

1. Кожевина, М.А. Милицейское образование в Советской России: организация и правовое регулирование (1918–1991 гг.) : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.01 / М.А. Кожевина. – М. : Моск. ун-т МВД России, 2005. – 56 с.
2. Хадыка, П.М. Записки солдата / П.М. Хадыка. – Минск : Беларусь, 1971. – 44 с.
3. Очерки истории милиции Белорусской ССР, 1917–1987 гг. – Минск : Беларусь, 1987. – 535 с.
4. Филиппова, Л.Е. Формирование образовательных учреждений НКВД в период становления Советской России как часть общей кадровой политики правоохранительных органов / Л.Е. Филиппова // Вестн. Владим. юрид. ин-та. – 2007. – № 1 (2). – С. 104–107.
5. Национальный архив Республики Беларусь (НАРБ). – Ф. 37. Оп. 3. Д. 9. Л. 2.
6. НАРБ. – Ф. 37. Оп. 3. Д. 3. Л. 131.
7. НАРБ. – Ф. 37. Оп. 3. Д. 3. Л. 16.
8. НАРБ. – Ф. 37. Оп. 3. Д. 3. Л. 110.
9. НАРБ. – Ф. 37. Оп. 3. Д. 3. Л. 163.
10. НАРБ. – Ф. 37. Оп. 3. Д. 1. Л. 2–5.
11. НАРБ. – Ф. 37. Оп. 3. Д. 14. Л. 8.
12. Токарева, С.Н. Общеюридическая подготовка советских милиционеров в 1920-е годы / С.Н. Токарева // Вестн. Воронеж. ин-та МВД России. – 2013. – № 3. – С. 199–202.

Дата поступления в редакцию: 05.08.16

S.F. Lapanovich, Candidate of Historical Sciences, Assistant Professor, Senior Lecturer at the Department of Theory and History of State and Law of the Academy of the MIA of the Republic of Belarus

CREATION AND ACTIVITIES OF THE MILITIA SCHOOL IN THE CITY OF MINSK IN THE FIRST HALF OF 20s. OF THE XX CENTURY (PART 1)

Concerning the problems of the history of the militia education and is based on the analysis of these research and scientific publications in journals. The results of study of archival materials allowed the investigation of the circumstances and causes of creation of the school of militia in the city of Minsk, which was the first in SSRB, and the history of which began with the opening of the officer leadership training course of the militia service in 1921.

Keywords: history of the soviet militia, prewar period, staff policy, militia education, officer leadership training course, school of militia, educational process.

УДК 343.123.1

О.И. Левшук, старший преподаватель кафедры административной деятельности ОВД факультета милиции Академии МВД Республики Беларусь, кандидат юридических наук
(e-mail: Olga62122@mail.ru);

М.А. Кравцова, старший преподаватель кафедры экономической безопасности Академии МВД Республики Беларусь, кандидат юридических наук
(e-mail: marina-005@tut.by)

ПРОИЗВОДСТВО ДОЗНАНИЯ ПО УГОЛОВНЫМ ДЕЛАМ О КРАЖАХ ЛИЧНОГО ИМУЩЕСТВА НА ОБЪЕКТАХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Рассматриваются особенности производства дознания по уголовным делам о кражах личного имущества граждан на железнодорожных объектах в дореволюционный период (1860–1917 гг.). Анализируется процесс создания слаженной системы реагирования со стороны правоохранительных органов с учетом развития железнодорожного транспорта и соответственно приобретения организованного и профессионального характера преступностью.

Ключевые слова: железнодорожная полиция, кражи личного имущества, судебный следователь, производство дознания, алгоритм следственных действий, специальные железнодорожные функции.

