2001. С. 107.

Департамент полиции состоял из директора, вице-директора, чиновников для особых поручений, секретаря, общего журналиста, делопроизводителей, казначея, его помощника, начальника архива с помощниками и чиновников для письма. Одной из задач Департамента полиции, определяемой статьей 362 «Учреждений» являлось «определение, перемещение, увольнение и награждение чиновников полиции и назначение им пенсий и других, законом установленных, должных выдач»¹.

В сложившейся новой общественно-политической ситуации правительству было необходимо определить, а полицейским структурам государства, в том числе транспортной полиции, реализовать применение более гибких форм и методов деятельности в борьбе с революционным и забастовочным движением.

Особенной задачей служащих железнодорожной полиции являлась деятельность по выявлению, предупреждению потенциальных проявлений революционной активности среди рабочих и служащих транспортного комплекса.

В этой связи, служащим полиции вменялся контроль не только за рабочими и служащими на транспорте, но и за иными лицами, в отношении которых имелись достаточные основания полагать, что они могут быть замешаны в революционной и подрывной деятельности.

За такой категорией лиц чинами жандармерии велось негласное наблюдение, результатом которого часто являлся арест.

Помимо указанного вида деятельности значимый эффект в превенции забастовочного и стачечного движения имела предупредительная деятельность жандармов, целью которой являлось разрешение имеющихся и предотвращение назревающих конфликтных ситуаций.

Общаясь с нарушителями при восстановлении порядка, чины транспортной полиции все требования должны были предъявлять вежливо и спокойно, не принимая без особой необходимости никаких строгих мер².

При эскалации напряженности и невозможности своими силами и средствами предотвратить и разрешить подобные конфликты, служащие жандармерии обязаны были доложить Обер-полицеймейстеру

¹ История полиции России. Краткий исторический очерк и основные документы. Док. № 68. М., 1998. С. 144–145.

² Тимофеев Л. Справочная книга для чинов жандармских полицейских управлений железных дорог. СПб., 1908. С. 5–6.

и имели право обратиться к и Губернатору за помощью, включающее, в том числе, возможность привлечения войск.

В целях обеспечения порядка и предупреждении проступков, при остановке поездов жандармы размещались по краю платформы на небольшом расстоянии друг от друга, осуществляя наблюдение за поездом¹.

Обязанности особого рода возлагались на чины органов полиции на транспорте и при строительстве новых железных дорог. Изложенные в соответствующих инструкциях обязанности жандармской полиции на строящихся железных дорогах четко определяли практические мероприятия, которые должны были выполняться при строительстве начальником жандармского полицейского управления железных дорог. В соответствии с положениями инструкции жандармы на железных дорогах обязаны были:

— наблюдать за выполнением подрядчиками и рабочими взаимных обязательств;

— принимать к своему производству и разрешать все поступающие заявления;

— предупреждать всевозможные беспорядки среди рабочих при строительстве железных дорог;

— осуществлять надзор за правильной организацией санитарной, продовольственной и врачебной помощи при производстве работ;

— обладать полной информацией о лицах, возглавляющих строительство;

— иметь постоянные и точные сведения о положении и ходе работ на линии².

Выполнение указанных функций требовало от жандармских полицейских управлений сбора и анализа полной информации:

— о лицах, контролирующей деятельность рабочих;

— о количестве рабочих в каждом пункте стройки и условиях их найма;

— о местах массового скопления вольнонаемных;

¹ Савицкий С. В. Краткий исторический очерк организации и деятельности губернских жандармских управлений // Систематический сборник циркуляров Департамента полиции и штаба Отдельного корпуса жандармов (Циркуляр Штаба Корпуса от 28.08.1885 г.). СПб., 1908. С. 45.

² Тимофеев Л. А. Справочная книга для чинов жандармских полицейских управлений железных дорог. СПб., 1895. С. 1–2.

— обо всех служащих и проживающих вблизи железнодорожного полотна.

Учитывая тот факт, что в рассматриваемый период времени активизировалась деятельность членов различных объединений революционно-террористического толка, а так же все увеличивалось количество покушений на жизнь и здоровье императора, высших государственных чинов и их семей, особую значимость приобрело агентурное наблюдение, осуществляемое чинами транспортной полиции за деятельностью студенческих кружков, интеллигенции, а также членами рабочего движения.

Добросовестное выполнение своих служебных обязанностей требовало от служащих полиции на транспорте частых разъездов по введенной им территории с целью детального изучения и анализа топографических особенностей контролируемых объектов строительства транспортной инфраструктуры, а также осуществления взаимодействия с местными органами власти и управления.

В круг их задач входили также вопросы следующего характера:

- установление паспортных правил для участников строительства;
- издание необходимых обязательных постановлений по устройству и содержанию помещений для работы;
- время и порядок денежного расчета строителей;
- принятие отчета о соблюдении санитарных мер;
- организация врачебной помощи.

Анализируя комплекс мероприятий по совершенствованию организационной структуры железнодорожной полиции, необходимо отметить, что раздел IV Свода военных постановлений 1869 г. установил общее построение Корпуса жандармов, и соответственно службы полиции на транспорте¹.

В соответствии со статьей 285 данного документа, в составе Отдельного корпуса жандармов помимо железнодорожных полицейских управлений существовали конно-полицейские части, дивизионы и конные городские команды, обязанностью которых являлась несение патрульно-постовой службы в столице, а также на стратегически важных объектах транспорта. В случаях сложной оперативной обстановки в городе в помощь транспортной полиции выделялись пешие или конные жандармские патрули, как правило, несшие службу

¹ Свод Военных Постановлений 1869 г. Ч. 1. Кн. III (местные военные управления). СПб., 1869.

на наиболее сложных маршрутах. Жандармские команды железных дорог, содержались за счет соответствующей дороги, и учреждались с целью постоянного нахождения на каждой станции агентов транспортной полиции, как наблюдательного полицейского органа¹.

Резюмируя вышеизложенное, необходимо отметить, что основополагающая роль в иерархичной системе транспортной полиции принадлежала жандармскому полицейскому управлению железных дорог, являющемуся управлением военного министерства и находящегося в составе Отдельного корпуса жандармов, который осуществлял распределение сотрудников по подконтрольным районам их деятельности. Указанные районы могли располагаться на значительном удалении от центра и обычно рассредоточивались вблизи крупных транспортных узлов.

В составе унтер-офицерского, пункта находились два и более унтер-офицера, которые несли самостоятельную службу².

Жандармские полицейские управления железных дорог возглавляли руководители соответствующих управлений на правах командиров полков в чине генерал-майоров или полковников.

Их назначение четко регламентировалось приказами по Отдельному корпусу жандармов. В задачи начальников управлений входило осуществление руководства деятельностью подведомственных ему офицерских и нижних чинов, наблюдение за правильностью исполнения железнодорожными служащими возложенных на них обязанностей.

Такие начальники были обязаны рассматривать обращения и жалобы физических и юридических лиц на действия или бездействия подчиненных им сотрудников. Разбирательство по каждому обращению четко фиксировалось и результаты по нему обязательно докладывались начальнику дороги с обязательной фиксацией в специальной книге.

Деятельность начальника управления этим не исчерпывалась и включала в себя обширный круг вопросов, что требовало от этого должностного лица высокой компетентности и углубленного опыта руководителя.

¹ Мамлеева Д. Р. Организационно-правовые формы деятельности транспортной полиции России в XIX веке: историко-правовое исследование. Дис канд. юрид. наук. Уфа. 2010. С. 99.

² Литвинов Н. Д. Борьба с терроризмом на железнодорожном транспорте Российской Империи. Воронеж, 2000. С. 164–165.

Одним из важных направлений деятельности начальника участка железной дорожной полиции являлся паспортный контроль на вверенном ему участке дороги. Подчиненные ему должностные лица были обязаны незамедлительно задерживать всех лиц, не имеющих необходимых документов, а также лиц, предоставляющих для проверки документы, вызывающие подозрение в их подлинности.

Такие лица после задержания их чинами железнодорожной полиции передавались в ведение местной полиции для дальнейшего разбирательства.

При выполнении своих должностных обязанностей чины железнодорожной полиции не имели права вмешиваться в порядок движения железнодорожного транспорта или в процесс строительства железных дорог за исключением случаев, когда это было необходимо для пресечения преступлений или беспорядков.

Начальники управлений по результатам своей служебной деятельности в обязательном порядке составляли докладные записки и направляли их в Штаб Отдельного корпуса жандармов.

Указанным должностным лицам напрямую подчинялись начальники отделений жандармских полицейских управлений железных дорог, в обязанности которых входило непосредственное присутствие на железнодорожном узле или станции при прибытии или отправлении железнодорожных составов различного назначения. Данная система подчинения была необходима для более четкого и всеобъемлющего контроля над выполнением своих обязанностей нижестоящими должностными лицами, к числу которых, к примеру, относились помощники начальника отделения. В их должностные обязанности входили функции по обеспечению деятельности пунктов железнодорожной полиции, которые располагались на всей протяженности железных дорог.

Вместе с тем, на практике, по большей части деятельность помощника начальника отделения сводилась к проверке личных документов подозрительных лиц и содействия вышестоящим должностным лицам.

Для исполнения небольших поручений и ведения документооборота к отделениям жандармских железнодорожных управлений прикреплялись адъютанты управления, которые являлись обер-офицерами. Они осуществляли функции канцеляристов и ведали всеми делами канцелярии и прикреплялись к ней специальным приказом по Корпусу жандармов. В их обязанности входил учет всех входящих и исходящих до-

кументов, а так же хранение и выдача для ознакомления с такими нормативными правовыми актами, как Свод Военных Постановлений, приказы, инструкции и циркуляры по Министерству внутренних дел и Отдельному корпусу жандармов и т. д.

В отделении управлений так же вводилась должность вахмистра отделения, который назначался из наиболее опытных унтер-офицеров и осуществлял функции по руководству деятельностью нижних чинов железнодорожной полиции и проводил с ними занятия по служебной подготовке.

С момента вхождения Корпуса жандармов в ведение Министерства внутренних дел (1880) в нем насчитывалось 20 генералов, 217 штаб-офицеров, 352 обер-офицера, 5041 унтер-офицеров, 1161 рядовой и 385 нестроевых чинов¹.

В 1867 г. было сформировано 73 губернских жандармских управления, 22 жандармско-полицейских управления на железных дорогах, 23 городских жандармских команды².

К концу XIX в. происходит увеличение как штатной численности, так и самих железнодорожных полицейских управлениях, охрану порядка на транспорте осуществляли двадцать девять жандармских управлений с отделениями на крупных станциях³.

В рассматриваемый период деятельность транспортной полиции, а также ее структура постоянно совершенствовались.

Учитывая специфику рассмотренной ранее многоаспектной деятельности транспортной полиции и анализируемого периода в целом, нельзя оставить без внимания, и те негласные методы работы, которые активно использовались чинами органов полиции на транспорте при осуществлении ими своей профессиональной деятельности.

Таким образом, одним из приоритетных направлений деятельности являлась работа агентов в преступной среде на транспортных узлах империи.

Министерство внутренних дел в этой связи поставило перед Корпусом жандармов ряд важнейших задач по совершенствованию агентурной работы и установлению постоянного агентурного наблюдения в прилегающих к железнодорожному комплексу местностях.

¹ Жандармы России / под общ. ред. В. С. Измозика. СПб., 2002. С. 250–251.

² Там же. С. 251.

³ Гончарова Ю. В. Жандармские полицейские управления железных дорог (1864–1917 гг.). Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2000. С. 4.

Для осуществления этой деятельности внедрялось большое количество агентов в среду служащих железной дороги.

Эти мероприятия проводились для полного освещения всего, что задумывалось, и осуществлялось полулегальными и нелегальными организациями среди работников этой сферы деятельности, а также введения форм отчетности, уже существовавших в Губернских жандармских управлениях¹.

Начало такой работы берет свое начало с того времени, когда в августе 1880 г. III Отделение Собственной Его Величества Канцелярии было упразднено, а все дела переданы в Департамент полиции и в Министерство внутренних дел².

В своей деятельности агентура полицейских управлений железных дорог руководствовалась целым рядом нормативных правовых актов и документов, среди которых можно выделить «Положение о мерах к охранению государственного порядка и общественного спокойствия от 14 августа 1881 года», «Положение о негласном полицейском надзоре», утвержденное 1 марта 1882 г. Министром внутренних дел генерал-адъютантом, графом Игнатьевым, а также ряд циркуляров Министерства внутренних дел, Департамента полиции и Штаба Отдельного корпуса жандармов по розыскной деятельности³.

Корпус жандармов в это период стал выступать своего рода инструментом политического сыска, что, конечно, было обусловлено развитием революционных процессов в обществе и государстве.

В этой связи, важно отметить, что на транспортную полицию были возложены целый ряд основополагающих задач, в число которых входило выявление организаций антигосударственной направленности, противодействие их деятельности и задержание всех причастных к такой деятельности лиц с последующей их передачей органам общей полиции.

Особой задачей транспортной полиции стало выявление фактов подготовки к совершению террористических актов, направленных против императора и членов его семьи, а так же высших должностных лиц империи при их передвижении на транспортных магистралях страны.

¹ Мартынов А. П. Моя служба в Отдельном корпусе жандармов // «Охранка»: Воспоминания руководителей охранных отделений. Т. 1. М., 2004. С. 247–248.

² Гончарова Ю. В. Жандармские полицейские управления железных дорог 1867–1917 гг. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2000. С. 102.

³ Там же. С. 19.

Учитывая тот факт, что транспортная полиция осуществляла обеспечение безопасности и поддержание правопорядка на всей территории страны, в этой связи, важной функцией транспортной полиции явилось обеспечение безопасного следования императорских поездов по российским железным дорогам.

В июне 1890 г. было принято «Положение об императорских поездах», которое содержало обязанности служащих транспортной полиции по инспектированию императорских поездов, и обеспечению строгого надзора за вагонами императорского поезда и за самим поездом во время следования его в пути.

Указанное Положение содержало требования к содержанию и освидетельствованию императорских вагонов, к их движению и сопровождению, а так же к мерам, принимаемым перед проходом поездов и во время их следования на каждой дороге по службам; пути движения, с точным распределением обязанностей, как между служащими, так и между лицами, на которых возложено наблюдение за тщательным выполнением правил»¹.

Охрана императорских поездов имела своей наиглавнейшей целью предотвращение любой попытки организации крушения или остановки поезда злоумышленниками и своевременное выявление фактов подготовки ими таких акций.

Так как своими силами транспортная полиция и общая полиция с такой архиважной задачей, как обеспечение безопасности следования императорских поездов, справиться в сложившихся обстоятельствах обострения террористической деятельности могли не всегда, было принято решение о приобщении к участию в охране транспортных магистралей (в особенности железных дорог) по мере необходимости — войск, а также железнодорожной и местной администрации.

Учитывая значимость поставленной перед транспортной полицией такой жизненно важной задачи, как охрана передвижения членов императорской семьи и высших должностных, в целях предупреждения и пресечения совершения диверсий и покушений, направленных на императорские поезда чинами транспортной полиции принимались следующие охранные меры:

¹ Свод Военных Постановлений 1869 г. Изд. 2-е. Ч. 1. Кн. III (местные военные управления). СПб., 1890. Л. 39.

1) получив сведения от начальника отделения о «высочайшем проезде», прежде всего, необходимо было проверить все близлежащие станционные здания, мосты, а также постройки;

2) совместно с дорожными мастерами и начальниками станций обязаны были проводить специальный осмотр пути;

3) начальник станции до прибытия императорского поезда обязан был осмотреть подведомственный ему район станции и расставить по местам жандармских агентов;

4) за сутки до следования императорского поезда на всей территории железнодорожного пути должны были быть приостановлены все работы, связанные со строительством и ремонтом железных дорог¹.

Более того, составлялась специальная ведомость «о распределении офицеров по участкам и унтер-офицеров по станциям и участкам на охране линии по случаю предстоящего высочайшего поезда»².

Во время следования императорских поездов, особый контроль за охраной и его передвижением на местах, поручался служащим транспортной полиции, которые были обязаны принимать все необходимые меры, направленные на охрану железнодорожного пути и инфраструктуры, ему сопутствующей, включающей станционные и линейные здания и сооружения.

Устанавливался следующий порядок организации передвижения императорских поездов. Перед его проходом всякое движение любых поездов, будь то служебных, рабочих или экстренных прекращалось. Исключением являлись поезда, назначаемые по указу «высочайшего Двора».

За три часа до прохода императорского поезда запрещалось движение товарных и воинских поездов, а пассажирские задерживались на соответствующих станциях с таким расчетом, чтобы прибыть на эти станции не менее, как за тридцать минут до выхода императорского поезда с соседней станции³.

Был разработан специальный «Перечень обязанностей лиц, ответственных за охрану при проходе императорских поездов», который должны были иметь все жандармские управления железных дорог.

¹ Гончарова Ю. В. Жандармские полицейские управления железных дорог, 1867–1917 гг.: дис. ... канд. юрид. наук: М., 2000. С. 103.

² Свод Военных Постановлений 1869 г. Изд. 2-е. Ч. 1. Кн. III (местные военные управления). СПб., 1890. Л. 40.

³ Гончарова Ю. В. Указ. соч. С. 199–200.

Так, например, в Перечне обязанностей старшего по станции унтер-офицера по охране пути в районе своего участка говорилось о необходимости:

1) знания всех жилых помещений, как на станциях, так и в полосе отчуждения до их внутреннего устройства включительно;

2) обязательного подробного ознакомления с состоянием рельсового пути, на котором необходимо уметь указать и перечислить границы рабочих околотков;

3) тщательного наблюдения за возводимыми постройками и сооружениями, чтобы ничего не производилось тайно¹.

Таким образом, обеспечение безопасности прохода императорских поездов полностью находилось в ведении служащих транспортной полиции и напрямую зависело от их профессионализма, подготовки и благонадежности.

В своей гласной деятельности чины транспортной полиции, в осуществлении возложенных на нее обязанностей, руководствовались общими для полиции и жандармерии инструкциями и другими нормативными правовыми актами.

Сфера деятельности жандармских полицейских управлений железных дорог простиралась на всей территории, на которой располагались линии железных дорог и прилегающую инфраструктуру. А поэтому можно утверждать, что чины транспортной полиции занимались «охранением внешнего порядка, благочиния» и общественной безопасности.

Циркуляр Штаба Отдельного корпуса жандармов от 28 августа 1885 г. № 4390 прямо указывал, что основной деятельностью железнодорожной полиции является обеспечение безопасности, правопорядка и благочиния в местностях, прилегающих к линиям железной дороги и инфраструктуры, обеспечивающей бесперебойную их работу, включающей и пути и станции.

Выполнение положений указанного циркуляра, а также аналогичных документов, предъявляло к служащим транспортной полиции требования, связанные с особой бдительностью. Наиболее актуально и востребовано это положение было при остановках на станциях пассажирских поездов, сопровождаемых значительным скоплением пассажиров и иных лиц, что представляло большую опасность ввиду

¹ Гончарова Ю. В. Жандармские полицейские управления железных дорог 1867–1917 гг. Дис. ... канд. юрид. наук. М., 2000. С. 199–200.

возникновения фактов нарушения правопорядка и благочиния, а также совершения преступных деяний и правонарушений.

В этой связи руководство транспортной полиции разработало ряд нормативных правовых актов, предусматривающих четко определенное расположение чинов полиции при подходе, остановке и отъезде поезда, которое определялось таким образом, чтобы под повышенное их наблюдение и внимание попала вся площадь станции и прилегающая территория.

Особая бдительность чинов транспортной полиции была необходима, в том числе, при массовой перевозке переселенцев по железным дорогам или по водным артериям страны. Этот процесс, к сожалению, не являлся безопасным, ввиду того, что, как правило, для этих целей использовались товарные железнодорожные вагоны, а имеющееся их количество было явно недостаточным, что создавало массу трудностей и требовало частых и продолжительных остановок по пути следования.

Что касается перевозки по водным путям, здесь положение транспортируемых было еще плачевнее, так как отсутствовало достаточное количество специально приспособленных для переправы багажа и людей пароходов и барж.

Чтобы избежать конфликтных ситуаций, развития заболеваний от переполненных вагонов, полицейским служащим приходилось задерживать переселенцев еще в Европейской части России и принимать экстренные меры для размещения их на станциях¹.

К одной из важных обязанностей сотрудников транспортной полиции относился надзор за осуществлением своих профессиональных функций служащими транспортного комплекса.

В рассматриваемый период возросло количество происшествий и несчастных случаев по вине персонала транспорта и, в связи с этим, чинам транспортной полиции предписывалось осуществлять наблюдение за исполнением ими функциональных обязанностей, а так же их надлежащим внешним видом. Если служащие транспортной сферы систематически нарушали установленный порядок, они подвергались определенным взысканиям, вплоть до увольнения со службы.

¹ Ясон Ю. Э. Очерк правительственных мер по переселению крестьян после издания Положения 19 февраля 1861 года // Опыт статистического исследования о крестьянских наделах и платежах. СПб., 1881. Приложения. С. 31.

Помимо рассмотренных выше важнейших функций, возложенных на чинов транспортной полиции решались и иные важные задачи, к числу которых стоит отнести:

— обязанность пресекать возникшие между пассажирами и служащими конфликты;

— принятие необходимых мер по предупреждению краж у пассажиров;

— обеспечение спокойствия пассажиров, от бродяг, мелких торговцев, мошенников, разъезжающих с целью обмана пассажиров;

— а также наблюдение за тайным провозом оружия¹.

В этой связи, сотрудники транспортной полиции были обязаны вести обход вагонов пассажирских поездов во время движения поезда.

Наиболее часто совершаемыми преступлениями на транспорте являлись:

1) кражи;

2) причинение телесных повреждений;

3) нарушение полицейских правил;

4) нарушение благочиния и порядка;

5) происшествия с поездами и нарушение технических правил;

6) оскорбление железнодорожных служащих и сотрудников транспортной полиции и т. д.²

Руководство Министерства внутренних дел, Департамента полиции, Министерства путей сообщения и Управления железных дорог уделяло большое внимание осуществлению предупреждения правонарушений на железнодорожном транспорте. С этой целью в жандармские железнодорожные управления направлялись циркуляры, предписания и инструкции, в которых содержались требования о необходимости проведения профилактических мероприятий, направленных на поддержание правопорядка на железных и иных дорогах и прилегающей инфраструктуры.

В таких распоряжениях четко регламентировалась процедура обеспечения охраны общественного порядка при большом скоплении людей в портах, на вокзалах, станциях и в вагонах поездов. При этом особое вни-

¹ Общий Устав Российских Железных Дорог, дополненный по 01.06.1889 г. в развитии его статей, постановлениями, с приложением, относящихся к нему распоряжений и циркуляров различных правительственных учреждений. 1-й выпуск. С. 41.

² «Мнение Начальника Штаба Отдельного корпуса жандармов по вопросу об изменении порядка организации и устройства жандармского полицейского надзора на железных дорогах». 1897. С. 9.

мание обращалось на содействие властям и гражданским лицам при крушениях и вынужденных продолжительных остановках железнодорожного и водного транспорта, борьбе с хищениями железнодорожного и портового имущества и часто сопутствующему им мародерству.

Порядок на железнодорожных станциях и в поездах осуществлялся, как правило, унтер-офицерами железнодорожных управлений под непосредственным руководством их начальников. Их деятельность контролировалась с помощью специальной «Книги жалоб», которая в обязательном порядке заводилась на каждой станции, в том числе и товарной. Пассажиры и другие лица, в случае возникновения эксцессов на железной дороге и их недовольством действиями чинов железнодорожной полиции могли вносить записи и жалобы. Жалобы излагались с указанием доказательств и свидетелей¹.

При совершении правонарушений на железной дороге, в поездах и на станциях, транспортная полиция имела право на составление протоколов для привлечения нарушителей к ответственности, а в случае совершения преступлений проводить дознание.

Дознание проводилось по следующим основаниям:

- поступление анонимных сообщений о совершении преступления;
- заявления свидетелей и очевидцев преступления;
- сообщение должностного лица о совершившемся преступлении;
- заявление или жалоба потерпевшего;
- явка с повинной виновного в преступлении².

Для предупреждения и пресечения краж грузов и имущества на станциях сотрудники транспортной полиции были обязаны совершать обходы и патрулирование станций, портов и расположенных поблизости зданий складских помещений, депо и пристаней в ночное время.

Одним из важнейших составляющих успешной деятельности органов транспортной полиции являлась их грамотная, скоординированная и отлаженная кадровая политика.

Подбор кадров осуществлялся в соответствии с «Положением о Корпусе жандармов» (1867); «Правилами для определения в Корпус жандармов вновь поступающих лиц» (1871 г.) и отличался особой жесткостью³.

¹ Общий Устав Российских железных дорог, с изм. и доп. по 1 июля 1904 г. с постановлениями и распоряжениями / сост. Н. А. Брюль. СПб., 1904. С. 353.

² Гончарова Ю. В. Жандармские полицейские управления железных дорог 1867–1917 гг. Дис. ... канд. юрид. наук. М., 2000. С. 199–200.

³ Лаврик Т. М. Организационно-правовые основы деятельности жандармских управлений Российской империи, 1867–1917 гг. // Вестник ТГУ. 2006. Выпуск 4 (44). С. 10.

Был так же разработан ряд квалификационных требований к кандидатам на поступление на жандармскую службу.

Органы транспортной полиции, как правило, не испытывали проблем при комплектовании, так как в рассматриваемый период служба в полицейских органах являлась и престижной и довольно высокооплачиваемой. К примеру, один из жандармских офицеров Костромского отделения отметил, что «многие идут туда из-за того, что жалование жандармского офицера во много раз превышало жалование армейского, а во все не по убеждению»¹.

Таким образом, необходимо отметить, что к третьей четверти XIX в. процесс формирования организационной структуры транспортной полиции был завершен. Были приняты нормативные правовые акты, в которых четко регламентировалась специфика службы в полиции ведомственного предназначения, ее задачи и основные направления деятельности. Был очерчен круг решаемых транспортной полицией задач на основных направлениях транспортных магистралей империи.

Органы транспортной полиции, как общей полиции, в рассматриваемый период времени занимали немаловажное место в государственном механизме Российской империи.

На них возлагался ряд важных задач, включающих многие аспекты жизни общества. В этой связи, транспортная полиция осуществляла свою деятельность с помощью многопланового взаимодействия с другими государственными органами и негосударственными органами, что позволяло ей четко и эффективно реализовывать стоящие перед ней задачи.

Наиболее часто служащие транспортной полиции осуществляли взаимодействие с органами общеуголовной полиции, которое являлось особенно актуальным при таких чрезвычайных обстоятельствах, как:

- проведение карантинных мероприятий в районе эпидемий и эпизоотий;
- во время охраны экстренных поездов чрезвычайной важности;
- при обеспечении прохождения по железным дорогам вагонов с политзаключенными и др.²

¹ Записки жандармского офицера. Костромское охранное отделение. Кострома, 1917. С. 7.

² Шинджикашвили Д. И. Министерство внутренних дел царской России в период империализма (структура, функции, реакционная сущность, связь с другими министерствами): учебное пособие. Омск: Омская высшая школа милиции МВД СССР, 1974. С. 63.

Для каждой конкретной такой ситуации были строго определены обязанности чинов транспортной полиции. К примеру, при принятии мер против распространения эпидемий, чины жандармской железнодорожной полиции должны были ссаживать заболевших пассажиров из вагонов поездов, не допускать их в помещений с большим скоплением людей и незамедлительно передавать их общей полиции.

Предписывалось производить негласное дознание по факту заболевания, а также собирать всю необходимую информацию о заболевшем пассажире. А именно: выявлять сведения о больном, уточнять станцию его отправки и назначения, контакты больного до поездки, круг общения в пути следования. Эта информация передавалась начальнику жандармского полицейского управления железной дороги и сотрудникам общей полиции.

Наиболее конкретные основы взаимодействия транспортной полиции с Министерством юстиции установил Устав уголовного судопроизводства 1864 г., закрепив положение о совместном проведении дознаний с прокурорским надзором и судебными следователями¹.

В свою очередь нельзя не отметить, что транспортная полиция в процессе производства дознания находилась в непосредственной зависимости от прокурорского надзора. Прокуратура могла выдавать отдельные поручения чинам транспортной полиции, обязательные к исполнению, с последующим детальным отчетом об их выполнении.

Чины транспортной полиции были обязаны так же осуществлять всемерное содействие чинам судебного ведомства в случаях их экстренных поездок железнодорожным транспортом. Железнодорожные управления были обязаны предоставлять право проездов по железным дорогам «товарными, рабочими и служебными и другими поездами до той станции, на которой лицу судебного ведомства надлежит высадиться», а также в соответствии со статьей 71 Устава уголовного судопроизводства, мировым судьям, во время выполнения их служебной деятельности, предоставлялись «помещения для ночлега»².

Значительная роль в содействии транспортной полиции в выполнении возложенных на неё функции принадлежала Министерству юстиции³.

¹ Свод законов Российской империи. Т. 14. Изд. 2-е. Устав Уголовного судопроизводства. СПб., 1913. С. 123–187.

² Там же.

³ Там же.

Это взаимодействие выражалось в определении местностей для ссылки и дальнейшего определения пребывания преступников, осужденных на каторгу, ссылку и поселение.

Осуществлялось, также и взаимодействие с тюремными учреждениями.

В рассматриваемый период управление тюремными учреждениями не было централизованным и находилось в ведении целого ряда структур, в том числе и полицейских властей.

Только в 1879 г. в результате проведения реформы тюремного управления, в составе Министерства внутренних дел было образовано Главное тюремное управление, в ведении которого находились места лишения свободы¹. В конце 1895 г. Главное тюремное управление вместе с местным тюремным аппаратом было передано в систему Министерства юстиции².

В этой связи, как уже отмечалось ранее, особое внимание уделялось содействию транспортной полиции чинам ведомств, отвечающих за передвижение арестантов.

Для перевозки осужденных по железной дороге железнодорожным ведомством предоставлялись специальные арестантские вагоны, которые в народе получили название «столыпинских». Кроме этого, при их недостаточной численности, перевозка арестованных лиц могла производиться и в пассажирских вагонах, специально оборудованных особыми отделениями.

Чины жандармских железнодорожных управлений, помимо этого принимали участие и в конвоировании арестантов, оказывали помощь лицам, конвоирующим арестантов, при их посадке и высадке в вагоны, а также в процессе охраны их во время следования в пункт назначения. Такая помощь выражалась в принятии мер к предупреждению возможного побега, а в случае совершения последнего организации погони за сбежавшими, розыска и их задержания.

Основным нормативным актом, регламентирующий совместную деятельность транспортной полиции и конвойной службы являлось Высочайше утвержденное «Положение о перевозке арестантов по железным дорогам», согласно которому, «на всех начальных и попутных станциях железных дорог, где производится прием и сдача

¹ Печников А. П. Тюремные учреждения российского государства (1649 — октябрь 1917 гг.): историческая хроника. М.: Щит-М, 2004. С. 51–89.

² Министерство внутренних дел: исторический очерк. 1802-1902 гг. СПб, 1901. С. 175.

в поезда арестантов, обязаны присутствовать чины жандармских полицейских управлений железных дорог для наблюдения за порядком при посадке арестантов в вагоны и при высадке из оных, не позволяя скопляться народу близ арестантских вагонов, в виду предупреждения побегов арестантов (в особенности в ночное время)»¹.

Сопровождение служащими транспортной полиции перевозимых арестантов регулировалось специальными нормативными правовыми актами.

К примеру, согласно, циркулярного распоряжения по Корпусу жандармов от 9 ноября 1863 г. № 4372 для сопровождения арестованных лиц, в целях предупреждения побегов и иных правонарушений со стороны арестантов, назначались по два жандарма. Причем, при отправлении чинов транспортной полиции, сопровождающих арестантов в пункты назначения, им выдавались инструкции-наставления о «мерах сопровождения».

Так, инструкция для жандармских нижних чинов, сопровождающих арестованных лиц предписывала:

1) нижние чины Корпуса жандармов, направленные в служебные командировки, не должны брать с собою в путь посторонних людей — пассажиров или попутчиков;

2) перед отправлением арестованных лиц, жандармы обязаны были их досмотреть на наличие каких-либо предметов или оружия, а также писем, записок или какого бы ни было рода бумаг;

3) во время сопровождения арестантов, не вправе входить с ними в беседу, а также не позволять им говорить с посторонними лицами;

4) следуя по тракту, в посторонние области не заезжать и нигде по дороге не останавливаться, кроме почтовых станций;

5) во время пути, ни при каких обстоятельствах от арестованных не отлучаться, постоянно контролировать, чтобы у арестованных не было возможности совершить побег, либо причинить себе вред;

6) в случае необходимости, при проезде через города, где определены жандармские офицеры, являться, к старшему из них, для доклада обо всех происшествиях в пути;

¹ Шелестинский Д. Г. Организационно-правовые основы становления и развития конвойной стражи России (1864–1917 гг.): историко-правовое исследование. Дис. ... канд. юрид. наук. М., 2006. С. 73.

7) по прибытию к месту назначения, доставления арестованного лица, чины транспортной полиции немедленно обязаны были явиться с докладом к начальнику губернского жандармского управления;

8) в случаях нарушения правил, установленных данной инструкцией, виновные подвергались судебному разбирательству¹.

Еще до отправления транспорта с осужденными чины конвойной службы сообщали начальникам отделений жандармского полицейского управления железных дорог маршрут и сроки перевозки арестантов в целях подготовки ими распоряжений для более качественного обеспечения сопровождения транспорта с арестантами.

Вместе с тем, стоит отметить, что деятельность транспортной полиции только функцией по сопровождению арестованных лиц не ограничивалась.

Так, по «Общему учреждению губернскому» транспортная полиция была обязана осуществлять надзор «за благоустройством в местах заключения и за исполнением всех постановлений закона о передаче содержания и пересылке арестантов», то есть она осуществляла надзор за точным и единообразным исполнением законов всеми тюремными учреждениями².

Ряд важных аспектов взаимодействия транспортной полиции с тюремными учреждениями, в том числе при сопровождении ссыльных регулировались «Уставом об этапах в Сибирских губерниях» от 22 июля 1822 г.³

В указанном регионе проходил процесс формирования этапных команд, которые находились под руководством офицеров в должности этапных начальников. Деятельность по сопровождению ссыльных по сибирским губерниям была отнесена к исполнению линейных батальонов и подчиненным им этапных команд Сибирского отдельного корпуса, исполнявших функции внутренней стражи⁴.

В этой связи, необходимо отметить, что в рамках реализации тюремной политики транспортная полиция тесно взаимодействовала с Министерством юстиции, судебными и тюремными учреждениями.

¹ Шинджикашвили Д. И. Министерство внутренних дел царской России в период империализма (структура, функции, реакционная сущность, связь с другими министерствами): Учебное пособие. Омск: Омская высшая школа милиции МВД СССР, 1974. С. 77.

² Свод законов Российской империи. Т. 12. Ч. 1. СПб., 1877.

³ История Сибири. XVI — начало XIX вв. Сборник документов. Кемерово. 2010. С. 230.

⁴ Устав об этапах в Сибирских губерниях от 22 июля 1822 г. // Полное собрание законов Российской империи (ПСЗ). Собрание II. Т. XXXVIII. № 29129.

Органы полиции на транспорте в процессе взаимодействия с таможенной службой выполняли также функции по охране иностранных товаров, отправляемых по железным дорогам, и содействовали в недопущении перевоза запрещенных товаров.

В 1881 г. Министерством путей сообщения в жандармские полицейские управления железных дорог был направлен Циркуляр по техническому инспекторскому комитету железных дорог, который содержал перечень мероприятий, проводимых транспортной полицией на железной дороге, в их числе:

— наблюдение за исправностью надзора со стороны железнодорожных служащих за состоянием установленных пломб и замков на вагонах во время остановок на станциях;

— заполнение объяснительных документов, по факту повреждения вагона, повлекшее невозможность дальнейшего следования;

— производство необходимых мероприятий, в связи с повреждением транспорта и др.¹

Департамент таможенных сборов наделил чинов транспортной полиции (в качестве чинов цензурного комитета) правом на просмотр произведений печати, привозимых путешественниками из-за границы на вопрос цензуры.

В соответствии с Таможенным уставом 1857 г., чины транспортной полиции взаимодействовали с чинами Главного управления таможенной частью и корпуса пограничной стражи². В частности, обладали правом выдачи разрешения на погрузку товаров и их досмотр, контролировали паспортный режим, пресекали тайный провоз запрещенных товаров³.

Таким образом, необходимо отметить, что наиболее важным для транспортной полиции являлось взаимодействие с Министерством путей сообщения.

Сотрудники органов внутренних дел на транспорте были обязаны оказывать всемерную помощь чинам этого ведомства в целях предупреждения, пресечения и раскрытия преступных деяний.

¹ История железнодорожного транспорта России. Том 1: 1836–1917 гг. URL: <http://www.twirpx.com/file/20594/> (дата обращения: 10.10.2016 г.).

² Свод законов Российской империи. Т. 6. Ч. 2. Устав Таможенный. СПб., 1857.

³ Боков К.И. Становление и развитие таможенного дела и таможенного законодательства в России (историко-правовое исследование). Автореф. дисс ... канд. юрид. наук. М., 2012. С. 14.

Согласно Положению об инспекции железных дорог от 16 июня 1892 г., деятельность железнодорожной инспекции заключалась в наблюдении за исправным состоянием путей сообщения, портов и железных дорог и за точным исполнением управлениями железных дорог действующих относительно эксплуатации железных дорог законов, правил, положений, инструкций и распоряжений, в целом за деятельностью местных учреждений Министерства¹.

В процессе реализации помощи органами полиции Министерству путей сообщения по охране грузов и багажа, вырабатывались общие основания для учреждения вооруженной охранной стражи на железных дорогах для более успешной деятельности по охране правопорядка и борьбе с преступностью.

Сотрудники полиции на железной дороге были обязаны оказывать содействие чинам железнодорожной инспекции, а также другим служащим Министерства путей сообщения, которые направлялись на железнодорожные линии для расследования выявленных происшествий.

Начальники жандармских управлений по соглашению с железнодорожными управлениями, поручали исполнение некоторых полицейских обязанностей служащим на железных дорогах. Для исполнения этих обязанностей привлекались: в поездах — обер-кондукторы и кондукторы, на станциях — привратники, швейцары, составители поездов, сцепщики, стрелочники и сторожа, на путях между станциями — старшие артельные рабочие и путевые, барьерные и мостовые².

Как уже упоминалось ранее, деятельность транспортной полиции распространялась не только на обеспечение безопасности частных лиц, но и на обеспечение перевозок ценных грузов.

С развитием денежного обращения и рынка ценных бумаг, к концу XIX в. стало особенно актуальным обеспечение сохранности крупных партий денежных средств, направляемых Государственным банком в города Российской империи. Такая транспортировка обычно осуществлялась товарными вагонами и сопровождалась чинами транспортной полиции, которые принимали особые меры по наблюдению за перевозимыми денежными средствами и ценными бумагами, а также по осуществлению их охраны.

¹ Положение об инспекции железных дорог, состоящих в ведении Министерства Путей Сообщения от 16 июня 1892 г. // Полное собрание законов Российской империи (ПСЗ). Собрание III. Т. XII. № 8711.

² История железнодорожного транспорта России. Т. 1: 1836–1917 гг. СПб. 1994. С 17.

В связи с этим появилось специальное распоряжение, согласно которому следовало при отправлении и остановках поезда, в целях недопущения посторонних лиц к вагону с грузом, вблизи вагона обязательное нахождение унтер-офицеров полиции¹.

Часто ценные бумаги посылались в разные концы страны в составе почтовых отправок. Поэтому, и в этом направлении сотрудники железнодорожной полиции тесно взаимодействовали и осуществляли полное содействие чинам почтового ведомства. В связи с чем, было предписано обязательное их нахождение на станциях при загрузке и выгрузке почты для недопущения посторонних лиц к почтовым отправкам, с целью контроля за своевременной сдачей и обменом почты, а также предупреждения совершения должностных проступков и преступных деяний почтовыми служащими.

Чины транспортной полиции, в соответствии с Высочайше утвержденными 27 июля 1892 г. «Правил препровождения бумаг чрезвычайной важности, депеш и посылок и денежных сумм чинами Фельдъегерского корпуса» в пределах и за границей Империи, оказывали полное содействие чинам фельдъегерского корпуса².

Особое внимание указанный документ уделял вопросам сохранности материальных ценностей и важной государственной корреспонденции, а также скорости следования фельдъегерей: «чины Фельдъегерского корпуса, командированные для доставления корреспонденции, имеют право пользоваться всякого рода поездами, то есть курьерскими, почтовыми, пассажирскими, товарными и воинскими, руководствуясь единственной целью возможно скорого прибытия к месту назначения»³.

В документе четко регламентировались правила размещения корреспонденции и ценностей при их перемещении в вагонах поездов, на пароходах, повозках и др.

Важной задачей транспортной железнодорожной полиции стала борьба с разбойными нападениями на пассажиров и грузы. Каждое жандармское полицейское управление в лице его начальника разрабатывало мероприятия по борьбе с такими явлениями, опираясь

¹ Тимофеев Л. Справочная книга для чинов жандармских полицейских управлений железных дорог. СПб., 1908. С. 991–992.

² Трифанов М. А. Фельдъегерская связь России: Исторические очерки. М.: АО «Панас-аэро», 1994. С. 67.

³ Руководители Российской фельдъегерской связи. Адольф Васильевич Фон-Витт (1888–1905). URL: <https://gfs.gov.ru/> (дата обращения 15.10.2016 г.).

на специфику и характер таких преступлений на данном участке местности в соответствии с условиями местности и во взаимодействии с иными местными организациями.

К примеру, некоторые особо важные почтовые отправления могли во время пути сопровождаться воинскими караулами, чинами железнодорожной полиции или чинами общеуголовной полиции.

Особую обеспокоенность у служащих транспортной полиции вызвали нападения и грабежи почтовых отправок, совершенных политическими организациями революционного толка, так как они являлись тщательно подготовленными и разработанными и, зачастую, в них были замешаны железнодорожные служащие

Основным средством борьбы органами транспортной полиции с такого рода преступлениями стало развитие агентурной работы и уголовного сыска в районах железнодорожных станций, портов, гаваней, на дорогах, реках и плотинах и прилегающей инфраструктуры.

Большую важность в дореволюционной России, как уже было отмечено ранее, приобрела деятельность транспортной полиции по осуществлению безопасности передвижения переселенцев, а также принятия превентивных мер по предупреждению эпидемий и эпизоотий среди переселенцев и их домашних животных и скота. Чины транспортной полиции осуществляли контроль над уплатой соответствующих установленных тарифов для переселенцев и соблюдением правил по перевозке переселенцев и их имущества. Служащие транспортной полиции осуществляли, также надзор за точным соблюдением и исполнением переселенцами, пользующимися льготным тарифом, установленных правил проезда. А осуществление подобного рода деятельности, в свою очередь, предполагало непосредственное взаимодействие транспортной полиции со всеми заинтересованными в решении данного вопроса должностными лицами и органами государственной власти и управления.

Существование косвенных налогов (с вина, спирта, табака и др.) вызвало необходимость, создания специальных учреждений, на которые возлагался контроль над этими налогами. Законом от 26 октября 1860 г. в Российской империи были учреждены акцизные управления, занимавшиеся сбором акцизов. Основная задача и обязанность акцизных управлений и отдельных чинов акцизного ведомства, заключалась в охране казенных интересов по уплате косвенных налогов. В свою очередь, транспортная полиция в целях предотвращения нарушения норм акцизных уставов, оказывала активное содействие

чинам акцизного ведомства, выполняя функции по наблюдению и надзору за состоянием железнодорожных помещений¹.

Также транспортная полиция осуществляла строгий надзор за помещениями, относящимися к инфраструктуре железной дороги в целях предотвращения нарушений акцизного законодательства, выполняла задачи по предотвращению и пресечению преступных деяний, связанных с продажей и ввозом спиртосодержащей продукции.

Необходимо отметить, что, как и общая полиция, транспортная полиция формировалась зачастую из числа бывших сотрудников военного ведомства и, как уже ранее отмечалось, воинские формирования в случае необходимости обязаны были оказывать содействие органам полиции.

В «Уставе о предупреждении и пресечении преступлений» отмечалось, что в целях «охранения порядка, тишины и внутренней безопасности гражданское начальство при недостаточности полицейских средств призывает войска»².

Для этих целей в Санкт-Петербурге был создан специальный гарнизонный гусарский полк и два драгунских эскадрона, которые по распоряжению императора направлялись для оказания содействия органам полиции и находились в ее подчинении по части охраны правопорядка.

Взаимосвязь транспортной полиции и армии проявлялась и в обеспечении безопасности самого императора. Так, до 1866 г. при Зимнем дворце, находилась дворцовая полицейская команда из тридцати городовых, которые несли постовую службу. В загородных дворцах сторожевую службу несли особые служители (преимущественно из отставных унтер-офицеров гвардейских полков), подчинявшиеся министру двора. При выездах Александра II его экипаж обычно сопровождали несколько конных казаков из собственного его императорского величества конвоя, а по всему пути следования императора выставлялись усиленные полицейские посты³.

¹ Глебов С. С. Организационно-правовые основы взаимодействия полиции Российской Империи с другими государственными органами: XIX — начало XX вв. Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М.: РГБ, 2007. // URL: <http://lawbook.org.ua/aa/12.00.01/2016/01/21/070437035.doc.html> (дата обращения 15.10.2016 г.).

² Мулукаев Р. С., Малыгин А. Я., Епифанов А. Е. История отечественных органов внутренних дел. М., 2005. С. 61.

³ Глебов С. С. Охранная стража и ее место в системе политической полиции Российской империи в 1866–1881 гг. // История государства и права, 2006, № 1. С. 47.

Транспортная полиция осуществляла взаимодействие не только с государственными органами, но и с негосударственными формированиями. В частности, в качестве яркого примера такого взаимодействия, стоит привести сотрудничество чинов транспортной полиции с «Обществом подания помощи при кораблекрушениях», которое было позднее переименовано в «Императорское Российское общество спасания на водах», а также с добровольными пожарными обществами.

Резюмируя вышесказанное, следует отметить, что транспортная полиция активно осуществляла взаимодействие с правоохранительными органами государства, министерствами, администрациями объектов транспорта и общественностью. Эта деятельность представляла собой совместную деятельность по охране общественного порядка, обеспечению общественной безопасности и борьбе с преступностью.

Решая задачи по «охранения внешнего порядка, благочиния и общественной безопасности в районе действия жандармских полицейских управлений железных дорог» и защите объектов железнодорожного транспорта от криминального воздействия посторонних лиц и от незаконных действий самих железнодорожников, транспортная полиция реализовывала возложенные на нее соответствующие функции посредством работы жандармско-полицейских управлений. В частности, в ведении начальников губернских жандармских управлений находились жандармско-полицейские управления железных дорог, созданные для выполнения обозначенных задач и наделенные всеми правами наружной полиции.

