

Научная статья
УДК 93/94
DOI 10.20310/1810-0201-2022-27-5-1304-1314

Преодоление последствий слома правоохранительной системы Российской империи на железнодорожном транспорте в первые годы советской России

Николай Николаевич ПЕТРЫКИН^{1,2}

¹ФГАОУ ВО «Южно-Уральский государственный университет
(национальный исследовательский университет)»
454080, Российская Федерация, г. Челябинск, просп. Ленина, 76

²ФГКОУ ВО «Белгородский юридический институт Министерства внутренних дел
Российской Федерации им. И.Д. Путилина»
308024, Российская Федерация, г. Белгород, ул. Горького, 71
npetrykin@mvd.ru

Аннотация. Рассмотрены проблемы, которые возникли в результате деятельности молодого советского государства в первые годы своего становления после ликвидации специализированных правоохранительных органов, действовавших на объектах железнодорожного транспорта в царской России – жандармской железнодорожной полиции. Показано, что слом старой правоохранительной системы спровоцировал необратимые процессы, оказавшие разрушительное воздействие на состояние общественного порядка и общественной безопасности на объектах железнодорожного транспорта страны. Гражданская война усугубила состояние общественного порядка и общественной безопасности на линиях железных дорог. Железнодорожный транспорт оказался на грани краха. Разрозненный и лишенный единого центра управления, транспорт не в состоянии был обеспечить необходимый уровень пропускной способности. Вопросы охраны общественного порядка и обеспечения общественной безопасности, в этой связи, отходили на второстепенный план. Первоочередная задача советской власти состояла в том, чтобы удержать контроль за железнодорожным транспортом, обеспечить его провозную способность. Проведен анализ общественных отношений, складывавшихся в первые годы советской власти на линиях железных дорог в условиях образовавшегося вакуума специализированных подразделений и организаций, непосредственно задействованных в охране общественного порядка и обеспечении общественной безопасности на линиях железнодорожного транспорта. Проанализирована обстановка, в которой оказался железнодорожный транспорт России после октября 1917 г. и обстоятельства, повлекшие создание советских правоохранительных органов на железнодорожном транспорте.

Ключевые слова: железная дорога, народная милиция, Всероссийская межведомственная комиссия по охране дорог, отряды военной охраны, эпидемии, децентрализация управления, перевозка, хищение, железнодорожники

Для цитирования: Петрыкин Н.Н. Преодоление последствий слома правоохранительной системы Российской империи на железнодорожном транспорте в первые годы советской

России // Вестник Тамбовского университета. Серия: Гуманитарные науки. 2022. Т. 27, № 5.
С. 1304-1314. <https://doi.org/10.20310/1810-0201-2022-27-5-1304-1314>

Original article
DOI 10.20310/1810-0201-2022-27-5-1304-1314

Overcoming the consequences of the breakdown of the law enforcement system of the Russian Empire in railway transport in the early years of Soviet Russia

Nikolay N. PETRYKIN^{1,2}

¹South Ural State University (national research university)
76 Lenina Ave., Chelyabinsk 454080, Russian Federation

²Belgorod Law Institute of Ministry of the Internal of the Russian Federation named after I.D. Putilin
71 Gorkogo St., Belgorod 308024, Russian Federation
npetrykin@mvd.ru



Content of the journal is licensed under a [Creative Commons Attribution 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)
Материалы статьи доступны по лицензии [Creative Commons Attribution \(«Атрибуция»\) 4.0 Всемирная](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)



© Петрыкин Н.Н., 2022

Abstract. We examine the problems that arose as a result of the activities of the young Soviet state in the first years of its formation after the liquidation of specialized law enforcement agencies operating at railway transport facilities in tsarist Russia – the gendarmerie railway police. It is shown that the scrapping of the old law enforcement system provoked irreversible processes that had a devastating impact on the state of public order and public safety at the country’s railway transport facilities. The Civil War worsened the state of public order and public safety on the railway lines. Rail transport was on the verge of collapse. Separated and deprived of a single control center, the transport was unable to provide the necessary level of capacity. The issues of public order protection and public safety, in this regard, were relegated to a secondary plan. The primary task of the Soviet government was to maintain control over railway transport, to ensure its carrying capacity. We analyze the social relations that developed in the early years of Soviet power on railway lines in the conditions of the vacuum of specialized units and organizations directly involved in the protection of public order and ensuring public safety on railway lines. We analyze the situation in which Russian railway transport found itself after October 1917 and the circumstances that led to the creation of Soviet law enforcement agencies on railway transport.

Keywords: railway, people's militia, All-Russian Interdepartmental Commission for the Protection of Roads, military guard units, epidemics, decentralization of management, transportation, theft, railway workers

For citation: Petrykin N.N. Preodoleniye posledstviy sloma pravookhranitel'noy sistemy Rossiyskoy imperii na zheleznodorozhnom transporte v pervyye gody sovetской Rossii [Overcoming the consequences of the breakdown of the law enforcement system of the Russian Empire in railway transport in the early years of Soviet Russia]. *Vestnik Tambovskogo universiteta. Seriya: Gumanitarnye nauki – Tambov University Review. Series: Humanities*, 2022, vol. 27, no. 5, pp. 1304-1314. <https://doi.org/10.20310/1810-0201-2022-27-5-1304-1314> (In Russian, Abstr. in Engl.)