Государство обязано гарантировать стабильность отношений собственности, обеспечивать условия для их защиты. Перевозимые железнодорожным транспортом грузы и личное имущество пассажиров всегда являлись объектом хищений, и здесь обеспечение охраны имущества граждан – одно из основных направлений деятельности правоохранительных органов. Транспорт преступниками всегда использовался с определенной целью. В частности, в качестве средства передвижения для совершения различного рода имущественных преступлений и преступ-

лений против личности; для перевоза похищенного; сокрытия с места происшествия и т. п. В этой связи важно отметить значимость комплексного использования сил и средств правоохранительных органов для раскрытия и расследования хищений именно на железнодорожных объектах, обеспечения своевременного реагирования и четкого взаимодействия со службами железнодорожного транспорта [1].

Так, 60–70-е гг. XIX в. ознаменовались строительством ряда железных дорог на территории белорусских губерний, входящих в состав Российской империи. Кражи у граждан являлись одним из самых распространенных и латентных преступлений, совершаемых на объектах железнодорожного транспорта. И здесь криминологические особенности объясняются специфическими условиями функционирования подвижного состава, железнодорожных вокзалов и станций. В данном контексте наибольший интерес вызывает исторический обзор правоприменительной практики по уголовным делам о кражах личного имущества на железнодорожных объектах в дореволюционный период.

Первая железнодорожная линия была проложена по территории Западных губерний Российской империи от станции Поречье до станции Гродно и являлась составной частью Петербурго-Варшавской железнодорожной магистрали. Для обеспечения общественного порядка в процессе эксплуатации железных дорог создавались жандармские команды и эскадроны, подчинявшиеся первоначально Министерству путей сообщения и им финансируемые. Однако, находясь в служебной и материальной зависимости от ведомства Министерства путей сообщения, чины железнодорожной полиции халатно относились к выполнению возложенных на них обязанностей. В связи с этим по ходатайству шефа жандармов генерал-адъютанта графа Шувалова жандармская железнодорожная полиция была передана в ведение Корпуса жандармов. И с того момента она (железнодорожная полиция) уже считалась воинским формированием, выполняющим функции местной территориальной полиции в пределах полосы отчуждения железных дорог, а также специальные железнодорожные функции с учетом специфики объектов обслуживания [2, с. 21].

На территории обслуживания чинов железнодорожной полиции часто совершаемыми преступлениями были хищения. Так, например, в 1896 г. общее количество краж личного имущества на железных дорогах составило в пассажирских поездах – 3 324 случаев, на станциях – 4 169 [3, с. 46]. Согласно действовавшему в рассматриваемый период времени законодательству под кражей понималось «всякое, какимъ бы то ни было образомъ, но втайнѣ, без насилія, угрозъ и вообще принадлежащихъ къ свойству разбоя или грабежа обстоятельствъ, похищеніе чужихъ вещей, денегъ, или иного движимаго имущества» [4, с. 122]. Преступники посягали на ручную кладь: мелкие и легко переносимые вещи, бесплатно перевозимые, сохранность которых обеспечивали сами пассажиры и железная дорога [5, с. 60]. Так, «банщики» похищали ручную кладь у пассажиров на вокзалах и в поездах; «поездушники» совершали кражи вещей у пассажиров с экипажей, подъезжающих и отъезжающих от вокзалов; «мойщики» обкрадывали спящих граждан либо пассажиров, временно покинувших свои места в поездах, используя при этом специальные ключи для открывания дверей вагонных отделений; «малинчики» реализовывали свой преступный умысел путем одурманивания (усыпления) пассажиров при помощи лекарственных средств (хлоралгидрат, хлороформ).

Одной из причин «массовости» посягательств на личное имущество на железной дороге в дореволюционный период являлось ненадлежащее исполнение кондукторами обязанностей в плане заботы о спокойствии и безопасности пассажиров. Часто не проявлялось никакого содействия по предупреждению краж вещей у пассажиров и в задержании воров, а иногда о факте совершения кражи становилось известно позже чинов полиции. Факты отсутствия кондукторов на своих местах и их скопление в служебных помещениях, оставление без присмотра вагонов поездов – все обуславливало рост числа данного рода хищений. Из-за безответственности кондукторских бригад Управление железных дорог обязало начальников железных дорог вести книги, в которых отражались данные кондукторов, во время сопровождения которых имели место случаи краж личного имущества в поездах, и объявлять строгие взыскания за недосмотр, допущение указанных фактов. При повторяемости краж кондукторская бригада расформировывалась, и ее члены переводились на другие участки дороги. В случае доказанности причастности к краже кондуктора последний снимался с должности и предавался суду.