В соответствии с приказом по Отдельному корпусу жандармов от 28 июля 1906 г., на чинов жандармско-полицейских управлений железных дорог были возложены обязанности производить дознания о «всех преступлениях политического характера»¹.

Таким образом, к началу XX в. транспортная полиция в полной мере решала задачи «охранения внешнего порядка, благочиния и общественной безопасности в районе действия жандармских полицейских управлений железных дорог» и защиты интересов железнодорожного транспорта от криминального воздействия посторонних лиц и от незаконных действий самих железнодорожников².

¹ Джунковский В.Ф. Воспоминания. М., 1997. Т. 2. С. 64.

² Кустов В. История транспортной полиции // URL: [https:// vsut.mvd.ru/struktura/istoriya/istoriya_transport_policii](https://vsut.mvd.ru/struktura/istoriya/istoriya_transport_policii) (дата обращения: 20.10.2016).

К 1917 г. в Российской Империи насчитывалось 75 губернских и областных жандармских управлений, 33 жандармско-полицейских управления железных дорог, в состав которых входило 322 жандармских отделения: 3 дивизиона, 1 конная жандармская команда, 2 пеших жандармских команды, 2 портовых и 21 крепостная жандармская команда. Общая численность Жандармского корпуса на октябрь 1916 г. достигала 14 667 человек¹.

В Российской империи огромное значение придавалось решению проблем, связанных с охраной правопорядка на транспортных путях не только железнодорожной сети, но и на водных магистралях — реках, каналах, портах российских городов.

В особенности это касалось столицы государства — города Санкт-Петербурга. Для осуществления охраны общественного порядка и борьбы с преступностью на водных магистралях в столице империи действовала речная полиция, в состав которой входили: управляющий, его помощники, корабельный инженер, инженер-механик, писмоводитель, городовые².

Управляющим речной полицией и его помощниками являлись офицеры флота, назначавшиеся по согласованию с начальником главного морского штаба. Выполняя обязанности офицеров речной полиции, они продолжали числиться по морскому ведомству и носить морскую форму³.

Таким образом, транспортная полиция обеспечивала надзор за точным исполнением действующих законодательных актов по охране правопорядка и борьбе с преступностью, как на воде, так и на суше.

Огромный объём задач, поставленных перед Министерством внутренних дел в сфере обеспечения правопорядка и безопасности на транспорте в дореволюционной России, выполняла транспортная полиция в лице Отдельного корпуса жандармов, чины которого осуществляли расследование преступных деяний, охрану общественного порядка и благочиния на транспортных магистралях страны, а также

¹ Кустов В. История транспортной полиции // URL: [https:// vsut.mvd.ru struktura /istoriya / istoriya_transport_policii](https://vsut.mvd.ru/struktura/istoriya/istoriya_transport_policii) (дата обращения: 20.10.2016).

² Амельчаков И. Ф., Александров А. Н., Дергилева С. Ю. Становление и развитие транспортной полиции России в XVIII — начале XX веков // Проблемы правоприменительной деятельности № 3. 2016. С. 8

³ Гутман М. Ю., Назаренко А. М. Полиция и милиция России в начале XX века. Монография [Электронное издание]. СПб., 2013. С. 47.

содействовали местным органам власти и управления в решении смежных задач.

Политическим розыском и производством дознания по государственным преступлениям и уголовным делам занимались основные структурные подразделения корпуса жандармов — губернские жандармские управления городов.

В уездах эти задачи с успехом решались помощниками начальников губернских жандармских управлений, которые возглавляли уездные жандармские управления.

Борьба с преступностью и охрана общественного порядка на транспортных магистралях страны к началу XX в. осуществлялась Министерством внутренних дел, которое являлось самым крупным и многоаспектным ведомством в Российской империи. Как центральный орган управления Министерство осуществляло руководство полицией и жандармерией, на плечи, которых легла важнейшая задача по обеспечения безопасности на транспортных магистралях государства. В обязанности органов транспортной полиции входила охрана общественного порядка, обеспечение безопасности и противодействие преступным проявлениям, превентивная деятельность, надзор за «политическим климатом» на подведомственных территориях и объектах, производство дознаний по делам о преступлениях против государства, осуществление негласного полицейского надзора, розыск преступников и многие другие не менее значимые задачи, с честью и достоинством выполняемые сотрудниками данной службы.

1.3. Охрана общественного порядка и борьба с правонарушениями на транспорте в России после Февральской революции 1917 года

События февраля 1917 г. стали эпохальными для Российского государства. Падение самодержавия, создание Петроградского Совета рабочих и солдатских депутатов, формирование Временного правительства вызвали необратимые изменения во всех сферах жизни российского общества.

Одним из наиболее сложных и важных вопросов государственного масштаба, требовавших незамедлительного разрешения, был вопрос об организации правоохранительной системы, построенной на кардинально новых принципах, соответствовавших новым реалиям постреволюционной ситуации в стране.

Перед Временным правительством, пришедшим к власти в марте 1917 г., встал ряд непростых и объемных задач. Необходимо было стабилизировать политическую ситуацию в стране, не допустить нового

витка революции, подготовить и провести демократические выборы в Учредительное собрание, разрешив тем самым вопрос о форме правления в России, провести реформы, в том числе и в правоохранительной сфере. Основная роль в реализации перечисленных задач принадлежала Министерству внутренних дел Временного правительства, которое возглавил князь Г. Е. Львов (находился в этой должности с 2 марта по 7 июля 1917 г.). Впоследствии пост министра внутренних дел Временного правительства занимали: И. Г. Церетели (7–24 июля 1917 г.), А. Н. Дмитриевич (24 июля — 2 сентября 1917 г.), А. М. Никитин (4 сентября — 25 октября 1917 г.).

В первом же акте правительства от 3 марта 1917 г., явившемся программным документом его преобразований, провозглашалось упразднение царской полиции и замена ее народной милицией, подчиненной органам местного самоуправления¹. Однако по оценкам исследователей, процесс организации новой силовой структуры не был централизованным и упорядоченным. В. И. Романов справедливо отмечал, что «Временное правительство и его местные органы фактически устранились от реального участия и контроля за процессом создания милиции, а разрабатывавшиеся на местах различные модели не соответствовали требованиям времени»². Многие актуальные вопросы, требовавшие незамедлительного разрешения, не были разрешены. Одним из таких вопросов стал вопрос об организации охраны общественного порядка и безопасности на железных дорогах.

3 марта 1917 г. была принята Декларация Временного правительства, которая предусматривала «замену полиции народной милицией с выборным начальством, подчиненным органам местного самоуправления». А уже на следующий день Временное правительство приняло решение упразднить железнодорожную полицию. В средствах массовой информации и в обществе началась травля бывших жандармов, которые были расформированы и направлены в качестве запаса в действующую армию с 1 мая 1917 г. в соответствии с постановлением Военного совета «О расформировании Отдельного корпуса жандармов и жандармских полицейских управлений железных дорог». Офицеры и унтер-офицеры, направленные в действующую ар-

¹ Декларация Временного правительства о его составе и задачах от 3 марта 1917 г. // Вестник Временного правительства. № 1 (46) от 5 (18) марта 1917 г.

² Романов В. И. Народная милиция Урала в период Февральской революции. Автореф. дисс. на соискание ... к. ист. наук. 07.00.02. Южно-Уральский университет, Челябинск. 2009. С. 19.

мию для дальнейшего прохождения службы, посылались на самые опасные участки боевых действий и нередко подвергались оскорблениям со стороны солдат. Бывшие полицейские чины оказались без жилья, без возможности устроиться на другую работу, без пенсий и денежного содержания.

Начавшись 27 февраля 1917 г. с разгрома жандармского отделения на Николаевском вокзале, уже к середине марта процесс расформирования железнодорожной полиции был завершен, хотя на территории некоторых губерний старая полиция просуществовала под тем или иным названием до Октябрьской революции.

В газетах того времени содержатся сообщения, датированные 1 апреля 1917 г., в которых содержатся следующие строки: «В виду принципиального решения Совета министров о расформировании корпуса жандармов начальникам железных дорог предложено не допускать проезда в отдельных вагонах бывших чинов жандармской полиции. Вместе с тем предложено освободить вагоны, занимавшиеся чинами жандармской полиции, а также их канцелярии и цейхгаузы; принять меры к временному сохранению всех находящихся там документов и имущества».

Разрушение существовавшей до февраля 1917 г. правоохранительной системы вызвало углубление политического кризиса, а также последующее осложнение криминогенной обстановки, наблюдавшееся еще с начала Первой Мировой войны. Исследователи отмечают, что «ведение военных действий, начиная с 1914 г., значительно ухудшило состояние железнодорожного транспорта. Шпалы и рельсы в значительном количестве были отправлены на фронт для строительства защитных сооружений. Большое количество вагонов было занято грузами эвакуированных предприятий. Многие станции оказались забитыми пассажирскими вагонами с эвакуированными людьми. В то же время концентрация миллионов людей на фронтах и в больших городах привела к изменению продовольственных потоков. Запасы продовольствия в центральных районах были использованы, потребовалось подвозить его из восточных районов, из Сибири и Средней Азии. Но железнодорожный транспорт не справлялся с такими перевозками. Нехватка продовольствия привела к возникновению массовых беспорядков в городах¹.

¹ Литвинов Н. Д., Путятин В. Д. Становление органов внутренних дел на транспорте. 1917 — 1923 гг. Организационно-правовые аспекты // Органы внутренних дел на транспорте.

Жандармская полиция в силу объективных причин не справлялась со своими обязанностями, а ее ликвидация еще более углубила кризисное состояние на железных дорогах. Ситуация осложнялась массовыми беспорядками и различного рода эксцессами, которые вызывались солдатскими массами, едущими в огромных количествах из-за начавшейся анархии в армии и дезертирства. Как следствие, небывалых размеров достигли хищения грузов на железных дорогах.

Уездная и городская милиция, которая была создана на основании постановления Временного правительства от 14 марта 1917 г. «Об учреждении милиции», были не в состоянии удовлетворительно выполнять функции по охране порядка на железных дорогах в виду специфики функций, связанных с особенностями перевозки грузов, отсутствия у сотрудников определенной специализации, а также обремененностью своими обязанностями¹.

Все это диктовало необходимость скорейшего создания отдельной милиции по охране порядка на железных дорогах страны. Однако, несмотря на жизненную важность разрешения этой проблемы, разработка Положения о железнодорожной милиции затянулась, так как с точки зрения Министерства внутренних дел Временного правительства «...несмотря на очевидность огромного государственного значения железных дорог, со стороны организаций железнодорожных рабочих проявлена была тенденция конструировать железнодорожную милицию не в виде органа государственной власти, охраняющего безопасность на путях сообщения, а в виде местных организаций классового характера, призванных к охране не столько государственных, сколько местных и профессиональных интересов железнодорожных служащих»². Таким образом, попустительство и отсутствие четкой позиции со стороны Временного правительства привело к тому, что вопрос охраны общественного порядка на железных дорогах выпал из сферы его влияния и фактически оказался в руках стихийно возникших общественных структур. Так, после революции дело

1917–1923. Краткий очерк, основные документы и материалы / сост. Н. Д. Литвинов, В. Д. Пуятин. Якутск — Москва, 2002. С. 3.

¹ Лясевич Т. Г., Удальцов А. А. Охрана общественного порядка и безопасности на железнодорожном транспорте в России в марте — октябре 1917 г. // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики (входит в перечень ВАК). Тамбов: Грамота, 2016. № 4. Ч. 2. С. 103–106.

² Краткий очерк деятельности МВД со времен государственного переворота по 1 июля 1917 года. Пг., 1917. С. 30.

обеспечения безопасности и охраны порядка на железных дорогах страны взяли на себя профессиональные союзы и комитеты рабочих и служащих железных дорог.

В то же время Временное правительство, надеясь, укрепить свои позиции, подготовило проект Временного Положения о железнодорожной милиции, который определял, что железнодорожная милиция должна быть «исполнительным органом государственной власти и находиться в ведении Министра внутренних дел»¹.

Проект был подготовлен на заседании межведомственного совещания при Главном управлении по делам милиции МВД Временного правительства России. Первое заседание этого совещания состоялось 3 июня 1917 г. в помещении Главного Управления по делам милиции (Моховая ул., д. 34). После долгих обсуждений с привлечением широкого круга специалистов в области транспортной безопасности: чиновников МВД Временного правительства России, чиновников Министерства путей сообщения, Управления железных дорог, членов профсоюзов рабочих был разработан правительственный Проект Временного положения о железнодорожной милиции.

Согласно данному проекту, полоса отчуждения железных дорог (государственных и частных) подлежала изъятию из ведения уездной и городской милиции и передавалась в ведение особой железнодорожной милиции. Все участки местности, относившиеся к полотну железной дороги, разделялись на двадцать один полицейский район, находящийся в ведении железнодорожной милиции. Районы делились на участки, число которых определялось из расчета одного участка на 250 верст протяженности, входящей в состав района рельсовой сети. В каждом районе назначались должностные лица — начальник района железнодорожной милиции и его помощник. В каждом участке также назначались начальники участков железнодорожной милиции, старшие милиционеры (по одному на участок) и необходимое количество младших милиционеров². При начальниках районов и участков учреждались специальные канцелярии. Так, канцелярия начальника района состояла из секретаря, двух его помощников, бухгалтера, регистратора (архивариуса). Канцелярия начальника участка состояла из секретаря и помощника секретаря.

¹ ГАРФ. Ф. 1791. Оп.3. Ед. хр. 186. Л. 86.

² РГИА. Ф. 1405. Оп. 532. Д. 1417. Л. 2. Об образовании при Главном управлении по делам милиции межведомственного совещания по вопросу об организации милиции на железных дорогах. 1917 г.

Проект предписывал, что общее число младших милиционеров в каждом районе железнодорожной милиции определялось по расчету: в отношении двух третей станций, находящихся на железнодорожных линиях районов, — по два милиционера на каждую станцию. В отношении одной трети — по одному милиционеру на станцию. Определение границ участков железнодорожной милиции, а также распределение по участкам общего числа милиционеров, относящихся к ведению железнодорожной милиции, входило в компетенцию начальника района, который составлял специальные списки и представлял их на утверждение Министра внутренних дел.

Распределение младших милиционеров по отдельным станциям и закрепление за ними конкретного участка железнодорожной дороги входило в компетенцию начальников участков железнодорожной милиции. Они составляли особые списки, подлежащие утверждению начальниками районов. Места постоянного пребывания начальников районов и участков железнодорожной милиции определялись Министром внутренних дел по представлениям соответствующих начальников районов¹.

Все чины железнодорожной милиции и канцелярий являлись государственными служащими и пользовались всем комплексом соответствующих прав. Чины железнодорожной милиции и канцелярий, согласно проекту, должны получать содержание согласно штатному расписанию. Независимо от содержания, старшие и младшие милиционеры железнодорожной милиции получали право пользования квартирами с отоплением и освещением, за счет железнодорожных обществ и компаний. Отпуск старшим и младшим милиционерам квартирных денег, взамен отвода квартир в натуре, допускался в исключительных случаях, и только в тех местностях, где милиционер имел возможность нанять помещение в непосредственной близости к станции, на которой служит. В этом случае младшие милиционеры приобретали право получения квартирных денег в размере одной четверти присвоенного им окладного содержания.

Канцелярии начальников районов и начальников участков железнодорожной милиции должны были располагаться либо в казенных домах, либо в нанимаемых за счет казны специально избранных помещениях.

¹ РГИА. Ф. 1405. Оп. 532. Д. 1417. Л. 3. Об образовании при Главном управлении по делам милиции межведомственного совещания по вопросу об организации милиции на железных дорогах. 1917 г.

Все чины железнодорожной милиции пользовались правом бесплатного проезда по делам службы по железным дорогам как казенным, так и частным, в пределах закрепленного района железнодорожной милиции, начальники районов и их помощники — в вагонах первого класса, начальники участков и старшие милиционеры — в вагонах второго класса, младшие милиционеры — в вагонах третьего класса.

Согласно проекту, старшие и младшие милиционеры при исполнении ими служебных обязанностей должны были носить установленную форму и быть вооружены револьверами. Форма одежды старших и младших милиционеров устанавливалась Министерством внутренних дел по согласованию с Министром путей сообщения.

Проект детально регламентировал порядок назначения и увольнения сотрудников железнодорожной милиции. Так, начальники районов железнодорожной милиции назначались и увольнялись Министром внутренних дел по согласованию с Министром путей сообщения. Помощники начальников районов и начальники участков железнодорожной милиции назначались и увольнялись Министром внутренних дел по представлениям начальников районов. Остальные должности по железнодорожной милиции замещались начальниками районов, по представлениям соответствующих начальников участков. Должности по канцеляриям замещались подлежащими начальниками районов и участков железнодорожной милиции по принадлежности.

На должности милиционеров (независимо от ранга) железнодорожной милиции могли быть назначены только русские подданные, достигшие 21 года.

Проект предписывал и ряд ограничений для желающих поступить на службу в железнодорожную милицию. Так, сотрудниками железнодорожной милиции не могли быть следующие категории лиц: 1) состоящие под следствием и судом по обвинению в преступных деяниях; 2) подвергшиеся по суду лишению или ограничению прав, осужденные за кражу, мошенничество, присвоение вверенного имущества, укрывательство похищенного, покупку и принятие в заклад заведомо краденного в виде промысла или получение через обман имущества, подлоги, лихоимство и ростовщичество, если с момента отбытия наказания прошло менее 5 лет; 3) несостоятельные должники; 4) состоящие под опекой за расточительство; 5) содержатели домов терпимости.

Проект устанавливал образовательный ценз для претендентов на руководящие должности. Так, на должности начальников районов

и их помощников могли быть назначены лица с высшим образованием, на должности начальников участков и старших милиционеров — лица с образованием не ниже среднего; на должности младших милиционеров — лица, «вполне грамотные»¹.

Отдельная статья в Проекте была посвящена вопросам разграничения предметов ведения и определения пределов полномочий сотрудников железнодорожной милиции. Особо отмечалось, что чины железнодорожной милиции несут все обязанности и пользуются всеми правами чинов общей милиции (в соответствии с Временным положением о милиции от 14 апреля 1917 г.). На чинов железнодорожной милиции возлагалось исполнение всех обязанностей, лежащих на чинах жандармской железнодорожной полиции и перечисленных в Уставах российских железных дорог, за исключением обязанности по составлению протоколов, которая возлагалась на агентов Железнодорожного управления. Таким образом, становится очевидным, что железнодорожная милиция Временного правительства должна была стать преемницей царской жандармерии в вопросе обеспечения безопасности на транспорте, в частности, на железных дорогах.

Начальникам районов железнодорожной милиции предоставлялось право составлять особые, в соответствии с местными условиями, предписания и постановления относительно пребывания посторонних лиц в полосе дороги и в подъездах к ней. Эти постановления вступали в законную силу после утверждения их Советом по железнодорожным делам.

Законодателем предполагалось, что при производстве дознаний о преступных деяниях чины железнодорожной милиции обязаны руководствоваться статьями Уставов уголовного судопроизводства 1914 г.²

Лица, задерживаемые чинами железнодорожной милиции без письменного постановления суда, должны быть или немедленно освобождены или в течение 24 часов доставлены к ближайшему судье или судебному следователю, если место пребывания его находилось в непосредственной близости к одной из станций, либо иному пункту остановок железнодорожной поездов, соответствующего участка железнодорож-

¹ РГИА. Ф. 1405. Оп. 532. Д. 1417. Л. 3–4. Об образовании при Главном управлении по делам милиции межведомственного совещания по вопросу об организации милиции на железных дорогах. 1917 г.

² РГИА. Ф. 1405. Оп. 532. Д. 1417. Л. 4. Об образовании при Главном управлении по делам милиции межведомственного совещания по вопросу об организации милиции на железных дорогах. 1917 г.

ной милиции. В остальных случаях задержанный должен быть доставлен в двенадцатичасовой срок к ближайшему чину земской или городской милиции для дальнейшего его направления к представителям судебной власти.

Если задержанный подлежал доставлению к чину земской или городской милиции и задержание состоялось в месте, отдаленном от места постоянного пребывания этого чина, то двенадцатичасовой срок, определенный для доставления задержанного, увеличивался на столько это предоставлялось необходимым.

Доставление задержанных к ближайшим — судье, судебному следователю или члену земской (городской) милиции, в тех случаях, когда на железнодорожной станции, откуда задержанный должен быть доставлен к одному из перечисленных лиц, находился лишь один милиционер, должно было производиться мерами железнодорожного станционного начальства с соблюдением всех предписанных правил.

В Проекте уделялось внимание порядку и особенностям составления процессуальной документации. Так, предписывалось, что протоколы должны составляться чинами железнодорожной милиции в месте усмотренного ими нарушении порядка, закона (или обязательного постановления) или в ближайшем жилище. Если нарушение было обнаружено на железнодорожной станции или в непосредственной близости к ней, то протокол мог быть составлен либо в помещении чина железнодорожной милиции, либо в конторе начальника станции.

Согласно Проекту, на всех служащих на железных дорогах возлагались следующие обязанности: 1) оказывать чинам железнодорожной милиции содействие по исполнению лежащих на них обязанностей; 2) немедленно сообщать означенным чинам о всех замеченных происшествиях, заключающих в себе признаки преступного деяния; 3) доставлять по требованиям железнодорожной милиции сведения, необходимые для исполнения возложенных на нее обязанностей.

В случае отсутствия чинов железнодорожной милиции на месте совершения преступления, служащие на железнодорожной дороге, до прибытия железнодорожной милиции обязаны были охранять следы преступления всеми зависящими от них способами.

Полномочия руководителей создаваемой железнодорожной милиции также получили детальную регламентацию в Проекте. Отмечалось, что Министр внутренних дел обладал правом высшего надзора

за точным исполнением чинами железнодорожной милиции своих служебных обязанностей.

Кроме того, ему принадлежала следующие полномочия: 1) общее руководство деятельностью железнодорожной милиции; 2) издание инструкций и наказов, определяющих техническую сторону деятельности железнодорожной милиции; 3) обозрение учреждений и их деятельности, производство ревизий; 4) составление смет и раз ассигнование отпускаемых на нее кредитов по районам железнодорожной милиции.

Начальники районов железнодорожной милиции имели право: 1) руководить деятельностью железнодорожной милиции в пределах районов, 2) давать соответствующие указания, распоряжения, разъяснения; 3) анализировать деятельность железнодорожной милиции района, а также производить ревизии и проверки.

Начальники районов железнодорожной милиции непосредственно находились в подчинении у Министра внутренних дел.

Начальникам районов железнодорожной милиции подчинялись: их помощники, начальники участков железнодорожной милиции, старшие милиционеры и младшие милиционеры.

Начальникам участков железнодорожной милиции подчинялись старшие и младшие милиционеры. Старшим милиционерам подчинялись младшие милиционеры¹.

Особый раздел Проекта был посвящен ответственности чинов железнодорожной милиции. Отмечалось, что начальники районов железнодорожной милиции обязаны представлять Министру внутренних дел ежегодные отчеты о деятельности железнодорожной милиции подведомственного района за истекший год. Рассмотрение жалоб на действия начальников районов и их помощников входит в компетенцию Министра внутренних дел или прокурорского надзора или должны поступать в административный суд согласно подсудности.

Жалобы на действия прочих чинов железнодорожной милиции, согласно Проекту, приносятся непосредственному их начальству, либо прокурорскому надзору, либо в административный суд по принадлежности.

¹ РГИА. Ф. 1405. Оп. 532. Д. 1417. Л. 4–5. Об образовании при Главном управлении по делам милиции межведомственного совещания по вопросу об организации милиции на железных дорогах. 1917 г.

Начальники железнодорожной милиции, начальники участков железнодорожной милиции и старшие милиционеры подвергались в порядке дисциплинарной ответственности замечаниям и выговорам: начальники районов и их помощники — властью Министра внутренних дел, а начальники участков и старшие милиционеры — властью подлежащего начальника района железнодорожной милиции.

Младшие милиционеры железнодорожной милиции в порядке дисциплинарной ответственности подвергались замечаниям и выговорам: властью старшего милиционера и штрафа в размере не свыше причитающегося им за пять дней содержания; а также назначению в наряд и наряд вне очереди не свыше трех нарядов каждый раз, — властью начальника участка железнодорожной милиции.

В случае привлечения начальника района железнодорожной милиции или его помощника к суду, Министр внутренних дел может временно устранить его от должности. Остальные чины железнодорожной милиции в тех же случаях устранялись властью начальника района.

Согласно положениям Проекта, все чины железнодорожной милиции за преступления по должности подвергались ответственности по суду в установленном законом порядке¹.

Таким образом, анализируемый Проект подробным образом регламентировал все стороны деятельности железнодорожной милиции Временного правительства, которую оно планировало создать как специальное подразделение милиции для охраны общественного порядка и обеспечения транспортной безопасности на железнодорожных магистралях России.

Альтернативой министерскому проекту выдвигался проект Временного положения о милиции на железных дорогах, выработанный Исполнительным комитетом Всероссийской железнодорожной конференции². Согласно данному проекту «железнодорожная милиция полностью подчинялась Железнодорожному союзу; связь какая-либо между железнодорожной милицией и органами МВД не предусматривалась; все чины милиции должны были избираться выборными

¹ РГИА. Ф. 1405. Оп. 532. Д. 1417. Л. 5. Об образовании при Главном управлении по делам милиции межведомственного совещания по вопросу об организации милиции на железных дорогах. 1917 г.

² РГИА. Ф. 1405. Оп. 532. Д. 1417. Об образовании при Главном управлении по делам милиции межведомственного совещания по вопросу об организации милиции на железных дорогах. 1917 г.

органами рабочих и служащих дороги или районными комитетами с последующим утверждением Министром путей сообщения»¹.

Так, согласно проекту Временного положения о милиции на железных дорогах, для избрания главного начальника, его помощников и районных начальников милиции по каждой железной дороге образовывались общие по всей дороге и районные избирательные комиссии.

Районные избирательные комиссии включали одного председателя от управления железных дорог по назначению этого управления, а на частных дорогах — одного представителя от управления дороги, двух — от уездного земского и городского самоуправления, в территорию которых входил данный район. Если же в пределах района действовало два или несколько уездных земств, то — по одному представителю от каждого, двух представителей от местного волостного земства, в пределах которого находится районная избирательная комиссия, по одному представителю от советов рабочих, солдатских и крестьянских депутатов, если такие имелись; одного представителя — от заведующего передвижением войск и членов местного представительства служащих и рабочих железной дороги, равном числу остальных членов избирательной комиссии. Таким образом, состав избирательных комиссий был неоднороден.

Районные избирательные комиссии должны созываться представительством служащих и рабочих дороги и открывали свои заседания избранием из своей среды председателя, после чего избирали абсолютным большинством голосов одного уполномоченного для участия в общей по всей дороге избирательной комиссии.

Общие по каждой дороге избирательные комиссии для избрания главного начальника милиции всей дороги и его помощников, созывались представительством служащих и рабочих дороги в составе избранных уполномоченных от районных избирательных комиссий, а также по одному представителю от управления дороги по назначению последнего, а на частных железных дорогах — по одному от управления дороги; одному представителю местного городского самоуправления и одному от местного губернского земства по месту нахождения главного начальника милиции, одному представителю от советов рабочих, солдатских и крестьянских депутатов, по одному от управления передвижения войск и членов представительства служащих и рабочих всей дороги, в числе, равном общему числу остальных членов общей по дороге избирательной комиссии.

¹ ГАРФ. Ф. 1791. Оп.3. Ед. хр. 186. Л. 19.

После того, как председатель из своей среды избирался, общая избирательная комиссия должна была избрать абсолютным большинством голосов сначала главного начальника милиции дороги, а затем его помощников из кандидатов, представляемых избранным главным начальником милиции дороги.

Районные начальники милиции избирались районными избирательными комиссиями из кандидатов, представляемых главным начальником милиции дороги. Помощники районных начальников милиции назначались главным начальником милиции дороги по представлению районного начальника милиции.

Жалобы на неправильность производства выборов как районными, так и общими комиссиями, могли быть поданы в местный административный суд, находящийся по месту нахождения избирательной комиссии в семидневный по производству выборов срок¹.

Согласно Проекту, если жалоб на выборы в установленный срок не последует или поступившие жалобы по рассмотрению их в течение недельного срока административным судом не повлекут за собой кассацию выборного производства, избранный главный начальник и его помощники представляются на утверждение Министра внутренних дел. В случае отмены выборов судом новые выборы должны быть произведены в том же порядке. Главный начальник милиции дороги, его помощники и районные начальники милиции подлежали избранию на три года².

Следует отметить, что представленный Проект Временного положения о милиции на железных дорогах, выработанный Исполнительным комитетом Всероссийской железнодорожной конференции, в целом отвечал тенденции времени по демократизации общественной и политической жизни и был поддержан революционно настроенными народными массами.

Однако в Министерстве внутренних дел этот проект признали неприемлемым, и предложили компромиссный вариант, в котором, допуская возможность подчиненности милиции железнодорожному Союзу, предлагался другой порядок избрания чинов железнодорожной милиции. Предложенная система избрания начальников мили-

¹ РГИА. Ф. 1405. Оп. 532. Д. 1417 Об образовании при Главном управлении по делам милиции межведомственного совещания по вопросу об организации милиции на железных дорогах. 1917 г.

² См.: Там же.

ции, по мнению Министерства, должна была обеспечить широкую представительность не только от рабочих и служащих железной дороги, но также и от населения близлежащих к ней районов.

Согласно этому альтернативному проекту, для избрания главного начальника железнодорожной милиции и его помощников, начальник дороги должен был созвать общую по дороге избирательную коллегию в составе: один представитель от управления железной дороги (или от правления дороги, если она частная); по одному представителю от местных городских и земских самоуправлений, либо заменяющих учреждений; один представитель от управления, который бы контролировал передвижение войск; по одному уполномоченному от районных избирательных коллегий.

Для избрания районных начальников милиций, начальник дороги созывал особые по каждому району дороги избирательные коллегии в составе: один представитель от управления железной дороги; по одному представителю от всех местных на протяжении района уездных земств и городских самоуправлений или учреждений их заменяющих; два представителя от местного волостного земства или учреждения его заменяющего; один представитель от управления, контролирующей передвижение войск; представители служащих и рабочих района дороги в числе, равном числу остальных членов районной избирательной комиссии.

Для избрания начальствующего состава железнодорожной милиции предусматривался необходимый кворум, который должен быть не менее половины, указанных составов избирательных коллегий, в том числе не менее трех членов, не принадлежащих к составу рабочих и служащих железной дороги. Выбранные избирательными коллегиями лица должны были утверждаться в должности Министром внутренних дел.

Вместе с тем, несмотря на сложную систему выборов должностных лиц в милиции, проект Положения предусматривал еще и коллегиальный совещательный орган, необходимый для содействия начальникам милиции и для согласования их действий с интересами местных учреждений и организаций, — Совет милиции. В состав этого коллегиального органа должны были входить представители общественных организаций и учреждений. Советы милиции предполагалось учредить при главном начальнике милиции дороги и при районных начальниках милиции.

Все остальные чины железнодорожной милиции, начиная с помощника начальника районной милиции, назначались и увольнялись вышестоящими начальниками. Старшие милиционеры и милиционеры должны были назначаться и увольняться районными начальниками милиции.

Ограничения, устанавливаемые при приеме на службу, были аналогичны тем, что были и при приеме на службу в городскую и уездную милицию. Для главного начальника милиции дороги, их помощников и районного начальника милиции вводился образовательный ценз не ниже среднего, на другие должности необходимы владение русским языком и грамотность.

Полномочия Министра внутренних дел в отношении железнодорожной милиции ограничивались теми же пределами, что и городской и уездной милиций. Главный начальник милиции дороги непосредственно был ответственен перед Министром внутренних дел и должен был ежегодно предоставлять ему отчет.

Согласно проекту Министерства внутренних дел, каждая железная дорога делилась на районы, устанавливаемые из расчета 250 верст протяжения дороги, во главе с районным начальником милиции.

Однако предложенный проект по организации железнодорожной милиции не был окончательным. На отдельных железных дорогах организация милиции строилась на иных основаниях, нежели те, которые были выработаны Исполнительным комитетом Всероссийской конференции рабочих и служащих железной дороги, и легли в основу собственных отдельных проектов.

Так, например, милиция железнодорожной линии Петроград — Москва — Архангельск, Московского железнодорожного узла строилась по принципу подчинения железнодорожной милиции профессиональным союзам железнодорожников. Во главе милиции дороги стоял главный комиссар, избираемый центральным комитетом или съездом делегатов. В районах комиссариаты возглавляли районные комиссары, которым подчинены старшие и младшие станционные милиционеры, а также надзиратели. При главных и районных комиссарах учреждались Советы из представителей от управления дороги, от центрального и районных комитетов служащих и рабочих дороги, от Советов рабочих, солдатских и крестьянских депутатов, от общественных организаций и военного ведомства. Главный комиссар наделялся правом увольнения чинов милиции по согласованию с двумя членами состоящего при нем Совета. Все чины милиции находились под контролем администрации дороги и комитетов рабочих и служащих.

Таким образом, следует сделать вывод о том, что вопрос о создании железнодорожной милиции после Февральской революции 1917 г. в России не был решен. Все попытки Министерства внутренних дел Временного правительства выработать единое Положение по организации железнодорожной милиции и подчинить ее органам государственной власти встречали открытое противодействие со стороны центрального органа профессиональных союзов железнодорожников — Исполнительного комитета Всероссийской конференции рабочих и служащих железной дороги.

В результате этой борьбы единый закон о железнодорожной милиции так и не был принят, а организация общественного порядка и безопасности на железнодорожном транспорте так и не нашла своего должного разрешения.

К октябрю 1917 г. на железных дорогах Российского государства для охраны правопорядка действовала стихийно созданная железнодорожная милиция из числа служащих и рабочих службы движения. Охрану общественного порядка они несли только во время исполнения служебных обязанностей, подчиняясь начальникам службы движения и начальникам станций. Параллельно существовала также уголовная милиция, созданная из числа железнодорожных служащих для проведения розыскных мероприятий по отдельным видам преступлений, а также воинские команды и караулы, летучие отряды военной милиции, боевые рабочие и сторожевые дружины, отряды Красной Гвардии.

Приход к власти большевиков и свержение Временного правительства в октябре 1917 г. ознаменовало начало нового этапа в истории российской государственности и российской правоохранительной системы.

Раздел II.

ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ СТАНОВЛЕНИЯ И ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТРАНСПОРТНОЙ МИЛИЦИИ В СОВЕТСКОМ ГОСУДАРСТВЕ

2.1. Организация и становление советской речной (водной) милиции

С победой в 1917 г. Октябрьской революции в соответствии с программой партии большевиков были национализированы основные средства транспорта. Так, 5 декабря (3 января по н. с.) 1918 г. декретом Совета Народных Комиссаров РСФСР был национализирован торговый флот.

После принятия Постановления НКВД РСФСР «О рабочей милиции» от 28 октября (10 ноября по н. с.) 1917 г. началось строительство милиции нарождающегося Советского государства. «Все Советы рабочих и солдатских депутатов учреждают рабочую милицию. Рабочая милиция находится всецело и исключительно в ведении Советов рабочих и солдатских депутатов»¹. Сначала это был государственный орган, но без постоянного штата кадров, где службу несли граждане определенного возраста в виде милиционной повинности².

Создание советской транспортной милиции берет свое начало с создания охраны водного транспорта Главного управления транспорта при ВСНХ (Главвод) Постановлением СНК РСФСР от 18 мая 1918 г. В начальный период строительства Советского государства охрана общественного порядка на водном транспорте осуществлялась ведомственным путем и не входила в функции рабоче-крестьянской милиции. Главвод, занятый сложным делом управления водным транспортом, налаживанием его нормальной работы, не мог одновременно эффективно заниматься охраной общественного порядка на путях сообщения. Положение усугублялось тем, что охрана оказалась малоэффективной, крайне недисциплинированной и зачастую служила укрытием от призыва в Красную Армию. В результате на транспорте участились хищения государственного имущества и другие злоупотребления, что конечно не могло удовлетворить советскую власть.

В чрезвычайных условиях гражданской войны и иностранной интервенции успешная работа транспорта являлась одним из условий

¹ Собрание узаконений и распоряжений рабоче-крестьянского правительства РСФСР (далее СУ РСФСР). 1917. № 1. С. 15.

² Милиция России: Документы и материалы. 1917–1999. Т. I. 1917–1934. Саратов: СЮИ МВД России, 2000. С. 23.

победы над внутренним и внешним врагом, а также значительный удельный вес водных путей в общей системе путей сообщения страны обусловил необходимость создания специальной водной милиции.

25 июля 1918 г. Председатель СНК РСФСР В. И. Ленин подписал Декрет «Об учреждении речной милиции», которым учреждалась особая речная милиция в ведении НКВД, в чье распоряжение переходили все кредиты по содержанию охраны из Главного Управления Водного Транспорта. Замену охраны Главвода речной милицией НКВД обязан был провести в двухнедельный срок по соглашению с Главнокомандующим Северо-Восточного фронта¹. Собственно, это был первый правовой акт Советской власти в области деятельности милиции, обладавший юридической силой закона.

На основании Постановления СНК от 12 июля, в котором содержались требования к НКВД и заинтересованным организациям по контролю за охраной водного транспорта и борьбой с безобразиями, чинимыми некоторыми работниками частей охраны Главвода, вплоть до расстрела. На вновь образованную речную милицию возлагалась ответственность «... за сохранность и безопасность пассажиров и народнохозяйственных грузов»².

10 мая 1918 г. коллегия НКВД РСФСР принимает решение о реформировании милиции на штатной основе, что и произошло 12 октября 1918 г. после утверждения НКВД и НКЮ РСФСР Инструкции об организации советской рабоче-крестьянской милиции³.

Однако, в связи с тем, что общая (территориальная) милиция на штатной основе еще не была создана, а также с нарастающей в стране гражданской войны и иностранной интервенцией, практическое строительство речной милиции развернулось после утверждения 23 апреля 1919 г. декретом ВЦИК Положения «О речной советской рабоче-крестьянской милиции». Хотя, еще в декабре 1918 г. Главное управление милиции НКВД РСФСР обязывало губернские управления милиции организовать на водных путях речную и водную милицию.

Главмилиция предписывала губернским управлениям милиции совместно с губисполкомами и парткомами ВКП(б) подобрать для

¹ СУ РСФСР. 1918. № 55. Ст. 608.

² Ленинградская милиция в годы войны 1941–1945 гг. Ощущение времени. СПб.: КОСТА, 2010. С. 513.

³ СУ РСФСР. 1918. № 75. Ст. 813.

работы в водной милиции наиболее опытных сотрудников, желательно знакомых с судоходным и военным делом¹.

Права и обязанности создаваемой речной (водной) милиции можно подразделить на две основные группы:

Во-первых, речная милиция наделялась правами и обязанностями общей милиции, необходимыми для успешного поддержания общественного порядка и безопасности.

Во-вторых, в связи с особенностями судоходства, речная милиция получала специальные обязанности по охране общественного порядка, которые и составляли основное направление ее деятельности.

В основе кадрового комплектования вновь создаваемой речной милиции лежал, как и во всей милиции страны, классовый принцип, который был закреплён в инструкции НКВД и НКЮ от 12 октября 1918 г. «Об организации советской рабоче-крестьянской милиции»².

Вначале она также, как и общая милиция, формировалась по территориальному принципу. Отделы речной милиции организовывались в губернских городах и уездах, на территории которых протекали судоходные реки «для поддержания порядка и охраны безопасности граждан на водных путях сообщения, ... охраны водных путей и сооружений, ... для борьбы со спекуляцией, преступлениями уголовного характера и т. д.»³.

Низшим звеном речной милиции являлись районные управления, количество которых определялось губернским управлением милиции. Однако территориальный принцип построения речной милиции себя не оправдал, так как при расследовании любого правонарушения, а тем более уголовного преступления, совершенного на речном транспорте, приходилось надолго задерживать пароходы, баржи и т. п., что негативно сказывалось на работоспособности транспорта и экономики страны в конечном итоге.

Поэтому речная милиция стала организовываться по линейному принципу — применительно к бассейнам водных путей: речных и морских. В результате к 1920 г. функции речной милиции расширились, и в Главмилиции был образован отдел водной милиции, который возглавил Б. Г. Молдавский и А. В. Белоусов.

¹ На стаже магистралей. Очерки истории транспортной милиции России. М., 2002. С. 17–18.

² Там же. С. 18–19.

³ СУ РСФСР. 1919. № 18. Ст. 211.

К маю 1920 г. численность водной милиции РСФСР составила свыше 15,5 тысяч человек. Деятельность водной милиции проходила в тесном контакте с Главным управлением водного транспорта (Главвод). При комплектовании ее предпочтение отдавалось бойцам и командирам Красной Армии, членам социалистических партий. В марте 1920 г. Главвод и Главмилиция заключили соглашение, по которому органы водного транспорта обязывались оказывать милиции необходимую помощь подвижными и другими средствами в целях успешного выполнения милицией своих обязанностей¹. Линейный принцип построения водной милиции оказался наиболее целесообразным и существует по настоящее время.

К охране водных путей, в помощь водной милиции, привлекались войска ВОХР, которые в основном использовались для выставления заградительных отрядов в борьбе с мешочниками и спекулянтами. Часто им приходилось вступать в схватки с бандитами и диверсантами. Так, в августе 1920 г. семеро красноармейцев 25-го батальона, охранявшие мост через реку Нетрице Соверо-Донецкой железной дороги, подверглись нападению банды численностью до 150 человек. Бойцы отбили атаку и не допустили диверсантов к мосту до прибытия подкрепления².

Положение о рабоче-крестьянской милиции от 10 июля 1920 г. утвержденное ВЦИК и СНК РСФСР подвело итоги строительства милиции за не полных три года и закрепило сложившуюся структуру милиции, ее обязанности и компетенцию³. Начальники милиции всех рангов, вплоть до городов и уездов, должны были избираться исполкома местных Советов депутатов. Советская милиция в этот период состояла из основных звеньев: городской и уездной, промышленной, железнодорожной, водной (речной), розыскной милиции. Однако поиски структур и подчиненности различных звеньев советской милиции продолжался постоянно.

На основании решения коллегии НКВД РСФСР от 14 ноября 1920 г., железнодорожная и водная милиция при Главном управлении милиции республики 16 ноября передается Штабу войск внутренней службы. «Существующая организация охраны железнодорожных и водных путей

¹ Ахмедов Ч. Н., Назаренко А. М., Фролов А. М. и др. История органов внутренних дел. Курс лекций. СПб.: Изд-во СПб ун-та МВД России, 2012. С. 123.

² Министерство внутренних дел России: 1802–2002. Исторический очерк в 2-х томах. Т. II. СПб.: Изд-во СПб ун-та МВД России, 2002. С. 164.

³ Там же. С. 150.

сохраняется без изменений до представления в недельный срок проекта реорганизации на утверждение т. Владимирского»¹.

Частично водная милиция, в основном по бассейнам водных путей, в ноябре 1920 г. была передана в подчинение войск внутренней службы (ВНУС) и получает название «водной милиции внутренней службы», а подразделения уголовного розыска водной милиции — «водная следственно-розыскная милиция (ВСРМ). Прошедшая в 1920 г. навигация показала несостоятельность такого переподчинения и в марте 1921 г. водная милиция поступила подчинение войск ВЧК².

Приказом от 6 апреля 1921 г. за № 57 по Балтийско-Мариинской области Рабоче-крестьянской водмилиции гор. Петрограда была объявлена телеграммой выписка из приказа милиции Республики № 38 о том, что «...водную и железнодорожную милицию считать вышедшей из состава войск ВЧК и вошедшей в состав Главного управления Рабоче-крестьянской милиции» за подписью Начупрводжелдормилиции Корнблита³. В это же время управление железнодорожной и водной милиции выделяется из Штаба ВЧК и передается в Главмилицию.

25 апреля 1921 г. приказом того же уровня за № 70 был объявлен протокол совещания, где определялись функции Водмилиции на водных путях, входящих в состав Мариинской области, которые не должны противоречить общим принципам «Положения о Рабоче-крестьянской водной милиции», утвержденной 10 июня 1920 г. ВЦИК РСФСР. В соответствии с этим положением органы Водмилиции оказывают содействие суднадзору по исполнению правил плавания и судоходства, при дознании особо выдающимся происшествиям и авариям на водных путях, сопровождающихся человеческими жертвами и загрязнениями фарватера, агенты суднадзора обязаны приглашать местных представителей Водмилиции. Сопровождение судов в целях охраны должно производиться в течение всего рейса одними и теми же агентами Водмилиции⁴.

Власти советской республики искали формы, структуры и взаимосвязи новых органов правопорядка в том числе и на транспорте, отсюда многочисленные реформы, структурирование и переименования. Так, в апреле 1921 г. в Петрограде дислоцировалась Балтийско-

¹ ГАРФ. Ф. 393. Оп. 10. Д. 1. Л. 265-265, об. 266.

² Ленинградская милиция в годы войны 1941–1945 гг. Указ. соч. С. 513.

³ Отдел архивной информации Информационного центра Главного управления МВД России по Санкт-Петербургу и Ленинградской области (далее ОАИ ИЦ ГУ МВД России по СПб и ЛО). Ф. 1. Оп. 1. Ед. хр. 3. Л. 3–4, 4 об.

⁴ ОАИ ИЦ ГУ МВД России по СПб и ЛО. Ф. 1. Оп. 1. Ед. хр. 3. Л. 11–12.

Мариинская область Рабоче-Крестьянской Водной милиции под руководством начальника области Гончарова, комиссара Тимофеева и начальника уголовного розыска А. А. Кирпичникова, а в июле она же называется уже милицией Северо-Западной Водной области. Причем область делилась на районы: Невский, Приладожский, Прионежский, Рыбинский, Верхневолжский, Двинский и Ильменский, а те в свою очередь на участки¹. На основании телеграммы начальника милиции Республики т. Корнева за № 908 Областное управление Следственно-Розыскной милиции Балтийско-Мариинской области с 29 апреля 1921 г. вошло в состав Областного управления Балтийско-Мариинской РК Водной милиции, с зачислением всех сотрудников ликвидируемого управления на денежное довольствие при районных управлениях Водмилиции².

Согласно приказа войскам ВЧК от 23 марта 1921 г. за № 205 пожарная охрана передавалась в ведение Водного транспорта НКПС РСФСР, причем за Водмилицией оставалось наблюдение за противопожарными мерами и оказание содействия при пожарах³. Уже 22 июля в приказе № 4 начальник Области Гончаров за бдительность и распорядительность при тушении пожара на Строгановском мосту в Невском районе объявил благодарность и ходатайствовал о награждении перед руководством милиции Республики постового милиционера этого района Иванова⁴.