ВВЕДЕНИЕ

«Сегодня перед Россией стоят масштабные задачи по развитию железнодорожной сети, ее расширению и обновлению», – заявил Президент Российской Федерации В.В. Путин в своем поздравлении работникам и ветеранам железнодорожного транспорта в 2022 г.¹ Железные дороги в современных условиях, как и сто пятьдесят лет назад, призваны обеспечивать провозную способность по ключевым направлениям бесперебойной работой современных транспортных логистических коридоров, стать катализатором роста отечественной экономики.

Появление железных дорог в середине XIX века оказало судьбоносное для Российской империи влияние, обеспечив ускоренное развитие экономики, втягивание в нее окраинных районов, включая Дальний Восток, Среднюю Азию, Закавказье. Строительство железных дорог рассматривалось как стратегическая задача на длительную перспективу и всячески поддерживалось правительством². Создание новой транспортной системы привело к изменению социальной структуры общества, росту мобильности и активности населения. Одновременно появились социально-экономические проблемы, требовавшие силового реагирования государства. За 50 лет функционирования железных дорог в Российской империи в правоохранительную систему обеспечения правопорядка и благочиния были включены жандармские полицейские подразделения железных дорог, входившие в состав Отдельного корпуса жандармов. Основной силой, обеспечивавшей правопорядок на железнодорожном транспорте, выступали жандармские полицейские отделения, сформированные по

линейному принципу на основе воинских уставов.

Железные дороги оказались в эпицентре событий революции 1905–1907 гг., Первой мировой войны, что вынуждало жандармские полицейские подразделения железных дорог, помимо общеполцейских функций, реализовывать специальные, направленные на поддержание политической стабильности в обществе. События Февральской и последовавшей Октябрьской революции 1917 г. привели к слому механизма охраны железных дорог.

РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

Последствия слома правоохранительной системы Российской империи рассматривали такие ученые, как Р.С. Мулукаев, В.С. Афанасьев [1; 2], Н.Д. Литвинов³, В.Д. Путятин [3], И.Ф. Фирсов [4], П.Н. Жигалов [5]. Исследователи охарактеризовали этапы становления народной милиции после ликвидации Отдельного корпуса жандармов, раскрыли отдельные вопросы нормативно-правового регулирования деятельности правоохранительных органов по охране общественного порядка на железнодорожном транспорте в первые годы советской власти. Организационно-правовые вопросы регулирования деятельности советской милиции подробно изучал Д.А. Ерин [6]. Помимо советской милиции, предметом его исследований становились войска Всероссийской чрезвычайной комиссии (ВЧК), Войска внутренней охраны (ВОХР), Народный комиссариат путей сообщения (НКПС) РСФСР, органы государственной безопасности и иные воинские формирования по обеспечению безопасности на транспорте. Среди работ, посвященных изучению силового механизма на объектах железнодорожного транспорта в первые годы

¹ Путин В.В. Поздравление железнодорожников с профессиональным праздником. URL: https://www.1tv.ru/news/2022-08-07/435156-vladimir_putin_pozdravil_zheleznodorozhnikov_s_professionalnym_prazdnikom? (дата обращения: 12.08.2022).

² Путеводитель по Московско-Курской железной дороге. М.: Тип.-лит. тов-ва И.Н. Кушнерев и Ко, 1905. С. 8.

³ Литвинов Н.Д. Становление рабоче-крестьянской железнодорожной милиции в РСФСР в 1917–1921 гг.: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 1982. 21 с.; Литвинов Н.Д., Путятин В.Д. Органы внутренних дел на транспорте. 1917–1923 гг.: Краткий очерк основных документов и материалов. Москва; Якутск: Якут. фил. Изд-ва СО РАН, 2002. 333 с.

советской власти, следует отметить труды А.С. Сенина [7], который изучал работу железнодорожного транспорта в чрезвычайных условиях военного времени и революций, выявил противоречия между многочисленными службами и ведомствами по обеспечению ее деятельности. А.В. Седунов подверг научному осмыслению процессы становления и деятельности правоохранительных органов по обеспечению общественной и государственной безопасности в регионах Северо-Запада в течение более чем столетнего периода [8], М.Н. Петров изучил процесс формирования и деятельности органов ВЧК в одном из важнейших регионов – Северо-Западе России⁴.