Одновременно Высочайшая учрежденная комиссия для исследования железнодорожного дела систематически выявляла недостатки в сфере оказания услуг населению по перевозке пассажиров, их ручной клади и багажа. Например, признавалось неудовлетворительным освещение на вокзалах и в поездах, условия приема, хранения и выдачи багажа. По мнению комиссии, спальные вагоны необходимо было совершенствовать для повышения комфортности и надежности конструкций, в том числе запирающих приспособлений. На некоторых железных дорогах практиковался порядок открытия вагонов в поездах для входа пассажиров иногда только после второго звонка; при спешной посадке в таких случаях неизбежно становилось тесно, что само по себе являлось большим неудобством. Этим при посадке пассажиров и пользовались злоумышленники. Для устранения недостатков комиссия обязала работников железной дороги на станциях отправления пассажирских поездов допускать пассажиров к посадке в вагоны, по крайней мере, по первому звонку (подавался перед отправлением поезда) и никак не менее чем за четверть часа до отправления пассажирского поезда, а на промежуточных станциях – тотчас по прибытии поезда на станцию [6, с. 475–479].

Необходимо отметить, что местом обнаружения кражи в поезде являлось не то, где потерпевший обнаружил пропажу своих вещей и даже сообщил об этом иным лицам, в том числе кондуктору, а непосредственно место, где заявление о преступлении было оформлено в виде официального акта дознания [7, с. 33]. Заявление потерпевшего о совершенной краже называлось жалобой, принимаемой к рассмотрению в устной или письменной формах чинами железнодорожной полиции, судебными следователями окружных судов, в чью компетенцию входило производство следствия по данной категории преступлений согласно Уложению о наказании, а также лицами прокурорского надзора. Жалоба, заявленная в устной форме, оформлялась протоколом согласно Уставу уголовного судопроизводства. В ней указывались время и место совершения кражи; причины, по которым потерпевший подозревает конкретное лицо; причиненный вред; приблизительное исчисление вознаграждения, если таковое требуется. Получив жалобу, жандарм железнодорожной полиции должен был расспросить потерпевшего об обстоятельствах совершения кражи его вещей и подозрении конкретного лица в этом.

Чины жандармской железнодорожной полиции осуществляли дознание; проводили следственные действия; выполняли отдельные поручения должностных лиц, ведущих предварительное следствие. Быстрое проведение дознания в случае совершения кражи вещей в поезде или на станции заключалось в двух этапах: первоначальном опросе потерпевшего о приметах похищенного и подозреваемого лица с целью скорейшего начала самого розыска. В случае обнаружения похищенных вещей в пределах железнодорожной станции розыск осуществлялся за ее пределами, т. е. за полосой отчуждения при содействии общей полиции, обращая особое внимание на возможные места сбыта похищенного. Статья 298 Устава о предупреждении и пресечении преступлений обязывала подробно переписывать изъятые у воров похищенные вещи и возвращать их владельцу под расписку, прикладываемую к протоколу обыска. С разрешения начальников управлений в столичных и провинциальных жандармских железнодорожных отделениях чинам полиции выдавались периодические печатные издания (журнал «Вестник полиции»), где предавались публичной огласке сведения об отобранных у преступников вещах для отыскания их владельцев и о раскрытии общественно опасных деяний.