В условиях дефицита подготовленных, а подчас и просто грамотных кадров, как среди рядового состава, так и среди руководителей не просто происходило строительство Водной милиции. В приказе от 23 июля 1921 г. начальник Области Гончаров сетует, что в последнее время «...наблюдается такое печальное явление: ответственные работники мало заботятся о поддержании своего авторитета и имени учреждения, позволяя поступки абсолютно не совместимые и не допустимые ни с какой стороны». После чего предлагает помнить, что права и привилегии руководителя обязывают его быть постоянно ответственным за свои поступки, как при исполнении службы, так и в жизни вообще. Здесь же им определяются распределение обязанностей должностных лиц Областного управления Водмилиции. Так,

¹ ОАИ ИЦ ГУ МВД России по СПб и ЛО. Ф. 1. Оп. 1. Ед. хр. 3. Л. 2, 15, 18, 38 об.

² Там же. Л. 13.

³ Там же. Л. 2.

⁴ ОАИ ИЦ ГУ МВД России по СПб и ЛО. Ф. 1. Оп. 1. Ед. хр. 3. Л. 20.

начальники отделов Областного управления отвечали за работу и службу подчиненных отделов и вели информационную переписку по своему отделу и соответствующим отделениям. Помощник начальника Области должен был наблюдать и руководить службой всех отделов Областного управления, но в общеобластном масштабе руководство работой и службой он оставлял за собой¹.

Для реагирования на чрезвычайные происшествия, особо опасные и тяжкие преступления на водном транспорте, во исполнение приказа милиции Республики 1921 г. за № 173, в августе был сформирован резерв 1-го разряда в 176 чел. и резерв 2-го разряда в 62 чел. при Дорожных управлениях милиции и водных областях. В состав резерва входили: начальник резерва, его помощник, командиры взводов, их помощники, старшина, старшие милиционеры и младшие милиционеры, а также обслуживающий персонал. На вооружение резерва выделялись винтовки японского образца, начальнику резерва предлагалось выработать программу занятий².

Руководство Водмилиции много времени уделяло систематическим проверкам несение службы подчиненными подразделениями. В приказе начальника Области от 20 сентября 1921 г. при очередной проверке 5-го участка Невского района выявлены следующие недостатки. Караульный начальник был без оружия, постовой милиционер на Лоцманской набережной отсутствовал, на Гутуевском мосту — спал в будке, в уголовном розыске агент не знал своих обязанностей. За подобную халатность и преступное несение караульной службы начальнику 5-го участка т. Седову был объявлен выговор с предупреждением, что при повторении подобного виновные будут предаваться суду Ревтрибунала³.

Надо заметить, что для периода 20–30-х гг. отдача под Ревтрибунал или Военный трибунал за служебные проступки сотрудников милиции и их руководителей был обычной мерой.

С 21 сентября 1921 г. милицию Северо-Западной Водной области возглавил Корольков вместо Гончарова, выдвинутого руководить милицией округа. При уходе Гончаров сердечно поблагодарил весь личный состав и поименно руководителей Водмилиции за службу по чести и совести, что дало ему возможность наладить жизнь и службу

¹ Там же. Л. 20 об.-21.

² ОАИ ИЦ ГУ МВД России по СПб и ЛО. Ф. 1. Оп. 1. Ед. хр. 3. Л. 36 об.-38.

³ Там же. Л. 43.

милиции Водной Области. Он также выразил уверенность, что трудолюбие и усердие, энергия и подъем не ослабеют и не уменьшатся в милиции Северо-Западной Водной Области¹.

Но до ликвидации железнодорожной и водной милиции оставалось чуть больше двух месяцев, коренного улучшения службы добиться уже было невозможно из-за дефицита времени.

9 декабря 1921 г. постановлением ВЦИК и Совета Труда и Обороны железнодорожная и водная милиции упраздняются, а борьба с преступностью на железнодорожных станциях и пристанях возлагается на ВЧК при СНК РСФСР — ГПУ НКВД РСФСР — ОГПУ при СНК СССР, а охрана перевозимых грузов на Наркомат путей сообщений (НКПС) РСФСР².

Созданные в чрезвычайных условиях интервенции и гражданской войны, органы водной милиции показали свою жизнеспособность и сохранились в последующее время. Опыт их деятельности, накопленный в эти годы, не потерял своего значения и в наши дни. Поэтому он должен всемерно изучаться и ставиться на службу современным реорганизуемым органам внутренних дел.

В 30-е гг. повысилась роль милиции в обеспечении общественного порядка на железных дорогах и водном транспорте. В середине 1937 г. вновь создается железнодорожная милиция. В Главном управлении милиции НКВД СССР был образован отдел железнодорожной милиции, которому подчинялись отделы железнодорожной милиции, учрежденные в местах нахождения Управлений железных дорог. Тогда же в морских и речных портах и на пристанях также были созданы отделы (отделения) милиции, которые обеспечивали порядок на речных путях и коммуникациях.

2.2. Организация и становление советской железнодорожной милиции

С первых дней установления советской власти большевики приступили к созданию железнодорожных военно-революционных комитетов (ревкомы), одной из важнейших обязанностей которых стала «организация и руководство Красной гвардией на железных дорогах». Правопорядок на железных дорогах обеспечивали красногвардейские

¹ ОАИ ИЦ ГУ МВД России по СПб и ЛО. Ф. 1. Оп. 1. Ед. хр. 3. Л. 38 об., 43 об.

² Календарь знаменательных и памятных дат МВД России. М.: Объединенная редакция МВД России, 2005. С. 51.

отряды и ревкомы из железнодорожных рабочих, но в связи с беспорядками, уже в декабре 1917 г. НКВД РСФСР вынуждено было принять Постановление «О мерах по устранению беспорядков на железных дорогах», по которому местным Советам предлагалось установить на вокзалах тщательную охрану в целях борьбы со спекулянтами и мародерами, с конфискацией провозимого товара, причем для охраны станций и наведению порядка по требованию местных Советов военные комиссариаты обязывались предоставлять наряд солдат¹. Однако возложение обязанностей защиты интересов дорог на местные Советы с привлечением военных сил не дали положительного эффекта.

30 января (12 февраля) 1918 г. СНК РСФСР издал Декрет «Об учреждении Всероссийской междуведомственной чрезвычайной комиссии по охране дорог», ставший первым правовым актом Советского правительства, направленный на централизацию охраны 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 транспорте².

В циркулярных письмах конца 1917 — начала 1918 гг. НКВД РСФСР требовал от губернских Советов принять меры к ликвидации беспорядков на железных дорогах, организуемых демобилизованными солдатами, усилить караулы на станциях; вести решительную борьбу со спекулянтами и мародерами, с хищениями, разрушениями и поджогами государственного имущества, незаконными реквизициями и случаев самосуда³.

Весной 1918 г. были выдвинуты задачи централизации управления железнодорожным транспортом и установления персональной ответственности руководителей. Они нашли отражение в Декрете СНК РСФСР от 23 марта 1918 г. «О централизации управления, охране дорог и повышении их провозоспособности», по которому охрана железных дорог вместе с Межведомственной комиссией передавались в подчинение Народного комиссариата путей сообщения (НКПС) РСФСР. 27 марта 1918 г. НКПС утвердил Положение о Всероссийской чрезвычайной комиссии по охране путей сообщения.

¹ Боевой пост — на магистралях. 80 лет транспортной милиции. Саратов, 1999. С. 18.

² На страже магистралей: очерки истории транспортной милиции России (к 200-летию МВД России) / под общ. ред. В. В. Захаренкова. М., 2002. С. 26.

³ Министерство внутренних дел России: 1802–2002. Т. II. С. 123.

Подразделения ВЧК по охране путей сообщения обеспечивали охрану железнодорожных сооружений и подвижного состава, защищали перевозимые по дорогам грузы, очищали железнодорожные дороги и поезда от мешочников, вели борьбу с контрабандой, подавляли вооруженные мятежи, пресекали забастовки, вели боевые действия с австро-германскими воинскими подразделениями, белогвардейскими формированиями, пресекали бесконтрольное передвижение военнопленных, выполняли функции пограничных войск¹.

В конце года охрану железных дорог передали из НКПС в наркомат обороны (НКО)². В это время учреждаются отряды военной охраны по поддержанию общественного порядка на железных дорогах в основном из железнодорожников, которые боролись с безбилетным проездом пассажиров, незаконным провозом грузов и недобросовестным исполнением своих обязанностей работниками железнодорожного транспорта. Претворялся в жизнь большевистский постулат, что наиболее сознательная часть трудящихся будет охранять страну от внешних и внутренних врагов на добровольной основе. Однако, начавшаяся гражданская война, когда от четкой работы транспорта зависело не только своевременное получение предприятиями сырья и выпуск военной продукции, доставка ее в районы боевых действий, но и перемещение самих войск, то поддержание твердого общественного порядка составило одну из предпосылок успешного функционирования путей сообщения и существование самой Республики. В это время обеспечение общественного порядка на станциях и в портах, а также охрана складов и грузов осуществлявшаяся силами транспортных ведомств: Наркомата путей сообщения и Главного управления водного транспорта показали всю не состоятельность этих формирований.

В стране разворачивалась полномасштабная гражданская война с иностранной интервенцией и от четкой работы транспорта в военное время зависели своевременное получение сырья, выпуск военной продукции, доставка ее и армейских соединений в районы боевых действий.

28 января 1919 г. нарком внутренних дел Г. И. Петровский направил в губисполкомы телеграмму, что уголовная железнодорожная милиция сливается с общей уголовной милицией³.

¹ На страже магистралей. Указ. соч. С. 27.

² Рыбников В. В., Алексушин Г. В. История правоохранительных органов Отечества: учебное пособие. М.: Щит-М, 2008. С. 157.

³ Рыбников В. В., Алексушин Г. В. Указ. соч. С. 157.

ВЦИК РСФСР 18 февраля 1919 г. принял Декрет «Об организации железнодорожной милиции и железнодорожной охраны», а также положения «О железнодорожной охране» и «О рабоче-крестьянской железнодорожной милиции», по которым охрана путей сообщений организуется на штатной основе и передается в НКВД РСФСР¹. Дата 18 февраля стала ведомственным праздником — Днем транспортной милиции.

В положении подчеркивалось, что железнодорожная милиция организуется «в целях поддержания революционного порядка и единства управления на всех железных дорогах Советской республики», для защиты железных дорог и сооружений, пассажиров и грузов. На нее распространялись все права общей территориальной милиции и, кроме того, возлагались специальные обязанности по охране революционного порядка и безопасности, вызывавшиеся особенностями жизни в районе железных дорог². Причем железнодорожные чрезвычайные комиссии должны работать по специальным инструкциям, утвержденным Всероссийской чрезвычайной комиссией, по соглашению с НКВД. Железнодорожная милиция, военная охрана, органы железнодорожной чрезвычайной комиссии и агенты уголовного розыска не должны вмешиваться в административно-техническое управление железных дорог. Существующие организации охраны железных дорог ликвидируются и заменяются железнодорожной милицией, все их дела немедленно передаются НКВД³.

Первоначально управление железнодорожной милицией строилось по территориальному принципу. «Общее административное, хозяйственное и политическое руководство железнодорожной милицией и уголовным розыском НКВД осуществляется через губернские и уездные отделы исполкомов; ревизии и контроль всех действий железнодорожной милиции возлагается на Главное управление советской рабоче-крестьянской милиции губернских и уездных отделов управления на местах»⁴.

Однако практика показала несовершенство территориального управления железнодорожной милицией, в силу чего она не могла работать в тесном контакте с железнодорожной администрацией. Тер-

¹ На страже магистралей. Указ. соч. С. 27.

² СУ РСФСР. 1919. № 5. Ст. 48–49.

³ Декреты Советской власти. Т. IV. М., 1968. С. 407–408.

⁴ На страже магистралей. Указ. соч. С. 27.

риториальный принцип построения железнодорожной милиции был заменен линейным. При Главном управлении милиции НКВД РСФСР был создан железнодорожный отдел, на дорогах были учреждены линейные управления милиции, которые подчинялись районные и участковые управления железнодорожной милиции. Но право ревизии и контроля над железнодорожной милицией, находившейся на территории губернии, сохранялось за губернским исполкомом¹.

В функциональные обязанности железнодорожной милиции входило: борьба с преступностью и спекуляцией на транспорте, станциях и путях, обеспечение общественного порядка на вокзалах и поездах при скоплении публики, надзор за очисткой и уборкой подвижного состава и мобилизация населения на борьбу со снежными заносами, наводнениями, крушениями и т. п., оказание помощи гражданам при крушениях поездов и длительных остановках поездов, препровождение арестованных по железнодорожным путям к месту назначения, вызов по необходимости войск.

Третья Всероссийская конференция чрезвычайных комиссий 3 июня 1919 г. приняла резолюцию «О взаимоотношениях между местными чрезвычайными комиссиями и милицией». 4 июня ее одобрил НКВД РСФСР. Резолюция устанавливала: «В коллегии местных (губернских и уездных) отделов управления (в их ведении находилась милиция) вводить в качестве членов председателя ЧК».

Для укрепления аппарата уголовного розыска местные ЧК выделяли из своей среды «испытанных товарищей в качестве кандидатов... на должность зав. уголовно-розыскными отделениями». Кроме того, предусматривалось «вливать в местные уголовно-розыскные отделения возможно больше испытанных сотрудников ЧК, содействуя реорганизации этих учреждений и постепенно передавая в их ведение часть функций, лежащих ныне на ЧК, в области борьбы со спекуляцией, должностными преступлениями и т. д.».

В июле 1919 г. произошло частичное объединение аппарата уголовного розыска и транспортных чрезвычайных комиссий. Работники уголовного розыска, обслуживающие железные дороги и водные пути, откомандировывались в распоряжение участковых транспортных чрезвычайных комиссий. При этом губрозыск сохранил право инструктирования их по технике розыска и информации.

¹ Министерство внутренних дел России: 1802–2002. Т. II. С. 149.

Важные положения, регулирующие правовой статус кадров милиции, содержались в Декрете Совета Народных Комиссаров РСФСР от 3 апреля 1919 г. «О советской рабоче-крестьянской милиции».

По декрету милиция переводилась на государственный бюджет, личный состав подчинялся воинской дисциплине, вводилось обязательное обучение военному делу в соответствии с армейскими уставами. Декрет подробно регулировал порядок привлечения работников милиции в действующую армию.

Численность милиции России на 1 июля 1919 г. составила 87 843 сотрудника, в том числе: в общей милиции — 67 792 человека, в железнодорожной милиции — 17 514 человек¹.

Становление принципов комплектования работников милиции было завершено в Положении о рабоче-крестьянской милиции от 10 июня 1920 г.

Положение впервые разделило личный состав советской милиции на две категории: сотрудников (командный состав, следователи, агенты розыска, младшие и старшие милиционеры) и вспомогательный состав (канцелярские и технические работники, которые в кадры милиции не входили).

Для охраны железнодорожных путей, грузов и транспорта активно привлекались внутренние войска. К маю 1920 г. на охране железных дорог было занято 41 948 красноармейцев войск ВНУС².

Декрет ВЦИК от 10 июня 1920 г. «О рабоче-крестьянской милиции» утвердил, что в состав рабоче-крестьянской милиции входят наряду с городской и уездной милицией, промышленной и розыскной, железнодорожная и водная (речная и морская). «Как вооруженному исполнительному органу рабоче-крестьянской милиции присваивается значение вооруженных частей особого назначения со всеми отсюда вытекающими правами и обязанностями». В отдельном разделе, посвященном железнодорожной милиции, определялась структура ее управления. Она состояла из железнодорожного отдела Главного управления милиции, линейных, районных и участковых управлений с командами и техническим штатом, агентами уголовного розыска, старшими и младшими милиционерами. «Непосредственно руководящим органом железнодорожной милиции является отдел железнодорожной милиции при Главном управлении милиции, заве-

¹ Министерство внутренних дел России: 1802–2002. Т. II. С. 156.

² Там же. С. 164.

дующий которым назначается и увольняется НКВД РСФСР по представлению начальника милиции республики. На каждой железной дороге учреждается линейное управление железнодорожной милиции данной дороги, которое определяет порядок управления милицией на протяжении всей дороги, руководствуясь в своих действиях циркулярами и приказами отдела железнодорожной милиции Главного управления». Линейное управление железнодорожной милиции каждой железной дороги разбивалось на районы и участки с учреждением в них управлений. Причем губернские исполкомы имели право ревизии и контроля над железнодорожной милицией, находящейся на их территории¹. Принцип двойного подчинения местным Советам и Главному управлению милиции также распространялся и на транспортную милицию.

Для борьбы с систематическими хищениями на железных дорогах и другими уголовными преступлениями при линейных и районных управлениях организовывались следственно-розыскные отделы, а при участковых управлениях — следственно-розыскные столы. Работники железнодорожной милиции по делам службы пользовались правом беспрепятственного проезда на всех железнодорожных линиях во всех поездах по предъявлении документов, удостоверяющих поездку, согласно инструкции².

Положение от 10 июня 1920 г. закрепляло дисциплинарную ответственность сотрудников милиции «согласно уставу о дисциплинарных наказаниях...». Дисциплинарный устав служащих Советской рабоче-крестьянской милиции был издан НКВД РСФСР 22 августа 1919 г.

В ноябре 1920 года по решению коллегии НКВД РСФСР вся железнодорожная и водная милиция переходит в распоряжение командующего войсками внутренней службы (ВНУС) республики. Отделы железнодорожной и водной милиции при ГУМ республики 16 ноября передавались Штабу ВНУС³.

Для успешной борьбы с преступностью на транспорте 25 ноября 1920 г. издается инструкция «По организации железнодорожной следственно-розыскной милиции» за подписью начальника Центро-

¹ Милиция России: Документы и материалы. 1917–1999. Т. I. 1917–1934. Саратов: СЮИ МВД России, 2000. С. 94–95.

² Там же. С. 95.

³ ГАРФ. Ф. 393. Оп. 10. Д. 1. Л. 265–265, об. 266.

розыска А. Ивенина и заведующего подотделом железнодорожной следственно-розыскной милиции Кедрова. В ней говорилось, что для борьбы с хищениями грузов и железнодорожного имущества, а равно и другими уголовными преступлениями, совершаемыми в полосе отчуждения железных дорог, организуются линейные управления, участковые отделения следственно-розыскной милиции и столы уголовного розыска на участках отделения. Непосредственно руководящим органом железнодорожной следственно-розыскной милиции определялся подотдел железнодорожной следственно-розыскной милиции Центррозыска. Линейное управление руководит, направляет и координирует работу следственно-розыскных органов линии дороги под руководством Центррозыска. Участковые отделения следственно-розыскной милиции вели непосредственную борьбу с уголовными преступлениями в районе своего участка, для чего на узловых, конечных, сортировочных и прочих станциях были организованы столы уголовного розыска¹.

Район деятельности сотрудников железнодорожного уголовного розыска не ограничивался полосой отчуждения в тех случаях, когда следы преступления вели за пределы этой полосы. Однако операции разрешалось проводить за пределами полосы отчуждения только после уведомления местной милиции. Число следователей определялось числом агентов уголовного розыска, из расчета один следователь на трех агентов уголовного розыска. В примечании уточнялось, что обязанности следователей в подотделе железнодорожной следственно-розыскной милиции Центррозыска и линейных управлений несут инструкторы. Число агентов уголовного розыска определялось из расчета один агент на 10 заведенных дел в месяц, а также особенностью условий работы на участке².

Совет народных комиссаров РСФСР 14 июля 1921 г. своим Декретом «Об охране милицией продовольственных маршрутов» возложил на органы милиции охрану продовольствия и других ценных грузов, следующих по воде и железным дорогам. Все продовольственные грузы сопровождали команды милиции, которые охраняли их до окончания разгрузки³.

¹ Там же. Оп. 23. Д. 106. Л. 1-1 об.

² Милиция России: Документы и материалы. 1917–1999. Т. I. 1917–1934. С. 105–106.

³ История органов правопорядка России в точных датах. Хронологический справочник / Ю. Н. Морюков. М.: Объединенная редакция МВД России, 2007. С. 62.

В течение 1921 г. происходит коренная перестройка управления правоохранительными органами, обеспечивающими охрану революционного порядка на транспортных магистралях страны. Изначально железнодорожная и водная милиция были переданы в ведение ВЧК при СНК РСФСР, а 9 декабря 1921 г. постановлением ВЦИК РСФСР и Совета Труда и Оборона (СТО) РСФСР транспортные отделы милиции были упразднены. Борьба с уголовной преступностью на станциях и пристанях возлагалась на ВЧК, а охрана перевозимых грузов на Народный комиссариат путей сообщений (НКПС) РСФСР¹.

Однако и после передачи функций по охране железнодорожного и водного транспорта, станций и пристаней, борьба с преступностью на сопредельной территории продолжалась силами территориальной милиции. Так, на протяжении почти десяти лет с марта 1922 г. по январь 1932 г., вблизи железных дорог Северо-Кавказской ж. д., обнаруживали трупы мужчин, женщин, иногда детей, убитых ударом тупого предмета по голове. Сначала все они проходили, как единичные случаи и только в 1931 г. оперативным отделом Управления рабоче-крестьянской милиции Северо-Кавказского края был проведен общий анализ преступлений и детальное изучение материалов аналогичных убийств, позволившие объединить их в одно уголовное дело, насчитывающее пять томов. В январе 1932 г. банда под предводительством главаря Башкатова была задержана и изобличена в 459 убийствах, в большинстве простых крестьян с целью мелкого грабежа. На просторах нашей Родины территориальная милиция продолжала осуществлять помощь в поддержании общественного порядка и борьбе с преступностью на прилегающих территориях к железнодорожным станциям и пристаням.

2.3. Реформирование и развитие милиции в Советском государстве в 20–40-е годы и ее роль в обеспечении правопорядка на транспорте

В связи с комплексным реформированием сферы охраны правопорядка на транспорте, функция обеспечения транспортной безопасности оказалась разделена между рядом ведомств и подразделений, о которых шла речь в предыдущем параграфе. В то же время роль территориальной милиции в вопросе обеспечения правопорядка в транспортной сфере

¹ Стражи дорог: (Рассказы и очерки о транспортной милиции). Калининград: Янтар. Сказ, 1999. С. 13.

продолжала оставаться существенной. Особое внимание заслуживает внимание дальнейшее реформирование милицейских органов в 20–40-е гг. и их роль в противодействии преступности на транспорте.

Эффективность противодействия преступности, в том числе и на транспорте во многом определяется кадровой составляющей и уровнем профессионализма правоохранителей. В связи с этим важно определиться, какими критериями руководствовались советские органы при отборе на службу в милицию.

В рассматриваемый исторический период в качестве определяющих рассматривались два критерия: признание Советской власти и наличие активного избирательного права. В то же время особые дополнительные требования предъявлялись к руководящему составу милиции.

На должности начальников уездных и городских управлений милиции и их помощников могли назначаться лица, «преданные в лице Советской власти интересам рабочего класса и беднейшего крестьянства, а именно: по рекомендации социалистических партий, стоящих на платформе Советской власти, профессиональных союзов и местных Советов депутатов».

Правящая Коммунистическая партия с самого начала придавала большое значение комплектованию милиции кадрами, направляя в нее своих представителей, особенно на руководящие должности. Так, к осени 1918 г. во главе 130 губернских, городских и уездных управлений милиции европейской части РСФСР находились коммунисты и им сочувствующие.

Другими критериями, предусмотренными инструкцией, были достижение возраста 21 года и грамотность. При этом последний критерий не уточнялся, он формулировался: «вполне грамотные». Однако на практике это расплывчатое требование было трудно выполнимо. Значительная часть работников милиции была малограмотна или вообще не грамотна.

После окончания Гражданской войны в 1921–1922 гг. численность милиции Российской Федерации была сокращена на 60 %. По постановлению СНК от 17 октября 1922 г. ее материальное содержание было передано местным органам Советской власти. При этом организационное руководство и изменение функций милицейских органов оставалось за НКВД.

Постановлением ВЦИК и СНК РСФСР от 24 мая 1922 г. было объявлено «Положение о Народном комиссариате внутренних дел». В нем на рабоче-крестьянскую милицию среди прочих обязанностей

возлагалось и окарауливание сооружений на всех путях сообщения в пределах станций, пристаней затонов, поддержание порядка и спокойствия на всех путях сообщения РСФСР и сопровождение перевозимых по ним грузов и ценностей. Рабоче-крестьянская милиция по этому постановлению состояла из начальников милиции, старших и младших милиционеров, лиц административно-хозяйственного состава, работников уголовного розыска и канцелярского персонала. Аппаратами управления милицией являлись Главное управление милиции, губернское, уездное и районное управление милиции, причем аппаратами управления милиции на путях сообщения являлись: дорожное или водное областное, районное, участковое управление милиции. Милиция путей сообщения республики не находилась в непосредственном ведении местных исполкомов. Начальники линейной железнодорожной и областной водной милиции так же, как и подчиненные начальники районной железнодорожной и водной милиции, назначались НКВД, причем исполкомы по месту нахождения соответствующего управления милиции выставляли кандидатов на должности линейных областных и районных начальников милиции по принадлежности¹.

Курс советского правительства на индустриализацию и коллективизацию с параллельным свертыванием НЭПа predetermined большое число реорганизаций, как всего НКВД, так и милиции.

Главное управление милиции и уголовного розыска при СНК РСФСР (Главмилиция) было создано на основании Постановления ВЦИК и СНК от 31 декабря 1930 г. «О мероприятиях, вытекающих из ликвидации Наркомвнудела РСФСР и Наркомвнуделов автономных республик». На него возлагались следующие задачи:

- руководство и управление органами милиции и уголовного розыска, осуществление охраны общественного порядка и безопасности;
- осуществление охраны личной безопасности граждан, их прав и имущества;
- осуществление охраны государственного и общественного имущества;
- специальная охрана имущества учреждений и предприятий, имеющих государственное значение;
- борьба с преступностью и производство расследований преступлений в пределах, указанных УПК РСФСР;

¹ Милиция России: Документы и материалы. 1917–1999. Т. I. 1917–1934. С. 133–135.

— руководство приведением в исполнение судебных приговоров, организация ссылки без принудительных работ, учет высылаемых и ссылаемых;

— оказание содействия государственным органам в проведении установленных законом повинностей;

— подготовка кадров милиции и уголовного розыска.

Перечисленные функции, так или иначе, затрагивали и транспортную сферу, что позволяет делать вывод о прямом участии органов территориальной милиции в охране правопорядка на транспорте.

Согласно Постановлению местные Административные отделы (управления) реорганизовывались в Управления милиции и уголовного розыска, действовавшие на правах отделов исполкомов соответствующих Советов.

25 мая 1931 г. СНК СССР утвердил первое общесоюзное Положение о рабоче-крестьянской милиции (действовало до 1962 г.). Оно устанавливало, что центральными органами являлись Главные управления милиции Союзных республик, созданные при Совнаркомах, а местными — районные, городские, краевые и областные Управления милиции, а также Управления милиции автономных республик.

4 октября 1931 г. Совнарком РСФСР, утвердил Положение о Главном управлении рабоче-крестьянской милиции при СНК РСФСР.

В принятом «Положении о рабоче-крестьянской милиции» милиция характеризовалась как административно-исполнительный орган Советской власти. Основными задачами милиции являлись наблюдение «за проведением в жизнь законов и распоряжений центральных и местных органов власти, регулирующих революционный порядок и общественную безопасность». Ей поручалось вести борьбу с преступностью, расследовать дела о преступлениях, охранять государственное и общественное имущество, а также личную безопасность граждан и их имущество, в том числе и в транспортной сфере.

Милиция разделялась на общую и ведомственную. Общая милиция Положением от 25 мая 1931 г. переводилась с местного бюджета на общегосударственный и снабжалась вооружением, снаряжением и вещевым довольствием в централизованном порядке. Это улучшило материальное положение работников милиции, их качественный состав, повысило эффективность работы всех органов.

Ведомственная милиция предназначалась для охраны отдельных предприятий и сооружений, иного имущества на основе соглашения республиканских, краевых, областных органов милиции с конкрет-

ными государственными и общественными органами. Она содержалась за счет средств тех государственных и общественных органов, которые ею обслуживались.

Подчинение милиции ОГПУ предусматривало оперативное использование местными органами последних соответствующих аппаратов угрозыска и милиции.

Очевидно, что расчет был сделан на широкое и активное подключение аппаратов уголовного розыска и милиции к политическому сыску.

Постановлением СНК СССР от 4 декабря 1931 г. в ОГПУ была передана стрелковая охрана НКПС, явившаяся основой для создания железнодорожных частей войск ОГПУ¹. В 1932 г. численность этих частей составила 47 тыс. чел., под их охраной к 1939 г. находилось 1400 объектов железнодорожных, водных и транспортных коммуникаций². В своем распоряжении войска имели к этому времени 16 бронепоездов, 12 бронеплощадок и 36 мотоброневагонов, что значительно повысило качество охраны важнейших транспортных объектов³.

Главное управление милиции НКВД СССР, со времени образования — 1934 г., сосредоточило в своих руках решение всех оперативных вопросов, причем в таком объеме, что нижестоящие органы без согласования с главком не могли решать ни одного сколько-нибудь значительного вопроса. Такая централизация в построении органов милиции привела к тому, что работники на местах в значительной мере перестали проявлять инициативу, самостоятельность, ожидали директив от вышестоящих органов. Данное обстоятельство не могло не влиять отрицательно на качественный уровень работы милиции.

Период 1922–1938 гг. в основном определил формы и методы управления органами охраны общественного порядка и борьбы с преступностью в милицейских структурах. Сложившаяся за это время практика показала, что охрана общественного порядка и борьба с преступностью силами территориальной милиции, а тем более органами государственной безопасности недостаточно эффективна. Особенности борьбы с преступностью на транспорте требовали, прежде всего, мобильности от оперативных сотрудников и дознавателей, так как транспорт на длительное время задерживать было нельзя,

¹ Министерство внутренних дел: 1802–2002. Указ. соч. С. 231.

² См.: Лысенков С. Г., Сидоренко В. П. Внутренние войска: страницы истории. СПб., 2001. С. 42.

³ Министерство внутренних дел: 1802–2002. Указ. соч. С. 231.

а также специальных знаний и навыков, которыми сотрудники территориальной милиции не обладали. В связи с тем, что главные усилия по охране правопорядка территориальной милиции направлялись в населенные пункты, то вопросы борьбы с преступностью на станциях, пристанях и путях сообщений отходили на второй план.

В последующий хронологический период времени — межвоенный период — для охраны общественного порядка, борьбы с уголовной преступностью и хищениями социалистической собственности на железнодорожном транспорте совместным приказом НКВД и НКПС СССР от 26 июня 1937 г. за № 00370-26/ц в составе ГУРКМ вновь был создан отдел железнодорожной милиции, на железных дорогах — дорожные отделы милиции (ДОМ). Вначале местные подразделения железнодорожной милиции вновь, как и в 1919 г., строились по территориальному принципу, и начальник ДОМ был одновременно заместителем начальника местного управления милиции¹. Функции охраны грузов и сооружений были сохранены за стрелковой охраной НКПС.

Отделы железнодорожной милиции формировались по числу дорог в местах расположения их управлений и состояли из отделений уголовного розыска, БХСС и наружной службы. В ГУРКМ НКВД СССР был создан специальный отдел по руководству органами железнодорожной милиции на местах. Командные штаты железнодорожной милиции были укомплектованы курсантами Центральной школы милиции, Ленинградской и Киевской школ усовершенствования выпуска 1937 г.

Ранее, приказом НКВД СССР от 14 июля 1937 г. в Главном управлении государственной безопасности (ГУГБ) был образован отдел охраны правопорядка на водном транспорте, шоссейных дорогах и в связи².

В это время происходило частое реформирование транспортных отделов НКВД СССР, поиск новых форм и методов борьбы с преступностью и поддержанием общественного порядка на транспорте.

В соответствии с приказом НКВД СССР № 00184 от 3 апреля 1938 г. с 1 января этого года вводились в действие новые штаты РКМ железных дорог страны в соответствующих управлениях краев, областей и республик. Приказом помощника начальника УНКВД Ленинградской области по милиции старшего майора милиции Киракозова

¹ ОАИ ИЦ ГУ МВД России по СПб и ЛО. Ф. 2. Оп. 1. Д. 25. Л. 167.

² Рыбников В. В., Алексушин Г. В. История правоохранительных органов Отечества: Учебное пособие. М., 2008. С.190.

за № 0080 от 7 мая 1938 г. были введены новые штаты РКМ Октябрьской и Кировской железных дорог, штаты, объявленные приказами УНКВД ЛО №№ 00114 от 26.07. 1937 г. и № 00135 от 20.08. 1937 г. отменялись¹.

Штаты дорожного отдела РКМ Октябрьской железной дороги насчитывал 1.180 единиц, из них аппарат дорожного отдела — 36 ед. и четыре отделения — 30 ед. (ОБХСС-13 ед., ОУР-11 ед., отделение наружной службы-9 ед., хозяйственно-финансовое отделение-7 ед.), всего 76 единиц. Остальная численность приходилась на Линейные отделения (Линотделения), которые в свою очередь подразделялись на Оперативные пункты (Оперпункты), Линейные посты (Линпосты) и Линейные пункты (Линпункты). Дорожный отдел РКМ Октябрьской железной дороги насчитывал десять линейных отделений, двадцать пять оперпунктов, сорок один линейных постов и шесть линейных пунктов. Так, линейное отделение Московской пассажирской и товарной ж.д. станций, включая Спирово состояло из четырех оперативных пунктов и семи линейных постов. Численность самого линейного отделения составляла 113 ед., из них:

- начальник отделения — 1;
- заместитель начальника отделения — 1;
- помощник-политработник (пом. полит.) — 1;
- инструктор-политработник — 1;
- оперуполномоченный — 4;
- уполномоченный — 4;
- дежурный уполномоченный — 3;
- инспектор — 2;
- секретарь — 1;
- машинистка — 1;
- обслуживающий — 1;
- командир взвода — 2;
- командир отделения — 6;
- милиционеры — 80 (из них на охрану общественного порядка — 69, на охрану КПЗ — 7, на конвоирование — 4).

Оперативный пункт Ховрино, Поваровка включительно, состоял из:

- начальник оперпункта — 1;
- оперуполномоченный — 1;
- уполномоченный — 2;

¹ Там же. Ф. 1. Оп. 1. Д. 44. Л. 57.

дежурный уполномоченный — 2;
командир отделения — 1;
милиционеров — 8;
всего — 16 ед.

Линейный пост Останкино, Петровско-Разумовское включительно, состоял из:

участковый уполномоченный — 1;
милиционеры — 2;
всего — 3 ед.

Сопоставимая численность распределялась и по другим подразделениям¹.

Штат дорожного отдела РКМ Кировской железной дороги насчитывал 357 единиц, причем сам дорожный отдел с отделениями имел численность в 73 единицы (аппарат отдела — 25 ед., отделения — 48 ед.) и состоял из семи линейных отделений, которые в свою очередь состояли из пяти оперпунктов и тринадцати линпостов, составом и численностью сопоставимой с дорожным отделом РКМ Октябрьской железной дороги².

Перечень задач, вновь образуемой железнодорожной милиции, был прописан во «Временном положении о железнодорожной милиции НКВД СССР», он был довольно обстоятельным. Численность личного состава возросла с 11,5 тыс. чел. в 1937 г. до 21,5 тыс. чел в 1939 г. В соответствии с оргштатным приказом НКВД СССР по стране организовывалось 234 отделения, 281 оперативный пункт и 949 линейных постов железнодорожной милиции³.

В это же время происходит реформирование водных отделов Наркомата внутренних дел СССР. Так, в приказе № 00140 от 5 сентября 1938 г. начальника УНКВД по ЛО комиссара госбезопасности 3 ранга Литвина «С объявлением новых штатов УНКВД по Ленинградской области» был объявлен Ленинградский водный отдел и его отделения: Морское портовое отделение — Ленинградский порт, Речное отделение — пристань Новгород, Речное отделение — пристань Шлиссельбург⁴.

¹ ОАИ ИЦ ГУ МВД России по СПб и ЛО. Ф. 1. Оп. 1. Д. 44. Л. 57-67, подсчитано автором А.В. Панфильцом.

² Там же. Л. 68-71, подсчитано автором А.В. Панфильцом.

³ ОАИ ИЦ ГУ МВД России по СПб и ЛО. Ф. 2. Оп. 1. Д. 25. Л. 168.

⁴ Там же. Ф. Оп. 1. Д. 44. Л. 118–118 об.

Организация и становление железнодорожной и водной милиции происходили трудно. Прежде всего, с самого начала ощущалась нехватка профессиональных кадров, отсутствовала методика работы по выполнению обширного круга специфических задач охраны железнодорожного транспорта и прилежащих территорий, а также предстояло еще и наработать взаимосвязи с другими подразделениями милиции. Дорожно-транспортные отделы госбезопасности в силу специфики своих задач предпочитали не делиться своим опытом противодействия хищениям на дорогах с вновь создаваемой железнодорожной и водной милицией, хотя имели дорожные и районные опергруппы в своем подчинении¹.

В течение нескольких месяцев по всему Союзу СССР создаются соответствующие дорожные отделы. С 1 августа 1937 года были организованы дорожно-транспортный отдел НКВД на Восточно-Сибирской железной дороге и дорожный отдел Дальневосточной железной дороги, этот день является теперь днем образования этих УВДТ².

Многочисленные проверки в начальный период становления железнодорожной милиции показали недостаточность профессионализма сотрудников милиции и непонимание специфики борьбы с хищениями на транспорте. Так, проверка работы милиции Калининской железной дороги в конце 1937 г. показала, что сотрудники не вскрыли ни одной организованной группы преступников, в то время как Управления дороги уплатило клиентам за расхищение и недостачу груза только за второе полугодие свыше 1 млн. руб. Однако по другим направлениям работы, как то, наведение общественного порядка, поддержание паспортного режима железнодорожная милиция сработала удовлетворительно, что позволило задержать тысячи бежавших заключенных, ссыльных и разыскиваемых преступников³. В это время и общая милиция привлекалась к выселению граждан из занимаемых ими помещений, принадлежавших НКПС, хотя это и не было ее прямой задачей.

В соответствии с директивой Наркома внутренних дел СССР — комдива Чернышова от 28 декабря 1937 г. за № 632904 для осуществления работы по конвоированию арестованных в народные и транспортные суды в стране создавались отдельные дивизионы конвойной

¹ ОАИ ИЦ ГУ МВД России по СПб и ЛО. Ф. 2. Оп. 1. Д. 25. Л. 495.

² История органов правопорядка России в точных датах. Указ. соч. С. 93.

³ ОАИ ИЦ ГУ МВД России по СПб и ЛО. Ф. 2. Оп. 1. Д. 30. Л. 55.

службы территориальной милиции. Например, в УРКМ Ленинграда приказом № 0027 от 5 февраля 1938 г. был сформирован отдельный дивизион конвойной службы за счет сокращения существующих штатов органов и частей РКМ г. Ленинграда с подчинением непосредственно начальнику Отдела службы УРКМ¹.

При организации вновь железнодорожной милиции, несмотря на координирующий их деятельность дорожный отдел ГУРКМ НКВД СССР, они были подчинены территориальной милиции. Однако такая децентрализация транспортной милиции себя не оправдала и осенью 1938 года начинается перестроение транспортной милиции по линейному принципу с подчинением только ГУРКМ через соответствующий отдел.

Так, на основании приказов НКВД СССР № 00609 от 17 сентября 1938 г. и № 597 от 23 октября 1938 г. органы железнодорожной милиции были переподчинены под непосредственное руководство Главного управления РКМ НКВД СССР через Отдел железнодорожной милиции. Во исполнение этих распоряжений начальник УНКВД по ЛО своим приказом за № 00195 от 19 ноября 1938 г. передал под непосредственное подчинение Отделу железнодорожной милиции ГУРКМ НКВД СССР дорожные отделы РКМ Октябрьской и Кировской железных дорог, с исключением их из штатов Управления РКМ Ленинградской области, оставив за последним их финансирование по самостоятельным сметам и лечебно-санаторное обследование².

Накануне войны, 3 февраля 1941 г. Указом ПВС СССР НКВД СССР преобразуется в два наркомата: НКВД и НКГБ СССР, что повлекло и некоторые структурные изменения на местах. Управление милицией УНКВД СССР по Ленинградской области было разделено на управление городской и управление областной милицией. После начала войны, в июле 1941 г., для улучшения взаимодействия госбезопасности и общеуголовных структур в правоохранительной деятельности и борьбе с вражеской агентурой, эти два наркомата снова объединяются в один — НКВД СССР, эти реформы почти не сказались на структуре и подчиненность транспортной милиции. Структура НКВД СССР была объявлена 31 июля 1941 г. приказом Наркома внутренних дел. Численность центрального аппарата наркомата соста-

¹ Там же. Ф. 1. Оп. 1. Д. 44. Л. 18.

² ОАИ ИЦ ГУ МВД России по СПб и ЛО. Ф. 1. Оп. 1. Д. 44. Л. 154.

вила девять тысяч человек, транспортная милиция была по-прежнему в структуре Главного управления милиции¹.

22 июня 1941 года началась Великая Отечественная война. Указ ПВС СССР от 22 июня 1941 г. «О военном положении» существенно расширил задачи как общей, так и транспортной милиции. Органы милиции сохранили во время войны довоенную жесткую централизованную структуру. Общее руководство всеми подразделениями милиции СССР осуществляло Главное управление милиции, возглавляемое комиссаром 1 ранга А. Г. Галкиным. В состав ГУМ входили такие подразделения, как отделы: уголовного розыска, наружной службы, железнодорожной и водной милиции (с 1942 г.), ведомственной милиции, научно-технический, паспортный, ГАИ, ОБХСС, политотдел, а также секретариат и центральный детский справочный стол. Дорожные отделы железных дорог и водные отделы соответствующих УНКВД республик, краев и областей подчинялись напрямую Главному управлению милиции. Дорожным отделам на железных дорогах подчинялись линейные отделы милиции, линейные отделения и оперативные пункты на станциях. На водных путях действовали отделы водной и речной милиции, в их подчинении находились отделения и участки водной и речной милиции².

Бессчетное число военных страниц, отмеченных беспримерными подвигами, вошло в историю транспортной милиции. Справедливо будет отметить героическую защиту вокзала сотрудниками линейного отделения станции Брест-Литовской железной дороги под руководством А. Я. Воробьева в первые дни войны. Защитники вокзала смогли в невероятных условиях вероломного нападения врага почти на сутки задержать продвижение немецких железнодорожных составов вглубь страны. Воробьев был схвачен фашистами и расстрелян³.

Задачи, выполняемые в военное время железнодорожной речной и водной милицией, существенно расширились. Теперь они занимались охраной и борьбой с хищениями военных и народнохозяйственных грузов, эвакуируемых в тыловые области страны и потоком идущих на фронт; оказанием помощи уполномоченным СНК СССР в организации погрузки-выгрузки эвакуируемого населения и имущества;

¹ Ведомости Верховного Совета СССР. 1940. № 4; Министерство внутренних дел: 1802–2002. Указ. соч. С. 282–283.

² Министерство внутренних дел: 1802–2002. Указ. соч. С. 287.

³ Наш пост — магистрали страны. Указ соч. С. 27–30.

сопровождением эшелонов с оборудованием и людьми; поддержанием общественного порядка на вокзалах, пристанях и пунктах питания; разгрузкой железнодорожного, автомобильного и речного транспорта от пассажиров для военных нужд. Для чего на крупных железнодорожных станциях создавались оперативные заслоны милиции. Когда в октябре 1941 г. гор. Куйбышев (нынешняя Самара) стала столицей нашей Родины, то с 26 октября СНК СССР распорядился создать милицейские заслоны на станции и пристани г. Сызрань Куйбышевской области, на пристани г. Ульяновска, на станциях Бузулук и Кинель, на станции и пристани Куйбышев в целях предотвращения проникновения неконтролируемых потоков беженцев и эвакуируемых во вновь назначенную столицу¹.

Военное положение страны потребовало изменений не только задач, структур органов НКВД СССР, но и самих условий службы сотрудников. Рабочий день сотрудников железнодорожной и водной милиции, как и остальных сотрудников наркомата внутренних дел, мог продолжаться по 18–20 часов, в зависимости от требований оперативной и боевой обстановки, были отменены отпуска, личный состав оперативных служб переводился на казарменное положение, а в прифронтной полосе весь личный состав. За серьезные правонарушения (сон на посту, прогулы, утрата оружия или документов) сотрудников стали привлекать не только к дисциплинарной ответственности, но и к суду Военного трибунала².

Приказом НКВД СССР № 00703 от 22 июня 1941 г. в наркомате организуется отдел железнодорожных и водных перевозок для организации перевозок грузов и личного состава НКВД СССР по железным дорогам, речным и морским транспортом³. Это позволило в общей неразберихи первых дней войны быстро перебросить личный состав в места дислокации их органов и частей.

Происходили в течение войны и различные реорганизации подразделений внутренних войск, занимающихся охраной железных дорог. Так, в январе 1942 г. из Главного управления внутренних войск было выделено Управление войск НКВД СССР по охране железных дорог. Многие части и соединения оперативных, конвойных войск и войск по охране железных дорог и промышленных предприятий

¹ Рыбников В. В., Алексеушин Г. В. Указ. соч. С. 204.

² Министерство внутренних дел: 1802–2002. Указ. соч. С. 295–296.

³ История органов правопорядка России в точных датах. Указ. соч. С. 98.

вступали в боевые действия в 1941–1942 гг. в местах своей дислокации вместе с полевыми войсками Красной Армии, встречая наступление немецко-фашистских захватчиков. Так, наряду с пограничными заставами на западной границе первыми вступили в боевые действия передовые гарнизоны 10-й дивизии, 57, 109, 114-го полков войск НКВД по охране железнодорожных сооружений. Самоотверженно сражаясь с врагом, многие солдаты героически погибли, защищая рубежи страны¹.

Третья дивизия войск НКВД по охране железных дорог стойко защищала г. Могилев, в августе-сентябре 1941 г. в боях под Ленинградом участвовал курсантский батальон военно-политического училища войск НКВД, в живых осталось 72 курсанта. Полки 23-й дивизии войск НКВД по охране железных дорог вместе с другими дивизиями внутренних войск в числе первых остановили врага на подступах к Ленинграду, всего в четырех километрах от города, когда за спиной обороняющихся находился Кировский завод. Только в течение первого полугодия войны они участвовали в более чем в 250 боях. Дивизия охраняла и обороняла Ленинградскую, Кировскую и Октябрьскую железные дороги, в оборону города свой вклад внесли семь ее бронепоездов. Воины 23-й дивизии НКВД по охране железных дорог за два года войны истребили свыше 33 тыс. вражеских солдат, уничтожили 31 танк, 15 орудий, 8 минометных батарей, 23 самолета противника².

В октябре 1942 г. бронепоезда были переподчинены войскам НКВД СССР по охране железнодорожных сооружений. Только в боях под Ленинградом и в Карелии шесть бронепоездов 23-й дивизии НКВД СССР провели 184 боя и огневых налета по противнику. Всего за годы войны в боях с захватчиками участвовал 21 бронепоезд внутренних войск³.