Таким образом, современная историография содержит свидетельства создания вместо ликвидированных жандармских полицейских подразделений железных дорог различных специальных подразделений и организаций для охраны правопорядка. Публикации советского периода отличаются своей тенденциозностью в угоду политической конъюнктуры, характерной до 90-х гг. XX века. С начала XX века большинству названных исследователей удалось преодолеть этот недостаток. Сегодня, в условиях появления в обществе запроса на возрождение национального самосознания, требуется по-новому взглянуть на события, происходившие в государстве в первые годы советской власти, выработать новые подходы к оценке специальных подразделений и организаций на основе как опубликованных, так и неопубликованных источников.

Отдельный корпус жандармов был ликвидирован постановлением Временного правительства от 19 марта 1917 г.⁵ Жандармские полицейские подразделения железных дорог, как часть Отдельного корпуса жандармов, были упразднены. Его служащие в большин-

стве своем были отправлены на самые опасные участки фронта. Вместе с тем в условиях военных действий требовалась должная организация провозной способности железных дорог. Уже к концу 1917 г. ситуация на железнодорожном транспорте становилась тревожной. Локомотивы разбиты, вагоны разграблены, железнодорожников не хватало⁶. Страна была охвачена внутривластным кризисом и стремительно двигалась к Гражданской войне. Тем не менее необходимость военных перевозок требовала принятия экстренных мер по обеспечению провозной способности стальных магистралей. В этой связи на линиях железных дорог создавались специальные подразделения и организации, подконтрольные советской власти, во-первых, для решения оперативных задач по обеспечению перевозок, во-вторых, для поддержания, сколько возможно, правопорядка на его объектах, недопущения препятствования деятельности железнодорожников, предотвращения грабежей и разбоев.

Ситуация осложнялась тем, что на железных дорогах, как передовом с точки зрения материального потенциала виде транспорта, действовали различные боевые организации, подконтрольные разным партиям, общественным организациям и преступным сообществам. Все они исходили из политических, материальных, идеологических соображений [9]. Деятельность вооруженных сообществ требовала их упорядочивания со стороны официальной власти. Там, где советская власть не могла взять под контроль деятельность вооруженных группировок, их ликвидировали силовым путем как врагов советской власти и контрреволюционеров. Для этих целей декретом Совета народных Комиссаров (СНК) 5 декабря 1917 г. был учрежден Высший Совет народного хозяйства (ВСНХ) РСФСР. К задачам ВСНХ были отнесены компетенции по координации центральных и местных органов власти, в том числе в сфере транспорта [10, с. 90]. Впоследствии, 30 января 1918 г., была учреждена

⁴ Петров М.Н. Формирование и деятельность органов ВЧК–ОГПУ, 1917 – середина 1920-х гг.: дис. ... д-ра ист. наук. Новгород, 1995. 213 с.

⁵ История российской полиции: науч. справочник-календарь памятных дат: в 2 т. / под общ. ред. В.Л. Кубышко. М.: Акад. управления МВД России, 2020. Т. 1. С. 135.

⁶ Михайлов И.Д. Эволюция русского транспорта 1913–1925 г. М.: Изд-во «Эконом. жизнь», 1925. 246 с.

Всероссийская межведомственная комиссия по охране дорог (ВМЧК). Основная задача ВМЧК была в том, чтобы обеспечить в интересах советского государства координацию деятельности всех вооруженных сил и формирований, действовавших к началу 1918 г. на железных дорогах страны. Кроме того, ВМЧК занималась охраной грузов, так как от перевозки различных товаров во многом зависело продовольственное обеспечение регионов страны и снабжение армии. Создание ВМЧК стало первым шагом советской власти на пути к централизации органов охраны правопорядка на объектах железнодорожного транспорта Советской России. Создание ВМЧК позволило властям привлекать для перевозки грузов вооруженные силы, оперативно перебрасывать войска и людские ресурсы между регионами, координировать действия в условиях гражданской войны и социальных потрясений.

Однако централизация и координация вооруженных формирований на железных дорогах сами по себе не могли обеспечить бесперебойную работу железнодорожного транспорта в условиях его разрозненности и нарушения логистических связей между регионами. Государству требовалось обеспечить необходимую провозоспособность транспортных артерий, нарушенную революционными событиями и Гражданской войной. Эта задача была возложена на Народный комиссариат путей сообщения, в связи с чем СНК 26 марта 1918 г. издал декрет «О централизации управления, охране дорог и повышении их провозоспособности»⁷. Функция охраны железнодорожного транспорта указанным документом возлагалась на ведомственный орган – отряды военной охраны, формировавшиеся из числа железнодорожников. Представители военной охраны выполняли функции ревизоров, выявляли безбилетных граждан, перегруз вагонов и их простой, устанавливали виновных лиц. По сути, отряды военной охраны были своего

рода службой собственной безопасности НКПС, всячески заботились об эффективной деятельности объекта транспортной инфраструктуры. Отчасти отряды военной охраны повторяли функции жандармских полицейских подразделений железных дорог, однако, в отличие от последних, были лишены самостоятельности во взаимоотношениях с железнодорожным ведомством ввиду их подчиненности НКПС. Отряды военной охраны формировались из действующих железнодорожников. Железнодорожники, зачисленные в ряды военной охраны, не освобождались от обязанностей по основному месту службы. Правоохранительная деятельность им вменялась по остаточному принципу, а потому и относились они к ней как к задаче не срочной и не важной.