Действия по розыску чины полиции описывали в акте дознания – рассказе о происшествии с изложением информации о лицах, чьи показания являлись значимыми для следствия; источников, из которых следователь мог получить доказательства. При этом существовал особый порядок размещения сведений в обозначенном документе: показания свидетелей и подозреваемого; (если необходимо) показания посторонних лиц, не причастных к делу; выписки из книг и журналов учреждений и т. п. В конце акта дознания указывалось место жительства каждого лица. Тем не менее судебные следователи неоднократно жаловались на то, что некоторые начальники отделений и унтер-офицеры жандармских полицейских управлений железных дорог при составлении протоколов дознаний не указывали сведения о постоянном месте жительства, прописке, полных данных лиц, участвующих в деле, ограничиваясь лишь указанием их фамилии и занимаемой должности на железной дороге, в результате чего следователи часто не могли разыскать интересующее их лицо [8, л. 125]. Для ознакомления с требованиями, предъявляемыми к составлению актов дознания, малограмотные жандармы направлялись в школу на обучение.

Приказом Министерства путей сообщения Полесских железных дорог от 20 октября 1914 г. № 290 в раскрытии краж разрешалось использовать собак-ищеек (были приобретены Управлением дорог и переданы в распоряжение начальника Виленского жандармского полицейского управления железных дорог). В случае установления факта обнаружения кражи на станции, в поезде, полосе отчуждения информация немедленно сообщалась местному жандармскому унтер-офицеру, который вызывал собаку-ищейку или лично проводил розыск. В случае похищения вещей у пассажира в поезде тот мог обратиться с требованием о предоставлении собаки при условии, что железнодорожный состав следовал через станцию местонахождения собак (станция Ляховичи), при этом телеграмма с запросом подавалась за час до прибытия поезда на указанную станцию. Для обеспечения сохранности следовой картины приходилось прибегать к помощи железнодорожных агентов, которые, находясь на расстоянии не ближе 10–15 шагов от обнаруженных следов преступления, ходили в одном направлении либо прикрывали их какими-нибудь предметами [9].

Согласно Уставу уголовного судопроизводства и циркуляру предписаний Министра внутренних дел от 12 июня 1898 г. № 27, Приложению к циркуляру Штаба Отдельного корпуса жандармов от 18 июля 1898 г. № 21 жандармы при установлении факта преступления с целью сохранения следов до прибытия судебного следователя к месту преступления имели право проводить отдельные следственные действия: осмотр, освидетельствование, обыск [10, с. 47, 1081–1082]. Для проведения каждого следственного действия требовалось вынесение мотивированного постановления с указанием причины замены чином полиции следователя, а ход и результаты работы отражались в протоколе.

Кража могла быть была совершена путем взлома запирающих устройств чемоданов, мест для хранения ручной клади, сундуков, перевозимых пассажирами. В таком случае данный факт оговаривался в акте дознания с подробным описанием места взлома. Осмотр места взлома с составлением протокола полиция проводила только при замене судебного следователя, когда не представлялось возможным сохранить следы преступления до его прибытия.

Для правильного направления розысков в ходе дознания необходимо было выяснить ряд моментов: не совершена ли кража при обстоятельствах, указывающих на то, что похитителем был кто-то из домашних или знающих расположение местности; не оставил ли вор на месте кражи каких-либо своих вещей или следов, указывающих на его личность; есть ли возможность по обстоятельствам кражи и оставленным следам прийти к заключению, сколько было преступников, прибыли ли они пешком или приехали и по какому направлению скрылись; есть ли какие-либо указания на личность или занятие преступника, сам способ совершения кражи или выбор похищенных предметов.