В связи с переброской промышленных предприятий и массовой эвакуации людей на восток страны значение Доротделов постоянно росло, численность их так же возрастала. Так, на Томской железной дороге, через которую шел значительный поток военных грузов и людских ресурсов, штатная численность Доротдела милиции выросла с 1942 г. по 1944 г. на 190 чел. — с 507 чел. до 697 человек⁴.

¹ Внутренние войска в Великой Отечественной войне. М., 1975. С. 47–91.

² История советской милиции. Т. 2. М., 1977. С. 70–71.

³ Там же. С. 72.

⁴ Советская милиция. История и современность. 1917–1987 гг. М., 1987. С. 163.

Сотрудники Доротделов милиции обеспечивали пропускную систему, введенную с военным положением для пассажиров, надзор за соблюдением правил МПВО и, прежде всего, светомаскировки на транспорте и прилегающих территориях. Осмотр платформ с боевой техникой для выявления внутри самолетов, танков взрывчатки, грант, снарядов и т. д. и проверка сопровождающих их лиц. Осуществляли наблюдение за особо важными железнодорожными стрелками путем установления специальных милицейских постов. Как и в мирное время поддерживали должный общественный порядок, боролись с преступностью и хищениями на транспорте, задерживали беспризорных несовершеннолетних, дезертиров, разыскиваемых лиц. Стойко переносили тяготы военного времени, голодали, погибали под обстрелами и бомбежками, но достойно выполняли свой служебный долг перед Родиной.

27 июня 1942 г. совместным приказом НКВД СССР и Наркомата речного флота организуется водная милиция¹. Вначале водная милиция (с 1938 г.) находилась в подчинении территориальной милиции. Так, в Управлении милиции УНКВД СССР по Ленинградской области был организован Отряд речной милиции (ОРМ), численностью в 522 единицы².

Постановление ГКО от 25 сентября 1942 года расширило полномочия железнодорожной милиции, возложив на ее сотрудников контроль за перевозкой грузов по железной дороге частными лицами. Разрешенный вес для частных лиц устанавливался в количестве 16 килограммов на одного человека. Перевозимый груз свыше указанной нормы изымался органами милиции и сдавался торгующим организациям³.

Для руководства железнодорожной и водной милицией 6 мая 1943 года приказом НКВД СССР № 00831 в составе Главного управления милиции было образовано Управление транспортной милиции, которое возглавил комиссар милиции 3 ранга П.С. Бунин. Управление создавалось на базе бывшего 4-го Транспортного управления НКВД, тем самым транспортная милиция была выведена из подчинения органов государственной безопасности⁴.

¹ Календарь знаменательных и памятных дат МВД России. М.: Объединенная редакция МВД России, 2005. С. 51–52.

² Панфилец А. В. Указ. диссертация. С. 46.

³ Мулукаев Р. С., Скилягин А. Т. История советской милиции: Хронологический справочник. Ленинград, 1976. С. 31.

⁴ История органов правопорядка России в точных датах. Хронологический справочник / Ю. Н. Моруков. М.: Объединенная редакция МВД России, 2007. С. 112.

За военный период 1941-1944 гг. с поездов и судов сотрудниками транспортных отделов по различным причинам было снято 2,5 тыс. пассажиров. Из них 1 млн. 800 тыс. чел. было оштрафовано на общую сумму более 200 млн. руб., задержано 496 тыс. чел., в том числе по подозрению в шпионаже и диверсиях — 6,5 тыс. чел., изменников и предателей Родины — свыше тысячи, за антисоветскую агитацию — почти 3 тыс., дезертиров из Красной Армии и скрывшихся от призыва — 15, 5 тыс.; дезертиров с предприятий военной промышленности — 2 тыс. чел., лиц, находящихся в розыске, бежавших из мест заключения, спецпоселений — 13,5 тыс. человек¹.

Участие в боевых действиях против врага на первом этапе Великой Отечественной войны в прифронтовой зоне зачастую принимали и подразделения, состоящие из сотрудников и военнослужащих внутренних войск НКВД, часто только из сотрудников милиции. С улучшением ситуации на фронте многие сотрудники НКВД отзывались в тыл и направлялись для обеспечения общественного порядка.

После коренного перелома в Великой Отечественной войне происходит очередное реформирование НКВД СССР. Указом ПВС СССР от 14 апреля 1943 г. «О разделении НКВД на НКВД и НКГБ» все оперативно-чекистские управления НКВД переходили в НКГБ. Наркомом внутренних дел на протяжении 1938–1945 гг. неизменно оставался Л. П. Берия, его первым заместителем становится С. Н. Круглов, в будущем Нарком и Министр внутренних дел в послевоенный период².

Менялись не только задачи и структура наркоматов и подразделений, но и форма сотрудников. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 9 февраля 1943 г. «О званиях начальствующего состава органов НКВД и милиции» и «О введении новых знаков различия для личного состава органов и войск НКВД» в силовых наркоматах и их войсках вводится ношение погон, а специальные звания были приравнены к званиям военнослужащих. В милиции были установлены следующие звания: для высшего начсостава вместо званий «Директор милиции», «Инспектор милиции» и «Старший майор милиции» — комиссар милиции III ранга (генерал-майор), II ранга (генерал-лейтенант), I ранга (генерал-полковник), которые просуществовали в милиции до 1973 года. Для старшего начсостава: майор, подполковник, полковник милиции; для среднего начсостава: младший лейте-

¹ Министерство внутренних дел: 1802–2002. Указ. соч. С. 334–335.

² Там же. С. 285.

нант, лейтенант, старший лейтенант, капитан милиции; для младшего начсостава: младший сержант, сержант, старший сержант милиции и для рядового состава: старший милиционер, милиционер. В это же время было введено новое обмундирование — мундиры, гимнастерки и шинели темно-синего цвета с бирюзовой кантовкой и петлицами бирюзового цвета. На погонах рядового и младшего начсостава железнодорожных и водных отделов через трафарет указывались службы (железнодорожная милиция — металлический ключ с молотком, водная — якорь)¹.

8 сентября 1941 г. враг установил сухопутную блокаду Ленинграда, которая длилась 900 дней и ночей, для снабжения города продовольствием, топливом и промышленными товарами использовалась южная часть акватории Ладожского озера и Ленинград-Финляндский участок железной дороги: станция Ленинград-Финляндский — станция Ладожское Озеро. Баржами, кораблями и другими плавсредствами, а с установления ледяного покрова, по ледовой дороге на автомашинах, с восточного берега (поселки Кобона, Лаврово) на западный, а далее от порта Осиновец на станции Ладожское Озеро, Борисова Грива и Ваганово, а затем в Ленинград — по железной дороге. К этому участку дороги было приковано повышенное внимание сотрудников транспортной милиции. На конечной станции Ладожское Озеро действовала специальная группа сотрудников в составе 14 человек во главе с А. П. Кирилловым. Оперпункт имелся на станции Кобона, где сосредотачивались буквально горы различных грузов, предназначенных для перевозки по «Дороге Жизни» в Ленинград. На плечи речной и железнодорожной милиции легла громадная ответственность по эвакуации оборудования крупных заводов и фабрик, детей, стариков и женщин, беженцев из оккупированных районов, выявлению среди них шпионов, дезертиров и диверсантов².

Работа ленинградских милиционеров во время блокады была ежедневным подвигом, при рассредоточении граждан в бомбоубежища и укрытия при авианалетах и артиллерийских обстрелах при

¹ Панфилец А. В. Ленинградская милиция в годы блокады (сентябрь 1941 г. — январь 1944 г.): дис. канд. ист. наук. СПб., 2000. С. 226; История органов правопорядка России в точных датах. Указ. соч. С. 111.

² Панфилец А. В. Органы и войска НКВД на Северо-Западе СССР в годы Великой Отечественной войны: монография. СПб.: Изд-во СПб ун-та МВД России, Р-КОПИ, 2016. — С. 54, 65; Служба ... древняя как мир. Указ. соч. С. 119.

погрузках и разгрузках водного и железнодорожного транспорта, сами сотрудники оставались на своих постах. В декабре 1941 г. из-за истощения и ранений ежедневно выбывало 60–65 сотрудников Ленинградской городской милиции, а из отряда речной милиции — 20–25 чел. Только в январе 1942 г. от голода умерло 166 ленинградских милиционеров, в феврале 1942 г. — 212 человек¹.

Только с 21 ноября 1941 г. по 24 апреля 1942 г. по ледовой «Дороге Жизни» было доставлено в осажденный Ленинград 361 109 тонн грузов, в том числе 262 419 тонн продовольствия. Кроме того, было перевезено 8 357 тонн фуража, 31 910 тонн боеприпасов, 34 717 тонн горюче-смазочных материалов, 22 818 тонн угля, 888 тонн других грузов. С 22 января по 15 апреля 1942 г. из Ленинграда были эвакуированы 554 186 человек².

Эвакуация населения в этот период происходила с Финляндского вокзала и станции Кушелевка, это были очень сложные участки работы, так как туда приходили изнуренные голодом, болезнями и бомбежками горожане с нехитрым скарбом. Сотрудникам милиции приходилось, прежде всего, оказывать помощь в размещении прибывающих по вагонам, поддерживать общественный порядок на платформах, у продовольственного пункта, где эвакуируемых кормили и выдавали продукты на дорогу. Некоторые изголодавшиеся люди съедали слишком много и умирали, после отхода эшелона надо было организовать захоронение умерших. В феврале 1942 г. Линейное отделение милиции (ЛОМ) на станции Ленинград-Финляндский возглавил, прибывший с группой сотрудников с большой земли взамен погибших и истощенных, орденноносец Иван Алексеевич Жуков, который уже спустя год за успешное выполнение заданий правительства и Военного Совета Ленинградского фронта по эвакуации населения был награжден грамотой Ленгорисполкома³.

Железнодорожные составы в оба конца вынуждены были передвигаться только в ночное время, иногда они останавливались, у паровозов кончалось топливо, и сопровождающая группа милиционеров добывала это топливо по пути следования. А ведь сотрудники

¹ Советская милиция. История и современность. 1917–1987 гг. М., 1987. С. 163.

² Служба ... древняя как мир. Очерки истории о Северо-Западной транспортной милиции. СПб., 2005. С. 120.

³ Там же. С. 121.

милиции также как и все были измучены голодом, холодом, болезнями и бомбежками.

Ленинградский железнодорожный узел, в особенности Московский вокзал, до прекращения железнодорожного сообщения с Москвой, принял на себя всю тяжесть массовой эвакуации. В течение суток с Московского вокзала отправляли до 40 тысяч человек, а ведь их надо было подвергнуть проверке, чтобы в тыл не отправить диверсантов и вражеских лазутчиков¹.

Для предотвращения проникновения в блокадный Ленинград вражеских диверсантов, шпионов и дезертиров по южной оконечности города были организованы три заградительные линии, причем охрану второй поручили Ленинградской городской милиции, а так как эта линия проходила и по железнодорожным путям, то в этом принимала участие и транспортная милиция.

Это была дополнительная нагрузка сотрудникам транспортной милиции к уже существенно расширенным задачам военного времени.

За период существования второй заградительной линии сотрудниками милиции блокадного Ленинграда были задержаны сотни дезертиров, шпионов, диверсантов, ракетчиков, уголовного элемента².

Сохранность грузов, рассредоточенных по различным линейным станциям Ленинградского железнодорожного узла представляла собой нелегкую задачу, но сотрудники транспортной милиции с честью с ней справились.

Сотрудники транспортной милиции, часто рискуя своей жизнью, спасали народное имущество из-под артиллерийских обстрелов и бомбежек. Так, милиционеры Линейного отдела милиции (ЛОМ) на станции Ленинград-Финляндский Степанов, Гаврилов, Попов и Тимофеев, организовали погрузку и вывоз семи тысяч пудов зерна со ст. Зеленогорск в Ленинград под огнем наступающего врага. А это сотни спасенных жизней блокадников и солдат Ленинградского фронта.

В декабре 1941 г. на станции Дача Долгорукова был убит сторож магазина ОРСа, опергруппа сотрудников ЛОМ на станции Ленинград-Финляндский во главе с оперуполномоченным уголовного розыска Черняевым пешком отправились к месту происшествия, изну-

¹ Служба ... древняя как мир. Очерки истории о Северо-Западной транспортной милиции. СПб., 2005. С. 116–117.

² Панфилец А. В. Органы и войска НКВД на Северо-Западе СССР в годы Великой Отечественной войны. Указ. соч. С. 97–100, 105.

ренным голодом и болезнями сотрудникам в тридцатиградусный мороз предстояло преодолеть десять километров пути. По дороге один сотрудник скончался, второй обессилив, остался на полпути на снегу, к месту преступления добрались трое, бандиты были обнаружены соседнем доме, в перестрелке они были убиты, но бандитская пуля скосила и Черняева. Похищенные продукты были найдены и возвращены в магазин¹.

В январе 1942 г. на станции Войбокало при бомбежке возник пожар, рискуя жизнью, милиционер П. М. Воронцов, участник советско-финляндской войны, сумел отцепить горящую цистерну от воинского состава с боеприпасами, а машинист паровоза отвел уцелевшую часть состава на безопасное расстояние. После чего Воронцов спас раненого шофера автомашины и доставил его в медпункт станции. За мужество и находчивость он был награжден медалью «За трудовую доблесть», сотрудники милиции еще не были в то время приравнены к военнослужащим, да и продовольственные карточки получали наравне с рабочими. Петр Михайлович Воронцов до 1962 г. продолжал нести милицейскую службу на Московском вокзале².

Летом 1942 г. начальником Доротдела на Октябрьской железной дороге назначается из запаса Петр Прокофьевич Громов, который в 1937 г. уже был начальником Доротдела Северной железной дороги. Благодаря его опыту борьбы с бандитизмом в Гражданскую войну, а затем с преступностью 30-х годов и организаторскому таланту, железнодорожной милиции удалось поддерживать должный общественный порядок и с успехом бороться с преступностью. О чем свидетельствуют его награды: ордена Ленина, Отечественной войны I степени, Красной Звезды, двух орденов Красного Знамени, ведомственные и правительственные медали и специальное звание комиссара III ранга³.

После прорыва блокады Ленинграда 18 января 1943 г. в рекордно короткие сроки за 20 дней была восстановлена так называемая «Дорога Победы» — железная дорога между Шлиссельбургом и Назия-Жихарево протяженностью 33 километра, сначала однопутная, а к лету уже было завершено строительство второго пути.

¹ Служба ... древняя как мир. Очерки истории о Северо-Западной транспортной милиции. СПб., 2005. С. 118–119.

² Служба ... древняя как мир. Указ. соч. С. 117–118.

³ Там же. С. 122–123.

Магистраль проходила всего в четырех-пяти километрах от линии фронта и потому постоянно подвергалась обстрелу немецкой артиллерии и бомбежкам с воздуха, отсюда постоянные ремонтные работы на путях, гибель рабочих и сотрудников милиции.

В 1943 г. фашистская авиация сбросила на Ленинград 600 фугасных и более 2 600 зажигательных бомб, а артиллерия выпустила 68 тыс. артиллерийских снарядов.

До конца марта 1943 г. продолжала работать Ладожская авто-трасса, благодаря которой был создан 3–4-х месячный запас продуктов в городе-фронте. Всего за 1943 г. в Ленинград завезли 441 тыс. тонн продовольствия, на что понадобилось 4 700 только железнодорожных составов, а ведь были еще речные суда, автомашины...

10 ноября 1943 г. из Ленинграда отправился первый пассажирский поезд № 21 на Москву с Московского вокзала, но по участку Ленинград-Финляндский — Дороге Победы, а затем на Волховстрой — Тихвин — Будогощь — Ленинградский вокзал столицы, время в пути 30 часов. До открытия основной магистрали через Бологое — 20 марта 1944 г., поезд № 21/22 следовал ежедневно, строго по графику.

Оперативные группы сотрудников железнодорожной милиции, сопровождавшие пассажирские поезда, не менее трех раз во время следования должны были проверить документы у пассажиров состава, выявляя дезертиров, уголовный элемент, беспризорных несовершеннолетних и прочих подучетный контингент¹.

Ленинградская милиция 5 августа 1944 года указом ПВС СССР была награждена орденом Красного Знамени, в этом немалая заслуга и сотрудников транспортной милиции. В ходатайстве НКВД СССР и Ленинградского Обкома ВКП(б) в адрес ГКО СССР о награждении милиции гор. Ленинграда говорилось, что за время Отечественной войны и блокады в обстановке воздушных налетов и артиллерийских обстрелов противника городская милиция, в купе с ней имеется в виду железнодорожная и речная милиция, обеспечили общественный порядок. Сотрудники Ленинградской городской милиции проделали большую работу по вскрытию хищений, поддержанию паспортного режима, по борьбе с бандитизмом и дезертирами, проявив при этом

¹ Служба ... древняя как мир. Очерки истории о Северо-Западной транспортной милиции. СПб., 2005. С. 123–125.

отвагу и мужество. Они оказали значительную помощь по эвакуации из Ленинграда населения, оборудования и материалов¹.

На всех магистралях страны сотрудники транспортной милиции показывали примеры героизма и самопожертвования.

Милиционер Иван Суханев, 25 июля 1941 г. с железнодорожного узла ст. Бологое вывел горящий эшелон с боеприпасами во время вражеского налета авиации, чем предотвратил его взрыв. Милиционер К. А. Симонов на ж. д. ст. Воронеж выхватил из-под колес поезда 8-летнюю девочку, которую столкнули туда пассажиры².

Милиционер линейного отдела милиции ст. Астрахань И. М. Кондратьев во время налета вражеской авиации расцепил горящий состав поезда с боеприпасами, предотвратив взрыв снарядов. За проявленное мужество Кондратьев был награжден медалью «За отвагу».

Дежурный милиционер ст. Яунал Казанской железной дороги в октябре 1942 г. задержал по подозрению в дезертирстве армейского лейтенанта, впоследствии оказавшийся немецким шпионом³.

1941–1943 гг. стали настоящим испытанием на прочность сотрудников Дорожного отдела Красноярской железной дороги. Служба длилась по 18–20 часов, в связи с большим некомплектом сотрудников (призыв на фронт, в партизанские и диверсионные отряды, истребительные батальоны, стрелковые дивизии) сменить было просто нечем. Только за 5 первых месяцев войны личный состав отдела совместно с железнодорожниками организовали разгрузку 52-х военно-санитарных поездов, а еще были грузовые эшелоны и громадный человеческий поток эвакуированных. В 1943 г. Г. И. Поливанов, старший оперуполномоченный Ужурского транспортного отдела за короткое время раскрыл многоэпизодное дело по кражам из ОРСовской столовой большого количества продуктов, так необходимых в то голодной время, по которому к уголовной ответственности было привлечено десять человек. Таких раскрытий у Поливанова было великое множество, он посвятил многие годы своей жизни Красноярской транспортной милиции⁴.

Старший уполномоченный уголовного розыска, командир взвода истребительного дивизиона милиции Юго-Западной железной дороги

¹ Календарь знаменательных и памятных дат МВД России. М., 2005. С. 198.

² Министерство внутренних дел России: 1802-2002. Указ. соч. С. 338.

³ Там же. С. 338–339.

⁴ Сибирская транспортная милиция. Красноярск, 2002. С. 23–24.

А. Сожигаев погиб смертью храбрых в бою на Борщевских болотах. Заместитель начальника линейного отделения на станции Киев-Пассажирский, будучи участником партизанского движения М. Кутенко тяжелообольным расстрелян гестаповцами. Его коллега, старший оперуполномоченный Ю. Фишер пал в бою под Борисполем. Оперуполномоченный на станции Новгород-Волынский В. Ягпеньков был выдан предателем в городе Конотопе и расстрелян как сотрудник НКВД¹.

Не вернулся с задания, из окружения..., без вести пропал в разведке..., скончался от ран..., пожертвовал жизнью, заслонив грудью командира..., пал, смертью храбрых.

Примеры мужества, героизма и самоотверженности сотрудников транспортной милиции можно приводить бесконечно, они с честью выполнили свой долг, проявив преданность присяге и невиданный патриотизм.

2.4. Деятельность транспортной милиции в СССР во второй половине 40-х — 90-е годы

После окончания Великой Отечественной войны милиции пришлось действовать в весьма сложных условиях. Это объяснялось многими причинами. В частности, по окончании войны в работе с кадрами возникали проблемы во многом схожие с теми, что имели место после гражданской войны, а также обусловленные строжайшим режимом экономии средств, которые государство направляло, прежде всего, на восстановление народного хозяйства. Если существовавший во многих органах милиции некомплект личного состава (от 7 до 50 процентов) пытались ликвидировать испытанными методами — объявлением партийных и комсомольских мобилизаций, приемом демобилизованных военнослужащих из армии, что позволяло на короткий срок улучшить количественные показатели, то для улучшения качественных характеристик кадров требовалось время и значительные ресурсы.

Началась перестройка организации и деятельности органов внутренних дел и милиции применительно к условиям мирного времени.

Нехватка подготовленных специалистов, некомплект кадров милиции, требовали принятия соответствующих мер. В первую очередь, отменяется двусменный режим работы милиции и казарменное положение для сотрудников. Одновременно предпринимаются шаги, направленные на повышение эффективности деятельности транспортной ми-

¹ Наш пост — магистрالی страны. М.: Молодая гвардия, 1979. С. 32

лиции. Уже 25 декабря 1945 г. МВД СССР был издан приказ «Об усилении охраны общественного порядка и борьбы с хулиганством и уголовной преступностью на железнодорожном транспорте», в соответствии с которым создавались специальные опергруппы на вокзалах, а также маршрутные опергруппы для работы в поездах и на станциях¹.

В марте 1946 г., рамках министерской реформы, НКВД СССР был переименован в Министерство внутренних дел (МВД) СССР, а Рабоче-крестьянская милиция РКМ — хотя формально это название не встречается в документах, уже с начала 40-х гг. получила новое название — Советская милиция, сохранив ведомственное подчинение (Главное управление милиции (ГУМ) в составе МВД СССР).

В эти послевоенные годы страна поднималась из разрухи. Не хватало пассажирских поездов, даже дополнительных, так называемых «пятьсот веселых», где люди ехали в товарных вагонах на нарах, а то и на крышах. Вокзалы были забиты пассажирами. В кассовых залах днем и ночью стояли нескончаемые очереди. Торопиться с преобразованиями следовало и по другой причине — расцвет новой преступности. У гражданского населения после войны имелось довольно много оружия. Те же, кому не удалось убежать с фашистами, организовали антисоветское бандподполье — пополнили число убийц, воров, расхитителей. Оперативная обстановка осложнялась также массовым обнищанием людей, карточной системой, голодом, холодом, передвижением из конца в конец демобилизованных, репатриантов, возвращающихся из эвакуации. Также, одной из важнейших задач, которые решала в этот период транспортная милиция, была охрана перевозимых грузов. Проблемы приходилось решать буквально на ходу, по мере их возникновения.

В связи с тем, что многие предприятия народного хозяйства переходили на выпуск мирной продукции, постепенно осуществлялся перевод охраны заводов, фабрик и железнодорожных сооружений не войсками, а военизированной охраной. Постановлением Совета Министров СССР от 13 апреля 1946 г. войска МВД были освобождены от охраны грузов на железных дорогах. Эта функция была возложена на Министерство путей сообщения. В ведении МВД оставалась охрана особо важных объектов промышленности и железных дорог. Но вскоре на основании постановления Совета Министров СССР № 1130-405сс от 6 апреля 1948 г. совместным приказом МВД и МГБ

¹ «Академия русской символики «Марс» /Альманах № 7 2008 г.

СССР № 00369-00141 от 9 апреля 1948 г. из МВД в МГБ были переданы войска по охране особо важных объектов промышленности и железных дорог¹.

Во второй половине 40-х гг. развернулась серьёзная борьба за первенство между Министерством внутренних дел, министром которого являлся генерал-полковник С. Н. Круглов, и Министерством государственной безопасности СССР, возглавляемое министром генерал-полковником В. С. Абакумовым. Суть борьбы двух министерств в основном сводилась к вопросу, где именно будут сосредоточены внутренние и пограничные войска, правительственная связь, система охраны тюрем и лагерей, а также милиция. При этом советская милиция рассматривалась в качестве важнейшего элемента обеспечения правопорядка, имеющего в своем составе такие специализированные структуры, как уголовный розыск и ОБХСС, а также территориальные отделения по всей стране.

События начали разворачиваться с переподчинения органов общественной безопасности и правопорядка на транспорте. Для концентрации усилий в борьбе с уголовной преступностью и правонарушениями на объектах транспорта в 1947 г. произошла коренная реорганизация железнодорожной милиции. Так, Приказом МВД и МГБ СССР № 0075-0030 от 21 января 1947 г. транспортная милиция была передана из МВД в Транспортное управление МГБ СССР. Вскоре приказом МГБ СССР № 00322 от 19 июня 1947 г. было образовано Главное управление охраны МГБ СССР на железнодорожном и водном транспорте², руководителем которого являлся генерал-лейтенант А. А. Вадис. В начале 1951 года возглавил управление генерал-полковник С. А. Гоглидзе. По структуре Управление состояло из восьми отделов:

- 1-й отдел (железнодорожный транспорт);
- 2-й отдел (водный транспорт);
- 3-й отдел (связь, ГВФ, автотранспорт);
- 4-й отдел (розыск);
- 5-й отдел (следственный);
- 6-й отдел (оперативной техники);
- 7-й отдел (оперативный);
- 8-й отдел (оперативный учет).

¹ Лубянка. Справочник. ВЧК-ОГПУ-КВД-НКГБ-МГБ-МВД-КГБ. Карательные органы Советского государства (1917–1960 гг.) / под общ. ред. акад. А. Н. Яковлева. М., 1997. С. 37.

² Там же. С. 37–38.

В основном, транспортное управление занималось контрразведывательной оперативной работой на железных дорогах, воздушных и водных коммуникациях Советского Союза.

В соответствии с приказом, на органы Главного Управления Охраны МГБ СССР на железнодорожном и водном транспорте возлагались следующие задачи: «борьба со шпионской, диверсионной и террористической деятельностью иностранных разведок на железнодорожном и водном транспорте, а также в пристанционных поселках; борьба с антисоветским подпольем; борьба с бандитизмом, грабежами, убийствами, хулиганством, кражами, хищениями грузов и багажа, спекуляцией, взяточничеством на транспорте, выявление и задержание уголовных преступников; охрана общественного порядка на транспорте; обеспечение безопасности следования литерных поездов; расследование крушений, аварий и других происшествий, подозрительных по диверсии; охрана государственной тайны на объектах транспорта (проверка и допуск к секретной работе)». Для подготовки и переподготовки оперативного состава, а также корпуса охраны на железнодорожном транспорте и дивизии охраны на водном транспорте, были образованы две школы для обучения сержантского состава. Набор в школы производился из числа личного состава транспортных органов милиции и подлежащего демобилизации сержантского состава войск Советской Армии, МГБ и МВД, положительно характеризующегося по службе¹.

Созданные Управления охраны МГБ выполняли одновременно функции органов государственной безопасности и органов милиции. Проводили работу по разоблачению лиц, совершивших государственные преступления, в том числе по разоблачению предателей и активных пособников немецких оккупантов, а также расследовали все преступления, совершенные на объектах транспорта.

Охрана общественного порядка на станциях и поездах возлагалась на созданные полки, дивизионы и взводы. Это были самые многочисленные отряды в системе управлений охраны МГБ. Они выполняли большую работу по охране общественного порядка, вели активную борьбу с хулиганством, кражами, бродяжничеством и другими видами правонарушений на железнодорожном транспорте, а также с детской безнадзорностью и беспризорностью. Личный состав полков и дивизи-

¹ Лубянка. Справочник. ВЧК-ОГПУ-НКВД-НКГБ-МГБ-МВД-КГБ. Карательные органы Советского государства (1917–1991 гг.). М., 1997. Т. 1. С. 220–221.

онов своими активными действиями обезвредил не один десяток опасных преступников и предупредил множество преступлений.

И «транспортники» справились с поставленными перед ними задачами. Необходимо отметить, что с самого начала своего существования транспортная милиция имела особый статус у государства. Поэтому неслучаен тот факт, что, когда остро встали вопросы правопорядка на водных, а позднее и воздушных магистралях страны, то работу по его обеспечению на этих объектах доверили именно транспортной милиции.

В деле обеспечения надежной охраны грузов на станциях, в портах, на пристанях и в пути следования, Главное управление охраны МГБ СССР обязано было также осуществлять контроль за деятельностью военизированной охраны Министерств путей сообщения, Морского флота, Речного флота, через командование железнодорожного и водного транспорта принимало соответствующие меры для улучшения несения службы и устранения выявленных недостатков в охране грузов¹.

Центральному Главку подчинялись отделения на местах. Новая структура, в отличие от уже существующего Транспортного управления МГБ, должна была не только осуществлять функции по контрразведывательному обеспечению работы инфраструктуры транспорта, но и выполнять чисто милицейские задачи по охране общественного правопорядка на транспортных коммуникациях.

На базе транспортной милиции были образованы два оперативно — войсковых подразделения: это корпус охраны МГБ на железнодорожном транспорте и дивизия охраны МГБ на водном транспорте. Таким образом, транспортная милиция, как самостоятельная структура прекратила своё существование.

Рядовой состав корпуса и дивизии состоял из сверхсрочно служащих сержантского состава и комплектовался за счет наиболее дисциплинированных и проверенных военнослужащих войск Советской Армии, МГБ и МВД, подлежащих демобилизации, а также личного состава транспортной милиции. Личному составу корпуса и дивизии охраны присваивались общевойсковые звания². Офицерские кадры для корпуса и дивизии подбирались из начальствующего состава бывшей транспортной милиции, а также из сотрудников транспортных органов МГБ СССР.

¹ Лубянка. Справочник. ВЧК-ОГПУ-НКВД-НКГБ-МГБ-МВД-КГБ. Карательные органы Советского государства (1917–1991 гг.). М., 1997. Т. 1. С. 220–221.

² Там же.

С переходом в систему МГБ сотрудники транспортной милиции после переаттестации получали статус военнослужащих и вместо прежних специальных милицейских званий получали воинские звания. Это давало сотрудникам новой структуры целый ряд преимуществ перед обычными работниками милиции, оставшихся в подчинении ГУМ. Сотрудники получали повышенное денежное содержание и улучшенное вещевое снабжение, введены льготные условия выслуги лет. Звание «рядовой» или аналогичные ему в новой структуре не присваивались, теперь низшим званием становится звание «младший сержант».

14 августа 1953 г., после образования объединенного МВД СССР, Главное управление на транспорте было ликвидировано, а его функции разделены между 6-м (Транспортным) управлением МВД СССР, занимавшимся контрразведывательным обеспечением предприятий всех видов транспорта, и Управлением транспортной милиции ГУМ МВД СССР, призванным обеспечивать правопорядок на железнодорожных и водных магистралях. Сотрудники вновь созданных Управлений транспортной милиции прошли переаттестацию и им были присвоены милицейские специальные звания. В 1954 г. Управлению транспортной милиции в непосредственное подчинение были переданы Дорожные отделы милиции (ДОМ) МВД СССР на железных дорогах.

Уже во втором полугодии 1954 г. МВД СССР закончило перераспределение штатной численности милиции с учетом количества населения, состояния и характера преступности в республиках, краях и областях. При этом за счет сокращения на 12 % управленческого аппарата была увеличена численность участковых уполномоченных и рядовых милиционеров. В 1956 г. численность центрального аппарата МВД СССР по сравнению с 1954 г. была сокращена на 48,8 % .

Особенно активная работа началась в этом направлении после принятия в 1956 г. постановления о преодолении культа личности и его последствий. Наиболее важными шагами было упразднение чрезмерной централизации в руководстве милицией, что выразилось, в частности, во введении принципа двойного подчинения ее органов, установлении порядка, в соответствии с которым начальники органов милиции утверждались на сессиях местных Советов.

В 1956 г. была введена обязательная первоначальная подготовка для всех принимаемых на должности милиционеров, командиров взводов, участковых уполномоченных и дежурных по органам милиции. В 1957 г. такую подготовку прошли 17 тыс. человек.

В августе 1962 г. ЦК КПСС и Совет Министров СССР приняли постановление о работе советской милиции, которое наметило ряд важных организационных мер, направленных на улучшение ее деятельности. В постановлении были определены меры по повышению уровня работы милиции, укреплению ее кадрового состава, обеспечению ее органов средствами связи, транспортом, специальной техникой.

1968 г. ознаменован началом подготовительной работы по совершенствованию структуры МВД. Примечательно, что наиболее существенные новации предлагались в отношении органов милиции. Результатом их стало образование в 1969 г. на базе Главного управления милиции самостоятельных подразделений: Управления административной службы милиции, Управления уголовного розыска, Управления по борьбе с хищениями социалистической собственности и спекуляцией (оба — на правах главных управлений), Управления государственной автомобильной инспекции, Управления специальной милиции, Управления транспортной милиции.

15 октября 1970 г. была предпринята первая в истории СССР попытка угона самолета, когда Ан-24 был захвачен и угнан в Турцию. Террористы убили бортпроводницу, ранили двоих членов экипажа, но смогли избежать правосудия в полной мере. Эта история потрясла Советский Союз. В противостояние террористам государству пришлось принять решительные меры, аргументируя их усиливающейся роли воздушного транспорта в экономике страны при одновременном несоответствии организации оперативного обслуживания силами милиции объектов гражданской авиации структурному построению ее подразделений.

В этом же году Совет Министров СССР принял распоряжение об охране пассажирских самолетов Министерства гражданской авиации, совершающих рейсы вблизи государственной границы СССР. Во исполнение указанного распоряжения Министерству внутренних дел СССР было поручено обеспечивать сопровождение самолетов — борты «Ил-62», «Ил-18», «Ан-10», «Ту-104», «Ан-24» одним-двумя вооруженными сотрудниками¹.

Министерству гражданской авиации поручено производить продажу билетов на самолеты, летающие вблизи государственной границы СССР, по предъявлению документов, удостоверяющих личность.

¹ Распоряжение Совета министров СССР от 3 ноября 1970 г. № 2320рс. Интернет-ресурс www.Consultant.ru.

Весь транспорт в стране можно классифицировать по различным категориям: транспорт общего пользования, транспорт специального пользования и личный транспорт, или индивидуальный транспорт. Не следует путать транспорт общего пользования с общественным транспортом, что очень часто происходит, поскольку общественный транспорт является подкатегорией транспорта общего пользования. В основном, транспорт общего пользования, обслуживает сферу торговли, т. е. перевозит различные товары, и, одновременно обслуживает пассажирские перевозки, т. е. — перевозит население. Транспорт «специального пользования» — это внутрипроизводственный и внутриведомственный транспорт. Наконец, к личному транспорту относят легковые автомобили, велосипеды, яхты, частные самолёты.

Железнодорожный транспорт является совокупностью рельсовых транспортных средств, (трамвай является исключением), железных дорог, метрополитена и подъездных путей к ним. На всю эту систему распространяются правила по обеспечению безопасности движения. Понятие «железнодорожный транспорт» включает в себя и локомотивы, и электровозы, железные дороги и их отделения, а также железнодорожные станции, депо, дистанции, узкоколейные железные дороги, локомотивно-вагоноремонтные заводы, различные подъездные пути, предназначенные для обслуживания отдельных предприятий или организаций, которые связаны с общей сетью железных дорог непрерывной рельсовой колеей. Такой подъездной путь находится во внутриведомственном подчинении.

Внутрицеховой, внутришахтный и иной транспорт, осуществляющий производственные функции уже к железнодорожному транспорту не относится, и несчастные случаи, при работе этого транспорта рассматриваются как нарушение правил по технике безопасности.

К водному транспорту относят все пассажирские, транспортные, научно-исследовательские, добывающие суда — например, рыболовные, перерабатывающие суда, такие, как плавзаводы, технические суда — кабелеукладчики, а также различные вспомогательные суда — буксиры, спасательные, спортивные и другие, в том числе суда на воздушной подушке.

Воздушный транспорт составляет совокупность судов гражданской авиации и иных средств воздухоплавания, а именно — самолеты, вертолеты, аэростаты, дирижабли, планеры и пр. Т. е., воздушным судном признается любой летательный аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет его взаимодействия с воздухом, отраженным

от земной поверхности. К воздушному транспорту относят также и военные летательные аппараты. Однако нарушение правил полета таких аппаратов предусмотрено ст. 351 УК.

В 1971 г. Совет министров СССР принял распоряжение о создании на объектах воздушного транспорта специальных подразделений. Во исполнение указанного распоряжения в соответствии с приказом МВД СССР были созданы подразделения милиции и следствия на воздушном транспорте¹.

ОВД на воздушном транспорте — самая молодая структура в данной системе. Вместе с органами милиции на железнодорожном и водном транспорте, они составили единую систему транспортной милиции страны, решавшую те же задачи, что и территориальные органы внутренних дел, однако в специфических условиях. На работников милиции, включенных в состав экипажа для охраны самолета и пассажиров, распространялись установленные для бортовых проводников льготы, нормы питания, порядок государственного страхования и почасовая (километровая) оплата труда.

Транспортная милиция не была привязана к административно-территориальному делению, не замыкалась на местные органы власти и строилась в соответствии со структурой транспортных организаций. Она имела большую протяженность участков обслуживания, поэтому ее силы и средства были рассредоточены. Круглосуточная работа транспорта, постоянное нахождение пассажиров и грузов в движении — все это приводило к частым изменениям оперативной обстановки и затрудняло установление места и обстоятельств совершения преступлений и правонарушений, затрудняло розыск свидетелей, преступников.

В июне 1978 г. постановлением Совета Министров СССР были утверждены «правила производства досмотра ручной клади, багажа и личного досмотра пассажиров гражданских воздушных судов в целях обеспечения безопасности полетов, охраны жизни и здоровья пассажиров и членов экипажей этих судов»², согласно которым было разрешено МВД СССР совместно с Министерством гражданской авиации использовать работников милиции для досмотра ручной клади, багажа, а также личного досмотра пассажиров гражданских воздушных судов.

¹ Приказ МВД СССР от 02 июля 1971 г. № 406 «О создании подразделений милиции и следствия на воздушном транспорте» // URL: www.Consultant.ru. (дата обращения: 12.09.2016).

² Постановление Совета Министров СССР от 16 июня 1978 г. № 484 // URL: arhiv.inpravo.ru/data/base304/text304v687i262.htm (дата обращения: 14.09.2016).

Учреждением отделов внутренних дел на воздушном транспорте завершился этап формирования структуры ОВД на транспорте, объединившей три вида транспортной инфраструктуры для обеспечения правопорядка и борьбы с преступностью на железнодорожном, воздушном, речном и морском каботажном транспорте, основной задачей которых является обеспечение общественного порядка и общественной безопасности.

Значительная протяженность участков оперативного обслуживания, сосредоточенность на сравнительно небольших территориях большого количества материальных ценностей и лиц, занятых или причастных к транспортному процессу, быстрота перемещения грузов, сезонность работы транспорта, непрерывность, цикличность и взаимосвязанность транспортных перевозок, а также строгий режим работы и особая дисциплина — все это и многое другое оказывает влияние на общественный порядок и безопасность на транспорте.

Шло время, менялась общественно — политическая ситуация в стране, в экономике возрастала роль транспорта, существенно увеличился и объем пассажирских перевозок. За это же время численность транспортной милиции практически не менялась. Иссякли и возможности перераспределения штата. С учетом всех этих и иных обстоятельств государственные органы и политическое руководство страны решили укрепить правоохранительную систему на транспорте. Так, 24 марта 1980 г. вышло в свет постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О мерах по обеспечению сохранности народнохозяйственных грузов и усилению борьбы с хищениями на железнодорожном и водном транспорте». Наряду с мерами по обеспечению сохранности перевозимых материальных ценностей этим документом был закреплён правовой статус милиции на транспорте. Приказ МВД СССР о задачах органов внутренних дел по выполнению указанного постановления вышел в свет 26 марта того же года. Он закреплён единую систему органов внутренних дел на железнодорожном, воздушном и водном транспорте страны. В центральном аппарате МВД СССР Управление транспортной милиции было преобразовано в Главное управление внутренних дел на транспорте (ГУВДТ). Управления транспортной милиции на местах были преобразованы в Управления внутренних дел на транспорте (УВДТ), а линейные органы транспортной милиции — в линейные органы внутренних дел на транспорте (ЛОВДТ).

В системе органов внутренних дел на транспорте были образованы новые службы: по борьбе с преступными посягательствами на

грузы (БППГ) и госпожнадзор. Для усиления оперативного прикрытия наиболее криминогенных участков и объектов транспорта в апреле 1981 года линейные посты милиции были преобразованы в линейные пункты. Постепенно сложилась четкая внутренняя структура органов внутренних дел на транспорте, которая предусматривала руководство УВДТ, штаб, имевшиеся ранее оперативные службы:

— отдел уголовного розыска, на который возлагалась борьба с преступлениями против личности и имущественными преступлениями в сфере пассажирских перевозок;

— отдел БХСС, занимавшийся выявлением преступлений в производственно-хозяйственной и финансовой деятельности транспортных предприятий;

— отдел по борьбе с посягательствами на грузы.

В штате УВДТ были также отдел охраны общественного порядка, отдел по руководству органами внутренних дел на воздушном транспорте, следственный отдел, отдел кадров, отделение профилактики, оперативно-техническое отделение, отделение госпожнадзора, отделение по политико-воспитательной работе, финансовое и хозяйственное отделения, а также группа по гражданской обороне.

В линейных отделах и отделениях внутренних дел на транспорте, кроме уже существовавших служб, были дополнительно введены отделения (группы) по борьбе с хищениями грузов, группы госпожнадзора.

Таким образом, специализированная правоохранительная система, предназначенная для работы на транспорте, получила свое организационное закрепление. Она стала самостоятельным образованием, централизованной организацией.

В связи с быстрым развитием автомобильного транспорта, повышением интенсивности движения в городах и на дорогах, на железнодорожном и воздушном транспорте обеспечение безопасности дорожного движения и охрана общественного порядка на транспорте приобрели значение проблемы большой государственной важности.

Совершенствовались формы и методы обеспечения безопасности и охраны общественного порядка. В поездах и на вокзалах, на посадочных платформах и туннелях, в залах камер хранения и торговых точках, в аэропортах, на речных вокзалах и в морских портах его обеспечивали работники органов внутренних дел на транспорте. Увеличение не только грузооборота, но и пассажирских перевозок заставило укрепить патрульно-постовую службу, улучшить организацию ее работы на транспортных магистралях.

Так же, как в городах и других населенных пунктах страны, работу по охране общественного порядка на транспорте сотрудники милиции осуществляли в тесном взаимодействии с администрацией.

В связи с ростом числа хулиганских проявлений и случаев вандализма на железнодорожном транспорте в 1981 г. 65 поездов было оборудовано системой связи «пассажир–машинист–милиция».

В организационном плане транспортная милиция была включена в систему органов внутренних дел на транспорте. Основным ее звеном являлось Главное управление внутренних дел на транспорте, которое входило в центральный аппарат МВД России. С учетом организационной формы, свойственной определенным видам транспорта, в конкретных регионах определялось место дислокации управлений или отделов внутренних дел, в подведомственность которых предавались определенные участки транспортных магистралей. Такие участки, исходя из устанавливаемой Главным управлением МВД России на транспорте системы, распределялись между линейными отделами внутренних дел, которые вправе были создавать линейные пункты милиции. Как правило, линейные отделы милиции дислоцировались и в населенных пунктах, где имелись крупные железнодорожные станции, аэропорты, морские и речные порты.

Все эти органы внутренних дел на транспорте — звенья единой, максимально централизованной системы, и взаимосвязаны между собой только по вертикали и не находятся в подчинении органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления.

В состав органов внутренних дел на транспорте была включена криминальная милиция, включившая в себя подразделения уголовного розыска, по борьбе с преступными посягательствами на грузы, подразделения по борьбе с экономическими преступлениями, а также экспертно-криминалистические и другие подразделения, которые необходимы для выявления, предупреждения, пресечения и раскрытия преступлений на транспортных предприятиях и в организациях, занятых в сфере грузовых перевозок и обслуживания пассажиров.

В состав органов внутренних дел на транспорте входила и милиция общественной безопасности, где были сформированы службы и подразделения, традиционные для данного вида милиции. Эти подразделения функционировали, как службы оперативных дежурных, патрульно-постовой службы, подразделений по профилактике правонарушений среди несовершеннолетних, а также иных профилактических и других

подразделений, контролировавших соблюдение пассажирами и другими лицами правил, установленных на обслуживаемых милицией объектах транспорта, обеспечивающих сохранность грузов и личного имущества пассажиров, контролировавших соблюдение правил хранения, перевозки оружия, боеприпасов, взрывчатых веществ и легко воспламеняющихся материалов, иных предметов и веществ, гражданский оборот которых ограничен. Они обеспечивали безопасное движение различных транспортных средств, охрану жизни и здоровья пассажиров, а также экипажей поездов, самолетов, морских и речных судов.

Одновременно создавались и специфические структурные звенья, такие, например, как служба досмотра, осуществляющая специальный контроль пассажиров, досматривая их ручную кладь и багаж, а также осуществляя личный досмотр; служба сопровождения пригородных поездов, поездов дальнего следования, самолетов, речных и морских судов. Деятельность и криминальной милиции, и милиции общественной безопасности, включенных в состав органов внутренних дел на транспорте, регламентировалась как ведомственными нормативными актами МВД России, издаваемыми в целом для всех служб, подразделений и учреждений милиции, так и адресуемых конкретно транспортной милиции. Характерным примером в этом плане является Устав патрульно-постовой службы милиции, утвержденный МВД СССР 20 июля 1974 г., где в специальных разделах были определены особенности организации этой службы на железнодорожном, водном и воздушном транспорте, ее обязанности, были учтены различного рода условия, в которых приходилось действовать.

Характер деятельности транспортной милиции зависел от обслуживаемого в оперативном отношении вида транспорта. Например, милиция, функционировавшая на водных транспортных линиях, осуществляла контроль водных путей, где осуществлялось судоходство и проводились погрузочно-разгрузочные работы. Ее компетенция распространялась также на верфи и строения на воде, помещения на причалах и объекты для погрузки и разгрузки судов. Данная разновидность транспортной милиции раскрывала преступления, которые имели место на вышеупомянутых объектах, транспортных линиях и территориях. Эти подразделения осуществляли розыск лиц и вещей на судах, разбирались в обстоятельствах несчастных случаев в связи с судоходством или проведением погрузочно-разгрузочных работ, задерживали бродяг, безнадзорных подростков, выявляли и пресекали противоправные деяния, а равно раскрывали их, если они были совершены на морских, речных, пасса-

жирских и грузовых судах. Данная милиция также оказывала содействие иным государственным органам, ведущим борьбу с браконьерством, контролирующим санитарное состояние водных бассейнов и т. д.

Серьезной проблемой для воздушной милиции оставался терроризм, поэтому важной задачей этого вида транспортной милиции стало пресечение попыток пронести на воздушные суда оружие, взрывчатые устройства и иные предметы, при использовании которых преступники могли захватить воздушное судно, шантажировать экипаж и органы государственной власти. Важное значение имела также оперативная готовность к реагированию на подобного рода инциденты и нейтрализация террористов.