Для усиления роли специальных подразделений и организаций в охране общественного порядка со стороны НКВД в начале 1918 г. поступило предложение о создании штатного органа правопорядка на объектах железнодорожного транспорта. Такое решение было продиктовано объективными причинами, связанными с особенностью деятельности железных дорог, их организации по экстерриториальному, линейному принципу. В НКВД видели необходимость создания специального органа охраны правопорядка, отличного от народной милиции и отрядов военной охраны. Предлагалось создать железнодорожную милицию и ею заменить нестроевые структуры.

Вместе с тем ситуация в обществе требовала экстренных, чрезвычайных мер, направленных, в первую очередь, на решение насущных вопросов, связанных с организацией движения по линиям железных дорог. Функции координации обеспечения общественной безопасности на железнодорожном транспорте продолжала реализовывать ВМЧК. Всероссийская межведомственная чрезвычайная комиссия работала по линейному принципу, она аккумулировала в себе силовые функции, однако, ряд проблем по охране общественного порядка и обеспечению об-

⁷ Собрание узаконений и распоряжений правительства за 1917–1918 гг. М.: Управление делами Совнаркома СССР, 1942. С. 407-408.

щественной безопасности в первые годы советской власти так и не был решен.

Одной из остро возникших проблем стал стихийный рост инфекционных заболеваний вдоль железных дорог. Особенно явственно это проблема проявилась в начале 1919 г. Этому способствовала неупорядоченность движения железнодорожного транспорта, что влекло к чрезмерным скоплениям граждан на вокзалах. Вокзалы отличались антисанитарным состоянием павильонов, становились убежищем для лиц, оставшихся без крова, были местами распространения болезней. Как отмечали современники, эпидемия сыпного тифа развивалась на железных дорогах очень быстро и усиливалась «не по дням, а по часам», эпидемиологическая обстановка ряда дорог Центральной России оценивалась неудовлетворительно. Так, архивные материалы свидетельствуют, что на всем протяжении Юго-Восточной железной дороги ее санитарное состояние оценивалось как критическое⁸.

Мероприятия по борьбе с сыпным тифом проводились на Александровской, Московско-Киево-Воронежской, Мурманской, Московско-Казанской, Московско-Виндаво-Рыбинской, Рязано-Уральской, Сызрано-Вяземской, Риго-Орловской, Северной и других железных дорогах. Для этого разрабатывались брошюры с целью своевременного выявления признаков заболеваний среди пассажиров железнодорожного транспорта и их скорейшему направлению для диагностики в железнодорожные больницы⁹. В отличие от жандармской железнодорожной полиции, действовавшей в царской России, ее приемникам – служащим Всероссийской чрезвычайной комиссии (ВЧК) требовалось для осмотра санитарного состояния железных дорог и проведения административного контроля на местах получать разрешения от Народного комиссариата путей сообщения (НКПС)¹⁰ для проездов по железной дороге,

что затрудняло обеспечение безопасности железных дорог, требовало дополнительных временных затрат вследствие бюрократических издержек.

Остро стояла проблема управления железнодорожным транспортом. Высшим органом, руководившим работой путей сообщения в РСФСР и направлявшим транспортную политику, являлся Главный совет, организованный Народным комиссариатом путей сообщения (НКПС) по согласованию с Всероссийским центральным исполнительным комитетом (ВЦИК) и Советом народных комиссаров (СНК). В Главный совет входили представители Всероссийского исполнительного комитета железнодорожников (Викжедора), комиссариатов земледелия, труда, продовольствия, контроля, промышленности, торговли, а также представители военного, финансового, хозяйственного и иных ведомств. Управление всеми эксплуатируемыми в стране железными дорогами находилось в ведении НКПС¹¹. Такой широкий состав руководящих органов был продиктован необходимостью координации деятельности различных служб и ведомств, приходивших на смену государственным органам Российской империи. Многообразие этих ведомств становилось причиной постоянного вмешательства в деятельность транспорта различных сил, стремившихся решить свои внутрисистемные вопросы в интересах революции. Так, Военно-революционный комитет, созданный 26 октября 1917 г. во всех армиях для «сохранения революционного порядка и твердости фронта»¹², являлся координатором организации железнодорожных перевозок, его распоряжения могли заблокировать проезд любых лиц по железной дороге. В этой связи представители Московского продовольственного комитета в ноябре 1917 г. были вынуждены обращаться в Военно-Революционный комитет (ВРК) с просьбой о предоставлении права проезда по железным до-

⁸ ГА РФ (Государственный архив Российской Федерации). Ф. А-482. Оп. 6. Д. 75. Л. 20.

⁹ Там же. Д. 16. Л. 33.

¹⁰ Там же. Д. 75.