Однако в ходе проверок делопроизводства жандармских полицейских управлений руководством Штаба Отдельного корпуса жандармов были выявлены следующие недостатки: протоколы следственных действий составлялись не на бланках, а на простой бумаге с приложением к особым рапортам, адресованным непосредственным начальникам отделений, часто помещались в один протокол с дознанием, а не отдельно, как требовалось; числа в протоколах писались цифрами, а не прописью; не указывались данные кондукторов, истопников, смазчиков, сопровождавших поезда, где совершалась кража; неопределенность в факте о внесении или вообще отражений показаний лиц, могущих предоставить сведения об обстоятельствах совершения хищения, преступнике, разыскиваемом имуществе; отсутствие факта подробного опроса потерпевших. В противоречие ст. 261 Устава уголовного судопроизводства унтер-офицеры направляли материалы, собранные в ходе дознания, чином общей полиции для дальнейшего производства и направления в мировые судебные учреждения, когда это могли делать только начальники отделений. Для прекращения дознания в порядке ст. 263 Устава уголовного судопроизводства они самостоятельно передавали его прокурору, что было не допустимо в принципе. Кроме того, жандармы проводили осмотры и обыски в местностях, расположенных вне полосы отчуждения железной дороги, что входило в обязанности сельской и общей полиции [11, с. 82–83].

Для повышения качества служебной деятельности чинов полиции издавались научные труды с изложением рекомендаций по производству дознания по уголовным делам. Первые упоминания о жандармской железнодорожной полиции встречаются в 1901 г. в работе П.В. Макалинского «Практическое руководство для судебных следователей, состоящих при окружных

судах». Практическим пособием для начинающих судебных следователей, кандидатов на судебные должности и чинов полиции в то время стала книга В.О. Жеребцова «Предварительное следствие». Автор называет отличия краж от иных видов хищений (грабежей, разбоев), приводит перечень обстоятельств, подлежащих выяснению по данной категории уголовных дел [12, 13].

Так, отдельные советы по осуществлению процессуальных действий чинами железнодорожной полиции даны в книге Л. Тимофеева «Обязанности жандармской железнодорожной полиции по жандармско-полицейской части» (1912 г.): «протокол осмотра должен быть изложен просто, ясно, удобопонятно, чтобы каждый прочитавший его понял все описанное в нем, как бы сам был очевидцем всего. При описании расстояний между предметами не должно употреблять выражений неопределенных, например: «недалеко от», «довольно далеко», «несколько далее»; при описании размеров чего-либо не употреблять выражения: «большой», «небольшой», «тяжелый» и т. п., а следует точно обозначать вершками, аршинами, шагами, саженьями, весом, измеренным объемом и т. п.» [10]. Также рекомендовалось производить осмотр в присутствии не менее двух понятых, возможно с участием сведущих лиц, если таковая потребность имелась, желательно с участием потерпевшего; производить измерения, чертежи осмотренных мест и предметов. При помощи ценовщиков либо лиц, имеющих сведения о стоимости предмета, осуществлять оценивание похищенного имущества [10, с. 1090]. Собранные в ходе дознания материалы передавались судебному следователю.

Февральская буржуазная революция привела к ликвидации железнодорожной полиции и созданию железнодорожной рабоче-крестьянской милиции, сотрудники которой осуществляли борьбу с кражами и иными уголовно наказуемыми деяниями, обеспечивали правопорядок на объектах железнодорожного транспорта.

Таким образом, с учетом вышесказанного необходимо отметить следующее. Изменение социально-политической обстановки на территории белорусских губерний и криминализация общества обусловили образование железнодорожной полиции для обеспечения правопорядка на объектах железнодорожного транспорта. Однако отсутствие должного контроля над деятельностью данного правоохранительного органа привело к формальному исполнению функциональных обязанностей чинами полиции. Вместе с тем законодатель и отдельные практические работники пытались повысить качество производства дознания путем издания правовых предписаний и научных работ, отражающих вопросы осуществления служебной деятельности жандармами на железных дорогах.

Окончание следует

1. Прадед, Н.Н. Причины и условия, способствующие совершению хищений специальным субъектом на объектах железнодорожного транспорта // Наука вчера, сегодня, завтра : материалы IV Междунар. науч.-практ. конф., Новосибирск, 18 сентября 2013 г. – Новосибирск : СибАК, 2013.

2. Транспортная милиция. История и современность / авт.-сост. В.С. Филимонов ; под общ. ред. В.И. Ермоленко. – Минск : ФУАниформ, 2004. – 210 с.