В итоге деятельность воздушной милиции подчинена, прежде всего, интересам обеспечения безопасности полетов, для чего требовалось повседневное взаимодействие между ее структурами и персоналом авиакомпаний, гарантировавшее обмен информацией, отработку методики совместных действий в кризисных ситуациях, проведение надлежащих охранных мероприятий, исключающих проникновение в специальные зоны аэропортов, на воздушные суда с определенными целями физических лиц, своевременное задержание таких лиц, выявление на объектах и зданиях аэропортов предметов, представляющих оперативный интерес, их обследование и изъятие и т. п.

Наиболее многочисленной была милиция, функционировавшая на железнодорожном транспорте, т. к. именно она контролировала крупные пассажирские и грузовые потоки. Остро стояли проблемы борьбы с кражами, как грузов, так и личного имущества пассажиров, противодействие различного рода эксцессам, которые происходили как в поездах во время их следования, так и в помещениях вокзалов. При этом получили распространение преступления, совершаемые террористическими методами с использованием взрывных устройств. На патрульно-постовую службу была возложена обязанность тщательно обследовать здания вокзалов, платформы, грузовые и товарные дворы, контейнерные пункты, сортировочные площадки, сопровождать товарные и пассажирские поезда, выявляя и задерживая правонарушителей.

Деятельность криминальной милиции органов внутренних дел на железнодорожном транспорте предполагала выявление и задержание лиц, «специализирующихся» на кражах вещей пассажиров, занималась розыском преступников, а также реагировала на различного рода инциденты криминального характера.

В 1980 г. транспортная милиция была преобразована в орган внутренних дел на транспорте. В этом же году, перед началом Олимпийских игр в Москве была создана водная транспортная милиция. Люди впервые увидели водную транспортную милицию в действии. Целью данного подразделения, в то время, был контроль Москвы-реки.

В части VI ст. 7 Закона Российской Федерации «О милиции», принятым 18 апреля 1991 г., содержалось упоминание о милиции, функционирующей на железнодорожном, водном и воздушном транспорте. «Руководство милицией на железнодорожном, водном и воздушном транспорте, в закрытых административно-территориальных образованиях, на особо важных и режимных объектах осуществляют начальники соответствующих органов внутренних дел»¹.

Для Российской Федерации создание таких служб вполне закономерно, так как значительный объем пассажирских и грузовых перевозок по различным транспортным магистралям обусловил необходимость поддержания правопорядка, как на маршрутах транспортных средств, так и на узловых пунктах, где сосредотачиваются пассажиры, различного рода структуры, их обслуживающие. Кроме того, вокзалы, аэропорты, речные и морские вокзалы, прилегающая к ним территория традиционно являются местами притяжения лиц, занимающихся различными видами криминальной деятельности, граждан без определенного места жительства и т. п.

Отмеченные выше обстоятельства определяли необходимость создания специализированной системы служб и подразделений милиции, которые в отличие от территориальной милиции были бы «увязаны» с транспортными объектами и инфраструктурой, свойственной определенному виду транспорта.

Впервые в российской истории в 90-е гг. XX в. права и полномочия органов внутренних дел и внутренних войск были урегулированы Законом, то есть получили четко регламентированную правовую базу, не зависящую от индивидуального желания руководителя государства. Однако вся история развития системы МВД за последние двадцать лет показала, что частичные реформы, призванные модернизировать систему охраны правопорядка, сложившуюся в советском государстве, не всегда достигали цели.

¹ Закон Российской Федерации от 18.04.1991 № 1026-1 (ред. от 27.07.2010) «О милиции». Раздел II. Ст.7

Раздел III.

ИСТОРИЯ СТАНОВЛЕНИЯ ОРГАНОВ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ, ВОДНОМ И ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ

3.1. Создание и структурные изменения организации деятельности милиции-полиции на железнодорожном транспорте с 1989 года по настоящее время

Деятельность органов внутренних дел Российской Федерации на транспорте связана с историей Российского железнодорожного транспорта, который по-прежнему остается одним из важнейших системообразующих отраслей государства. На рубеже XX и XXI вв. транспортный комплекс России включает более 1,5 млн. км путей сообщения и объединяет почти 6 млн. людей, занятых в этой сфере. Доля железных дорог в системе транспорта общего пользования (без трубопроводного) по грузообороту составляет более 80 %, а по пассажирообороту — более 40 %¹. Для бесперебойной и ритмичной деятельности эта огромная инфраструктура по-прежнему нуждается в охране общественного порядка и обеспечении общественной безопасности. Нарушения правопорядка на транспорте часто влекут тяжкие последствия. Они дезорганизуют пассажирские и грузовые перевозки, наносят материальный ущерб, приводят к авариям, крушениям и другим несчастным случаям. Потерпевшие от преступлений пассажиры попадают в тяжелое положение, оставшись без денег, вещей и документов. В таких условиях часто трудно установить время и место совершения преступления. В связи с этим обеспечение должного общественного порядка и безопасности является одним из условий успешного решения задач по перевозке пассажиров и грузов².

По мнению Прудникова А. С. общественная безопасность на объектах транспорта — это система общественных отношений, которые возникают в процессе пользования источниками повышенной опасности в сфере пассажирских и грузовых перевозок на основе правовых и организационно-технических норм (правил), в целях недопущения (предупреждения и пресечения) вредных последствий, обеспечения нормаль-

¹ Аксёненко Н. Е., Лапидус Б. М., Мишарин А. С. Железные дороги России: от реформы к реформе. М.: Транспорт, 2001. 144–145.

² Административная деятельность органов внутренних дел: учебник / под ред. В. П. Сальникова: В 2 ч. Ч. II. М.: ЦОКР МВД России, 2005. С. 127.

ного состояния и функционирования объектов транспорта, сохранности жизни и здоровья пассажиров и перевозки грузов¹.

Обеспечение общественного порядка и общественной безопасности на транспорте осуществляется в сложных специфических условиях деятельности транспортной системы. К таким условиям (факторам) относятся:

— значительная протяженность участков оперативного обслуживания;

— объективно обусловленное распределение транспортно-экономических связей, т. е. грузопотоков и пассажиров;

— сосредоточенность на сравнительно небольших территориях большого количества материальных ценностей и лиц, занятых или причастных к транспортному процессу;

— сезонность работы транспорта;

— быстрота перемещения грузов;

— непрерывность, цикличность и взаимосвязанность производственного процесса;

— специфичность обработки пассажирских операций, грузов и сопроводительной документации;

— строгий режим работы и особая государственная дисциплина².

Это сложные и многофункциональные обязанности были возложены на Министерство внутренних дел.

Становление Министерства внутренних дел современной России в условиях политического и экономического кризиса тоже было не простым. Создание МВД РСФСР осуществлялось в условиях острого бюджетного дефицита и роста управленческого расхода, увеличения количества совершенных тяжких, особо-тяжких преступлений против личности. Само Министерство внутренних дел стало предметом раздора среди лидеров политических партии, которые вмешивались в деятельность Министерства, пытались получить свою политическую выгоду.

Началом становления и развития Министерства внутренних дел в новейшей истории Российской государственности можно считать Указ Президиума Верховного Совета РСФСР от 6 октября 1989 г. «Об образовании союзно-республиканского Министерства внутрен-

¹ Прудников А. С. Административно-правовая охрана общественного порядка и обеспечение безопасности на объектах транспорта. М.: ЮИ МВД России, 1996. С. 17.

² Административная деятельность органов внутренних дел. Ч. II. М., 2005. С. 127.

них дел РСФСР и о внесении изменений в Закон РСФСР «О Совете Министров РСФСР»¹, когда после длительного перерыва в Российской Федерации вновь было образовано республиканское Министерство внутренних дел, а 27 октября того же года Верховный Совет и Министерство СССР и РСФСР принял Закон об утверждении данного Указа. Постановлениями Совета Министров СССР и РСФСР «О мероприятиях, связанных с образованием Министерства внутренних дел РСФСР» от 25 и 28 декабря 1989 г. соответственно были внесены изменения в структуру центрального аппарата МВД СССР, МВД союзных республик. Этими нормативными актами были утверждены структура центрального аппарата МВД РСФСР, был назначен первый министр внутренних дел РСФСР, которым стал генерал-полковник Василий Петрович Трушин, имевший 7 заместителей и 17 сотрудников, являющихся членами коллегии министерства.

25 декабря 1991 г. первый и последний Президент СССР М. С. Горбачев сложил свои полномочия, 26 декабря 1991 г. в Декларации Верховного Совета СССР констатируется, что «с созданием Союза независимых государств СССР, как государство и субъект международного права, прекращает свое существование». После распада СССР в соответствии с постановлением Верховного Совета РСФСР «О ратификации соглашения о создании Содружества Независимых Государств» и «О денонсации Договора об образовании СССР» все органы, учреждения и организации Министерства внутренних дел СССР, находящиеся на территории Российской Федерации, перешли под юрисдикцию России с включением их в систему МВД РСФСР².

После развала Советского Союза с декабря 1991 г. МВД России стало действовать как центральный орган отраслевого управления внутренних дел суверенного государства России, признанный всеми государствами.

В 90-е гг. XX в. в систему органов внутренних дел были внесены важные изменения, в частности в конце декабря была утверждена следующая структура МВД РФ: Главное управление уголовного розыска, Управление по экономическим преступлениям (с января 1991 г.), Глав-

¹ Ведомости Верховного Совета РСФСР, 1979, № 32, ст. 783; 1985, № 48, ст. 1649; 1986, № 26, ст. 726; 1987, № 28, ст. 989; № 45, ст. 1554; 1988, № 17, ст. 542, № 46, ст. 1459; 1989, № 31, ст. 850).

² Ахмедов Ч. Н., Назаренко А. М., Фролов В. В. и др. История органов внутренних дел: курс лекций. СПб.: Изд-во СПб ун-та МВД России. 2012. — 310 с.

ное управление по организованной преступности, Управление по незаконному обороту наркотиков, Главное управление обеспечения общественного порядка, Следственный комитет, Служба противопожарных и аварийно-спасательных работ, Управление информационного и оперативно-технического обеспечения, Главное управление государственной автомобильной инспекции, Управление виз и регистрации, Центр общественных связей, Управление спецперевозок, Техническое управление, Главное управление командующего внутренними войсками, Управление режимными объектами, Военно-мобилизационное управление, Главное управление материально-технического и военного снабжения, Главное управление исполнения наказаний, Главное управление лесных ИТУ, Главное управление кадров, Финансово-экономическое управление, Контрольно-ревизионное управление (с 14 февраля 1992 г.), Производственно-хозяйственное управление, Управление строительством и Медицинское управление.

2 августа 1991 г. на базе Организационно-инспекторского управления был образован Штаб МВД России. В качестве самостоятельного подразделения в структуре центрального аппарата МВД было создано Главное управление внутренних дел на транспорте, которое определило трехуровневую систему управления органов внутренних дел на транспорте. На первом уровне: МВД России — Главное управление внутренних дел на транспорте (ГУВДТ), которое обеспечивало исполнение основных задач ГУВДТ, которыми стали: обеспечение личной и общественной безопасности, защита собственности от противоправных посягательств, выявление и раскрытие преступлений, розыск лиц, их совершивших, предотвращение и пресечение преступлений и других правонарушений, обеспечение соблюдения законности в деятельности подчиненных органов и должностных лиц; организация работы по государственному пожарному надзору на объектах транспорта¹.

Второй уровень — Управления (отделы) внутренних дел на транспорте. Они создавались в масштабе железной дороги, пароходства, управления (авиакомпания) и дислоцировались в местах расположения органов управления ими. Исходя из места расположения и сферы обслуживания объектов обслуживания эти управления (отделы) подразделялись на несколько видов. Первые управления (отделы) обслуживали все три вида транспортных средств: железно-

¹ Приложение о Главном управлении внутренних дел на транспорте. Приказ МВД России № 26. 1992 г.

дорожный, воздушный и водный транспорт, вторые обслуживали железнодорожный и воздушный транспорт, третьи, воздушный и водный. Четвертые управления (отделы) обслуживали железнодорожный и водный транспорт, а к сфере обслуживания пятых управлений (отделов) относился только железнодорожный транспорт¹.

Третьим звеном в системе органов внутренних дел на транспорте стали линейные отделы внутренних дел (ЛОВД), которые создавались на крупных транспортных узлах, железнодорожных станциях, в авиационных, морских, речных портах в зависимости от штатной численности личного состава, объема работы, характера обслуживаемых ими объектов транспорта с учетом уровня преступности и других факторов, влияющих на состояние криминогенной обстановки². На основании действующего законодательства ЛОВД стали непосредственным исполнителями задач, возложенных на ГУВДТ.

18 июля 1996 г. Президент Российской Федерации подписал Указ № 1039 «Об утверждении Положения о Министерстве внутренних дел Российской Федерации»³. На основании этого нормативного акта МВД России вошло в число федеральных структур исполнительной власти, подчиненных непосредственно Президенту. Названный Указ определил правовой статус органов внутренних дел на транспорте. В п. 2 раздела «Общие положения» говорится, что «Министерство возглавляет систему органов внутренних дел, в которые входят: ... управления (линейные: управления, отделы, отделения) внутренних дел на железнодорожном, воздушном и водном транспорте...»⁴.

19 февраля 1999 г. Приказом МВД Российской Федерации № 123 С. В. Степаненко утвердил новое Положение о Главном управлении внутренних дел на транспорте Министерства внутренних дел. На основании этого Положения Главное управление внутренних дел МВД РФ (ГУВДТ МВД России) являлось самостоятельным структурным подразделением центрального аппарата Министерства внутренних дел Российской Федерации и возглавляло систему органов внутренних дел Российской Федерации на железнодорожном, воздушном и водном транспорте.

¹ Административная деятельность органов внутренних дел. Часть Особенная: учебник. М., МЮИ МВД России. М.: Щит-М, 1997. С. 210.

² Там же.

³ См.: СЗ РФ. 1996. № 30. Ст. 3605 // РГ. № 143. 31.07.1996.

⁴ Степаненко Ю. В. Органы внутренних дел на транспорте: вопросы теории и практики: Монография. М.: ВНИИ МВД России, 2004. С. 98.

В связи с увеличением в конце 1999 г. общего количества преступлений, совершенных против личности и собственности на железнодорожном транспорте, руководство Министерством внутренних дел вынуждено было принять ряд мер. С целью своевременного раскрытия, расследования и привлечения к ответственности виновных лиц Министерство внутренних дел и Министерство путей сообщения 31 января 2000 г. издали совместный приказ за №105/5 Ц, согласно которому создавались специальные наряды из числа сотрудников милиции и членов бригад поездов дальнего и ближнего следования¹. На основании «Инструкции по организации работы нарядов милиции и членов поездных бригад в поездах дальнего и местного сообщения», объявленной этим приказом, на наряды милиции возлагались обязанности по охране общественного порядка, предупреждению, выявлению и пресечению преступлений и административных правонарушений, обеспечение безопасности условий проезда пассажиров и работы поездных бригад. Кроме того, приказ регламентировал организацию работы нарядов милиции, основные их задачи, обязанности, а также обязанности членов поездных бригад и контроль за их деятельностью².

Продолжая исследование имеющихся статистических данных и показателей уровня преступности на железнодорожном транспорте в последние годы стоит признать, что очередной значительный всплеск рассматриваемых преступлений наблюдался в 2008 г. На негативную природу данного явления косвенно оказало воздействие снижения социально-экономической стабильности, вызванное экономическим кризисом³.

¹ Приказ МВД России и МПС России от 31 января 2000 г. №105/6Ц // Правовые основы деятельности органов внутренних дел: Сборник нормативных правовых актов: В 3-х т. / под общ ред. Министра внутренних дел Российской Федерации Ю. В. Грызлова. Т. 2. СПб.: Юридический центр «Пресса», 2003. С. 674–688.

² «Инструкция по организации работы нарядов милиции и членов поездных бригад в поездах дальнего и местного сообщений», объявленной приказом МВД И МПС России от 31 января 2000 г. 3105/ 6Ц //Правовые основы деятельности органов внутренних дел: Сборник нормативных правовых актов: в 3-х т. / Под общ ред. Министра внутренних дел Российской Федерации Ю. В. Грызлова. Т. 2. СПб.: Юридический центр «Пресса», 2003. С. 674–685.

³ Состояние преступности в Санкт-Петербурге. Криминологический мониторинг и прогноз: научно-практическое пособие / под общ. ред. Л. П. Богданова и В. А. Кудина. СПб.: Изд-во СПб ун-та МВД России, 2016. С. 91

*Сведения о преступлениях, зарегистрированных
на железнодорожном транспорте в Санкт-Петербурге*

Год	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Количество преступлений зарегистрированных в отчетном периоде, ед.	513	516	687	1143	819	896	870	700	739	690	525
Убыль / прирост по отношению к АППГ, %	–	0,6	33,1	66,4	–28,3	9,4	–2,9	–19,5	5,6	–6,6	–23,9
Количество раскрытых преступлений, ед.	361	314	498	802	500	602	463	426	430	451	480
Количество преступлений, дела по которым приостановлены, ед.	113	164	115	195	286	295	320	252	233	211	97
Раскрываемость, %	76,2	65,7	81,2	80,4	63,6	67,1	59,1	62,8	64,9	68,1	83,2

В целом динамика показателя уровня преступности на железнодорожном транспорте носит позитивный характер демонстрируя устойчивую тенденцию к снижению на протяжении последних лет.

Очередной этап реформирования связан с 7 декабря 2000 г. когда Правительством России было принято решение о структурной перестройке МВД, предусматривающей создание Комитета федеральной криминальной милиции при МВД России, а также соответствующих комитетов по федеральным округам и субъектам Российской Федерации. Однако 4 июня 2001 г. был издан Указ Президента Российской Федерации № 644 «О некоторых вопросах Министерства внутренних дел Российской Федерации», которым в очередной раз существенно реформировалась система МВД в центре и в регионах. В центре были образованы Служба криминальной милиции, Служба общественной безопасности и Служба тыла — каждая во главе с заместителем министра. В эти службы вошли большинство главков и самостоятельных управлений, многие из которых подверглись реорганизации.

В структуру центрального аппарата Министерства внутренних дел Российской Федерации входили: Служба криминальной милиции; Служба общественной безопасности; Служба тыла; Главное управление государственной противопожарной службы; Главное управление кадров; Главное организационно-инспекторское управление; Главное правовое управление; Главное управление собственной безопасности; Управление делами; Управление информации, региональных и общественных связей; Контрольно-ревизионное управление; Управление международного сотрудничества; Управление мобилизационной подготовки; Следственный комитет при Министерстве внутренних дел Российской Федерации; Главное командование внутренних войск.

Были образованы также Главные управления МВД России в каждом федеральном округе. Основными задачами Главных управлений по федеральным округам являлись: координация, контроль и анализ деятельности органов внутренних дел в соответствующих федеральных округах; организация деятельности органов внутренних дел в соответствующих федеральных округах по борьбе с организованной преступностью, носящей межрегиональный характер; организация взаимодействия органов внутренних дел с полномочными представителями Президента Российской Федерации в соответствующих федеральных округах.

В 2002 г. центральный аппарат МВД России включал:

1) Службу криминальной милиции, куда вошли Управление координации службы криминальной милиции, Главное управление по борьбе с экономическими преступлениями, Главное управление по борьбе с организованной преступностью, Главное управление уголовного розыска, Главное управление по борьбе с незаконным оборотом наркотиков (в составе названных Главных управлений имелись оперативно-разыскные бюро), Управление оперативно-разыскной информации, Управление специальных технических мероприятий, Оперативно-разыскное управление, Национальное Центральное Бюро Интерпола в Российской Федерации;

2) Службу общественной безопасности, включившую Управление координации службы общественной безопасности, Главное управление обеспечения общественного порядка, Главное управление государственной инспекции безопасности дорожного движения, Главное управление внутренних дел на транспорте, Главное управление внутренних дел на режимных объектах, Паспортно-визовое управление, Главное управление вневедомственной охраны;

3) Службу тыла, в состав которой вошли: Управление координации службы тыла, Главное управление материально-технического обеспечения, Финансово-экономический департамент, Медицинское управление, Управление связи и автоматизации, Управление капитального строительства, Хозяйственное управление.

В результате принятия вышеуказанных нормативных актов милиция на транспорте становится частью милиции общественной безопасности.

Очередное изменение в структуре милиции на транспорте произошло с принятием Приказа Министра внутренних дел «Об утверждении Положения о Главном управлении внутренних дел на транспорте и по спецперевозкам службы общественной безопасности Министерства внутренних дел Российской Федерации»¹.

В ходе реорганизации структуры МВД России в июне 2001 г. ОВД на транспорте были объединены с подразделениями, обеспечивающими осуществление спецперевозок, общее руководство которыми осуществляло Главное управление внутренних дел на транспорте и по спецперевозкам, входящее в Службу общественной безопасности МВД России. (ГУВДТ и С СОБР МВД России). С принятием этого Приказа МВД РФ Служба спецперевозок была соединена с Главным управлением внутренних дел на транспорте МВД России и стала самостоятельным структурным подразделением. Структура и штатное расписание Главного управления утверждается Министром внутренних дел РФ, но согласуется с начальником Службы общественной безопасности МВД России. Существенным образом изменились основные задачи ГУВДТ и С СОБР МВД России. Теперь оно как вышестоящий орган «разрабатывает и реализует меры по защите прав и свобод человека и гражданина, совершенствуют нормативно-правовую основу, участвует в кадровом и материально-техническом обеспечении органов внутренних дел на транспорте, организует их деятельность»². На основании этого же приказа была определена структура Главного управления, которое состояло из Управ-

¹ Приказ МВД РФ от 23 ноября 2001 г. №1030 «Об утверждении Положения о Главном управлении внутренних дел на транспорте и по и по спецперевозкам службы общественной безопасности Министерства внутренних дел Российской Федерации». Правовые основы деятельности органов внутренних дел: Сборник нормативных правовых актов: в 3-х т. / под общ. ред. Министра внутренних дел Российской Федерации Ю. В. Грызлова. Т. 2. СПб.: Юридический центр «Пресса», 2003. С. 648–669.

² Там же.

ления спецперевозок и следующих отделов: по организации борьбы с преступлениями линии уголовного розыска, по организации борьбы с преступлениями линии БЭП, по организации борьбы с преступными посягательствами на грузы, по обеспечению общественного порядка, по организации деятельности дознания, подразделений по делам несовершеннолетних, организационно-инспекторского отдела, отдела кадров, отдела организации делопроизводства и режима, инспекции государственной противопожарной службы и пресс-службы.

История становления органов внутренних дел показывает, что одним из спорных вопросов между территориальными органами внутренних дел и милицией на транспорте была и остается зона их обслуживания. В практической деятельности этих подразделений имеются многочисленные примеры, когда в результате отсутствия четкости ограничения зоны обслуживания, совершенные преступления и возбужденные уголовные дела долгое время не расследовались, а бессмысленно направлялись друг-другу, что являлось причиной несвоевременного раскрытия и расследования этих преступлений из-за потери важных доказательств.

В целях разграничения объектов оперативного обслуживания и избежание споров между территориальными и транспортными подразделениями органов внутренних дел по вопросам работы в «пограничных» зонах 21 июня 2000 г. года МВД России издало приказ № 671 «Об укреплении взаимодействия и разграничении объектов оперативного обслуживания между органами внутренних дел на транспорте и территориальными органами внутренних дел», в котором четко обозначены эти границы.

Объектами сферы ведения органов внутренних дел на железнодорожном транспорте согласно вышеуказанному документу являются:

1. Станции в пределах их границ¹ со всеми находящимися на них объектами Министерства путей сообщения Российской Федерации, перегоны (в пределах верхнего строения железнодорожного пути)², подвижной состав, находящийся на участках оперативного обслуживания органов внутренних дел на транспорте.

¹ Границами станции являются входные и выходные светофоры и территория, ограниченная внешним ограждением. При отсутствии последнего границы станции определяются технической документацией МПС России.

² Верхнее строение железнодорожного пути — часть железнодорожного пути, включающая в себя рельсы, рельсовые скрепления и подрельсовое основание (шпалы).

2. Вокзалы.

3. Остановочные пункты.

4. Платформы.

5. Пешеходные и переходные мосты, подземные переходы и тоннели, служащие для обеспечения пассажиропотоков в зоне остановочных пунктов железнодорожного транспорта.

6. Железнодорожные подъездные пути МПС России общего пользования от стрелки примыкания до откидного бруса или до знака «Граница подъездного пути», кроме путей, сданных в аренду, и путей предприятий промышленного железнодорожного транспорта.

7. Объекты, обеспечивающие безопасность следования подвижного железнодорожного состава¹.

8. Грузовые дворы² и контейнерные площадки (пункты) в пределах их ограждения.

9. Станционные прирельсовые склады, сортировочные рампы, пакгаузы, ангары, другие складские помещения грузового хозяйства МПС России, находящиеся в границах станций.

Не являются объектами оперативного обслуживания органов внутренних дел на железнодорожном транспорте и, соответственно, относятся к ведению территориальной милиции:

— пристанционные скверы и сады; населенные пункты; перекидные мосты; путепроводы, виадуки, железнодорожные переезды, другие искусственные сооружения; автодороги (независимо от покрытия и назначения), пересекающие территорию железнодорожных станций; прижелезнодорожные почтамты и пункты сортировки почты Министерства Российской Федерации по связи и информатизации;

— железнодорожные пути предприятий промышленного железнодорожного транспорта, иные объекты МПС России, за исключением объектов, обслуживаемых по линии борьбы с экономическими преступлениями.

Объектами сферы деятельности органов внутренних дел на воздушном транспорте являются:

— аэродромы в их границах (аэродром — участок земли или поверхности воды с расположением на нем зданий, сооружений и обо-

¹ Объекты-светофоры, релейные шкафы, средства сигнализации, связи, блокировки, а также энергоснабжения.

² При отсутствии ограждения границей следует считать периметр складирования грузов и размещения контейнеров.

рудованием, предназначенным для взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов);

— здания пассажирских и грузовых аэровокзальных комплексов (аэровокзалы);

— действующие и строящиеся аэропорты при наличии подразделений транспортной милиции;

— воздушные суда.

Не являются объектами обслуживания органов внутренних дел на воздушном транспорте:

— объекты, расположенные вне границ аэродромов и аэровокзалов;

— площади перед аэровокзалами;

— здания и почтовые помещения Министерства Российской Федерации по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций;

— аэропорты и посадочные площадки при небольших населенных пунктах, где нет подразделений транспортной милиции.

Объектами сферы деятельности органов внутренних дел на водном транспорте являются:

I. Объекты морского транспорта:

1. Морские порты¹, осуществляющие пассажирские и грузовые перевозки, все находящиеся на их территории предприятия, учреждения и организации, а также судоходная часть акватории морских портов;

2. Вокзалы и причалы по обслуживанию грузовых и пассажирских судов в пределах земельных отводов;

3. Гидротехнические сооружения с земельными отводами и средства навигационной обстановки в пределах судоходной части морских портов;

4. Суда и другие плавательные средства независимо от портов приписки, находящиеся у причалов и в акватории портов², вокзалов и других гидротехнических сооружений, стоящих на рейдах акватории морских портов;

5. Места хранения и переработки грузов на территории портов, вокзалов, причалов независимо от ведомственной принадлежности и формы собственности;

¹ Границей территории морского порта являются охраняемые территории, предназначенные для обработки судов и грузов.

² Границей акватории морского порта являются самые удаленные гидротехнические сооружения закрытой части морских портов.

II. Объекты речного транспорта:

1. Речные порты, вокзалы, причалы и пристани по обслуживанию грузовых и пассажирских судов, за исключением причалов для плавательных средств баз отдыха и лодочных станций, в пределах земельных отводов, зарегистрированных в государственном кадастре;

2. Территория шлюзов и иных гидросооружений, охраняемых органами внутренних дел на транспорте;

3. Пункты специализированного отстоя и ремонта судов, судостроительные и судоремонтные заводы, кроме военных;

4. Главный судовой ход акватории рек и каналов¹ без учета боковых притоков на главном фарватере;

5. Суда и другие плавательные средства, предназначенные для перевозки пассажиров и грузов, кроме маломерных²;

6. Плавающие знаки судовой обстановки.

Не являются объектами обслуживания органов внутренних дел на водном транспорте:

— острова с объектами гражданского и промышленного строительства, расположенные в водных акваториях портов и рек;

— набережные населенных пунктов и расположенные на них культурно-бытовые объекты;

— пляжи;

— береговые знаки навигационной обстановки; плавающие базы отдыха (гостиницы); дебаркадеры, маломерные суда.

Очередные существенные изменения в структуре МВД России произошли в 2004 г. с принятием Указа Президента Российской Федерации от 19 июня 2004 г. № 927 и Приказа Министра внутренних дел от 10 ноября 2004 г. № 730 «Об утверждении структуры центрального аппарата Министерства внутренних дел Российской Федерации», которые более детально утвердили новую структуру и штатное расписание каждого подразделения центрального аппарата МВД России. Теперь центральная структура МВД России состояла из 15 Департаментов, Следственного комитета при Министерстве внутренних дел РФ и Главного командования внутренних войск МВД РФ. Одним из самостоятельных подразделений стал Департамент обеспечения правопорядка на транспорте.

¹ Главный судовой ход — водное пространство на внутреннем водном пути, предназначенное для движения судов и обозначенное на местности (или) карте, по отношению к другим судовым ходам в данном районе он является главным.

² Маломерные суда — суда с мощностью двигателя до 75 лошадиных сил и гребные суда независимо от их размеров.

9 декабря 2004 г. Приказом Министра внутренних дел № 828 «Вопросы Департамента обеспечения правопорядка на транспорте Министерства внутренних дел Российской Федерации и непосредственно подчиненных подразделений» расширяется перечень задач, возложенных на сотрудников органов внутренних дел, обслуживающих транспортные средства. Теперь наряду с обеспечением безопасности личности, охраной общественного порядка и обеспечением безопасности в своих границах и предупреждением и пресечением правонарушений и преступлений, сотрудники милиции обязаны принимать неотложные меры при авариях, катастрофах, пожарах, стихийных бедствиях и иных чрезвычайных ситуациях по спасению людей, оказывать им доврачебную помощь, охранять места происшествия, принимать участие в обеспечении правового режима чрезвычайного положения в случаях его введения на подведомственных участках¹.

Связи с совершением ряда террористических актов на территории Российской Федерации органами законодательной и исполнительной власти принимается ряд нормативно-правовых актов, направленных на предупреждение и пресечение совершения таких противоправных действий на железнодорожном, воздушном и водном транспорте, а также по организации взаимодействия силовых структур государства.

9 февраля 2007 г. Президентом Российской Федерации был подписан Федеральный Закон № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»², который раскрыл понятие «транспортная безопасность», определил «зоны транспортной безопасности», виды объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, отнесенные к определенным категориям с учетом степени угрозы совершения актов незаконного вмешательства, уровень безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средств. Кроме того, было издано Постановление Правительства Российской Федерации от 10 декабря 2008 г. № 940 «Об уровнях безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств и о порядке их объявления (установления)».

Очередные изменения в структуре органов внутренних дел на транспорте произошли с принятием 29 декабря 2009 г. Указа Президента Рос-

¹ Приказ МВД России от 9 декабря 2004 г. № 828 «Вопросы Департамента обеспечения правопорядка на транспорте Министерство внутренних дел Российской Федерации и непосредственно подчиненных подразделений».

² Федеральный Закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» // РГ. № 31. 14.02.2007. Парламентская газета. № 25. 16.02.2007.

сийской Федерации № 1468 «О мерах по совершенствованию деятельности Министерства внутренних дел Российской Федерации»¹ предусматривающим в целях оптимизации сокращение количества департаментов в структуре Министерства внутренних дел, а также предоставление предложений по совершенствованию структуры органов внутренних дел Российской Федерации, имея в виду исключение дублирования их функций, разграничение полномочий и перераспределение штатной численности в интересах первоочередного решения задач противодействия преступности и обеспечения общественной безопасности.

18 февраля 2010 г. был принят очередной Указ Президента Российской Федерации № 208 «О некоторых мерах по реформированию Министерства внутренних дел Российской Федерации»².

На основании п. «б» данного Указа Президента Российской Федерации на МВД России была возложена обязанность: «Образовать в 6-месячный срок 8 управлений на транспорте Министерства внутренних дел Российской Федерации по федеральным округам на базе действующих 20 Управлений внутренних дел на железнодорожном, водном и воздушном транспорте в пределах их штатной численности». Следом за Указами 1 марта 2010 г. Министр внутренних дел подписал Приказ № 128 «О некоторых мерах по реализации Указа Президента Российской Федерации по реформированию МВД России на 2010 год», ДОПТ МВД России прорабатывал вопросы сокращения штатной численности ОВДТ, определялись зоны ответственности вновь создаваемых управлений на транспорте, их дислокация, готовились нормативно-правовые основы.

На основании Приказа министра внутренних дел от 5 июля 2010 г. № 480 «О некоторых вопросах подразделений и органов внутренних дел на транспорте» был ликвидирован Департамент обеспечения правопорядка на транспорте (ДОПТ) и на базе этого департамента было образовано Главное управление на транспорте (ГУТ) МВД России, на которое были возложены задачи ликвидированного департамента.

Ныне действующий ГУТ МВД России является самостоятельным структурным подразделением центрального аппарата МВД России, обеспечивающим и осуществляющим в пределах своей компетенции функции Министерства по выработке и реализации государственной политики, а также нормативно-правовому регулированию

¹ СЗ РФ. 2009. №9. Ст. 1088.

² РГ. № 26. 19.02.2010; СЗ РФ. 22.02.2010. № 8. Ст. 839.

в области обеспечения правопорядка на объектах железнодорожного, водного и воздушного транспорта.

Надо отметить, что с принятием нового положения существенных изменений не произошло, не изменились и задачи, функции, организация деятельности Главного управления.

В настоящее время существуют следующие территориальные органы МВД России на транспорте по федеральным округам (УТ по ФО):

Управление на транспорте по Центральному федеральному округу;

Управление на транспорте по Северо-Западному федеральному округу;

Управление на транспорте по Приволжскому федеральному округу;

Управление на транспорте по Южному федеральному округу;

Управление на транспорте по Сибирскому федеральному округу;

Управление на транспорте по Уральскому федеральному округу;

Управление на транспорте по Северо-Кавказскому федеральному округу.

После вхождения полуострова Крым в состав Российской Федерации, как отдельного субъекта, Приказом МВД России № 175 от 25 марта 2014 г. «О внесении изменений в нормативные правовые акты МВД России» был создан Симферопольский линейный отдел МВД России на транспорте с прямым подчинением МВД России.

Для формирования каждого федерального округа Министром внутренних дел были изданы отдельные приказы, на основании которых были образованы эти подразделения. На основании Приказа МВД России от 16 августа 2010 г. № 596 было утверждено Положение об Управлении на транспорте МВД России по Уральскому федеральным округу. Из ранее действующих 27 линейных подразделений создано 2 линейных управления (Южно-Уральское и Пермское), 10 линейных отделов (на ст. ст. Екатеринбург, Нижний Тагил, Сургут, Тюмень, Оренбург, Орск, Ноябрьск, Курган, Новый Уренгой и в а/п г. Екатеринбург), 32 линейных отдела и 86 линейных пунктов.

Немаловажно отметить, что руководство Министерства внутренних дел Российской Федерации в решении оставить самостоятельными Восточно-Сибирское и Забайкальское линейные управления исходило, прежде всего, из понимания, что в огромном Сибирском федеральном округе могут возникнуть проблемы в управляемости подразделениями на транспорте. При большой отдаленности от головного подразделения эти линейные управления обслуживают крупные транспортные узлы. При этом Восточно-Сибирское и Забайкальское линейные управления

напрямую подчинялись МВД России, а остальные линейные управления становились подчиненными УТ МВД России по федеральному округу.

Поэтому помимо создания УТ МВД России по Сибирскому ФО (с дислокацией управленческого аппарата в Новосибирске), на основании Приказов министра внутренних дел от 1 июня 2011 г. № 778 и № 779 были сохранены самостоятельные линейные управления, дислоцирующиеся в Иркутске и Чите с прямым подчинением непосредственно МВД России¹.

В результате структурного реформирования все задачи и функции ГУТ МВД России и подчиненных ОВДТ сохранились в прежнем объеме — обеспечение правопорядка и общественной безопасности, защита граждан от противоправных посягательств на объектах железнодорожного, воздушного и водного транспорта.

Министром внутренних дел генерал армии Р. Нургалиевым был утвержден Приказ МВД РФ от 15 июня 2011 г. № 636 «Об утверждении Типового положения о линейном отделе Министерства внутренних дел Российской Федерации на железнодорожном, водном и воздушном транспорте».

3.2. Становление милиции-полиции на воздушном и водном транспорте в конце XX — начале XXI века

На сегодняшний день в оперативном обслуживании органов внутренних дел на воздушном и водном транспорте России находятся: 188 аэропортов, 100 морских и речных портов, судоходная часть рек протяженностью 89 тыс. км.

Причиной создания милиции на воздушном и водном транспорте является необходимость охраны общественного порядка, обеспечение общественной безопасности на территории аэропортов, речных вокзалов, в салонах воздушных судов, выявление, расследование преступлений и административных правонарушений. Кроме того, на объектах воздушного и водного транспорта, где одновременно скапливается большое количество людей и других материальных ценностей, совершаются преступления против собственности. Одним из распространенных видов преступлений за последние годы является совершение террористических актов на объектах воздушного и водного транспорта. Воздушный и водный транспорт — это не только средство передвиже-

¹ Административная деятельность полиции: курс лекции: в 2 ч. Ч. 2. Воронеж: Воронежский институт МВД России, 2015. С. 104.

ние, они относятся к источникам повышенной опасности. Совершение террористических актов в салонах этих видов транспорта всегда связано с повышенной опасностью и приводит к летальным исходам.

С момента появления воздушного транспорта, как эффективного средства передвижения, он одновременно стал объектом посягательств со стороны преступных элементов. Этот вид преступлений имеет свою продолжительную, отягощенную серьезными последствиями часть в истории нашего государства.

Если бегло рассмотреть историю этих преступлений, то она выглядит следующим образом. В период существования СССР произошло 282 случая резонансных преступлений на воздушном транспорте, из которых: 15 попыток захвата, 5 случаев угона воздушного судна за границу и 263 случая угроз в адрес гражданской авиации.

За 22 года (с 1958 по 1979 гг.) в истории Советского Союза произошло 22 попытки захвата воздушных судов, из них 6 случаев захвата и угона самолета за границу¹. Первая попытка захвата воздушного транспорта произошла 25 октября 1958 г., когда два преступника попытались захватить самолет Ан-2 в аэропорту Новые Кресты в Якутии.

Уже в начале 70-х годов XX в. воздушные суда и объекты воздушного транспорта все чаще становились полем деятельности преступников. В дальнейшем масштабы угона воздушных судов и волна нового вида преступлений — воздушного терроризма росла, как на территории зарубежных государств, так и на территории благополучного в криминогенном отношении Советского Союза.

3 июня 1969 г. трое вооруженных жителей Ленинграда попытались захватить самолет Ил-14, совершавший рейс Ленинград — Таллин. К счастью теракт был пресечен силами самого экипажа самолета, который впоследствии был награжден орденами Красного Знамени и Красной Звезды.

15 октября 1970 г. террористы — отец и сын Бразинскасы — угнали самолет Ан-24 следовавший по маршруту Батуми — Сухими — Краснодар с 46 пассажирами на борту. Это был первый на территории СССР успешный захват самолета. Террористам удалось угнать АН-24 и благополучно приземлиться в аэропорту Трабзон на территории Турции. В результате нападения террористов погибла бортпроводница Кучеренко Н. В.

¹ Губарев О. И. тайны воздушного терроризма. М., 2002. С. 19.

18–19 ноября 1983 г. была очередная попытка угона самолета Ту-134, осуществляющего рейс по маршруту Тбилиси — Батуми — Киев — Ленинград в Турцию с участием жителей Грузии: Церетели И. К., Ивериели К. В., Ивериели П. В., Кобахидзе Г. М., Микабиридзе Д. Р., Петвиашвили Т. В., Табидзе Г. Т. В результате освобождения самолета погибли 7 человек (включая двух террористов) и ранено 12 (из них 2 террориста)¹.

Наиболее резонансным преступлением стала попытка угона самолета ТУ-104 18 мая 1973 г., следовавшего по маршруту Москва — Челябинск — Новосибирск — Иркутск — Чита в КНР. На высоте 6,5 тыс. метров сопровождавший самолет младший лейтенант милиции В.М. Ежиков выстрелил в спину угонщика — тридцатидвухлетнего жителя Тбилиси, который, угрожая взрывным устройством, потребовал от экипажа лететь в Китай. Преступник в последнее мгновение активизировал электровзрыватель. В результате произошел взрыв. Самолет разрушился в воздухе, погибли все 81 человек, находящиеся на борту (члены экипажа и пассажиры, из которых 18 были дети).

Не менее резонансной оказалась попытка угона самолета Ту-154 8 марта 1988 г., выполнявшего рейс по маршруту Иркутск — Курган — Ленинград, семьей Овечкиных (участников группы «Семь Симеонов»), требовавших совершить посадку в Лондоне. В результате непрофессиональных действий группы захвата, которая состояла из сотрудников милиции, погибли три человека, в том числе бортпроводница Тамара Жаркая. Многие пассажиры получили ранения, самолет полностью сгорел.

В последующие 10 лет (с 1980 по 1989 гг.) количество захватов воздушных судов и попыток их угона за границу увеличивалось почти в 10 раз. За этот период совершено 15 попыток захвата воздушных судов, 5 случаев угона пассажирского самолета за границу и 263 случая угроз в адрес гражданской авиации.

После развала Советского Союза в России и в странах СНГ количество попыток захвата и угона воздушных судов неуклонно увеличивается, и 1990 г. отмечается небывалый рост за всю историю Аэрофлота. В период с 1990 по 1995 гг. произошло 62 случая захвата и угона воздушных судов, что составило примерно 33 % от зафиксированных аналогичных случаев в мире².

¹ Турченко С. Кровавый рейс № 6833 // Труд от 2 августа 2000 г.; Журин А. В кабине Ту-134 разгорелся настоящий бой // Труд. 2014. № 172. 12 декабря.

² Губарев О. И. тайны воздушного терроризма. М., 2002. С. 20.

Не менее трагичными по последствиям совершения террористических актов на территории России оказались последующие годы. 24 августа 2004 г. практически одновременно в результате срабатывания взрывных устройств, принесенных на борт террористками-смертницами, разбились два пассажирских самолета: Ту-154 авиакомпании «Сибирь» и Ту-134 авиакомпании «Волга-Авиаэкспресс». В результате этих терактов погибли 90 человек.

С увеличением пассажирского потока расширялось и количество воздушного и водного транспорта, строились новые аэропорты, морские и речные вокзалы, открывались новые маршруты. В новейшей истории Российской Федерации, после открытия государственной границы и после принятия Федерального закона от 15 августа 1996 г. № 114-ФЗ «О порядке выезда из Российской Федерации и въезда в Российскую Федерацию»¹, когда каждый гражданин по своему усмотрению мог посетить любое государство, потребность в воздушном транспорте увеличилась в десятки раз. Все эти меры потребовали со стороны государства принятия определенных мер, направленных на обеспечение безопасности своих граждан.

Милиция на воздушном и водном транспорте оставалась одним из подразделений милиции на транспорте, а после принятия Федерального закона «О полиции» — полиции на транспорте.

Местом дислокации воздушного и водного вида транспорта являются большие аэропорты или речные и морские вокзалы, расположенные в крупных городах вблизи водных сооружений.

В 1991 г. Московский УВД на воздушном транспорте начал обслуживать водный транспорт. Цель этого решения понятна — усилить контроль и исключить возможность проведения террористических актов, обеспечить охрану особо важных гидротехнических сооружений столицы, усилить борьбу с преступными проявлениями на объектах водного транспорта по Москве-реке. На главных водных магистралях центрального региона России расположены 10 речных портов, 49 пристаней и причалов, 11 шлюзов, 5 плотин и 5 ГЭС, относящихся к объектам жизнеобеспечения г. Москвы. На этих объектах круглосуточно несут свою нелегкую службу по охране правопорядка сотрудники линейного управления внутренних дел на речном транспорте.

В 1991 г. в структуре Московского УВД на воздушном и водном транспорте МВД России была создана отдельная рота милиции специального назначения. На личный состав подразделения возлагалась тя-

¹ СЗ РФ. 19.08. 1996. № 34. Ст. 4029.

желая, но почетная задача по защите жизни и достоинства пассажиров, борьбе с терроризмом и преступностью на объектах воздушного и водного транспорта. В 1993 г. был создан отряд милиции особого назначения Московского УВД на ВВТ, костяк которого составили сотрудники роты. На юге страны на территории Краснодарского края было создано Азово-Черноморское УВД на транспорте с центром в Краснодаре. В его ведении находились железнодорожный, авиационный и водный транспортные узлы южной часть России.

В последующие годы аналогичные подразделения были созданы и в других субъектах Российской Федерации: Санкт-Петербург, Нижний Новгород, Ростов-на-Дону, Сочи и т. д.

В дальнейшем в структурном построении подразделений на водном и воздушном транспорте существенных изменений не произошло. Эти подразделения органов внутренних дел по-прежнему оставались в структуре милиции на транспорте в качестве линейных отделов, отделений, в зависимости от специфики решаемых задач, количества личного состава, определяемого от размера и места расположения объекта обслуживания, а также от наличия нижестоящих подчиненных подразделений.

Основные задачи подразделений органов внутренних дел на воздушном и водном транспорте существенного изменения не потерпели, и в конце XX — начале XXI вв. ими оставались: обеспечение безопасности личности, охрана общественного порядка и обеспечения общественной безопасности в своих границах, раскрытие и расследование преступлений, розыск лиц, скрывшихся от правоохранительных органов, без вести пропавших, принятие неотложных мер при авариях, катастрофах, пожарах, стихийных бедствиях и иных чрезвычайных ситуациях по спасению людей, оказанию им доврачебной помощи, охране места происшествия, имущества, участие в обеспечении правового режима чрезвычайного положения в случаях его введения на подведомственных участках; совместно с работниками аэропорта или таможенных органов досмотра ручной клади и багажа пассажиров, при необходимости и личного досмотра пассажиров.

С целью оперативного выполнения возложенных задач и четкого разграничения объектов оперативного обслуживания на воздушном судне 10 июля 2008 г. министром внутренних дел России был издан приказ № 589¹ «Об организации взаимодействия между органами внутренних дел

¹ Приложение № 2 к приказу МВД России от 10 июля 2008 г. № 598 «Об организации взаимодействия между органами внутренних дел на транспорте и МВД, ГУВД, УВД по субъектам Российской Федерации, органами внутренних дел в закрытых административно-территориальных образованиях, на особо важных режимных объектах и разграничении объектов оперативного обслуживания».