¹¹ Там же. Ф. Р-1235. Оп. 93. Д. 182. Л. 4-5.

¹² Собрание узаконений и распоряжений правительства за 1917–1918 гг. М.: Управление делами Совнаркома СССР, 1942. С. 6.

рогам своих специалистов с целью решения служебных вопросов¹³. ВРК в интересах революции мог запретить или разрешить внешней охране Советов патрулям и иным ответственным лицам беспрепятственно пропускать своих агентов¹⁴, был наделен полномочиями требовать от железнодорожников пропускать без оплаты красногвардейцев¹⁵. Железнодорожники, соответственно, обязаны были подчиняться требованиям коллективного революционного органа, представители которого зачастую были далеки от знаний особенностей управления железнодорожного транспорта. Чрезвычайные полномочия военно-революционного комитета вносили свои коррективы в деятельность железнодорожного транспорта, вынуждали железнодорожников в большей мере руководствоваться революционной целесообразностью, нежели объективной необходимостью технологических процессов.

О тяжелом положении железнодорожников и их невозможности выполнять свои служебные обязанности по обеспечению технологических процессов перевозки свидетельствует жалоба комиссара Грощинского на незаконные действия Викжель-Эвак во Всероссийский исполнительный комитет железнодорожного союза и коллегия народного комиссариата путей сообщения. В своей жалобе комиссар Грощинский сетовал на отсутствие всякой возможности выполнять порученную ему работу из-за некомпетентных и безответственных требований некоторых членов Центрального исполнительного бюро эвакуированных железнодорожников, действовавших из интересов революционной необходимости, но лишенных понимания особенностей организации деятельности железнодорожного транспорта. Кроме того, комиссар Грощинский сообщает весьма любопытные факты о том, что представители «революционной совести» из Викжель-эвак в большинстве своем злоупотребляли наделенными правами и массово, под предлогом

ревизий и будущей ликвидации железных дорог, занимались открытым хищением принадлежащего государственной железной дороге имущества, обращали его в свою пользу, забирали у железнодорожников обмундирование, посуду, свечи, кровати, белье, подушки и так далее, чем вызывали их всеобщий ропот¹⁶.

Неустройство в системе управления железных дорог, отсутствие единого штатного органа правопорядка неизбежно влекли проблемы в сфере пассажирских и грузовых перевозок. Ситуацию осложняли вооруженные военнослужащие, массово следовавшие по железным дорогам, нередко злоупотреблявшие силовыми методами. Они использовали оружие для удовлетворения своих корыстных целей. Такое положение существенно нарушало ритмичность работы транспорта, наносило материальный ущерб, наводило страх на работников железнодорожного транспорта, вынуждало их оставить место службы в целях сохранения жизни и здоровья. Солдаты, массово следовавшие по железным дорогам, нередко в состоянии алкогольного опьянения, приводили в негодность подвижной состав, уничтожали убранство вагонов, чинили насилие над поездными служащими. Ввиду выхода из строя пассажирских вагонов и приведения их в совершенно непотребное состояние Николаевская железная дорога в декабре 1917 г. была вынуждена прекратить отправку части поездов и сократить их маршрут следования¹⁷.

Проблему грузовых перевозок дополнял недостаток паровозов, что являлось причиной загромождения грузовых станций, невозможности нормальной организации их работы. Вагоны, оставшиеся без локомотивной тяги, мешали следованию поездов, проведению сортировочной работы. В сентябре 1918 г. станция Ртищево, ввиду загруженности вагонами и отсутствия необходимых паровозов, смогла обеспечить пропускную способность не более 6 поездов в сутки¹⁸. Осо-

¹³ ГА РФ. Ф. Р-1. Оп. 1. Д. 19. Л. 30.

¹⁴ Там же. Л. 116.

¹⁵ Там же.

¹⁶ Там же. Ф. Р-1235. Оп. 93. Д. 182. Л. 102-103.

¹⁷ Там же. Л. 112-213.

¹⁸ Там же. Л. 336.

бая опасность исходила от вагонов, груженных опасными грузами. Из железнодорожной переписки за октябрь 1918 г. следует, что на железнодорожной станции Лосиноостровская находилось 55 вагонов со взрывчатыми веществами, а на станции Мыза Раево 27 вагонов с боеприпасами простаивали более 2 месяцев¹⁹. Взрыв и детонация названных грузов могли бы уничтожить всю станцию и прилегавшую территорию.