3. Литвинов, Н.Д. Противодействие терроризму на железных дорогах Российской империи : сб. док. и материалов / Н.Д. Литвинов, Ш.М. Нурадинов. – М. : Голос, 1999. – 143 с.

4. Жеребцов, В.О. Предварительное следствие : практ. пособие / В.О. Жеребцов. – Изд. 2-е, перераб. и доп. – СПб. : Тип. А.Г. Розена, 1911. – 2, 254 с.

5. Общий Устав Российских железных дорог // сост. А.А. Фруктов / Свод законов Российской империи : в 12 т. – Т. 12, ч. 1. – СПб. : Сенат. тип., 1913. – 572 с.

6. Общий свод главнейших недостатков по пассажирскому движению, обнаруженных при местном исследовании дорог и при разборе заявлений, в подкомиссии поступивших // Высочайше учрежденная комиссия для исследования железнодорожного дела в России. Доклад о пассажирском движении. – СПб. : Типолитограф. Д.И. Шеметкина, 1881. – 511 с.

7. Алякринский, С.А. Схема предварительного следствия по Уставу уголовного судопроизводства : практ. пособие / С.А. Алякринский ; под ред. А.В. Скопинского. – М. : Правоведение : И.К. Голубев, 1912. – 174 с.

8. Приказы по Минскому жандармскому полицейскому управлению железных дорог (01.05.1873 – 31.12.1877) // Национальный исторический архив Республики Беларусь (НАРБ). – Ф. 1217. Оп. 1. Д. 1. 148 л.

9. Приказ № 290 Министерства путей сообщения Полесских железных дорог от 20 окт. 1914 г. // Национальный исторический архив Республики Беларусь (НАРБ). – Ф. 2415. Оп. 1. Д. 181. Л. 181.

10. Тимофеев, Л. Обязанности жандармской железнодорожной полиции по жандармско-полицейской части / Л. Тимофеев. – СПб. : Тип. МВД, 1912. – 1196 с.

11. Приказы начальника Штаба Отдельного корпуса жандармов об обследовании жандармских полицейских управлений железных дорог, правилах по делопроизводству и циркуляры Минского жандармского полицейского управления железных дорог по этим вопросам (20.10.1885 – 30.07.1900) // Национальный исторический архив Республики Беларусь (НАРБ). – Ф. 1217. Оп. 1. Д. 12. 172 л.

12. Макалинский, П.В. Практическое руководство для судебных следователей, состоящих при окружных судах : в 2 ч. / П.В. Макалинский. – Изд. 5-е (посмерт.), доп. В.П. Широковым. – Ч. 1. – СПб., 1901. – 878 с.

13. Долопчев, В.Р. Участие полиции в производстве уголовных дел : рук. для чинов полиции / В.Р. Долопчев. – 4-е изд., пересмотр. и доп. – Варшава : Тип. С. Немиры сыновей, 1914. – 270 с.

Дата поступления в редакцию: 26.09.16

O.I. Levshuk, *Candidate of Juridical Sciences, Senior lecture at the Department of Administrative Activities of Bodies of Internal Affairs of the Faculty of Militia of the Academy of the MIA of the Republic of Belarus*; **M.A. Kravtsova**, *Candidate of Juridical Sciences, Senior lecture at the Department of Economic Security of Academy of the MIA of the Republic of Belarus*

INQUIRY IN CRIMINAL CASES INVOLVING THEFT OF PERSONAL PROPERTY ON RAIL FACILITIES

The article discusses of consideration of the inquiry on the characteristics of criminal cases involving theft of personal property on the railway facilities in the pre-revolutionary period (1860-1917). Subsequently, the investigation will be made analysis of production on criminal cases of the category. With the development of rail transport crime on the territory of the Republic of Belarus is becoming more organized and professional in nature, which leads to the creation of a coherent response system by law enforcement agencies.

Keywords: railway police, theft of personal property, the victims, the inquiry, the algorithm of investigation, special railway functions.