на транспорте и МВД, ГУВД, УВД по субъектам Российской Федерации, органами внутренних дел в закрытых административно-территориальных образованиях, на особо важных режимных объектах и разграничении объектов оперативного обслуживания». Оставляя в качестве объекта обслуживания за воздушным транспортом объекты, установленные приказом МВД России № 671 от 21 июня 2000 г. «Об укреплении взаимодействия и разграничении объектов оперативного обслуживания между органами внутренних дел на транспорте и территориальными органами внутренних дел», указанный приказ четко перечислил объекты, не относящиеся к объектам обслуживания. С момента вступления этого приказа таковыми объектами стали: объекты гражданской авиации, расположенные вне границ аэродромов и аэровокзальных комплексов (аэровокзалов), за исключением объектов, обслуживаемых по линии борьбы с экономическими преступлениями: авиационные отделы перевозки почты Министерства связи и массовых коммуникаций Российской Федерации; аэродромы и посадочные площадки, где не имеются ОВДТ; легкие воздушные суда, максимальный взлетный вес которых составляет менее 3100 кг, и сверхлегкие воздушные суда, максимальный взлетный вес которых составляет не более 495 кг без учета веса авиационных средств спасения, базирующиеся на вышеуказанных аэродромах и посадочных площадках.

Этим же приказом был определен перечень объектов, не являющихся объектами оперативного обслуживания органов внутренних дел на водном транспорте. Таковыми стали: кьюгерные компании, осуществляющие наем моряков на иностранные суда, если они расположены вне территории морских портов; нефтяные вышки, плавучие платформы и газо-, нефте- и продуктопроводы, расположенные вне акватории порта; острова, расположенные в водных акваториях портов, рек и прибрежных вод; набережные в населенных пунктах и расположенные на них культурно-бытовые помещения, пляжи; береговые знаки судовой обстановки; плавучие базы отдыха; дебаркадеры; маломерные суда и иные объекты, отнесенные к ведению Государственной инспекции по маломерным судам Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, а также спортивные суда независимо от мощности главных двигателей и валовой вместимости, используемые для спортивных и учебно-тренировочных целей¹.

¹ Приложение № 2 к приказу МВД России от 10 июля 2008 г. № 598; Административная деятельность органов внутренних дел. Часть Особенная: учебник. М.: ЦОКР МВД России, 2009. С. 253.

Как правильно отмечают некоторые авторы, наиболее эффективным средством обеспечения безопасности полета гражданских воздушных судов является проведение профилактических мероприятий в аэропортах, на земле, до посадки пассажиров в самолет путем досмотра ручной клади, багажа и личного досмотра пассажиров¹. Начиная с 1975 г. одним из способов профилактики предупреждения и пресечения преступлений и административных правонарушений был досмотр, где самое активное участие принимали сотрудники милиции. Это права сотрудников органов внутренних дел были закреплены законодательно. Статья 11 Закона Российской Федерации от 18 апреля 1991 г. № 1026-1 «О милиции» предоставляла право сотрудникам милиции «производить в соответствии с законодательством Российской Федерации личный досмотр пассажиров, ручной клади и багажа на воздушном транспорте»².

В 85 ст. Воздушного кодекса Российской Федерации было сказано «в целях обеспечения безопасности пассажиров и членов экипажа воздушного судна обязательному предполетному досмотру подлежат воздушное судно, его бортовые запасы, члены экипажа, пассажиры, багаж, в том числе вещи, находящиеся при пассажирах, а также грузы и почта»³.

Однако, с января 1998 г. сотрудники милиции поэтапно были отстранены от участия в производстве досмотра на объектах воздушного транспорта, и эту функцию передали службам авиационной безопасности (САБ). Такое управленческое решение в скором времени показало свои отрицательные результаты и явилось причиной допущения тяжких преступлений на воздушных судах. После совершения ряда террористических актов на воздушных судах в августе 2004 г. и в связи со вступлением в действие Федерального закона №20-ФЗ «О внесении изменений в некоторые законодательные акты Российской Федерации по осуществлению мер авиационной безопасности на воздушном транспорте», в состав досмотровых групп САБ были введены сотрудники милиции, которые принимали непосредственное участие в производстве предполетного досмотра авиапассажиров, их ручной клади и багажа⁴.

13 сентября 2004 г. в целях совершенствования государственной политики в области обеспечения безопасности и повышения эффек-

¹ Административная деятельность органов внутренних дел. Часть Особенная. М., 2009. С. 257.

² Соловей Ю. П., Черников В. В.. Комментарий к Закону Российской Федерации «О милиции», М.: Проспект. 2000. С.253.

³ СЗ РФ. 1997. № 12. Ст. 1383.

⁴ Административная деятельность органов внутренних дел. Часть Особенная. М., 2009. С. 257.

тивности борьбы с терроризмом, Президент Российской Федерации В. В. Путин подписал Указ «О неотложных мерах по повышению эффективности борьбы с терроризмом»¹. Правительство Российской Федерации совместно с Министерством внутренних дел, Министерством обороны, Министерством Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, Федеральной службы безопасности Российской Федерации и Федеральной службой Российской Федерации по контролю за оборотом наркотиков в 2-недельный срок должны были разработать и представить предложения о создании новой системы взаимодействия сил и средств, участвующих в урегулировании ситуации на территории Северного-Кавказского региона Российской Федерации, а также по созданию системы предотвращения и ликвидации кризисных ситуаций на территории Российской Федерации.

В целях реализации требований Указа Президента Российской Федерации по повышению эффективности борьбы с терроризмом Министерство транспорта и Министерство внутренних дел 27 августа 2004 г. издали совместное распоряжение за №1/5584/ИЛ-32-р «Об организационных мерах по обеспечению безопасности на объектах воздушного транспорта». В свою очередь на основании распоряжения Министерства транспорта и Министерства внутренних дел в целях обеспечения авиационной безопасности и противодействия терроризму на объектах транспорта из числа сотрудников органов внутренних дел создавались специальные наряды для производства предварительного и послеполетного досмотра пассажиров, их ручной клади и багажа. В обязанности этих специальных нарядов милиции были вменены оформление изъятых предметов и веществ, запрещенных к перевозке воздушными судами гражданской авиации в соответствии с административным и уголовным законодательством². Кроме того, вышеуказанные министерства обязывались до 20 сентября 2004 г. переработать должностные инструкции сотрудников Службы авиационной безопасности и сотрудников органов внутренних дел на транспорте, осуществляющих досмотр пассажиров, их ручной клади и багажа в целях обеспечения взаимодействия и скоординированности действий в интересах авиационной безопасности, провести ком-

¹ Административная деятельность органов внутренних дел. Часть Особенная. М., 2009. С. 257.

² Распоряжение Министра транспорта Российской Федерации и Министра внутренних дел Российской Федерации от 27 августа 2004 г. № 1/5584, ИЛ-32-Р.

плекс мероприятий по повышению технической оснащенности контрольно-пропускных пунктов в зонах спецконтроля и на въездах на территории аэродромов в целях исключения возможности проникновения в режимные зоны посторонних лиц, провоза оружия и взрывчатых материалов¹.

В короткий срок в ОВДТ были созданы 159 подразделений по досмотру в 165 аэропортах России. При взаимодействии подразделений по досмотру ОВДТ со службой авиационной безопасности были досмотрены 52389 авиарейсов, пересечено 6565 попыток незаконного провоза запрещенных предметов и вещей, выявлено 730 преступлений и 68159 административных правонарушений².

Эти полномочия сотрудников органов внутренних дел сохранились и после принятия Федерального Закона «О полиции».

Федеральным законом «О полиции» на полицию была возложена обязанность участвовать в соответствии с законодательством Российской Федерации в обеспечении авиационной безопасности в области гражданской авиации; охранять в порядке, установленном Правительством РФ, аэропорты и объекты их инфраструктуры; выносить заключения о возможности допуска к работе в службе авиационной безопасности в случаях, если эта работа связана с объектами, представляющими повышенную опасность для жизни и здоровья граждан, а также для окружающей среды.

В соответствии с подпунктом 32 п. 1 ст. 12 ФЗ «О полиции» на полицию возложена обязанность участвовать в соответствии с законодательством Российской Федерации в обеспечении авиационной безопасности в области гражданской авиации.

Подпунктом 16 п. 1 ст. 13 ФЗ «О полиции» полиции предоставлено право принимать участие в досмотре пассажиров, их ручной клади и багажа на железнодорожном, водном или воздушном транспорте, метрополитене либо осуществлять такой досмотр самостоятельно в целях изъятия вещей и предметов, запрещенных для перевозки транспортными средствами.

Анализируя сводные данные и состояние преступности на транспорте за последние годы, весьма показательны в частности статистические сведения о преступлениях, зарегистрированных на водном транспорте в Санкт-Петербурге.

¹ П. 1.1. 1.2. Распоряжения.

² Административная деятельность органов внутренних дел. Часть Особенная. М., 2009. С. 258.

*Сведения о преступлениях,
зарегистрированных на водном транспорте¹*

Год	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Количество преступлений зарегистрированных в отчетном периоде, ед.	0	0	53	76	79	130	51	133	27	18	39
Убыль / прирост по отношению к АППГ, %	-	-	-	43,4	3,9	64,6	-60,8	160,8	-79,7	-33,3	116,7
Количество раскрытых преступлений, ед.	2	0	21	29	34	45	20	110	26	8	25
Количества преступлений, дела по которым приостановлены, ед.	0	0	31	21	54	33	33	22	12	13	7
Раскрываемость, %	100,0	-	40,4	58,0	38,6	57,7	37,7	83,3	68,4	38,1	78,1

Обобщая вышеизложенные факты стоит отметить, что осложнение в стране социально-экономической обстановки, обостренной антироссийскими санкциями, вызвало массу предпосылок для ухудшения криминогенной обстановки и роста преступности, в том числе снижение уровня жизни населения, сокращение доходов населения, рост потребительских цен, рост безработицы и т. д. При этом общими усилиями всех правоохранительных органов и других субъектов системы профилактики правонарушений удалось не допустить дестабилизации обстановки и возникновения конфликтных ситуаций. Принятые меры способствовали укреплению законности, оздоровлению криминогенной обстановки. И важная роль в этом направлении принадлежит транспортной полиции Российской Федерации.

¹ Состояние преступности в Санкт-Петербурге. Криминологический мониторинг и прогноз: научно-практическое пособие / под общ. ред. Л. П. Богданова и В. А. Кудина. СПб.: Изд-во СПб ун-та МВД России, 2016. С. 92.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Специфика деятельности органов внутренних дел на транспорте, всегда привлекала внимание представителей правовой науки и других сфер научного знания.

Органы государства, осуществляющие полицейские функции по охране правопорядка и внутренней безопасности на транспортных магистралях России имеют уже более серьезную — двухвековую историю: Еще в начале XIX в. кроме городской и сельской полиции существовали специализированные полицейские органы на транспорте.

С началом строительства железных дорог, эксплуатации первых линий и развитием в целом транспорта в первой половине XIX в. в России, возникла острая необходимость иметь на них особый полицейский надзор в виде учреждений, осуществляющих специализированные функции в сфере обеспечения правопорядка на объектах транспорта и в полосе отчуждения.

В процессе важных государственных структурных преобразований транспортные вопросы занимали одно из первостепенных мест.

Особенностью транспортной полиции являлось то, что она не просто обеспечивала общественную безопасность, правопорядок и общественное благочиние, но и нормальное функционирование железнодорожного и водного транспорта. Общественная безопасность на объектах транспорта представляет собой систему важных общественных отношений, которые возникают в процессе пользования источниками повышенной опасности в сфере пассажирских и грузовых перевозок, в целях предупреждения и пресечения преступлений и иных правонарушений обеспечения нормального состояния и функционирования объектов транспорта, сохранности жизни и здоровья пассажиров и перевозки грузов. Соответственно, обеспечение безопасности работы водного и железнодорожного транспорта требует четкого соблюдения, как сотрудниками транспортной полиции, так и простыми пассажирами целого ряда норм и правил¹.

Важный характер имела деятельность транспортной полиции в период реформ, поскольку пропаганда антигосударственных идей, провокации радикальных организаций, могли повлечь за собой, самые негативные последствия включая гибель людей.

¹ Мамлеева Д. Р. Организационно-правовые формы деятельности транспортной полиции. России в XIX веке: историко-правовое исследование: дис. канд. юрид. наук. Уфа. 2010. С. 100.

Двадцатые годы девятнадцатого столетия, как известно, характеризовались открытым революционным выступлением против царизма. Для борьбы с революцией и со всем прогрессивным в общественной жизни страны была реорганизована политическая полиция. Транспортная полиция стала занимать центральное место в полицейской структуре государства.

В годы становления Советского государства органы внутренних дел на транспорте занимали важное место во всем правоохранительном комплексе. Гражданская война, Новая экономическая политика, предвоенные годы были особенно тяжелыми для всего советского народа. В этот период наблюдалось повышение темпа роста преступности и требовалось реформирование всей системы органов внутренних дел, в том числе и на транспорте.

В конце 20-х — начале 30-х гг. международная и внутренняя обстановка в стране осложнились. Усиливалась угроза военного нападения на СССР, возникли трудности с заготовками зерна и других видов продовольствия. Надежды на мировую революцию не оправдывались, в связи, с чем был взят курс на построение социализма в одной стране — Советском Союзе. Новая экономическая политика стала сворачиваться, был осуществлен поворот к форсированной индустриализации страны и коллективизации сельского хозяйства. Происходило свертывание товарно-денежных отношений, гражданско-правовые методы регулирования народного хозяйства заменялись административно-репрессивными.

Из госаппарата удалялись не только оппозиционно настроенная старая интеллигенция, но и члены партии с революционным стажем. Возросло влияние партийных руководителей на работу государственных органов. Вся власть в стране концентрировалась в руках сравнительно узкой группы людей, а затем лично И. В. Сталина. Партийно-государственный аппарат все более становится опорой режима личной власти.

В этой обстановке, роль органов внутренних дел, в том числе на транспорте, значительно возросла. В начале 30-х гг. началось их реформирование. В декабре 1930 г. были ликвидированы Народные комиссариаты внутренних дел союзных республик. Эта мера преследовала цель усилить специализацию в управлении отдельными отраслями, входившими в ведение НКВД.

Роль органов внутренних дел на транспорте, на всем протяжении 30-х гг., существенно возросла. Они обеспечили поддержание установ-

ленного общественного порядка, повысили эффективность в борьбе с преступностью.

В условиях войны органы внутренних дел на транспорте получили новые функции, такие как: организация противопожарной безопасности; осуществление режимных мероприятий в местностях, объявленных на военном и осадном положении; охрана ценностей при их эвакуации в восточные районы страны; борьба с вражескими агентами, паникерами, распространителями всякого рода провокационных слухов и измышлений; эвакуация населения в восточные районы страны и других; осуществление режимных мероприятий в местностях, объявленных на военном и осадном положении и другие.

Приоритетными направлениями деятельности органов внутренних дел на транспорте, которые в послевоенные годы приобрели особое значение являлись: борьба с тяжкими преступлениями, в том числе, с бандитизмом; предупреждение, пресечение и профилактика экономических преступлений и правонарушений; обеспечение безопасности дорожного движения и др.

Новый этап политического и социально-экономического развития СССР, связываемый с именем Л. И. Брежнева, в российской историографии получил наименование «годы застоя» или «период кризиса социализма».

Главной задачей в рассматриваемый период являлась борьба с преступностью и поддержание правопорядка в стране при активном содействии населения (трудовых коллективов, общественности, молодежных организаций). Необходимо признать, что в целом по стране удалось достигнуть определенных успехов в сфере обеспечения общественного порядка.

Перестройка, начатая в 1985 году, открыла новый этап в развитии системы органов внутренних дел страны. Процесс суверенизации союзных республик привел к изменению правового статуса их государственных органов, в том числе и органов внутренних дел на транспорте.

Одним из важнейших средств совершенствования деятельности полиции является своевременное и надлежащее ее реформирование в соответствии с современными особенностями развития российского общества и государства. Именно на решение этой задачи и был направлен Закон «О полиции», подписанный Президентом Российской Федерации Д. А. Медведевым 7 февраля 2011 г.

Он стал отправной точкой новой эпохи в истории дальнейшего развития и совершенствования органов внутренних дел на транспорте Рос-

сии, которые призваны хранить и приумножать лучшие традиции российской полиции и советской милиции.

В настоящий период организационные и организационно-правовые формы обеспечения правопорядка на объектах транспорта в Российской Федерации имеют определенную специфику. Наиболее распространенными формами осуществления транспортной полицией административной деятельности являются патрульно-постовые наряды, посадочные группы, оперативно-поисковые группы, совместные специализированные группы транспортной полиции и ведомственной охраны, оперативные заслоны, наряды сопровождения поездов, специальные операции и оперативно-профилактические мероприятия.

В современной практике органов внутренних дел на транспорте необходимо выделить ряд приоритетных направлений, требующих особенного организационного обеспечения. К таковым можно отнести борьбу с терроризмом, незаконной перевозкой наркотиков, психотропных веществ, оружия и боеприпасов, хищениями цветных металлов из средств сигнализации, связи и энергоснабжения железных дорог, хищениями перевозимых грузов, совершаемых путем подделки или подмены перевозочных документов; предупреждение и выявление экономических преступлений, связанных со структурной реформой железнодорожного, морского, воздушного транспорта; предотвращение фактов блокирования транспортных коммуникаций.

Основные усилия органов внутренних дел на воздушном транспорте в настоящее время направлены на организацию мер обеспечения безопасности пассажиров, членов экипажей воздушных судов и наземного персонала авиапредприятий, предотвращение и пресечение попыток захвата и угона воздушных судов. Безопасность водного транспорта (общественная, экономическая, экологическая и др.) обеспечивается надзором за соблюдением установленных правил движения и пользования судами, а также поддержанием общественного порядка на стационарных объектах речного и морского транспорта.

Реформирование органов внутренних дел на транспорте в настоящее время объективно обусловлено, необходимо и должно осуществляться на концептуальной основе, на базе современной теории административного права и науки управления.

Как мы видим, история российской транспортной полиции насчитывает немало славных страниц. Новой России требуется новая полиция, свободная от недостатков как дореволюционных, советских, так и современных правоохранительных органов, но, в тоже время, воплотившая в себе их лучшие традиции.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

Архивные источники:

1. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ) Фонд 110. Штаб Отдельного корпуса жандармов. 2, 23, 24, 25 оп.
2. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ) Фонд 126. Петроградское жандармское полицейское управление железных дорог. 2 оп.
3. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ) Фонд 127. Жандармское полицейское управление Северо-Западных железных дорог. Петроград. 2 оп.
4. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ) Фонд 217. Варшавское губернское жандармское управление. Оп. 1.
5. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ) Фонд 495. Жандармское полицейское управление Финляндской железной дороги. 9, 11 оп.
6. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ) Фонд 796. Тамбовско-Уральское жандармское полицейское управление железных дорог. Саратов. Г оп.
7. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ) Фонд 1717. Собственная канцелярия шефа жандармов графа А.Х. Бенкендорфа. 1 оп. Российский государственный архив древних актов (РГАДА). Ф. 248. Д. 660. Л. 64.
8. Отдел архивной информации Информационного центра Главного управления МВД России по Санкт-Петербургу и Ленинградской области (далее ОАИ ИЦ ГУ МВД России по СПб и ЛО). Ф. 1. Оп. 1. Ед. хр. 3, 44; Ф. 2. Оп. 1. Д. 25, 30.
9. Отдел архивной информации Информационного центра Главного управления МВД России по Санкт-Петербургу и Ленинградской области (далее ОАИ ИЦ ГУ МВД России по СПб и ЛО). Ф. 1. Оп. 1. Ед. хр. 3. Л. 3–4, 4 об.

Нормативные правовые акты

1. Закон Российской Федерации от 18.04.1991 № 1026-1 «О милиции» (ред. от 27.07.2010).
2. Декларация Временного правительства о его составе и задачах от 3 марта 1917 г. // Вестник Временного правительства. № 1 (46) от 5 (18) марта 1917 г.
3. О градском Благодичинии. Наказ 6 апреля 1649 г. // ПСЗ. Собр. 1. Т. I. № 279.

4. «О мерах к искоренению в Москве кормчества вином» от 11.06.1728 г. // Полное собрание законов Российской империи. Собрание первое. 1649–1825 гг. Т. 8. № 5284. СПб., 1830. — 1004 с.

5. Приказ МВД СССР от 02 июля 1971 г. № 406 «О создании подразделений милиции и следствия на воздушном транспорте».

6. Постановление Совета Министров СССР от 16.06.1978 № 484 «Об утверждении Правил производства досмотра ручной клади, багажа и личного досмотра пассажиров гражданских воздушных судов целях обеспечения безопасности полетов, охраны жизни и здоровья пассажиров и членов экипажей этих судов».

7. «Пункты, данные Санкт-Петербургскому Генерал-Полицмейстеру» от 25.05.1718 г. // Полное собрание законов Российской империи. Собрание первое. 1649–1825 гг. Т. 5. № 3203. СПб., 1830. — 782 с.

8. Полное собрание законов Российской империи. Собрание первое. 1649–1825 гг. Т. 34. № 27699. СПб., 1830.

9. «Положение для внутренней стражи» от 03.07.1811 г. // Полное собрание законов Российской империи. Собрание первое. 1649–1825 гг. Т. 31. № 24704. СПб., 1830. — 941 с.

10. Соборное Уложение 1649 г. // Российское законодательство X–XX веков. В 9-ти т. Т. 3: Акты Земских соборов / под ред. О. И. Чистякова. М., 1987. — С. 153.

11. Свод законов Российской империи. Т. 12. Ч. 1. Устав Путей Сообщения. СПб., 1877. Устав Путей сообщения // Свод законов Российской империи. Т. 12. Ч. 1. СПб., 1857. — 664 с.

12. Свод законов Российской империи. Т. 14. Изд. 2-е. Устав Уголовного судопроизводства. СПб., 1913. — С. 123–187.

13. Свод законов Российской империи. Т. [?]. Ч. [?]. Устав о наказаниях, налагаемых мировыми судьями. — СПб., 1877.

14. Свод законов Российской империи (1866–1869). Т. 15. Уложение о наказаниях уголовных и исправительных. М., 1869; Российское законодательство X–XX веков (в девяти томах). Т. 6. Законодательство первой половины XIX века. М., 1998. — С. 174–408.

15. Свод законов Российской империи. Т. 15. Уложение о наказаниях уголовных и исправительных. М., 1869.

16. Свод законов уголовных. Ч. 1. Уложение о наказаниях уголовных и исправительных, (издание 1885 г.). СПб., 1885.

17. Устав о наказаниях, налагаемых мировыми судьями (репринтное издание 1914 г.). Волгоград, 1914. Ст.ст. 1–180.

18. Устав уголовного судопроизводства 1864 г. // Российское законодательство X–XX веков. В 9-ти томах. Т. 8. Судебная реформа / под ред. О. И. Чистякова. — М., 1991.

19. Учреждения для управления Губернией Всероссийской Империи. Часть первая от 07.11.1775 г. // Полное собрание законов Российской империи. Собрание первое. 1649–1825 гг. Т. 20. № 14392. СПб., 1830. — 1041 с.

20. Федеральный закон от 07.02.2011 № 3-ФЗ «О полиции» (в ред. от 03.07.2016 г.).

Сборники документов:

1. Декреты Советской власти: 10 ноября 1918 г. — 31 марта 1919 г. Т. IV. М.: Политиздат, 1968. — 731 с.

2. Собрание узаконений и распоряжений рабоче-крестьянского правительства РСФСР (далее СУ РСФСР). Систематический сборник важнейших декретов 1917–1920 годов. М., 1920. — 271 с.

3. СУ РСФСР. 1918. № 55, 75.

4. СУ РСФСР. 1919. № 5, 18.

5. Устав Путь Сообщения // Свод законов Российской империи. Т. 12. Ч. 1. СПб., 1877.

6. Свод Военных Постановлений 1869 г. Изд. 2-е (по 01.07.1889 г.). Ч. I. Кн. III. СПб., 1890.

7. Россия. Законы и постановления. Свод военных постановлений 1869 года. СПб.: Гос. тип., 1879. Ч. 1: Кн. 3. Местные военные управления (по 1 июля 1889 года). — 1890. — 157 с.

8. Систематический сборник действующих на русских железных дорогах узаконений и распоряжений правительства, а также положений, правил, инструкций и соглашений, изданных или одобренных правительством... / Сост. Н. Л. Брюль. Ч. 1–3. Ч. 2. С 1860 по 1 декабря 1889 г. — СПб.: Типо-лит. С. Муллер и И. Богельман. — 1890. — 724 с.

9. Постановление СНК РСФСР «Об учреждении речной милиции» от 25.07.1918 г. // СУ РСФСР. 1918. № 55. Ст. 608.

Монографии, учебные пособия:

1. Административная деятельность органов внутренних дел. Часть особенная: Допущено Министерством внутренних дел Российской Федерации в качестве учебника для образовательных учреждений высшего профессионального образования МВД России по специальности 021100 — юриспруденция / Н. П. Анисимова, С. Н. Анто-

нов, С. Н. Бочаров и др.; под ред. А. П. Коренева. — 3-е изд., с изм. и доп. — М.: МЮИ МВД России; Центр юридической литературы «Щит», 2001. — 362 с.

2. Ахмедов Ч. Н., Назаренко А. М., Фролов, А. М. и др. История органов внутренних дел: курс лекций. СПб.: Изд-во СПб ун-та МВД России, 2012. — 228 с.

3. Боевой пост — на магистралях: 80 лет транспортной милиции / Лит. обраб. С. Каткова. Саратов: Летопись: Приволж. упр. внутр. дел на трансп., 1999. — 158 с.

4. Белик В. Н. Эволюция жандармерии // Российский исследователь. 2003. № 10. С. 47–48.

5. Блинов И. Губернаторы. Историко-юридический очерк. СПб., 1905. — 365 с.

6. Виленский Б. В. Судебная реформа и контрреформа в России. Саратов: Приволж. кн. изд-во. 1969. — 400 с.

7. Внутренние войска в Великой Отечественной войне. 1941–1945 гг. Документы и материалы. М.: Юридическая литература, 1975. — 726 с.

8. Воронцов, С.А. Спецслужбы России: Учебник. — Ростов н/Д: Изд-во «Феникс». 2006. — 511 с.

9. Горобцов В. И., Гонюхов С. О. Российская полиция в мундире. Новосибирск: Рейтар. 2000. — 31 с.

10. Гутман М. Ю. Милиция Петрограда и Петроградской губернии в годы революции и гражданской войны в России (1917–1920 гг.): монография. СПб.: Изд-во СПб ун-та МВД России, 2002. — 320 с.

11. Гутман М. Ю., Назаренко А. М. Полиция и милиция России в начале XX века: монография [Электронное издание]. СПб, 2013.

12. Джунковский В. Ф. Воспоминания: в 2 т. / В. Ф. Джунковский; под общ. ред. А. Л. Паниной. М.: Изд-во им. Сабашниковых. 1997. Т. 2. — 685 с.

13. Железнодорожные войска с 1851 по 1941 год / Н. В. Веревкин, Ф. К. Годлевский, Г. Н. Караев, К. П. Терехин; под общ. ред. А. С. Леменовского. М.: Воениздат. 1957. — 123 с.

14. Жандармы России / сост. В. С. Измозика. СПб.: Нева. 2002. — 640 с.

15. Записки жандармского офицера. Костромское охранное отделение. Костром: Издание Бр. С. В. и В. В. Лбовских. 1917. — 38 с.

16. Захаренков В. В. На страже магистралей. Очерки истории транспортной милиции России. К 200-летию МВД России / под общ. ред. В. В. Захаренкова. М., 2002. — 248 с.
17. Измозик В. С. Жандармы России. СПб.: Нева. 2002. — 640 с.
18. Истомина Э. Г. Водные пути России во второй половине XVIII — начале XIX в. М.: Наука. 1982. — 278 с.
19. История органов правопорядка России в точных датах. Хронологический справочник / сост. Ю. Н. Моруков. М.: Объединенная редакция МВД России, 2007. — 192 с.
20. История органов внутренних дел: курс лекций. СПб.: Изд-во СПб ун-та МВД России, 2012. — 351 с.
21. История органов внутренних дел: учебное наглядное пособие / МВД РФ ГУК; сост. С. Б. Глушаченко, В. В. Гриб, М. Ю. Гутман и др. — 2-е изд., перераб. и доп. — М.: ИМЦ ГУК МВД России, 2004. — 294 с.
22. История организации и обеспечения правопорядка на транспорте России. К 90-летию транспортной милиции / под ред. Н. А. Овчинникова. Н. Новгород, 2008. — 271 с.
23. История Сибири. XVI — начало XIX вв. Сборник документов. Кемерово. 2010. — 340 с.
24. История советской милиции: Советская милиция в период социализма (1936–1977). В 2-х томах. Т. 2. / Биленко С. В., Гольдман В. С., Косицын А. П., Крылов С. М. и др.; под ред. Щелокова Н. А. М., 1977. — 338 с.
25. История железнодорожного транспорта России. Т. 1.: 1836–1917 гг. СПб. 1994. — 336 с.
26. Исторический очерк пересылки арестантов в России / сост. Румянцев А. А. СПб., 1876. — 231 с.
27. Календарь знаменательных и памятных дат МВД России. — М.: Объединенная редакция МВД России, 2005. — 320 с.
28. Кодан С. В. Политическая «ссылка в системе карательных мер самодержавия в первой четверти XIX в. Иркутск: Изд-во Иркут. ун-та. 1980. — 95 с.
29. Календарь знаменательных и памятных дат МВД России. / авт. коллектив: Моруков Ю. Н., Белов Е. И., Минер В. Л. и др.; под общ. ред. В. Я. Кикотя. М.: Объединенная редакция МВД России, 2005. — 319 с.
30. Краткий исторический очерк развития и деятельности ведомства путей сообщения (1798–1898 гг.). СПб., 1898.

31. Краткий исторический очерк развития нашей железнодорожной сети за десятилетие 1904–1913 гг. СПб., 1914. — 119 с.
32. Краткий очерк деятельности МВД со времен государственного переворота по 1 июля 1917 года. Пг., 1917. — 32 с.
33. Курабцева А. П. Развитие системы военно-морских судов в Российской империи после введения Военно-морского судебного устава 1867 г. // Ученые записки Таврического национального университета им. В. И. Вернадского. Т. 25 (64). Украина. Симферополь. 2012. № 1. С. 274–283. — (Юридические науки).
34. Курицын В. М. История полиции России: краткий очерк и основные документы: учебное пособие. — М.: Щит-М. 1999. — 199 с.
35. Лаврик Т. М. Губернские жандармские управления Российской империи: организационно-правовой и региональный аспекты деятельности: дисс. ... канд. юрид. наук. Тамбов, 2008. — 234 с.
36. Ленинградская милиция в годы войны 1941–1945 гг. Ощущение времени. СПб.: КОСТА, 2010. — 712 с.
37. Литвинов Н. Д. Борьба с терроризмом на железнодорожном транспорте Российской Империи / Н. Д. Литвинов, А. Е. Рожков. Воронеж: ВИ МВД России, 2000. — 193 с.
38. Лысенков С. Г., Сидоренко В. П. Внутренние войска: страницы истории. СПб., 2001. — 211 с.
39. Лубянка. Справочник. ВЧК-ОГПУ-КВД-НКГБ-МГБ-МВД-КГБ. Карательные органы Советского государства (1917–1960 гг.). / под общ. ред. акад. А. Н. Яковлева. М.: Издание МФД. 1997. — 352 с.
40. Лясович Т. Г., Удальцов А. А. Охрана общественного порядка и безопасности на железнодорожном транспорте в России в марте-октябре 1917 г. // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. Тамбов: Грамота, 2016. № 4. Ч. 2. С. 103–106.
41. Мартынов А. П. Моя служба в Отдельном корпусе жандармов. // «Охранка»: Воспоминания руководителей охранных отделений. Т. 1. М., 2004. С. 247–248.
42. Милиция России: Документы и материалы. 1917–1999. Т. I. 1917–1934 / сост. А. Я. Малыгин и др. Саратов: СЮИ МВД России, 2001. — 376 с.
43. Министерство внутренних дел России: 1802–2002. Исторический очерк в 2-х томах. Т. II. СПб.: Изд-во СПб ун-та МВД России, 2002. — 528 с.

44. Министерство внутренних дел России. Энциклопедия / гл. ред. В. Ф. Некрасов. М.: Объединенная редакция МВД России, ОЛМА-ПРЕСС, 2002. С. 22, 261, 334, 569.

45. Министерство внутренних дел: страницы истории (1802–2002 гг.) / под ред. В. П. Сальникова. СПб.: Фонд «Ун-т», Изд-во СПб ун-та МВД России, 2001. — 607 с.

46. Мишина Е. В. К вопросу о государственно-правовой политике Екатерины II и ее влиянии на развитие полицейской системы Российской империи // Актуальные проблемы юридической науки и высшего образования в современных условиях: в 2-х томах. Т. 1: Сборник научных статей по материалам международной научно-практической конференции 23 ноября 2016 г. СПб.: АНО ВО «СЮА», 2016. С. 141–143.

47. Мулукаев Р. С., Борисов А. В., Малыгин А. Я. Полиция Российской империи: монография. М.: ЮНИТИ-ДАНА: Закон и право, 2013. — 320 с.

48. Мулукаев Р. С., Скилягин А. Т. История советской милиции. Хронологический справочник. Л.: НИиРИО ВПУ МВД СССР. 1976. — 107 с.

49. Мулукаев Р. С. Полиция России: документы и материалы, 1718–1917 гг. / авт.-сост. А. Я. Малыгин. Саратов: Изд-во Саратовского юрид. ин-та МВД РФ. 2002. — 400 с.

50. Мулукаев Р. С., Малыгин А. Я., Епифанов А. Е. История отечественных органов внутренних дел. М.: Медиа Трейд Компания. 2005. — 336 с.

51. Мулукаев Р. С. Полиция в России (IX в. — XX в.): монография. Н. Новгород: Типография УВД Нижегородской обл., 1993. — 104 с.

52. Мулукаев Р. Борисов А., Малыгин А. Три века российской полиции. М.: Рипол Классик. 2016. — 608 с.

53. Назаренко А. М. Санкт-Петербургская столичная речная полиция: состав, назначение, обязанности // 210 лет МВД России: история и современность: материалы всероссийской научно-практической конференции. Санкт-Петербург, 21 сентября 2012 года: В 4 ч. Ч. 3. СПб.: Изд-во СПб ун-та МВД России, 2013. С. 135–137.

54. На страже магистралей. Очерки истории транспортной милиции России. К 200-летию МВД России / под общ. ред. В. В. Захаренкова. М.: ОАО Иван Федоров. 2002. — 248 с.

55. Наш пост — магистрали страны / сост. Э. В. Калачев; очерки и стихи В. К. Чантурия; фоторепортаж К. И. Никифорова. М.: Молодая гвардия, 1979. — 142 с.
56. Нижник Н. С. История отечественного права и государства (IX–XVI века): Древняя и Средневековая Русь: учебное пособие. СПб.: Изд-во СПб ун-та МВД России, 2013. — 272 с.
57. Нижник Н. С., Сальников В. П., Мушкет И. И. Министры внутренних дел Российского государства (1802–2002). Биобиблиографический справочник. СПб.: Изд-во СПб ун-та МВД России, 2002. — 584 с.
58. Объяснительная записка к проекту Общего устава российских железных дорог. СПб., 1881. — 120 с.
59. Оржеховский И. В. Самодержавие против революционной России (1826–1880 гг.). М.: Мысль. 1982. — 207 с.
60. Орлов А. С., Георгиев В. А. Основы курса истории России. М.: Простор. 1997. — 544 с.
61. Очерки истории СССР. Период феодализма. Россия во второй половине XVIII в.: в 9 т. / Баранович А. И., Кафенгауз Б. Б., Алефиренко П. К., Клокман Ю. Р., Кушева Е. Н. — Т. 9. — М.: Изд-во АН СССР. 1956. — 895 с.
62. Печников А. П. Тюремные учреждения российского государства (1649 — октябрь 1917 гг.): историческая хроника. М.: Щит-М, 2004. — 328 с.
63. Памятники русского права. Вып. 3. Памятники права периода образования Русского централизованного государства. XIV–XV вв. / под ред. Л. В. Черепнина. М.: Государственное издательство юридической литературы. 1955. — 527 с.
64. Полиция и милиция России (очерки истории) / под ред. А. Н. Дугина, А. Я. Малыгина. М.: Нифма. 1993. — 192 с.
65. Положение о портовой полиции в военных портах Империи. Петергоф, 1894 г. — 113 с.
66. Правовое положение полиции МВД России: учебник для студентов вузов, обучающихся по специальности «Юриспруденция» / под ред. Ф. П. Васильева. М.: ЮНИТИ-ДАНА: Закон и право, 2014. — 815 с.
67. Псковская судная грамота 1397–1424 гг. // Российское законодательство X–XX веков. В 9-ти т. Т. 1: Законодательство Древней Руси / под ред. О. И. Чистякова. М.: Юридическая литература. 1984. — 432 с.

68. Путеводитель по ГАРФ: По истории России XIX нач. XX вв. / отв. ред.: Мироненко С. В., Фриз Г. Л.; Гос. Арх. РФ (ГАРФ). — М.: Благовест, 1994. — Т. 1: Фонды Государственного архива Российской Федерации по истории России XIX — начала XX вв. / сост.: Алексеев Ю. А. и др. М., Путеводитель, 1994. — 394 с.
69. Рыбников В. В., Алексушин Г. В. История правоохранительных органов Отечества: учебное пособие. М.: Щит-М, 2008. — 296 с., 99 илл.
70. Руководители Санкт-Петербурга. СПб.: Нева, 2003. — 576 с.
71. Савицкий С. В. Краткий исторический очерк организации и деятельности губернских жандармских управлений // Систематический сборник циркуляров Департамента полиции и штаба Отдельного корпуса жандармов (Циркуляр Штаба Корпуса от 28.08.1885 г.). — СПб., 1908. — 308 с.
72. Сибирская транспортная милиция (Сибирское УВД на транспорте). 200-летию Российского Министерства внутренних дел посвящается. Красноярск: Платина. 2002. — 188 с.
73. Сибирская транспортная милиция. Красноярск, 2002. — 119 с.
74. Сизиков М. И. История полиции России (1718–1917 гг.). Вып. 1. М.: Профессиональное образование. 1992. — 67 с.
75. Служба... древняя как мир. Очерки истории о Северо-Западной транспортной милиции. СПб., 2005. — 144 с.
76. Советская милиция. История и современность. 1917–1987 гг. / А. П. Косицын, Р. С. Мулукаев, С. В. Биленко и др. // под ред. А. В. Власова. М.: Юридическая литература, 1987. — 336 с.
77. Состояние преступности в Санкт-Петербурге. Криминологический мониторинг и прогноз: научно-практическое пособие / под общ. ред. Л. П. Богданова и В. А. Кудина. СПб.: Изд-во СПб ун-та МВД России, 2016. — 324 с.
78. Стражи дорог: рассказы и очерки о транспортной милиции. Калининград: Янтар. Сказ, 199. — 190 с.
79. Спиридович А. Записки жандарма. Харьков: Пролетарий, 1928. — 91 с.
80. Тарасов И. Т. Очерк науки полицейского права. М.: Печатня С. П. Яковлева. 1897. — 718 с.
81. Тарасов И. Т. Полиция в эпоху реформ. М.: Юрид. вестн. 1885. — 168 с.

82. Тимофеев, Л. Общие обязанности жандармской железнодорожной полиции. СПб.: Типография Штаба Отдельного Корпуса Жандармов, Спасская № 17. 1908. — 214 с.

83. Три века российской полиции / А. Борисов, А. Малыгин, Р. Мулукаев. М.: Рипол Классик. 2016. — 608 с.

84. Трифанов М. А. Фельдъегерская связь России: Исторические очерки. — М.: Панас-Аэро, 1994. — 176 с.

85. Устав торговый // Свод законов Российской империи. Т. XI. Ч. 2. 1893.

86. Федоров К. Г., Ярмыш А.Н. История полиции дореволюционной России. Ростов н/Д.: Академия МВД СССР. Московский филиал юридического заочного обучения. Ростовский факультет. 1976. — 94 с.

87. Фукс В. Я. Суд и полиция: в 2 ч. М.: Университетская типография. 1889. — 522 с.

88. Шинджикашвили Д. И. Министерство внутренних дел царской России в период империализма (структура, функции, реакционная сущность, связь с другими министерствами): учебное пособие. Омск: Омская высшая школа милиции МВД СССР, 1974. — 111 с.

89. Щукин А. Руководство для изучения полицейской службы. СПб., 1913. — 211 с.

90. Ясон Ю. Э. Очерк правительственных мер по переселению крестьян после издания Положения 19 февраля 1861 года // Опыт статистического исследования о крестьянских наделах и платежах. СПб., 1881. Приложения. — 102 с.

Периодические издания:

1. Амельченко И. Ф., Александров А. Н., Дергилева С. Ю. Становление и развитие транспортной полиции России в XVIII — начале XX веков // Проблемы правоприменительной деятельности. № 3. 2016. С. 6–10.

2. Мулукаев Р. С. Создание российской транспортной милиции // Информационный бюллетень ГУВДТ МВД России. М., 2000. № 1. С. 61.

3. Куликов В. Ф. В целях поддержания «благочиния и наружного порядка» // Военно-исторический журнал. М.: Министерство Обороны Российской Федерации. 1997. № 6. С. 14–17.

4. Лаврик Т. М. Организационно-правовые основы деятельности жандармских управлений Российской империи, 1867–1917 гг. // Вестник ТГУ. 2006. Выпуск 4 (44). С. 10–14.

5. Литвинов Н. Д., Путятин В. Д. Становление органов внутренних дел на транспорте. 1917–1923 гг. Организационно-правовые аспекты // Органы внутренних дел на транспорте. 1917–1923. Краткий очерк, основные документы и материалы / сост. Н. Д. Литвинов, В. Д. Путятин. Якутск — Москва, 2002. — 48 с.

6. Невский С. А. Полиция в пореформенной России (60-е гг. XIX — начало XX вв.) // Общество и право. 2004. № 4 (6). С. 84–91.

7. Путятин В. Д. Становление и развитие органов внутренних дел на транспорте в дореволюционной России (окончание) // Транспортное право. 2007. № 4. С. 39–43.

Диссертации и авторефераты диссертаций:

1. Байкеева С. Е. Кадровое обеспечение полицейских органов в Российской империи (историко-правовой аспект): дисс... канд. юрид. наук. СПб., 2001. — 191 с.

2. Боков К. И. Становление и развитие таможенного дела и таможенного законодательства в России (историко-правовое исследование): автореф.... канд. юрид. наук. М., 2012. — 31 с.

3. Гончарова Ю. В. Жандармские полицейские управления железных дорог 1867–1917 гг.: дисс... канд. юрид. наук. М., 2000. — 239 с.

4. Лаврик Т. М. Губернские жандармские управления Российской империи: организационно-правовой и региональный аспекты деятельности: дисс. ... канд. юрид. наук. Тамбов, 2008. — 234 с.

5. Мамлеева Д. Р. Организационно-правовые формы деятельности транспортной полиции России в XIX веке: историко-правовое исследование: дисс ... канд. юрид. наук. Уфа., 2010. — 182 с.

6. Панфилец А. В. Ленинградская милиция в годы блокады (сентябрь 1941 г. — январь 1944 г.): дисс ... канд. ист. наук. СПб., 2000. — 226 с.

7. Романов В. И. Народная милиция Урала в период Февральской революции: автореф. дисс... канд. ист. наук. Челябинск, 2009. — 19 с.

8. Квитчук А. С. Система обеспечения безопасности дорожного движения в России: историко-правовое исследование: автореф. дисс... докт. юрид. наук. СПб., 2006.

9. Шелестинский Д. Г. Организационно-правовые основы становления и развития конвойной стражи России (1864–1917 гг.): историко-правовое исследование: дисс. ... канд. юрид. наук. М., 2006. — 180 с.

Интернет-ресурсы:

1. Официальный сайт Президента России: <http://www.kremlin.ru>.
2. Официальный сайт Правительства России:
<http://www.government.ru>.
3. Официальный сайт Министерства внутренних дел Российской Федерации: <http://www.mvd.ru>.
4. Официальный сайт Министерства юстиции Российской Федерации: <http://www.minjust.ru>.
5. Справочно-правовая система «Консультант Плюс»:
<http://consultant.ru>.
6. Справочно-правовая система «Гарант»: <http://www.m.garant.ru>.
7. История Отечества. Гипертекст: <http://www.emc.komi.com>.
8. «Хронос», Всемирная история, <http://www.hrono.ru>.
9. Полное собрание законов Российской империи:
http://www.nlr.ru/e-res/law_r/descript.html.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение 1

ПОЛИЦИЯ РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ



Тун



Посадник



Думный дяк



Думный дяк



Наместник



Стрельцы



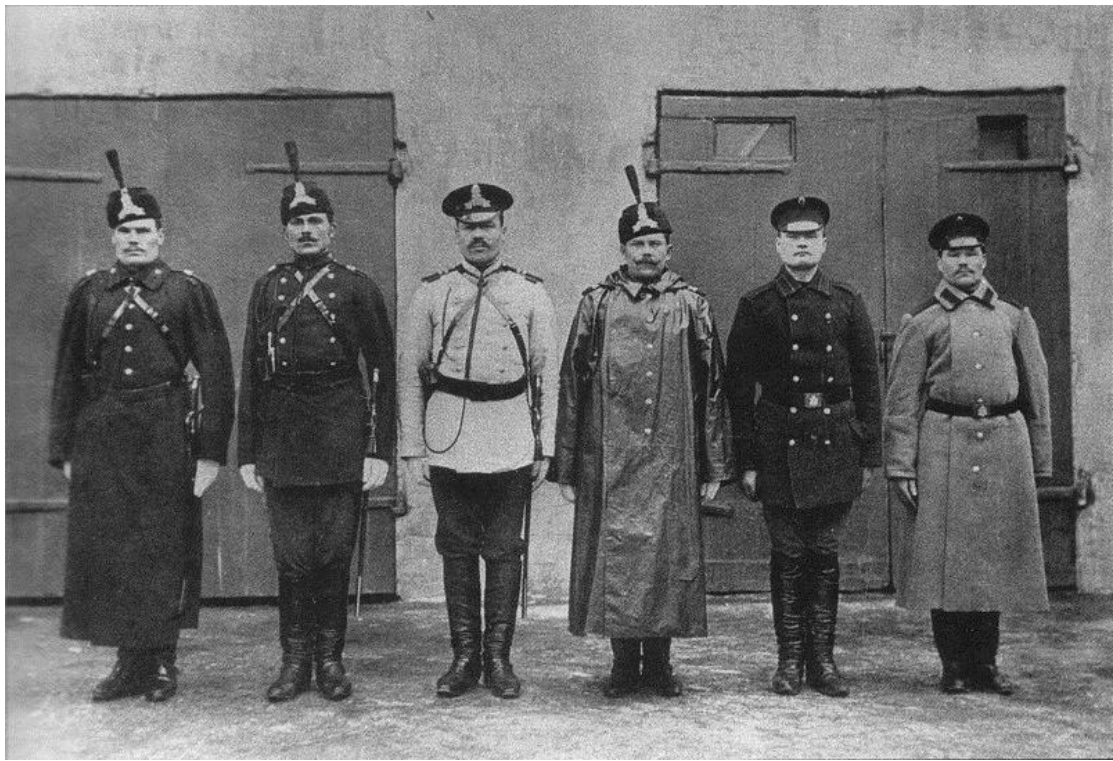
Объезжий голова



*Рядовой полиции
Санкт-Петербурга*



Жандармы



Жандармы

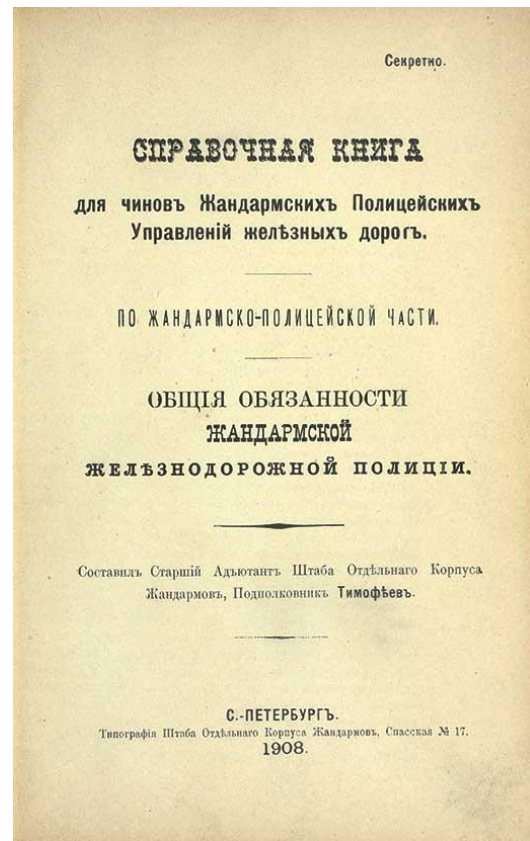


Корпус жандармов



Первые упоминания о правовом статусе прообраза современных органов внутренних дел на транспорте относятся к 20 ноября 1809 г., когда Высочайшим Манифестом Александра I было принято «Учреждение об управлении водяными и сухопутными сообщениями»

Форма одежды офицеров 1826–1848 гг.