К названным неурядицам добавилась ранее не стоявшая столь остро проблема кадрового обеспечения среды железнодорожных служащих. С первых лет строительства железных дорог и ввода их в эксплуатацию работа на железной дороге пользовалась большой популярностью среди местного населения, и кадрового голода эта сфера экономики не испытывала. Однако после октябрьских событий 1917 г. вооруженные формирования и организации, поддержавшие советскую власть, стремились поставить на ответственные посты своих идейных соратников. Вскоре стало очевидным, что идейный коммунист и профессионал-железнодорожник – это категории разного порядка, а железная дорога по-революционному функционировать не может. Для работы на железной дороге требовались специфические познания в области железнодорожного дела. Если в одном человеке профессиональные качества встречались с симпатиями к марксистско-ленинской идеологии, то такой человек был ценен в глазах большевиков и продолжал служить на железной дороге для советского государства. Но зачастую в хорошем специалисте поборники власти пролетариата могли усмотреть врага народа, «контру». Таких людей арестовывали независимо от занимаемой ими должности и отстраняли от службы. Вакантными становились места начальников станций, их помощников, иных ответственных лиц. Подобные обстоятельства приводили к проблемам организации железнодорожных перевозок, так как на место арестованных специалистов советская власть не могла предложить никого иного, кроме полуобра-

зованных, озлобленных, лишенных каких бы то ни было профессиональных компетенций вдохновителей идей большевизма. Кроме того, постоянные аресты и невозможные условия труда железнодорожников, выражавшиеся в постоянных требованиях, предъявляемых к ним от совершенно неопределенного круга вооруженных лиц, препятствовала тому, чтобы на эту службу люди шли с охотой, напротив, железнодорожники стремились перейти на службу в другие учреждения, где могли найти большую безопасность и защиту их личных прав²⁰.

С приходом к власти большевиков лозунг «грабь награбленное» приобрел большую популярность среди местного населения, которые, руководствуясь «революционной совестью», считали возможным повышать уровень собственного материального состояния путем хищений из поездов.

С проблемой хищений на объектах железнодорожного транспорта молодое советское государство столкнулось с самых первых дней своего существования. Объектами хищений становились материальные предметы, обладавшие ценностью. Местное население и военные, следовавшие в поездах по территории России, не гнушались самыми малым. Настоящей проблемой стали хищения снегозащитных щитов. Дело в том, что значительное скопление военных, следовавших, в том числе, и в товарных поездах, вынуждало их в холодное время самостоятельно искать средства для отопления вагонов, а снегозащитные щиты были весьма удобны для этих целей. По причине доступности снегозащитных щитов, они становились предметами преступных посягательств и со стороны местного населения. Железнодорожная охрана с профилактикой хищений не справлялась ввиду их массовости. Не помогали и императивные требования, обращенные к железнодорожной охране со стороны администраций железных дорог. Требования эти заключались в обязательном задержании и привлечении к ответственности виновных

¹⁹ ГА РФ. Ф. Р-1235. Оп. 93. Д. 182. Л. 351.

²⁰ Там же. Д. 183. Л. 161.

лиц через военно-революционные суды²¹. Вместе с тем в народном комиссариате путей сообщения понимали проблемы, с которым столкнулось ведомство из-за отсутствующего штатного органа охраны общественного порядка и обеспечения общественной безопасности на линиях железных дорог, которым была жандармская железнодорожная полиция для железнодорожного транспорта Российской империи. В этой связи со стороны руководства НКПС высказывались предложения для усиления профилактики хищений вдоль железных дорог привлекать вооруженную охрану, находившуюся в ведении военного ведомства. Однако условия гражданской войны ставили перед вооруженными людьми иные цели, не связанные с профилактикой преступлений и мелких хищений. В результате все эти предложения оставались на бумаге и не находили своего практического применения²².

Вместе с тем преступления, связанные с хищением грузов на железных дорогах, становились серьезной проблемой для власти. Борьба с этим видом хищений проводилась не столько организационно-профилактическими мероприятиями, сколько через карательные меры устрашения по законам революционного времени. За хищение грузов из вагонов трое жителей Вологды в возрасте 19, 20 и 27 лет военным трибуналом Северных железных дорог были приговорены к расстрелу²³. Ни факт их принадлежности к пролетарской среде, ни отсутствие судимости в прошлом, ни чистосердечное раскаяние, ни обращение их жен в Главный железнодорожный трибунал об их помиловании не помогли смягчить приговор и сохранить жизнь осужденным²⁴.

Тем временем в условиях дисбаланса системы управления железнодорожным транспортом, кадровых проблем комплектования железных дорог, роста инфекционных заболеваний, проблем хищения, ВРК в сло-

жившихся условиях выполняло функцию, напрямую не связанную ни с организацией перевозки, ни с охраной общественного порядка, но влиявшую на популяризацию в обществе идей большевизма. Функция эта была ничтожна с точки зрения стоявших глобальных задач, но важна с пропагандистских позиций. ВРК занималась выдачей гражданам удостоверений, разрешающих распространять социалистические газеты путем их продажи пассажирам на станциях и в поездах²⁵.