Общие обязанности жандармской железнодорожной полиции



Штаб-офицер жандармского дивизиона в шинели и фуражке. 1826 г.
Обер-офицер жандармерии. 1836 г.
Обер-офицер полиции. 1848 г.

Список использованных источников в приложении 1:

1. <http://www.othist.ru/rusbyt008.html> (дата обращения 15.12.2016 г.)
2. <http://greatnovgorod.zbord.ru/viewtopic.php?t=21&start=0&postdays=0&postorder=asc&highlight=> (дата обращения 15.12.2016 г.)
3. <http://yavix.ru/№%20№%200207238> (дата обращения 15.12.2016 г.)
4. <http://valhalla.ulver.com/f136/t22206.html> (дата обращения 15.12.2016 г.)
5. http://www.redov.ru/istorija/russkaja_istorija_800_redchaishih_illyustracii/p3.php (дата обращения 15.12.2016 г.)
6. http://www.redov.ru/istorija/russkaja_istorija_800_redchaishih_illyustracii/p3.php (дата обращения 15.12.2016 г.)
7. https://yandex.ru/images/search?text=СТРЕЛЬЦЫ&img_url=http%3A%2F%2Fobolensk.moy.su%2Fnst-images%2F04-16%2FRussian_streltsy.jpg&pos=1&rpt=simage (дата обращения 15.12.2016 г.)
8. https://yandex.ru/images/search?text=объезжие%20головы&img_url=https%3A%2F%2Fknigek.net%2Fcovers%2F5781%2FAny2FbImgLoader134&pos=0&rpt=simage (дата обращения 15.12.2016 г.)
9. <http://artnow.ru/ru/gallery/3/27429/picture/1/650186.html?comments> (дата обращения 15.12.2016 г.)
10. <http://www.sammler.ru/index.php?forcePrint=1&showtopic=149683> (дата обращения 15.12.2016 г.)
11. <http://noutbukhppavilion.ru/skladnaya-mebel/istoriya-odejda-politsii-rossii.php> (дата обращения 15.12.2016 г.)
12. <http://nngan.livejournal.com/652815.html> (дата обращения 15.12.2016 г.)
13. https://yandex.ru/images/search?text=обязанности%20жандармской%20полиции%20на%20строящейся%20железной%20дороге&img_url=http%3A%2F%2Fwww.vnikitskom.ru%2Fantique%2Fimages%2Fflots%2F22-200-875-11156464.jpg&pos=1&rpt=simage (дата обращения 15.12.2016 г.)
14. <http://www.libex.ru/detail/book697475.html> (дата обращения 15.12.2016 г.)
15. <https://topwar.ru/69270-den-transportnoy-policii-nemnogo-ob-istoricheskikh-kornyah-sluzhby.html> (дата обращения 15.08.2016)

*МИЛИЦИЯ ВРЕМЕННОГО ПРАВИТЕЛЬСТВА
(ФЕВРАЛЬ-ОКТЯБРЬ 1917)*



*Создание органов охраны порядка.
Образование городской народной милиция в Петрограде. 1917 г.*



Первые милиционеры в автомобиле. Киев. 1917 г.



Петроградские милиционеры. 1917 г.



Первые милиционеры Временного правительства. 1917 г.

НИЖЕГОРОДСКІЙ
ВОЕННО-СПОРТИВНЫЙ
КОМИТЕТЪ.

Гор. Н-Новгородъ.

30. Апрѣля 1917 г.

№ 235

Удостовереніе.

На основаніи статьи 4 Высочайше утвержденнаго въ 8 день Декабря 1915 года Положенія о мобилизаціи спорта, Нижегородскій Военно-Спортивный Комитетъ удостоверяетъ, что Депендинъ Анатолій Михайловичъ родившійся 31 Декабря 1896 года прошелъ курсъ допризывной подготовки и сдалъ испытаніе въ Особой Комисіи въ объемъ программы, одобренной въ Штабѣ Верховнаго Главнокомандующаго и утвержденной Военнымъ Министромъ.

(Несоответствующее вычеркнуть)

Кромѣ программы допризывной подготовки, названное лицо обучено плаванію, хожденію на лыжахъ, стрѣльбѣ въ цѣль изъ винтовки военного образца, ~~бѣгъ на велосипедѣ, верховой бѣгъ, управленію автомобилемъ, мотоциклетомъ.~~



Председатель Комитета

Ивановъ

Товарищи:

С. М. Шаховъ

Выписка изъ статьи 11 Высочайше Утвержденнаго 8 Декабря 1915 года Положенія о мобилизаціи спорта.

Прохождение курса допризывной подготовки не освобождаетъ отъ призыва на военную службу и не даетъ отсрочки, но окончившіе курсъ, въ случаѣ ихъ призыва или добровольнаго поступленія въ ряды арміи, имѣютъ право на преимущественный передъ прочими нижними чинами, равнаго имъ образованія, за исключеніемъ нижнихъ чиновъ, награжденных боевыми наградами или бывшихъ въ бояхъ и бывшихъ народныхъ учителей, приемъ въ школы подготовки прапорщиковъ пѣхоты, при условіи удовлетворенія всѣмъ установленнымъ требованіямъ для поступленія въ эти школы, а также преимущественное право, при всѣхъ прочихъ равныхъ условіяхъ, на зачисленіе, по удостоенію начальства, въ учебныя команды.

Документ, с которым гражданин устраивался
на работу в милицию Временного правительства. 1917 г.

На подлинномъ написано:

Утверждаю

3^{го} июня 1917 г.

За Министра Внутреннихъ дѣлъ,
Товарищъ Министра /подп./ Князь Урусовъ.

Копія. 4

И Н С Т Р У К Ц И Я

объ употребленіи оружія служащими въ милиціи при исполненіи служебныхъ обязанностей.

I. Служащій въ милиціи можетъ при исполненіи своихъ служебныхъ обязанностей употреблять въ дѣло оружіе при слѣдующихъ случаяхъ:

1/ Для отраженія всякаго вооруженнаго на него нападенія.

2/ Для отраженія нападенія, хотя бы и невооруженнаго, но сдѣланнаго нѣсколькими лицами или даже однимъ лицомъ, но при обстоятельствахъ, когда никакое иное средство защиты не было возможно.

3/ Для обороны другихъ лицъ, когда никакое иное средство обороны не было возможно.

4/ При задержаніи преступника, когда онъ будетъ препятствовать сему указанными выше насильственными дѣйствіями /п. I и 2/, или когда невозможно будетъ преслѣдовать или настичь убѣгающаго.

5/ При преслѣдованіи арестанта, бѣжавшаго изъ тюрьмы или изъ подъ стражи, когда невозможно настичь его или когда онъ противится задержанію предусмотрѣнными выше насильственными дѣйствіями.

II. Въ каждомъ изъ вышеозначенныхъ случаевъ служащій въ милиціи обязанъ о всѣхъ обстоятельствахъ и послѣдствіяхъ употребленія въ дѣло оружія доносить при первой къ тому возможности своему непосредственному начальству.

Вѣрно: Начальникъ Отдѣла *С. Дилл.*

*Инструкция по применению оружия
милиционерами Временного правительства. 1917 г.*

Проект Временного положения о железнодорожной милиции Главного Управления по делам милиции МВД Временного правительства¹

При Главном управлении по делам милиции образовано межведомственное совещание по вопросу об организации милиции на железных дорогах. Первое заседание совещания состоялось 3 июня 1917 г. в помещении Главного Управления по делам милиции (Моховая ул., д. 34).

По итогам работы совещания был разработан Проект Временного положения о железнодорожной милиции Главного Управления по делам милиции МВД Временного правительства.

Проект Временного положения о железнодорожной милиции Главного Управления по делам милиции МВД Временного правительства.

Состав:

1. Полоса отчуждения железных дорог (казенных и частных) изымается из ведения уездной и городской милиции и передается в ведение особой железнодорожной милиции.

2. Местности, относящиеся к полотну железной дороги, разделяются на 21 полицейский район, подведомственный железнодорожной милиции.

3. Районы делятся на участки, число которых определяется из расчета одного участка на 250 верст протяженности, входящей в состав района рельсовой сети.

4. В каждом районе назначаются — начальник района железнодорожной милиции и его помощник.

5. В каждом участке — начальник участка железнодорожной милиции, один старший милиционер и требуемое («потребное») количество младших милиционеров.

6. При начальниках районов и участков состоят канцелярии, канцелярия начальника района состоит из секретаря, двух его помощников, бухгалтера, регистратора (архивариуса). Канцелярия начальника участка состоит из секретаря и помощника секретаря.

Общее число младших милиционеров в каждом районе железнодорожной милиции определяется по расчету: в отношении двух третей станций, находящихся на железнодорожных линиях районов, — по два милиционера на каждую станцию. В отношении одной трети — по одному милиционеру на станцию.

Ближайшее определение границ участков железнодорожной милиции, а также распределение по участкам общего числа милиционеров, относящегося к району железнодорожной милиции, принадлежит начальнику района, который

¹ РГИА. Ф. 1405. Оп. 532. Д. 1417 Об образовании при Главном управлении по делам милиции межведомственного совещания по вопросу об организации милиции на железных дорогах. 1917 г.

представляет составленные расписания (разрядки — примечание) на утверждение министра внутренних дел.

Распределение младших милиционеров по отдельным станциям и точное определение для каждого из них той части железнодорожного полотна, обслуживание которой в полицейском отношении ему поручается, предоставляется начальникам участков железнодорожной милиции по принадлежности, которые представляют составленные ими расписания, утверждаемые начальниками районов.

Места постоянного пребывания начальников районов и участков железнодорожной милиции определяются Министром внутренних дел по представлению о том подлежащего начальника района.

Все чины железнодорожной милиции и канцелярий числятся состоящими на государственной службе и пользуются всеми правами, сей службе присвоенными.

Чины железнодорожной милиции и канцелярий получают содержание, согласно штатному расписанию. Независимо от содержания, старшие и младшие милиционеры железнодорожной милиции пользуются квартирами с отоплением и освещением, отводимыми в натуре распоряжением за счет подлежащих железнодорожных обществ и компаний.

Отпуск старшим и младшим милиционерам квартирных денег, взамен отвода квартир в натуре, допускается в исключительных случаях, и только в тех местностях, где милиционер имеет возможность нанять помещение в непосредственной близости к станции, на которой служит. В этом случае младшие милиционеры получают квартирные деньги в размере одной четверти присвоенного им окладного содержания.

Канцелярии начальников районов и начальников участков железнодорожной милиции помещаются либо в казенных домах, либо в нанимаемых за счет казны помещениях.

Все чины железнодорожной милиции пользуются правом бесплатного проезда по делам службы по железным дорогам как казенным, так и частным в пределах подлежащего района железнодорожной милиции, начальника районов и их помощники — в вагонах 1 класса, начальника участков и старшие милиционеры — в вагонах 2 класса, младшие милиционеры — в вагонах 3 класса.

Старшие и младшие милиционеры при исполнении ими служебных обязанностей должны носить установленную форму и быть вооружены револьверами. Форма одежды старших и младших милиционеров устанавливается МВД по согласованию с Министром путей сообщения.

О порядке определения и увольнения чинов железнодорожной милиции.

Начальники районов железнодорожной милиции назначаются и увольняются Министром внутренних дел по соглашению с Министром путем сообщения.

Помощники начальников районов и начальники участков железнодорожной милиции назначаются и увольняются Министром внутренних дел по представлению начальников районов.

Остальные должности по железнодорожной милиции замещаются начальниками районов, по представлению подлежащих начальников участков.

Должности по канцеляриям замещаются подлежащими начальниками районов и участков железнодорожной милиции по принадлежности.

На должности по железнодорожной милиции могут быть назначены только лица, состоящие в русском подданстве и достигшие 21 года.

На должности железнодорожной милиции не могут быть назначены лица: 1) состоящие под следствием и судом по обвинению в преступных деяниях; 2) подвергшиеся по суду лишению или ограничению прав, осужденные за кражу, мошенничество, присвоение вверенного имущества, укрывательство похищенного, покупку и принятие в заклад заведомо краденного в виде промысла или получение через обман имущества, подлоги, лихоимство и ростовщичество, если с момента отбытия наказания прошло менее 5 лет; 3) несостоятельные должники; 4) состоящие под опекой за расточительство; 5) содержатели домов терпимости.

На должности начальников районов и их помощников назначаются лица с высшим образованием, на должности начальников участков и старших милиционеров — лица с образованием не ниже среднего; на должности младших милиционеров — лица, «вполне грамотные».

О временном замещении должностей.

В случае отсутствия, отпуска или болезни начальников районов железнодорожной милиции, а также при оставлении ими должностей, последние исправляются их помощниками. В отсутствие начальника района железнодорожной милиции и его помощника, исправление должности возлагается на того из участковых начальников железнодорожной милиции, имеющих пребывание в том городе, где находится канцелярия начальника района, который будет назначен министром внутренних дел.

О предметах ведения и степени власти чинов железнодорожной милиции.

В полосе отчуждения чины железнодорожной милиции несут все обязанности и пользуются всеми правами чинов общей милиции (в соответствии с Временным положением о милиции от 14 апреля 1917 г.).

На чинов железнодорожной милиции возлагается исполнение всех обязанностей, лежащих на чинах жандармской железнодорожной полиции и перечисленных в Уставах российских железных дорог, за исключением обязанности по составлению протоколов, которая возлагается на агентов железнодорожного управления.

Начальникам районов железнодорожной милиции предоставляется составлять особые, вызываемые местными условиями, предписания и постановления относительно пребывания посторонних лиц в полосе дороги и в подъездах. Эти постановления вступают в законную силу по утверждению их советом по железнодорожным делам.

При производстве дознаний о преступных деяниях чины железнодорожной милиции руководствуются статьями Уставов уголовного судопроизводства 1914 г.

Лица, задерживаемые чинами железнодорожной милиции без письменного постановления о том суда, должны быть или немедленно освобождены или в

течение 24 часов доставлены к ближайшему судье или судебному следователю, если место пребывания его находится в непосредственной близости к одной из станций, либо иному пункту остановок железнодорожной поездов, подлежащего участка железнодорожной милиции. В остальных случаях задержанный должен быть доставлен в 12 часовой срок к ближайшему чину земской или городской милиции для дальнейшего его направления к судебной власти.

Если задержанный подлежит доставлению к чину земской или городской милиции и задержание состоялось в месте, отдаленном от места постоянного пребывания этого чина, то 12 часовой срок, определенный для доставления к нему задержанного, увеличивается, на сколько это, по местным условиям, предоставляется необходимым.

Доставление задержанных к ближайшим — судье, судебному следователю или члену земской (городской) милиции, в тех случаях, когда на железнодорожной станции, откуда задержанный должен быть доставлен к одному из перечисленных лиц, находится на лицо лишь один милиционер, производится мерами железнодорожного станционного начальства, с соблюдением всех правил.

Протоколы составляются чинами железнодорожной милиции в месте усмотренного ими нарушении порядка, закона (обязательного постановления) или в ближайшем жилище. Если нарушение было обнаружено на железнодорожной станции или в непосредственной близости к ней, то протокол может быть составлен либо в помещении чина железнодорожной милиции, либо в конторе начальника станции.

Все служащие на железных дорогах обязаны: 1) оказывать чинам железнодорожной милиции содействие по исполнению лежащих на них обязанностей; 2) немедленно сообщать означенным чинам о всех замеченных происшествиях, заключающих в себе признаки преступного деяния; 3) доставлять по требованиям железнодорожной милиции сведения, необходимые для исполнения возложенных на нее обязанностей.

В случае отсутствия чинов железнодорожной милиции на месте совершения преступления, служащие на железнодорожной дорогах, до прибытия железнодорожной милиции охраняют следы преступления всеми зависящими от них способами.

О порядке подчинения чинов железнодорожной милиции.

Министр внутренних дел имеет высший надзор за точным исполнением чинами железнодорожной милиции своих служебных обязанностей.

Кроме того, ему принадлежит: 1) общее руководство деятельностью железнодорожной милиции; 2) издание инструкций и наказов, определяющих техническую сторону деятельности железнодорожной милиции; 3) обозрение учреждений и их деятельности, производство ревизий; 4) составление смет и раз ассигнование отпускаемых на нее кредитов по районам железнодорожной милиции.

Начальникам районов железнодорожной милиции принадлежит: 1) руководство деятельностью железнодорожной милиции в пределах районов; 2) дача соответствующих указаний, распоряжений, разъяснений; 3) обозрение деятель-

ности и учреждений железнодорожной милиции района, а также производство ревизий.

Начальники районов железнодорожной милиции непосредственно подчинены Министру внутренних дел.

Начальникам районов железнодорожной милиции подчинены: их помощники, начальники участков железнодорожной милиции, старшие милиционеры и младшие милиционеры.

Начальникам участков железнодорожной милиции подчинены: старшие и младшие милиционеры. Старшим милиционерам подчинены младшие милиционеры.

О порядке действия и делопроизводства чинов железнодорожной милиции.

Подробные условия деятельности железнодорожной милиции и состоящих при ней канцеляриях определяются инструкцией, издаваемой Министром внутренних дел по соглашению с подлежащими ведомствами.

Об отчетах и ответственности чинов железнодорожной милиции.

Начальники районов железнодорожной милиции представляют Министру внутренних дел ежегодные отчеты о деятельности железнодорожной милиции подлежащего района за истекший год.

Жалобы на действия начальников районов и их помощников приносятся Министру внутренних дел или прокурорскому надзору или в административный суд по принадлежности.

Жалобы на действия прочих чинов железнодорожной милиции приносятся непосредственному их начальству, либо прокурорскому надзору, либо в административный суд по принадлежности.

Начальники железнодорожной милиции, начальники участков железнодорожной милиции и старшие милиционеры подвергаются в порядке дисциплинарной ответственности замечаниям и выговорам: начальники районов и их помощники — властью Министра внутренних дел, а начальники участков и старшие милиционеры — властью подлежащего начальника района железнодорожной милиции.

Младшие милиционеры железнодорожной милиции в порядке дисциплинарной ответственности замечаниям и выговорам: властью старшего милиционера и штрафа в размере не свыше причитающегося им за пять дней содержания; а также назначению в наряд и наряд вне очереди не свыше трех нарядов каждый раз, — властью начальника участка железнодорожной милиции.

В случае привлечения начальника района железнодорожной милиции или его помощника к суду, Министра внутренних дел может временно устранить его от должности. Остальные чины железнодорожной милиции в тех же случаях устраняются властью начальника района.

Все чины железнодорожной милиции за преступления по должности подвергаются ответственности по суду в установленном законом порядке.

Проект устава Всероссийского железнодорожного союза. Временное положение о милиции на железных дорогах¹

Приняты на Всероссийской железнодорожной конференции служащих и рабочих.

Цели создания Всероссийского железнодорожного союза: 1) объединение железнодорожных служащих и рабочих; 2) защита и борьба за политические, правовые, классовые, профессиональные и экономические интересы своих членов, а также содействие их культурному развитию; 3) участие в общей борьбе за интересы рабочего класса и трудящихся масс против всех видов угнетения и эксплуатации; 4) наблюдение за правильным ведением железнодорожного хозяйства в интересах демократии.

Состав: Всероссийский железнодорожный союз состоит из местных Союзов служащих и рабочих как эксплуатируемых, так и строящихся железных дорог, и Союзов служащих разных железнодорожных учреждений путей сообщения.

Члены Союза — все служащие и рабочие, работа которых не носит случайный характер.

Временное положение о милиции на железных дорогах.

Принят на Всероссийской железнодорожной конференции служащих и рабочих.

Для избрания главного начальника, его помощников и районных начальников милиции по каждой железной дороге составляются общие по всей дороге и районные избирательные комиссии.

Районные избирательные комиссии состоят из одного председателя от управления железных дорог по назначению этого Управления, а на частных дорогах — одного представителя от управления дороги, двух — от уездного земского и городского самоуправления, в территорию которых входит данный район, если же в пределах района действует два или несколько уездных земств, то по одному представителю от каждого, двух представителей от местного волостного земства, в пределах которого находится районная избирательная комиссия, по одному представителю от советов рабочих, солдатских и крестьянских депутатов, если такие имеются; одного представителя — от заведующего передвижением войск и членов местного представительства служащих и рабочих железной дороги, равном числу остальных членов избирательной комиссии.

Районные избирательные комиссии созываются представительством служащих и рабочих дороги и открывают свои действия избранием из своей среды председателя, после чего избирают абсолютным большинством голосов одного уполномоченного для участия в общей по всей дороге избирательной комиссии.

¹ РГИА. Ф. 1405. Оп. 532. Д. 1417 Об образовании при Главном управлении по делам милиции межведомственного совещания по вопросу об организации милиции на железных дорогах. 1917 г.

Общие по каждой дороге избирательные комиссии для избрания главного начальника милиции всей дороги и его помощников, созываются представительством служащих и рабочих дороги в составе избранных уполномоченных от районных избирательных комиссий, а также по одному представителю от управления дороги по назначению последнего, а на частных железных дорогах — по одному от управления дороги; одному представителю местного городского самоуправления и одному от местного губернского земства по месту нахождения главного начальника милиции, одному представителю от советов рабочих, солдатских и крестьянских депутатов, по одному от управления передвижения войск и членов представительства служащих и рабочих всей дороги, в числе, равном общему числу остальных членов общей по дороге избирательной комиссии.

После того, как председатель из своей среды будет избран, общая избирательная комиссия избирает абсолютным большинством голосов сначала главного начальника милиции дороги, а затем его помощников из кандидатов, представляемых избранным главным начальником милиции дороги.

Районные начальники милиции избираются районными избирательными комиссиями из кандидатов, представляемых главным начальником милиции дороги.

Помощники районных начальников милиции назначаются главным начальником милиции дороги по представлению районного начальника милиции.

Жалобы на неправильность производства выборов как районными, так и общими комиссиями, подаются в местный административный суд, находящийся по месту нахождения избирательной комиссии в 7-дневный по производству выборов срок.

Если жалоб на выборы в установленный срок не последует или поступившие жалобы по рассмотрению их в течение недельного срока административным судом не повлекут за собой кассацию выборного производства, избранный главный начальник и его помощники представляются на утверждение Министра внутренних дел. В случае отмены выборов судом новые выборы производятся в том же порядке.

Главный начальник милиции дороги, его помощники и районные начальники милиции избираются на 3 года.

Список использованных источников в Приложении 2:

1. <http://forma-odezhda.ru/encyclopedia/miliciya-vremennogo-pravitelstva-fevral-oktyabr-1917/> (дата обращения 09.11.2016 г.)
2. Использованы материалы сайта «История государства»: Радьков А. Нижегородская милиция при Временном правительстве на страже город. 29.06.2014 г. // <http://statehistory.ru/4619/Nizhegorodskaya-militsiya-pri-Vremennom-pravitelstve-na-strazhe-goroda/> (дата обращения 02.11.2016 г.).
3. <http://www.vedomstva-uniforma.ru/mil36-43.html> (дата обращения 07.10.2016 г.)
4. <http://www.kommersant.ru/gallery/2607379> (дата обращения 22.09.2016 г.)

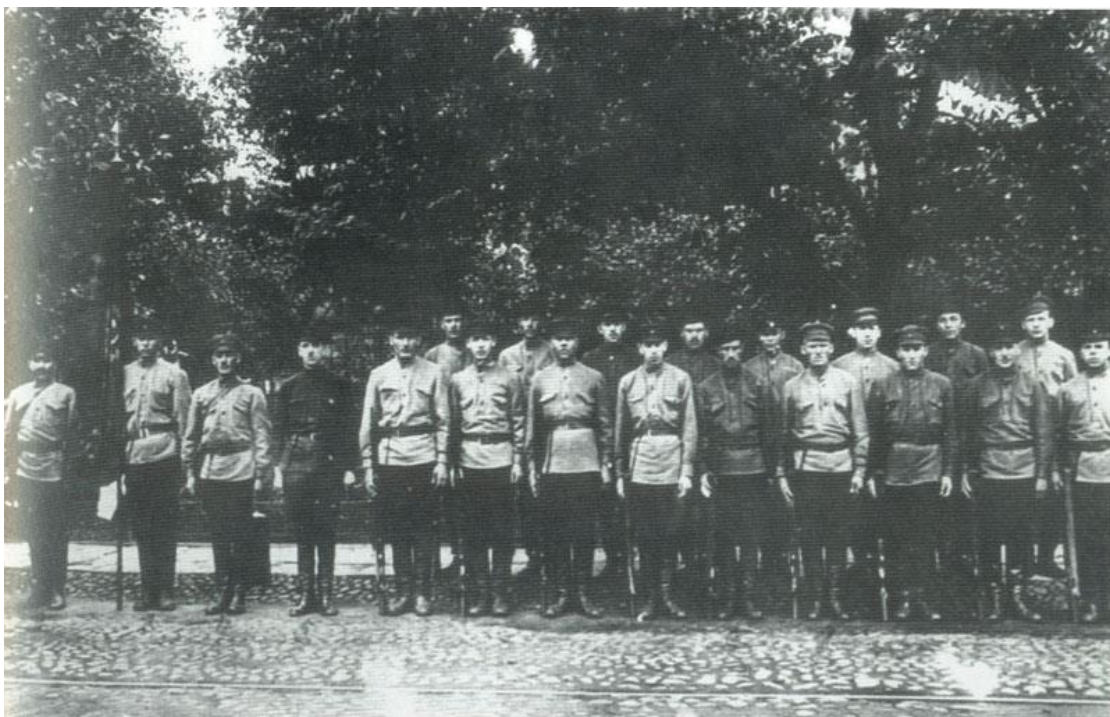
СОВЕТСКАЯ МИЛИЦИЯ



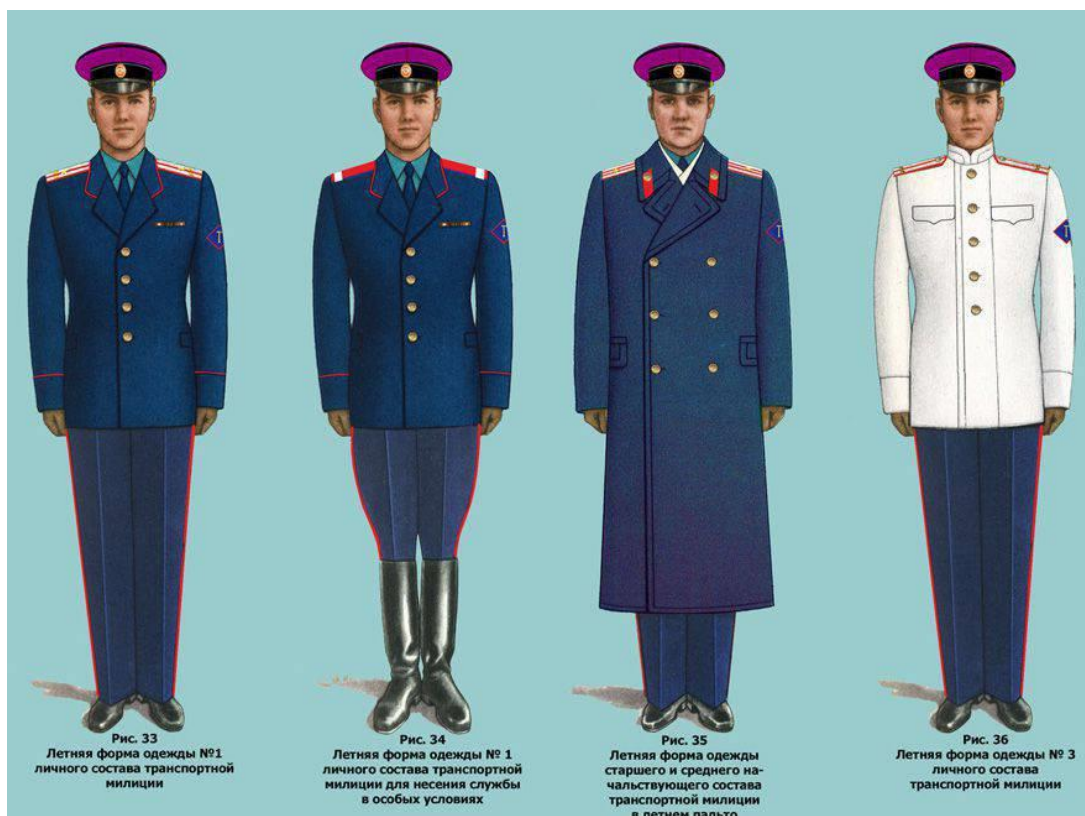
Проверка документов. Петроград. 1918 г.



Первые женщины-милиционеры. Петроград. 1919 г.



Сводно-боевой отряд сотрудников уголовного розыска Петрограда. 1919 г.



Форма одежды личного состава транспортной милиции. 1919 г.



*Отдел карманных краж.
За письменным столом начальник отдела инспектор
Карась Иосиф Францевич, бывший сотрудник
Санкт-Петербургской сыскной полиции. 1920 год.*



Борьба с пьянством. 1920 г.



Милиционер-регулюровщик. Москва. 1920 г.

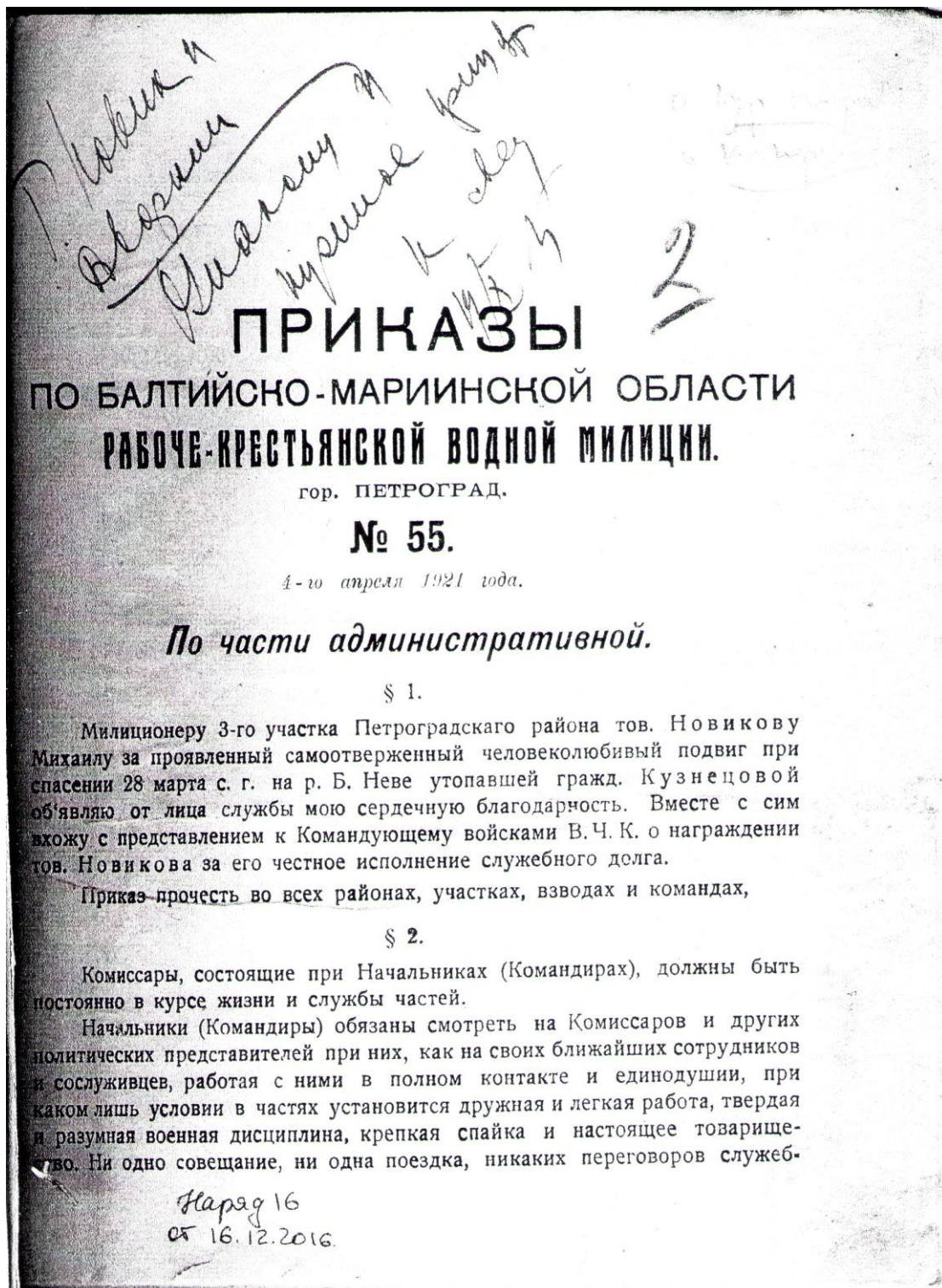


Парад милиции. Новороссийск. 1920 г.



Первые милиционеры Средней Азии. 1920 г.

ПРИКАЗЫ
по Балтийско-Мариинской области
Рабоче-Крестьянской Водной Милиции¹



¹ ОАИ ИЦ ГУ МВД России по г. СПб и ЛО. Ф. 1. Оп. 1. Ед.хр.3. Л.2, 2 об., 3, 11 об., 12, 12 об., 13 об., 14, 14 об., 15., 38 об., 39, 39 об.

ных и распоряжений не должно производиться без Комиссаров и их стителей.

Указанное принять к точному сведению и руководству,

§ 3.

Начальники и Командиры всех ступеней имеют право и должны вать распоряжения оперативно-строевого, административного и хозяйского характера и в этих областях дела Начальники и Командиры должны быть подробно осведомлены и без их ведома и приказов ничего не должно исполняться, так как Начальники и Командиры несут полную ответственность.

Все бумаги и распоряжения по указанным вопросам непременно писываются Начальниками (Командирами) и состоящими при них Комиссарами (Политруками) и только при этих условиях приказы и проч. обязательны для подчиненных.

§ 4.

ПРИКАЗЫВАЮ Начальникам Районов вести в Районах кандидатские и послужные списки на лиц командного состава по всем должностям Командиров взводов включительно; что же касается до кандидатских списков на лиц, занимающих должности Начальников Районов и выше, таковые должны вестись в Административном Отделе Областного Управления.

Аттестации лицам командного состава даются совместно Начальниками (Командирами) и Военкомами. Во всем остальном строго руководствоваться временными правилами о продвижении на высшие должности лиц командного состава и админ.-хоз. службы, объявленными по войскам ВНУС № 1. Аттестации закончить к 20 апреля с. г.

По строевой части.

§ 5.

Объявляю ниже сего телеграмму Начуправления Воджелдормил от 26 марта с. г. за № 615/4640 для сведения и исполнения.

„Приказом В.Ч.К. от 23 марта № 205 пожарная охрана передана в ведение Водтранспорта НКПС. На обязанности Водмилиции остается наблюдение принятием противопожарных мер, оказанием содействия при

3

пожарах. Передачу произвести приказом по Области, изданным совместно с Начобласти и Воентранспорта, передав в распоряжение последнего все имеющиеся пожарные пароходы, оборудованием, командами и пожарные Отделы Областного Районного Управлений со всеми сотрудниками.

О передаче донести. 26 марта № 615/4640 Начупрводжелдормилиции К о р н б л и т.

Во исполнение вышеизложенной телеграммы приказываю Начальнику Областного Управления и всем Начальникам районов произвести передачу Водтранспорту: первому — Пожарного Отдела и последним — Пожарных Отделений со всеми сотрудниками, командами и оборудованием и об исполнении мне донести.

§ 6.

Начальникам районов принять самые решительные меры к постановке на должную высоту караульной службы, строго руководствуясь статьями 30—33, 38—40, 45—47, 51—52, 83—86, 89, 101—103, 107—113, 121—124, 140, 141, 146 и 148 Устава Гарнизонной Службы, приложениями 1, 2, 3 и 4 к нему же и статьями 282 и 283 Устава Полевой Службы.

Основание: Приказ Войскам В. Ч. К. № 161, § 2.

Начальник Области *Гончаров.*

Комиссар *Тимофеев.*

Начальник Управления *Васильев.*

№ 56.

6-го апреля 1921 года.

По части административной.

Объявляется для точного и неуклонного исполнения, что согласно приказа войскам В. Ч. К. от 29 сего марта за № 205 пожарная охрана передается в ведение Водного Транспорта. На обязанности Водмилиции остается наблюдение за принятием противопожарных мер и оказание содействия при тушении пожаров.

§ 10.

В дополнение приказа по Политчасти Балтийско-Мариинской Водмилиции от 18 апр. за № 31 § 3, письмоводителя Политсекретариата тов. Мальевича Николая числить в бегах и исключить из списков Политсекретариата с 19 апреля с. г.

Справка: Рапорт Секретаря тов. Богданова за № 15-л.

Начальник Области *Гончаров.*

Комиссар *Тимофеев.*

Начальник Управления *Васильев.*

№ 70.

25-го апреля 1921 года.

По части административной.

§ 1.

Освобождается от должности вр. и. д. Нач. Петроградского Района тов. Драгайцев с 23 апреля с. г. с допущением к и. д. Инспектора вверенной мне Области с того же числа.

Справка: Приказ по Области за № 69 от 23 апреля.

§ 2.

Ниже сего объявляю для руководства и точного исполнения копию протокола Совещания, организованного Севзапводом при участии представителей Севзапвода и Мариинской Областной Водмилиции, для установления функций последней по наблюдению за порядком и безопасностью на водных путях от 23 апреля с. г.

Гаряг № 15

от 16.12.2016.

Протокол

Совещания, организованного Севзапводом, при участии представителей Севзапвода и Мариинской Областной Водмилиции, для установления функций последней по наблюдению за порядком и безопасностью на водных путях.

23 апреля 1921 года.

Председательствовал: Начальник Севзапвода В. П. Струнников; обязанности секретаря исполнял Помощник Инспектора Севзапвода тов. А. Б. Эриксон.

Рассмотрев упомянутый вопрос и выслушав соответственные объяснения представителей заинтересованных сторон, Совещание постановило:

1. Функции Водмилиции на водных путях, входящих в состав Мариинской Области, не должны противоречить общим принципам „Положения о Рабоче-Крестьянской Водной Милиции“, утвержденной 10 июня 1920 года В.Ц.И.К.

2. В соответствии с этим органы Водмилиции, не вмешиваясь в самостоятельные действия Суднадзора, оказывают последнему лишь содействие по надзору за судоходством и исполнением правил плавания.

3. При производстве дознаний по особо выдающимся происшествиям и авариям на водных путях, сопровождавшимся человеческими жертвами и заграждениями фарватера, агенты Суднадзора к участию в производстве приглашают местных представителей Водмилиции.

4. Сопровождение судов в целях охраны должно производиться в течение всего рейса одними и теми же агентами Водмилиции.

5. Охрана водных путей от Шлиссельбурга до Рожковской пристани относится к обязанности Водмилиции Приладожского Района.

6. По вопросу о снабжении Водмилиции топливом и керосином Совещание постановило, что этими видами довольствия Водмилиция должна снабжаться своими непосредственными установлениями. Принимая же во внимание, что в настоящее время органы Водмилиции не могут осуществить этого в виду отсутствия у них запасов топливных и осветительных материалов, сделать сношение с Начводом о разрешении временного снабжения Водмилиции топливом и керосином из запасов Области Водного Транспорта.

Подлинный протокол за надлежащими подписями.

По политчасти.

§ 3.

Секретарь тов. Богданов П. А. назначается Представителем от Политсекретариата Балтийско-Мариинской Водмилиции в Комиссию по аттестации Комиссарского состава в Районах; тов. Богданову предлагаю войти в тесный контакт с местными Губкомами и Губисполкомами, руководствуясь циркулярным письмом, объявленным в приказе по Войскам В.Ч.К.

Начальник Области *Гончаров.*

Комиссар *Тимофеев.*

Начальник Управления *Васильев.*

№ 74.

6-го мая 1921 года.

По части административной.

§ 1.

Допускается к и. д. Начальника Петроградского Района лицо для поручений при Комиссаре Области тов. Хохлов, Борис, с 5 мая с. г.

§ 2.

И. д. Начальника Управления Балт.Мар. Области Раб.-Крестьянской Водмилиции тов. Коробов, И. Н. и бывший Начальник того же Упр.

Жарко № 15

16.12.2016

14

вления тов. Васильев, В. В. рапортами донесли: первый—о принятии, а второй—о сдаче должности Начальника Управления и дел.

Справка: Рапорт от 4-го мая с. г. за № 921 и 3.

§ 3.

Объявляю ниже сего для сведения и немедленного исполнения телеграмму Начупрводжелдормилиции за № 979 от 26/IV с. г.

Телеграмма.

Объявляю приказ Милиции Республики № 70 от 25/IV с. г. § 1, в развитие приказа Наркомздрава 203, объявленного в приказе Милиции Республики № 4 § 4, ПРИКАЗЫВАЮ: 1) всем Начальникам Управлений Водной и Железнодорожной Милиции принять к точному и неуклонному исполнению вышеназванный приказ 203 и донести по инстанции об установленном порядке обеспечения лечебной помощи милиции; 2) раздел четвертый штатов Областного Управления Водной Милиции, объявленных в приказе войскам ВНУС от 13 декабря 1920 года № 299 (санитарная инспекция), отменяется; 3) весь имеющийся у Водной Милиции медперсонал и санимущество передать соответствующим органам Наркомздрава в порядке соглашения Начальников Областей с Областными санитарными врачами Водного Транспорта. Ввести в действие по телеграфу. Начальник Милиции Республики Корнев (по Управлению Воджелдормилиции). Начальник Воджелдормилиции Корн блит. 26-го апреля НР 979". Начупрводжелдормилиции Корнев.

§ 4.

Объявляю ниже сего для сведения и руководства телеграмму Начупрводжелдормилиции от 26/IV с. г. НР 983.

Телеграмма.

Передаю приказ Милиции Республики НР 65 19 апреля с. г. „Милиционеры, имеющие свое сельское хозяйство, в период полевых работ подлежат в порядке очереди, увольнению на специальные сельские работы в отпуск. Указанный отпуск Начмилиции (ГУБ., железнодорожн., водных Областей) производит по представлении милиционерами соответствующих удостоверений Волисполкомов о действительности наличия телеграфом. Начмилиции респ. Корнев. 26 апреля 983". Начупрводжелдормилиции Корн блит.

§ 5.

Объявляю ниже сего для сведения и точного исполнения телеграммы Начупрводжелдормилиции НР 961 от 2 апреля.

Телеграмма.

В развитие телеграфного распоряжения от 1 апреля НР 1617/л и исполнение постановления Совтрудоборонь об организации четверок Желдорводпутях для борьбы с незаконным использованием Волжелд Транспорта, Центральная Комиссия по борьбе с незаконным использованием такового в заседании своем от 1 сего апреля постановила подчинить части Мидиции, работающие по борьбе с незаконным использованием Транспорта оперативном отношении. По получении телеграммы и передаче постановления в жизнь донести. 2 апреля НР 961. Начмилиции ре Корнев. Начтовчк Благодравов.

§ 6.

Объявляю ниже сего к точному и неуклонному исполнению телеграммы Начупрводжелдормилиции от 26 апреля НР 878.

Телеграмма.

Начмилиции *ПРИКАЗАЛ*: оказывать всемерное содействие внеочередному получению билетов, посадке милиционерам, едущим в установленном приказом НР 65 двухнедельный отпуск на полевые работы. 26 апреля НР 878. Начупрводжелдормилиции Корнблит.

По политчасти.

§ 7.

Сегодня 1 мая, когда могущественная трудовая армия рабочих и крестьян, прошедшая горнило тяжких, вековых испытаний, насилия, рабства, празднует свой великий пролетарский праздник, на часах мирового буржуазии бьет предсмертный час, она судорожно бьется в агонии, пролетарская рука правосудия затягивает на ее горле мертвую петлю, чтобы не дать снова возродиться буржуазной и контр-революционной гидре, вспоившей землю кровью невинных страдальцев, отдавших свою жизнь и свободу, на могильных холмах которых воскре-

Октябрьская революция—та путеводная звезда, которая ведет человечество к великому светлому будущему, через новых борцов, стекающихся под знамена Коммунистического Интернационала.

Сегодня мы, празднуя свой великий Пролетарский праздник, дали клятву вести победоносную борьбу против разрухи, голода и своих угнетателей и должны еще теснее сплотиться вокруг своих красных Советовождей революции и профессиональных союзов, дабы могущественною пролетарскою рукою снять с себя роковой гнет не всегда.