ВЫВОДЫ

Таким образом, применяемые государством меры были жесткие, но необходимые. Опыт выхода из кризиса, сложившегося в первые годы советской власти показал, что государство обязано использовать силовые методы. Процесс воссоздания в молодом советском государстве правоохранительной системы способствовал предотвращению краха железнодорожного транспорта как отрасли хозяйства. В первые годы советской власти железные дороги продолжали оставаться средством, во многом способствовавшим внешней обороне страны, товарообороту внутри регионов. Железные дороги обеспечивали становление советской власти, ее распространение в пространстве. Вместе с тем в условиях ликвидации жандармских полицейских подразделений железных дорог, внутривластного кризиса и Гражданской войны железные дороги стали местом притяжения криминальных слоев общества. Все это обусловило поиск необходимых средств и методов для обеспечения устойчивого функционирования железнодорожного транспорта со стороны представителей власти молодого советского государства. Советская власть не была обременена такими задачами, которые стояли перед жандармской железнодорожной полицией в части обеспечения «спокойствия» и «благодетельности»²⁶ на

²¹ ГА РФ. Ф. Р-1235. Оп. 93. Д. 191. Л. 3.

²² Там же. Л. 5-5об.

²³ Там же. Оп. 96. Д. 720. Л. 8.

²⁴ Там же. Л. 7.

²⁵ Там же. Ф. Р-1. Оп. 1. Д. 20. Л. 14.

²⁶ ГАКО (Государственный архив Курской области). Ф. 1659. Оп. 1. Д. 1. Л. 21.

линиях железных дорог. Грубая реальность требовала от советской власти обеспечивать необходимый объем перевозок железнодорожным транспортом, для этого необходимо было подчинить новой власти железнодорожников, несогласных устранить, шайки разбойников обезвредить. Для этого применялись меры не то чтобы экстренные и экстр-

раординарные, а граничащие до смешения с преступными, именуемые позже чрезвычайными, революционными, карательными. На смену понятий о спокойствии и благочинии пришли новые категории революционной законности, оправдывавшие любое силовое воздействие.

Список источников

1. Мулукаев Р.С. К вопросу об историческом опыте XX века // Юридическая наука и правоохранительная практика. 2008. № 1 (4). С. 15-22.
2. Мулукаев Р.С., Афанасьев В.С. Советская милиция как орган охраны правопорядка // Труды академии управления МВД России. 2020. № 4 (56). С. 207-211.
3. Пуятин В.Д. Становление и развитие системы органов правопорядка на железнодорожном транспорте Советской России (1917–1937 гг.) (исторический, организационно-правовые аспекты) // Транспортное право. 2009. № 1. С. 1-17.
4. Фирсов И.Ф. Основные функции органов милиции Тюменского региона в годы их становления и развития // Российская полиция: история и современность (к 300-летию российской полиции): сб. науч. тр. Тюмень, 2018. С. 239-256.
5. Жигалов П.Н. Деятельность железнодорожной милиции в первые годы советской власти // Безопасность дорожного движения. 2021. № 3. С. 87-90.
6. Ерин Д.А. К вопросу об организационном и правовом регулировании и деятельности советской милиции, войск ВЧК–ВОХР–ВНУС и иных воинских формирований по обеспечению безопасности на транспорте РСФСР в период 1918–1922 гг. // Историко-правовые проблемы: новый ракурс. 2018. № 2. С. 91-103.
7. Сенин А.С. Железные дороги в 1917 г. в оценках инженеров путей сообщения – участников и очевидцев Великой российской революции // Экономисты о революции 1917 года. Серия «Экономическая история в прошлом и настоящем». М., 2021. С. 733-746.
8. Седунов А.В. Обеспечение общественной и государственной безопасности в XIX – первой половине XX века: на материалах Северо-Запада России: дис. ... д-ра ист. наук. СПб., 2006. 565 с.
9. Петрыкин Н.Н. Последствия ликвидации жандармских полицейских управлений железных дорог для транспортной системы России // Актуальные вопросы деятельности территориальных органов МВД России на транспорте: материалы конф. Белгород, 2017. С. 103-107.
10. Зайкова С.Н. Административно-правовое обеспечение транспортной безопасности в истории отечественного законодательства // Труды Института государства и права Российской академии наук. 2021. Т. 16. № 4. С. 83-109.

References

1. Mulukayev R.S. K voprosu ob istoricheskom opyte XX veka. *Yuridicheskaya nauka i pravo-okhranitel'naya praktika – Legal Science and Law Enforcement Practice*, 2008, no. 1 (4), pp. 15-22. (In Russian).
2. Mulukayev R.S., Afanasyev V.S. Sovetskaya militsiya kak organ okhrany pravoporyadka [Soviet police as a law enforcement agency]. *Trudy akademii upravleniya MVD Rossii – Proceedings of the Management Academy of the Ministry of Interior of Russia*, 2020, no. 4 (56), pp. 207-211. (In Russian).
3. Putyatin V.D. Stanovleniye i razvitiye sistemy organov pravoporyadka na zheleznodorozhnom transporte Sovetskoy Rossii (1917–1937 gg.) (istoricheskiy, organizatsionno-pravovyye aspekty) [Formation and development of the system of law enforcement agencies in the railway transport of Soviet Russia (1917–1937) (historical, organizational and legal aspects)]. *Transportnoye pravo* [Transport Law], 2009, no. 1, pp. 1-17. (In Russian).

4. Firsov I.F. Osnovnyye funktsii organov militsii Tyumenskogo regiona v gody ikh stanovleniya i razvitiya [The main functions of the militia of the Tyumen region in the years of their formation and development]. *Rossiyskaya politziya: istoriya i sovremennost' (k 300-letiyu rossiyskoy politzii)* [Russian Police: History and Modernity (to the 300th Anniversary of the Russian Police)]. Tyumen, 2018, pp. 239-256. (In Russian).
5. Zhigalov P.N. Deyatel'nost' zheleznodorozhnoy militsii v pervyye gody sovetской vlasti [The activities of the railway police in the first years of Soviet power]. *Bezopasnost' dorozhnogo dvizheniya* [Road Safety], 2021, no. 3, pp. 87-90. (In Russian).
6. Erin D.A. K voprosu ob organizatsionnom i pravovom regulirovanii i deyatelnosti sovetской militsii, voysk VChK–VOKhR–VNUS i inykh voinskikh formirovaniy po obespecheniyu bezopasnosti na transporte RSFSR v period 1918–1922 gg. [To the issue of the organizational and legal regulation and activities of the Soviet police, troops of the Cheka-VOHR-VNUS and other military formations to ensure transport security of the RSFSR in the period 1918–1922]. *Istoriko-pravovyye problemy: novyy rakurs – Historical-Legal Problems: the New Viewpoint*, 2018, no. 2, pp. 91-103. (In Russian).
7. Senin A.S. Zheleznyye dorogi v 1917 g. v otsenkakh inzhenerov putey soobshcheniya – uchastnikov i ochevidtsev Velikoy rossiyskoy revolyutsii [Railways in 1917 in the assessments of railway engineers – participants and eyewitnesses of the Great Russian Revolution]. *Ekonomisty o revolyutsii 1917 goda. Seriya «Ekonomiceskaya istoriya v proshlom i nastoyashchem»* [Economists on the Revolution of 1917. Series “Economic History in the Past and Present”]. Moscow, 2021, pp. 733-746. (In Russian).
8. Sedunov A.V. *Obespecheniye obshchestvennoy i gosudarstvennoy bezopasnosti v XIX – pervoy polovine XX veka: na materialakh Severo-Zapada Rossii: dis. ... d-ra ist. nauk* [Ensuring Public and State Security in the 19th – First Half of the 20th Century: on the Materials of the North-West of Russia. Dr. hist. sci. diss.]. St. Petersburg, 2006, 565 p. (In Russian).
9. Petrykin N.N. Posledstviya likvidatsii zhandarmских politseyskikh upravleniy zheleznykh dorog dlya transportnoy sistemy Rossii [The consequences of the liquidation of the gendarmerie police departments of the railways for the transport system of Russia]. *Materialy konferentsii «Aktual'nyye voprosy deyatelnosti territorial'nykh organov MVD Rossii na transporte»* [Proceedings of the Conference “Current Issues of the Activities of the Territorial Bodies of the Ministry of Internal Affairs of Russia in Transport”]. Belgorod, 2017, pp. 103-107. (In Russian).
10. Zaykova S.N. Administrativno-pravoye obespecheniye transportnoy bezopasnosti v istorii otechestvennogo zakonodatel'stva [Administrative and legal support of transport security in the history of domestic legislation]. *Trudy Instituta gosudarstva i prava Rossiyskoy akademii nauk – Proceedings of the Institute of State and Law of The Russian Academy of Sciences*, 2021, vol. 16, no. 4, pp. 83-109. (In Russian).

Информация об авторе

Петрыкин Николай Николаевич, кандидат исторических наук, доцент кафедры современных образовательных технологий, Южно-Уральский государственный университет (национальный исследовательский университет), г. Челябинск, Российская Федерация; преподаватель кафедры обеспечения безопасности на объектах транспорта, Белгородский юридический институт Министерства внутренних дел Российской Федерации им. И.Д. Путилина, г. Белгород, Российская Федерация, ORCID: [0000-0003-1441-6974](https://orcid.org/0000-0003-1441-6974), npetrykin@mvd.ru

Статья поступила в редакцию 19.08.2022
Одобрена после рецензирования 14.10.2022
Принята к публикации 20.10.2022

Information about the author

Nikolay N. Petrykin, Candidate of History, Associate Professor of Modern Educational Technologies Department, South Ural State University (national research university), Chelyabinsk, Russian Federation; Lecturer of Security at Transport Facilities Department, Belgorod Law Institute of Ministry of the Internal of the Russian Federation named after I.D. Putilin, Belgorod, Russian Federation, ORCID: [0000-0003-1441-6974](https://orcid.org/0000-0003-1441-6974), npetrykin@mvd.ru

The article was submitted 19.08.2022
Approved after reviewing 14.10.2022
Accepted for publication 20.10.2022