§ 8.

Помощника моего, тов. Богданова А. С., возвратившегося из отпуска и вступившего в исполнение своих обязанностей, полагать налицо с 30 апреля с. г.

Справка: Приказ по Политчасти № 19 и рапорт тов. Богданова от 30/IV с. г.

Начальник Области *Гончаров.*

Комиссар *Тимофеев.*

Начальник Управления *Коробов.*

№ 139.

29 Августа 1921 года.

§ 1.

Тов. сослуживцы. Почти пять месяцев протекла совместно на службе. Несмотря на всевозможные лишения и трудности Вы служили по чести и совести, почему мне и удалось наладить жизнь и службу милиции Водной Области.

*Карсг 15
от 16.12.2016*

39

Глубоко ценя Вашу службу и товарищеское отношение ко мне, а привык Вас всех искренно уважать. Расставаясь с Вами, ввиду назначения меня Начальником Милиции Округа, прошу принять мою *сердечную благодарность*. Особо благодарю—моего Помощника Ивана Никифоровича Коробова и ближайших сослуживцев: Павла Ивановича Полянского, Николая Ивановича Васильева, Николая Николаевича Громова, Леонида Паулиновича Слободского и Аркадия Аркадьевича Кирпичникова, которые принимали самое активное участие в работе и службе.

Вполне уверен, что трудолюбие и усердие, энергия и подъем не ослабеют и не уменьшатся в милиции Северо-Западной Водной Области.

Начальник Милиции Округа *Гончаров*. Комиссар *Богданов*.

Начальник Адм.-Стр. Отдела *Громов*.

№ 140.

30 августа 1921 года.

По Административно-Стрелковому Отделу.

§ 1.

Вследствие назначения меня и. д. Начальника Милиции Северо-Западной Водной Области, сего числа я вступаю в исполнение означенной должности.

Приказываю по всем делам службы обращаться ко мне.

Основание: Приказ по Петр. Округу Милиции Путей Сообщения с. г. за № _____ и приказ _____ Область с. г. № 133.

Копия 15

16.12.2016.

§ 2.

По политчасти.

Прибывшего в мое распоряжение из Петергофского Уезда Военкомата т. Рожкова, Василия, назначаю в распоряжение начальника Комиссара Рыбинского района Водмилиции с 26 августа сего года.

Справка: Сношение Петергоф. Увоенкомата от 25 августа с. г. за № 8458.

И. д. Начальника Области *Коробов.* Комиссар *Богданов.*

Начальник Адм.-Стр. Отдела *Громов.*

182. 00

80

12 18.000 $\frac{3}{4}$ 18.000
400 $\frac{3}{4}$ 72.000 90] списки.
720.000

10-я Государственная типография в Главном Адмиралтействе.
Р. В. Ц. — 65 экз. Петроград.

ПРИКАЗЫ
по Петроградской Губернской Советской
Рабоче-Крестьянской Милиции¹

Копия. 51

ПРИКАЗЫ

по Петроградской Губернской Советской
Рабоче-Крестьянской Милиции.

№ 328. Петроград, 15-го Сентября 1922 года.

Ответственный Дежурный по Управлению ПГМ—Сотрудник для поручений при Начпетгубмилиции тов. **ЛИТВИНСКИЙ**, Помощник Дежурного—Начальник Караульной Команды при ПГМ тов. **АДВОКАТОВ**.

§ 1. Подтверждая положение ВЦИК о порядке издания обязательных постановлений и о наложении за их нарушение взысканий в административном порядке, опубликован в «Вестнике Петросовета» от 12-УШ-с. г. за № 64, приказываю органам и чинам вверенной мне милиции принять таковые к сведению и руководству неустанно имея наблюдение за исполнением всеми гражданами издаваемых местной властью в лице Губисполкома и Уездисполкомов обязательных постановлений и распоряжений, привлекая в каждом случае неисполнения таковых, виновных к ответственности, путем составления протоколов.

При этом Начальникам Районов и Уездов, вследствие существующих до сего времени в деле наблюдения чинами милиции за исполнением упомянутых постановлений и распоряжений местной власти, а также в деле составления протоколов за их нарушение, дефектов, ненормальностей и неправильностей, вытекающих из за небрежного отношения, их халатности и непонимания важности вопроса о составлении протоколов, предписывается:

1) Путем устройства бесед инструктировать чинов милиции, коим поручается составление протоколов, дознаний и пр. о порядке составления таковых, внушая и разъясняя всю важность данного дела и ответственность, которую несут чины милиции за небрежность, халатность и допущение неправильностей в таковом.

2) Немедленно произвести проверку знания по сему вопросу квартальных надзирателей и старших волмилиционеров, после чего допускать к производству составления протоколов и пр. только компетентных в данном деле, в то же время применить к остальным меру, указанную в п. 1.

Карзг 18
от 16.12.2016

¹ ОАИ ИЦ ГУ МВД России по г. СПб и ЛО. Ф. 1. Оп. 1. Ед.хр.6. Л.51, 51 об.,52.

3) При инструктировании чинов милиции, внушать им при составлении протоколов точно руководствоваться существующими по сему вопросу директивами и указаниями, данными в положении о ПМГ, а также нижеследующими разъяснениями.

4) Протоколы должны быть составлены точно, сжато и толково, причем следует тщательно избегать таких обстоятельств, которые не имеют существенного, а тем более ровно никакого значения, для выяснения происшествия, или правонарушения, вызвавшего составление протокола.

5) В видах устранения случаев неосновательного привлечения к ответственности лиц, против которых возникает обвинение в каком либо правонарушении, в особенности по жалобам и заявлениям частных лиц, устанавливается, чтобы дежурные участковые надзиратели, получая заявления о каком либо нарушении, во всех таких случаях составляли протоколы, включая в таковые показания всех участвующих в деле лиц.

6) Чины милиции обязаны составлять возможно обстоятельнее протоколы по тем делам, по которым милиция является обвиняющей стороной.

7) Протоколы, составленные по обязательному постановлению, представляются при препроводительных надписях на самих протоколах, а не при особых донесениях, при чем в эти донесения могут быть включены пояснительные к делу сведения, если в таковых встречается необходимость.

8) Чины милиции, при составлении протоколов по санитарным нарушениям, обязаны строго руководствоваться тем, чтобы означенные нарушения были излагаемы в протоколах со всей точностью, последовательностью, понятностью и объективностью.

9) При представлении в управление ПМГ дознаний, произведенных по заявлениям частных лиц обвиняющих в чем либо участковых надзирателей или милиционеров, Начальники Отделения, независимо приложения к дознаниям выписок из журналов взысканий, обязаны подробно излагать о поведении, нравственных качествах и пригодности к службе обвиняемых, а равно свое заключение о том, насколько, по их мнению, основательны претензии жалобщиков.

10) Составляемые чинами милиции протоколы, хотя и должны носить характер сжатости и лаконичности, но в то же время должны определенно заключать в себе все сведения, необходимые для освещения в полном объеме происшествия или правонарушения и последствий отсюда вытекающих.

11) Факт направления протоколов о правонарушениях, подлежащих разбору в судебном порядке, органами милиции (отделениями) в Совнарсуд ни в коем случае не должен иметь место, а все такие протоколы должны направляться в соответствующие отделения Нарсуда, каковые и дают, в случае надобности, дальнейшее направление делу.

12) Составленные чинами милиции протоколы на местах, должны представляться соответствующими органами милиции в подлежащее судебное или административное установление.

13) Начальникам Районов, Уездов и Отделений обращать сугубое внимание на правильность составления протоколов, накладывая на виновных в небрежности в этом деле—взыскания.

14) В протоколах должно обязательно указываться законположение, обязательное постановление или распоряжение власти, нарушение коего вызвало составление протокола.

15) Во всех случаях неисполнения чинами милиции правил и порядка составления и направления протоколов, виновные будут привлекаться к строгой ответственности.

16) Все недостатки в данном деле должны быть изжиты, что возлагается так же, как и проведение сего приказа в жизнь на Начальников Районов и Уездов, коим об исполнении мне донести (по АСО).

§ 2. Из представляемых рапортом Начальников Районов и Уездов усматривается, что последними, в случаях выставления ими засад на предмет принятия мер предотвращения ограбления или накрытия налетчиков, таковые устанавливают далеко не в надлежащих местах, что и служит, конечно, безрезультатным их назначением в деле поимки лиц преступного элемента.

Во избежание впредь недопущения оплошности и ошибок со стороны Начальников Районов и Уездов в вышеупомянутом деле, приказываю: при выставлении указанных засад проявлять максимум энергии и опыта, дабы таковые давали действительно положительные результаты своего назначения.

§ 3. Объявляется для сведения и неуклонного руководства по вверенной мне милиции, что все суммы штрафных денег, взыскиваемые по постановлению Губадкомиссии, впредь должны быть препровождаемы в Губернскую Административную Комиссию (Смольный пр., комн. № 38)—отнюдь не направляя таковых в местные приписные кассы.

Основание: Сношение Петгубадмкомиссии от 30-VIII с. г. за № 922/12769.

§ 4. Объявляется для сведения по вверенной мне милиции, что Петрогуботкомхозом отведена стоянка автомобилям, принадлежащим Петроградскому Единому Потребительскому Обществу у Детскосельского вокзала.

Справка: Сношение Отдела Недвижимых Имуществ от 21-VIII за № 5548/7807.

§ 5. На основании обязательного постановления ПГМ, опубликованного в «Вестнике Петросовета» от 26 августа с. г.



*Личный состав 3-го отделения милиции.
По краям сидят одетые в штатское сотрудники уголовного розыска. 1922 г.*



Работники милиции на автомобиле. Петроград. 1922 г.



*И. В. Бодунов —
агент уголовного розыска*



*С. Н. Кренев —
агент уголовного розыска,
бывший сотрудник сыскной полиции*



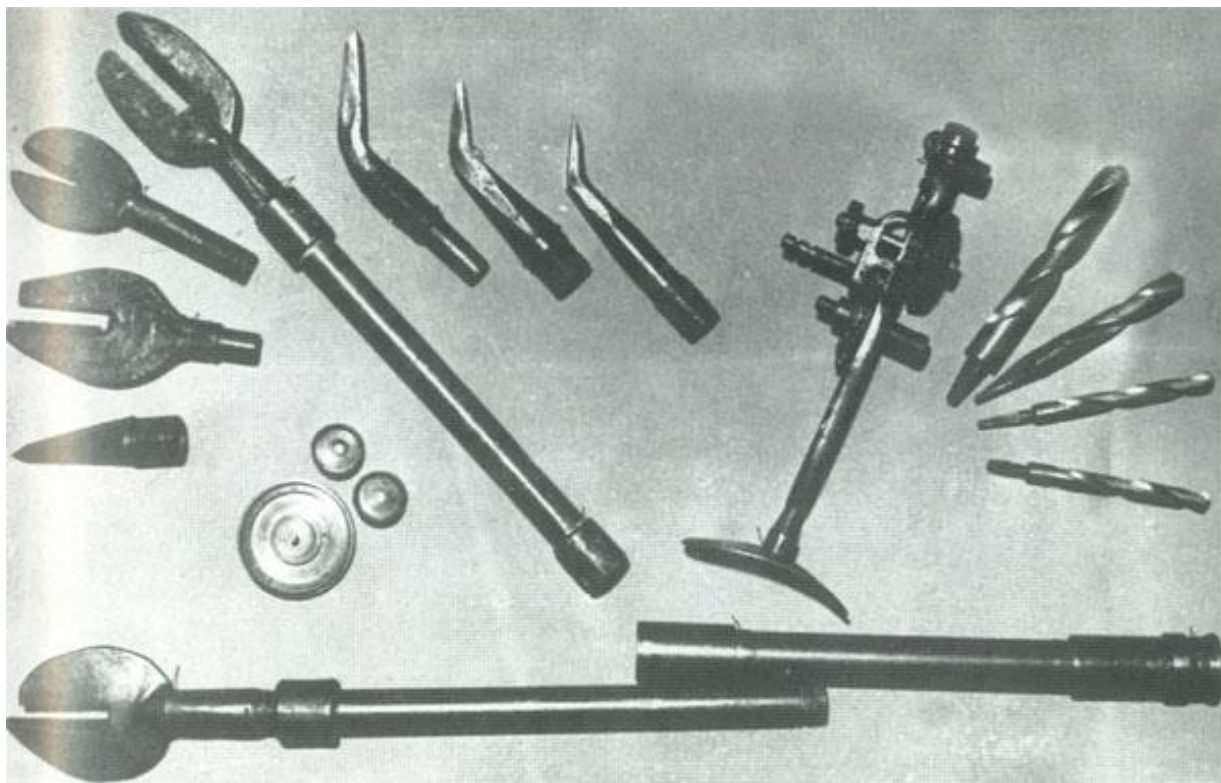
*Группа сотрудников управления Петроградской городской милиции.
На заднем плане карта города с делением его на участки. 1923 г.*



Личный состав управления Петроградской уездной милиции. 1923 г.



Работники конной милиции. Киев. 1924 г.



Орудия взлома «шниферов», специалистов по вскрытию сейфов. 1924 г.



Вскрытый сейф



Вход в управление Петроградской губернской советской рабоче-крестьянской милиции на Адмиралтейском пр., д. 8. 1924 г.



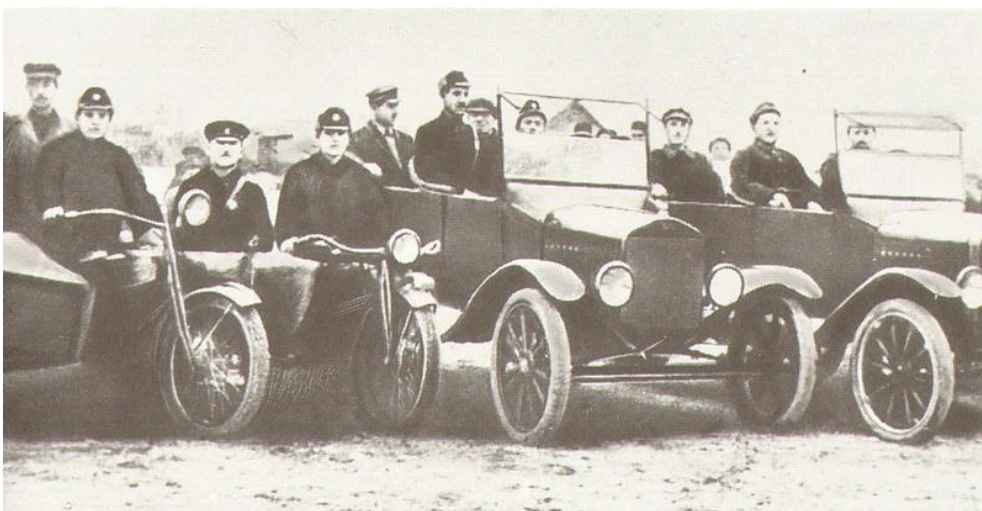
Привод в отделение милиции подозреваемого



Подготовка подследственного к этапированию с вещественными доказательствами по уголовному делу и личными вещами



Занятия по криминалистике в музее уголовного розыска



Транспортные средства милиции. Баку. 1925 г.



Свидетельство об окончании полного двухгодичного курса
Первой Ленинградской Школы Среднего Комсостава Милиции
и Агентов Угрозыска Республики. 1925 г.



Оперативная группа у входа в Управление Ленинградского губернского уголовного розыска



Групповое фото 1-й бригады УР. Ленинград, 1926 г.



Женщины-милиционеры санитарные надзиратели. Баку. 1926 г.



*Милиционер-регулировщик.
Москва. 1926 г.*



*Нагрудный знак
«X лет Власти Советов.
Рабоче-крестьянская милиция».
1927 г.*



Перед выездом на задание. Харьков. 1928 г.



Принятие присяги. Ленинград. 1929 г.



Жетон сотрудника МУРа. 1930 г.



Сотрудники уголовного розыска. Москва. 1930 г.



Общественность и милиция. Москва. 1931 г.



Новая форма милиции. 1931 г.



*Нагрудный знак
«XV лет
Рабоче-крестьянской милиции».
1932 г.*



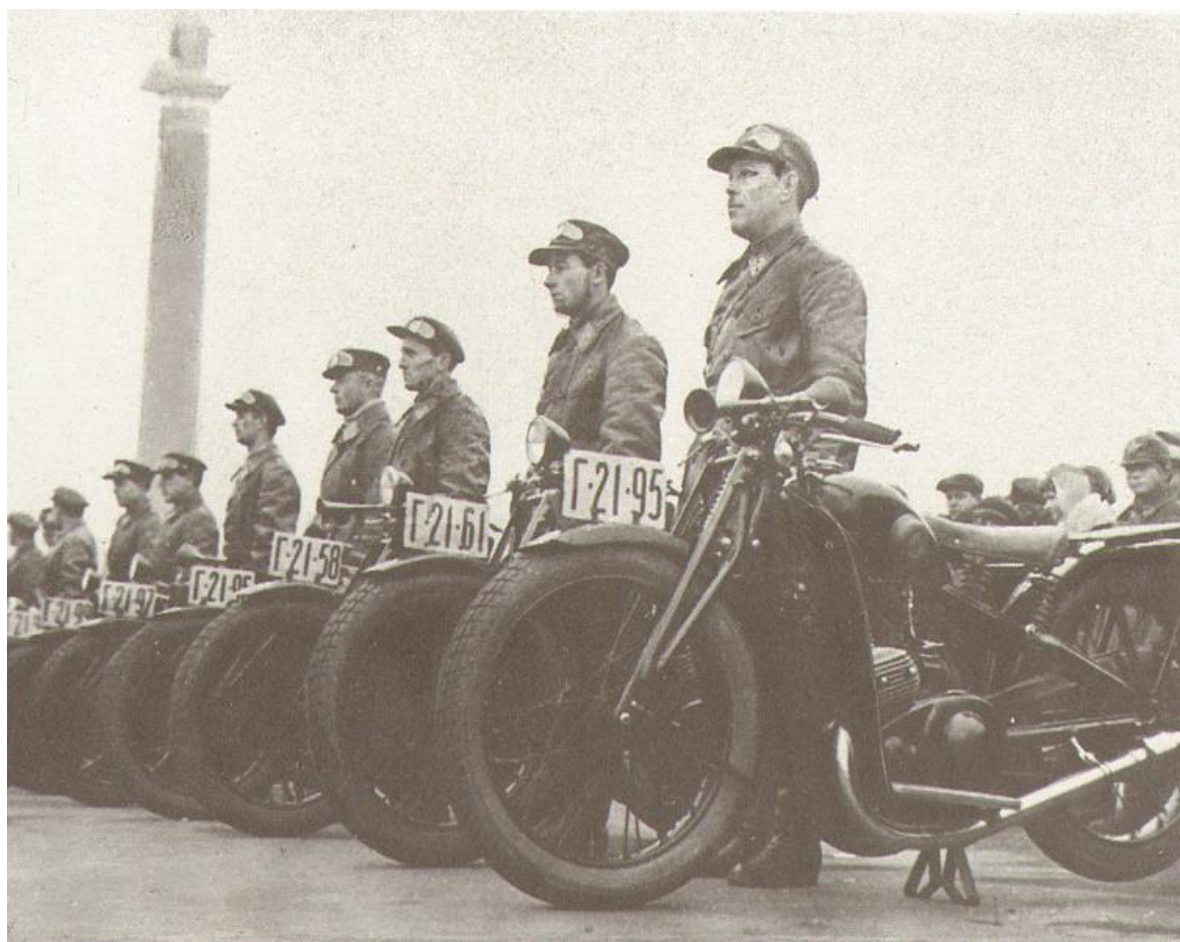
*Милиционер-регулировщик.
Киев. 1932 г.*



*Милиционер-регулировщик с новым
жезлом-фонарём. Харьков. 1932 г.*



Самый почётный пост. Москва. 1932 г.



Мотоотряд на параде в честь 15-й годовщины Великого Октября. 1932 г.



Новая техника на службе милиции. Москва. 1933 г.



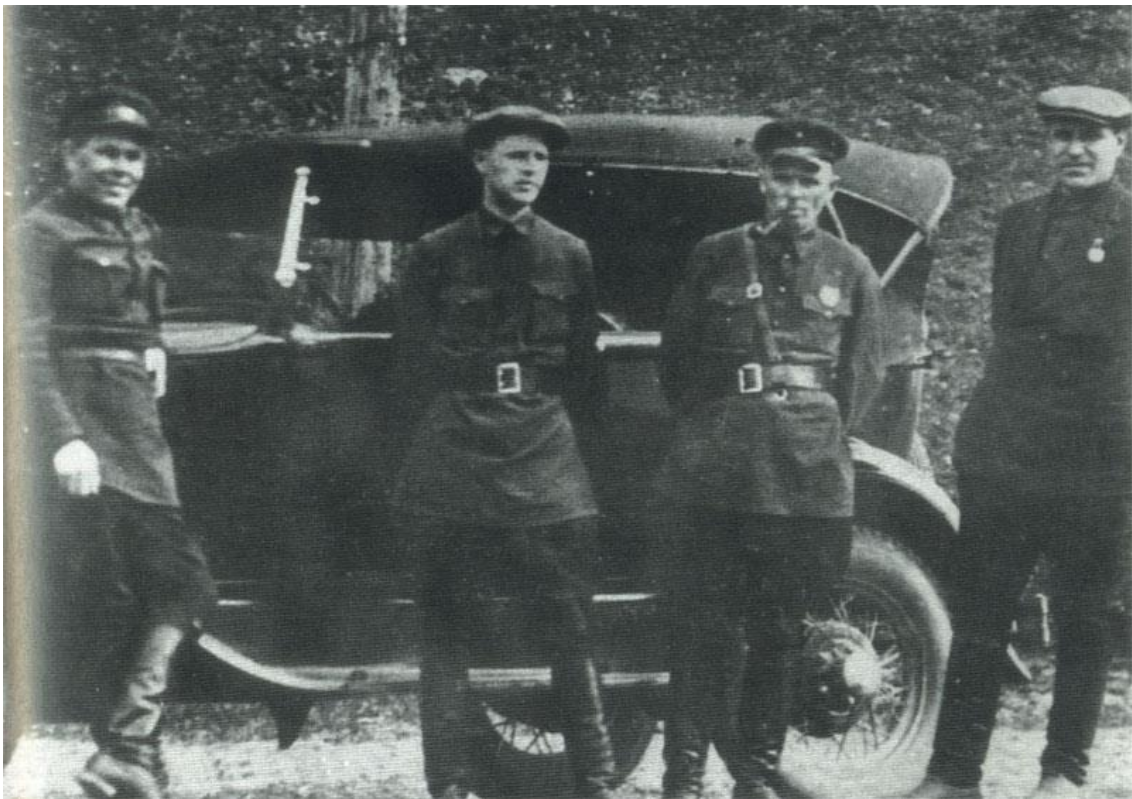
Харьковские работники милиции. 1933 г.



Выезд на оперативное задание. Москва. 1934 г.



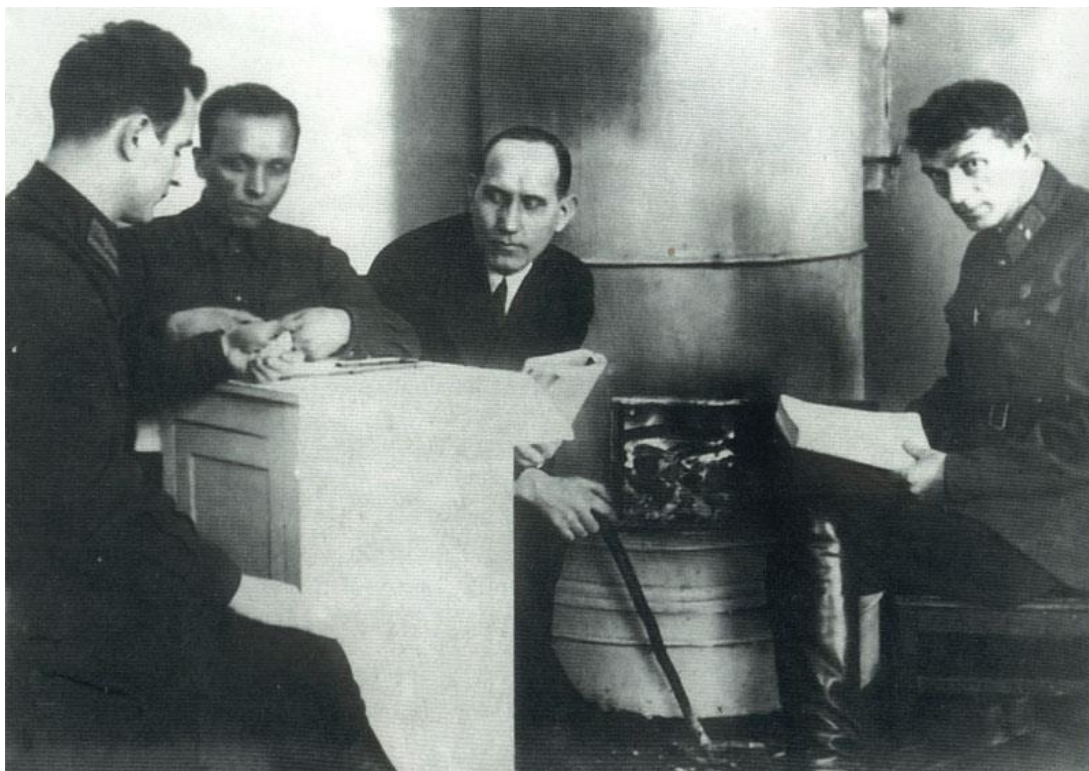
Передвижная станция ОРУДа. Москва. 1935 г.



*Сотрудники отделения ОУР по раскрытию убийств.
В нижнем ряду первый справа начальник отделения
Черенков Фёдор Михайлович. 1936 г.*



*Сотрудники отделения ОУР по раскрытию убийств.
В нижнем ряду первый справа начальник отделения
Черенков Фёдор Михайлович. 1936 г.*



*Сотрудники по борьбе с детской преступностью и беспризорностью отдела уголовного розыска Ленинграда. В форменной одежде начальник отделения
Беляков М. В. 1937 г.*



Сотрудник речной милиции. 1937 г.



Милиционер регулирует движение судов на Днепре. Киев. 1937 г.

**Головные уборы
начальствующего и рядового состава РКМ
(Приказ НКВД СССР № 96 от 13.02.1938 г.)**

53



Фуражка железнодорожной милиции (здесь: начальствующего состава)



Шапка меховая железнодорожной милиции (здесь: мл. начальствующего и рядового состава)



Шапка меховая мл. начальствующего и рядового состава всей РКМ

Головные уборы железнодорожной милиции. 1938 г.

ПРИКАЗ
Управления НКВД СССР по Ленинградской области¹

№ 100

П Р И К А З
У П Р А В Л Е Н И Я Н К В Д С С С Р П О Л Е Н И Н Г Р А Д С К О Й О Б Л А С Т И

№ *0030* Содержание:
О передаче линейного отделения жел.дор.милиции ст. Москва-пассажирская, Октябрьской - Отделу ж.д. милиции той-же железной дороги УРМ Ленинградской области и об'явлении штата этого отделения

" 5 " *февраль* 1938 года. № *0030* г. Ленинград.

На основании директивы Зам. Наркома Внутренних Дел СССР - Комдива тов. ЧИРИШОВА от 28/ХП-1937г. за № 785958 - О Б ' Я В Л Е Н И Я:

1. Линейное отделение жел.дор.милиции ст. Москва-пассажирская, Октябрьской, с 7 января с.г. выделено из Отдела жел.дор.милиции Московского узла ГУРМ НКВД СССР и передано в подчинение Отдела жел.дор.милиции Октябрьской жел.дор. УРМ Ленинградской области.
2. Штат линейного отделения жел.дор.милиции ст. Москва-пассажирская Октябрьской, согласно приложения.

КОМ. НАЧ. УНКВД ПО ПО МИЛИЦИИ
СТАРИШИ МАЮР МИЛИЦИИ
/ИВРАКОВ/

ВРИД НАЧ. КОМ. ОТД. КОУРМ
ЛЕЙТЕНАНТ МИЛИЦИИ
/ПЕТРОВСКИЙ/

НАЧ. ОТДЕЛА ЖЕЛ. ДОР. МИЛИЦИИ
ОКТАБРЬСКОЙ Ж. Д.
- КАПИТАН МИЛИЦИИ
/ТЕНЮВ/

НАЧАЛЬНИК О.О. УРМ
/ИВРАКОВ/

Верно: *Именитер КО. УРМ.*
Ми. лейтенант милиции Ми. Кошар

С

¹ ОАИ ИЦ ГУ МВД России по г. СПб и ЛО. Ф. 1. Оп. 1. Ед.хр.7. Л.23, 24, 57, 154, 300, 300 об., 301.

Ш Т А Т

ИМЕННОГО ОТДЕЛЕНИЯ ЖЕЛ. ДОР. ИМПЕРИИ СТ. МОСКВА-ПАССАЖИРСКАЯ
 ОКТЯБРЬСКОЙ ЖЕЛ. ДОРОГИ.

НАИМЕНОВАНИЕ АППАРАТА.	НАИМЕНОВАНИЕ ДОЛЖНОСТИ.	Колич. единиц.	ПРИМЕЧАНИЕ:
Отделение Москва- пассажирская, Ок- тябрьской ж. д.	Начальник отд-ния	1	
	Зам. Нач. отд-ния	1	
	Оперуполномочен.	1	
	Уч. уполномоченный	2	
	Уполномоченный	2	
	Дежурн. уполномочен.	4	
	Инспектор	1	
	Секретарь	1	
	Командир взвода	1	
	Полицейский	1	
	Командир отд-ния	3	
	Машинистка	1	
	Милиц. 1 разр.	45	
	Милиц. 2 разр.	20	
Итого...	84		

БРАТ...
 ЛЕЙТЕНАНТ МИЛИЦИИ
 /ИПТРОВСКИИ/

Верно: Уполномоченный КО. УНКВД.
 М. лейтенант милиции Милиц. М. Романов

24

не читать

секретно.

П Р И К А З

Управления НКВД СССР по Ленинградской области

№..... **С о д е р ж а н и е:**

С об"явлением новых штатов РК милиции Октябрьской и Кировской железных дорог.-

"7" *Июля* 1938 года № *0080*

г.р. Ленинград.-

*Наряды
от милиции*

1. в соответствии с приказом НКВД СССР № 60184 от 3-го апреля 1938 года, ввести в действие с 1-го января с/г новые штаты РК милиции Октябрьской и Кировской железных дорог, согласно приложения.
2. Штаты РК милиции Октябрьской и Кировской железных дорог, об"явленные приказами УНКВД ЛО НК СССР от 26/1-37 года и 20135 от 20/УМ-37 года - отменить.
3. Приложение разослать по принадлежности.

Нач. Упр. НКВД по
по милиции ст. майор милиции
нн / СИГАРЕВ /

ко
Вр. Нач-ка УРМ
Лейтенант милиции:
/ АХМЕДОВ /

Нач. Ф.О.
Мл. лейт. милиции
/ ЩЕРБАКОВ /

ПРАВСЕРВ ГРУППА
Старший
Ин-спектор

Вручен:
Инспектору 2 Отд. По Урму по
мл. лейтенант милиции: Мил. Волыну

1 300

ПРИКАЗ ¹ Управления НКВД СССР по Ленинградской Области

гор. Ленинград.

№ 65

20 июля 1938 г.

Содержание:

№ 65. О присвоении спец. званий младшему начальствующему составу органов РКМ—НКВД.

В соответствии с постановлением Совета Народных Комиссаров СССР от 26/IV—36 г. о специальных званиях милиции—циркуляром ГУРКМ НКВД СССР от 14/IX—36 г. за № 86 утверждаются в должности и звания с 1-го июня 1938 года.

Отделенного командира:

- | | |
|-------------------------------------|---|
| 1. Николенков, Василий Лаврентьевич | — 1 отделение ЛГМ. |
| 2. Рябушкин, Фрол Александрович | — 12 " " |
| 3. Баранов, Арсений Васильевич | — 29 " " |
| 4. Воробьев, Михаил Петрович | — " " Тоже |
| 5. Воробьев, Николай Федорович | — " " |
| 6. Милахин, Иван Данилович | — " " |
| 7. Татаренко, Иван Никодимович | — " " |
| 8. Фортунатов, Андрей Федорович | — Дивизион " ОСНАЗ. |
| 9. Селютин, Александр Дмитриевич | — Тоже |
| 10. Кузьмин, Василий Васильевич | — " " |
| 11. Левин, Василий Федорович | — " " |
| 12. Суворов, Михаил Яковлевич | — " " |
| 13. Дребноскок, Марк Ильич | — " " |
| 14. Панкратов, Георгий Петрович | — " " |
| 15. Егоров, Алексей Александрович | — " " |
| 16. Матвеев, Борис Иванович | — Отд. Кавалер. дивизион. |
| 17. Громаковский, Степан Михайлович | — Отд. Конвойный дивизион. |
| 18. Смирнов, Матвей Дмитриевич | — Тоже |
| 19. Садовников, Иван Ефремович | — Отряд Речной милиции. |
| 20. Виноградов, Василий Васильевич | — 2-й Ленотряд в/милиции. |
| 21. Лобанов, Никита Артамонович | — Тоже |
| 22. Николаев, Павел Иванович | — 1-й Отд. див-н в/милиции, |
| 23. Кравец, Исаак Яковлевич | — Лин. отд. ж. д. милиции ст. Ленинград—Витебск. |
| 24. Арсеньев, Федор Федорович | — Лин. отд. ж. д. милиции ст. Ленинград—Балтийск. |
| 25. Мурашкевич, Макар Петрович | — Лин. отд. ж. д. милиции ст. Ленинград—Варшавск. |

Жаряг 17
от 16.12.38

- | | | |
|-------------------------------------|---|---|
| 26. Шестеров, Потап Артемьевич | — | Лин. отд. ж. д. милиции
ст. Ленинград—Финляндск. |
| 27. Андреев, Федор Николаевич | — | Тоже |
| 28. Колюжный, Дмитрий Сидорович | — | Лин. отд. ж. д. милиции
ст. Москва. Скт. ж. д. |
| 29. Бавыкин, Степан Иванович | — | Тоже |
| 30. Алешин, Георгий Сергеевич | — | " |
| 31. Морозов, Федор Романович | — | " |
| 32. Зайцев, Никита Иванович | — | " |
| 33. Рыжков, Тихон Дмитриевич | — | Отряд РУД. |
| 34. Еремин, Савелий Артемьевич | — | Тоже |
| 35. Беляков, Александр Михайлович | — | " |
| 36. Поршневу, Григорий Митрофанович | — | " |
| 37. Калашников, Сергей Васильевич | — | " |

Присваивается звание «старший милиционер»

- | | | |
|-----------------------------------|---|------------------------------------|
| 1. Пинжаков, Василий Егорович | — | Отд. ж. д. милиции ст. Масельская. |
| 2. Кулагин, Александр Алексеевич | — | Тоже |
| 3. Шапин, Кузьма Власович | — | Отд. жел. дор. милиции
ст. Дно. |
| 4. Добрецов, Александр Михайлович | — | Отряд РУД. |
| 5. Лисятин, Иван Сергеевич | — | Тоже |
| 6. Никифоров, Филипп Герасимович | — | " |
| 7. Борцов, Петр Романович | — | " |
| 8. Береснев, Анисим Луквич | — | Отд. кавалерийский дивизион. |

**Зачислить кандидатами на спец. звание
н/с РКМ:**

- | | | |
|------------------------------------|---|---|
| 1. Красноухову, Елену Петровну | — | Врач Медлаборатории ГАИ |
| 2. Нагибину, Марию Константиновну | — | Тоже |
| 3. Шулутко, Льва Ильича | — | " |
| 4. Маркизову, Варвару Николаевну | — | " |
| 5. Файн, Цию Моисеевну | — | " |
| 6. Андреева, Бориса Владимировича | — | " |
| 7. Файн, Меера Моисеевича | — | " |
| 8. Фурсова, Петра Николаевича | — | " |
| 9. Аракину, Лидию Владимировну | — | " |
| 10. Денисову, Антонину Дмитриевну | — | " |
| 11. Куранова, Николая Федоровича | — | " |
| 12. Площанскую, БERTУ Ароновну | — | Врача Санлеч. отделения
АХО. |
| 13. Веселову, Александру Сергеевну | — | Ст. бухгалт. Леч. Сан. О.
деления АХО. |

- | | |
|---------------------------------------|--|
| 14. Аскинази, Перлу Григорьевну | — Ст. бухгалт. Финотдела. |
| 15. Пожидаеву, Антонину Васильевну | — Тоже |
| 16. Жигунову, Клавдию Дмитриевну | — " |
| 17. Рогову, Ангелину Дмитриевну | — Ст. бухгалт. отдела ж. д. милиции Кировской дороги. |
| 18. Котлову, Марию Дмитриевну | — Бухгалтер ГАИ. |
| 19. Петрову, Анну Антоновну | — " Финотдела. |
| 20. Нагибову, Татьяну Алексеевну | — Тоже |
| 21. Валандину, Анну Дмитриевну | — Бухгалтер-казначей отдела ж. д. милиции Окт. ж. д. |
| 22. Снопову, Анну Михайловну | — Ст. бухгалтера Отд. ж. д. милиции Окт. ж. д. |
| 23. Круглову, Клавдию Ивановну | — Бухгалтера-казначей отдела ж. д. милиц. Кировск. ж. д. |
| 24. Якунина, Василия Семеновича | — Бухгалтера отр. Речмилиц. |
| 25. Нестор, Евдокию Ивановну | — Бухгалтера 1 отд. див-на в/милиции. |
| 27. Болдырева, Александра Михайловича | — Бухгалтера 1-го Ленотряда в/милиции. |
| 27. Иванову, Ольгу Лукиничну | — Тоже |
| 28. Иванченко, Леонтия Савельевича | — Бухгалтера 2-го Ленотряда в/милиции. |

Пом. Начальника Управления НКВД ЛО
по милиции—
старший майор милиции **КИРАКОЗОВ.**

1

154

СОВ. СЕКРЕТНО.

ПРИКАЗ Управления НКВД СССР по Ленинградской Области

гор. Ленинград.

№ 00195

19 ноября 1938 г.

Содержание:

№ 00195.—О непосредственном подчинении дорожных Отделов РК Милиции Октябрьской и Кировской жел. дорог—ГУРКМ НКВД СССР.

На основании приказов НКВД СССР № 00609 1938 г. и № 597 от 23 октября—1938 г.—**ПРИКАЗЫВАЮ:**

1. Органы железнодорожной милиции дорожных Отделов Октябрьской и Кировской железных дорог считать в непосредственном подчинении ГУРКМ НКВД СССР через Отдел железнодорожной милиции.
2. Штаты железнодорожной милиции Октябрьской и Кировской железных дорог, установленные приказом УНКВД ЛО № 0080 от 7 мая—1938 г. и личный состав—исключить с учета УРКМ ЛО.
3. Финансирование органов железнодорожной милиции оставить при Финотделе УРКМ ЛО по самостоятельным сметам дорожных отделов милиции.
4. Лечебно - санитарное обслуживание начальствующего состава железнодорожной милиции и членов их семей производить медико-санитарными учреждениями Санотдела УРКМ ЛО на общих основаниях.

Пом. Начальника УНКВД по ЛО

капитан госбезопасности **СКУРИХИН.**

(По Управлению РК Милиции).

наряд 17
от 18.12.2016

зак. 2214



*Милицейский пост у Яузы.
Москва. 1939 г.*



*Советский милиционер.
Таллин. 1940 г.*

Список использованных источников в Приложении 3:

1. <http://beta.diary.ru/~katerina-0906/p133422377.htm?oam> (дата обращения: 09.11.2016 г.)
2. <http://www.vedomstva-uniforma.ru/svu.html> (дата обращения 17.11.2016 г.)

МИЛИЦИЯ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ









Женщина-милиционер в блокадном Ленинграде. 1941 г.



Обучение тушению зажигательных бомб. Ленинград. 1941 г.



Постовой милиционер в блокадном Ленинграде. 1941 г.

Список использованных источников в Приложении 4:

1. <http://banana.by/index.php?newsid=152156> (дата обращения 20.12.2016)
2. <http://feldgrau.info/2010-09-02-14-48-28/13967-sovetskaya-militsiya> (дата обращения 22.11.2016)

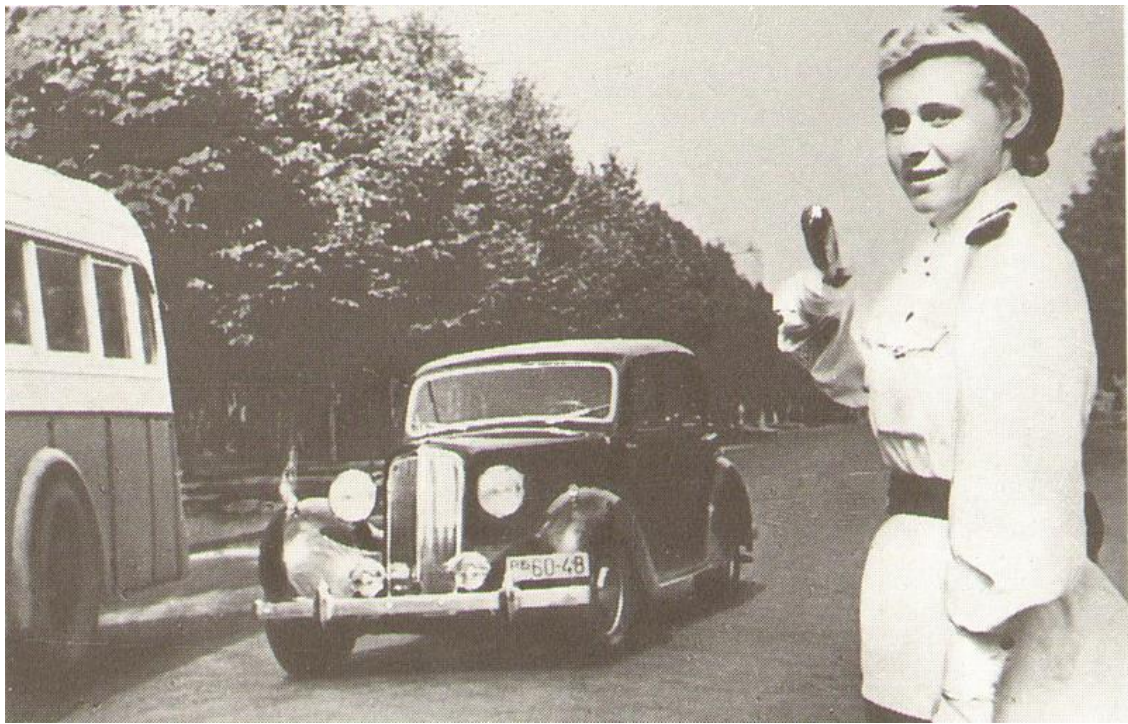
МИЛИЦИЯ В ПОСЛЕВОЕННЫЙ ПЕРИОД



Милиция Харькова в послевоенный период



Водная милиция в послевоенный период



Регулировщица. Ростов-на-Дону. 1946 г.



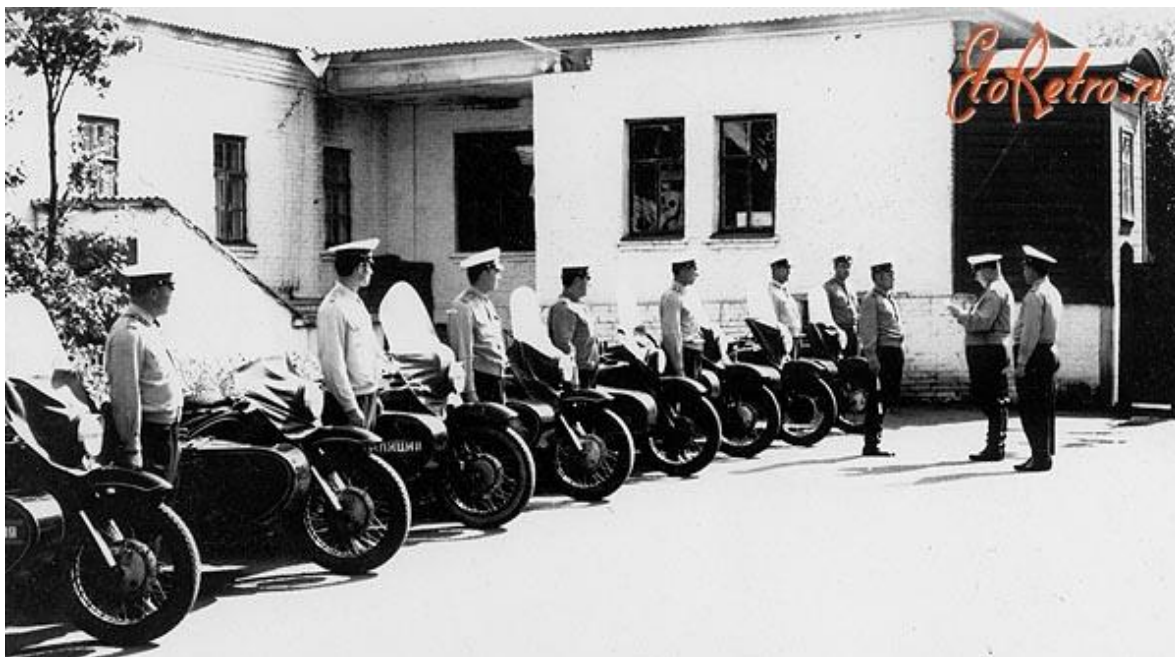
*Взвод 36-го отдельного дивизиона охраны Забайкальской железной дороги.
Ст. Хилок, 24 апреля 1948 г.
(Фото из книги «Забайкальская транспортная». Чита, 1999)*



Парад милиции. Москва. 1957 г.



Перед выездом на патрулирование. Ленинград. 1966 г.



Советская милиция в 70–80-е годы



*Следователи по транспортным происшествиям минского ГАИ
на полевых учениях. 1986 г.*



Список использованных источников в Приложении 5:

1. <http://etoretro.ru> (дата обращения 19.10.2016)
2. <http://dikiy-m.livejournal.com/38863.html> (дата обращения 09.12.2016)
3. <http://www.vedomstva-uniforma.ru/history.html> (дата обращения 13.09.2016)
4. <http://www.kommersant.ru/gallery/2607379#id=1087653> (дата обращения 20.12.2016)

Для заметок

Для заметок

Для заметок

Научное издание

**ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИЦИЯ РОССИИ:
ОТ ИСТОКОВ К СОВРЕМЕННОСТИ**

Монография

Печатается в авторской редакции

Корректор *Фролова А. В.*
Компьютерная вёрстка *Фролова А. В.*

Подписано в печать 01.09.2017. Формат 60×84^{1/16}
Печать цифровая. Объем 15,75 п. л. Тираж 100 экз. Заказ № 128/17

Отпечатано в Санкт-Петербургском университете МВД России
198206, Санкт-Петербург, ул. Летчика Пилютова, д. 1