

2. Об основных правах советской милиции по охране общественного порядка и борьбе с преступностью : Указ Президиума Верхов. Совета СССР, 8 июня 1973 г. // Ведомости Верхов. Совета СССР. – 1973. – № 24. – Ст. 309.

3. Вишневецкий, А.Ф. Проблема укрепления служебной дисциплины и законности в деятельности органов внутренних дел Беларуси в последней трети XX в. / А.Ф. Вишневецкий // Вестн. Акад. МВД Респ. Беларусь. – 2003. – № 1. – С. 115–125.

УДК 351.742 (476) (091) (043.3)

А.И. Мурашко

**ОБЕСПЕЧЕНИЕ ОБЩЕСТВЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ
ЖАНДАРМСКОЙ ПОЛИЦИЕЙ
НА ОБЪЕКТАХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ
В ГОДЫ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ И РЕВОЛЮЦИИ 1917 г.**

Обеспечение охраны общественного порядка, противодействие преступности, функции политической полиции по обеспечению государственной безопасности на объектах железнодорожного транспорта Российской империи с момента строительства первых железных дорог были возложены на экстерриториальные подразделения жандармской железнодорожной полиции. В 1916 г. железные дороги Беларуси находились в зоне обслуживания 21 отделения шести жандармских полицейских управлений (Московско-Рижского, Виленского, Варшавского, Киевского, Петроградо-Виндавского, Северо-Западного) железных дорог, личный состав насчитывал 606 служащих [1]. Для сравнения: в пяти губернских жандармских управлениях, действовавших на территории белорусских губерний в 1916 г. насчитывался 81 жандарм [1].

В период Первой мировой войны железнодорожный транспорт становится стратегически важным государственным объектом, эффективность функционирования которого зависела, в том числе от обеспечения правопорядка на нем железнодорожными жандармами.

В первую очередь в этот период был усилен контроль со стороны жандармов за точным исполнением норм Общего устава Российских железных дорог, правил пребывания на железнодорожных станциях и проезда в поездах. Публике запрещалось причинение любых повреждений пути, сооружений и объектов железной дороги, воспрещалось загромождение железнодорожного полотна любыми предметами. Перезезжать и переходить железную дорогу разрешалось только в специально

отведенных местах. Доступ на станционные платформы ограничивался. На станциях устраивались заграждения в виде заборов и оград, вход на перрон разрешался только по билетам или удостоверению служащего. Пассажирам запрещалось входить (выходить) в (из) вагоны (ов) во время движения поезда, оставаться на площадках вагонов, во время движения переходить из одного вагона в другой, высовываться из окон, открывать двери вагонов. Пассажиры, виновные в нарушении правил, привлекались к ответственности. Надо отметить, что железнодорожные жандармы не только контролировали исполнение правил пользования железнодорожным транспортом, но порой, рискуя своей жизнью, спасали пассажиров. Например, в 1917 г. на станции Северо-Западной железной дороги ефрейтор продовольственного транспорта, перескакивая из одного вагона в другой, сорвался и попал под колеса поезда. Находившийся поблизости жандармский унтер-офицер Ломако, не растерявшись, вытащил ефрейтора из-под колес, чем спас ему жизнь. За свой геройский поступок унтер-офицер был представлен к награде [2, л. 89].

Дополнительной обязанностью железнодорожных жандармов становится охрана железных дорог от злоумышленников. В соответствии с постановлением Главнокомандующего армиями Северо-Западного фронта 25 мая 1915 г. ответственность по охране железнодорожного полотна возлагалась на начальников отделений жандармских полицейских управлений железных дорог [3, д. 25412, л. 29]. С этой целью к охране привлекалось население местностей, прилегающих к линиям железных дорог. Всей организацией несения службы местным населением занимались железнодорожные жандармы.

С началом войны железнодорожный транспорт полностью был задействован для обеспечения действующей армии всем необходимым. В связи с этим на железнодорожных жандармов возлагались обязанности по наблюдению и контролю за перевозкой военных грузов. Чины жандармской полиции обязаны были принимать меры по сохранению режима секретности данных мероприятий, предупреждению несчастных случаев при перевозке, охране от преступных посягательств на груз.

В августе – сентябре 1915 г. началось массовое движение беженцев, что еще больше усугубило криминогенную ситуацию на железнодорожном транспорте. Общая численность беженцев в Российской империи в конце 1915–1917 гг. достигала 3–4 млн человек, на Беларусь приходилось около 1–1,5 млн [4, с. 6].

Чины жандармских полицейских управлений оказывали помощь при перевозке беженцев и размещении их на железнодорожных станциях. На жандармов были возложены обязанности по обеспечению охраны

пунктов питания, контролю за своевременное снабжение беженцев в пути провизией и кипятком [5, л. 166]. Однако стихийный характер эвакуационного движения не всегда позволял в должной мере обеспечить порядок в районах железных дорог, удовлетворить нужды беженцев. Сказывалась массовость движения, нехватка продовольствия, медикаментов, подвижного железнодорожного состава. Жандармский подполковник Кравченко после изучения положения беженцев на железнодорожных станциях Минск, Старые Дороги и Бобруйск отмечал, что в октябре 1915 г. в привокзальных районах этих станций скопилось более 70 тыс. беженцев. Выдача им продовольствия была прекращена, питались они полусырым картофелем, медицинская помощь отсутствовала. «Болезни, изнурение, смертность растут особенно среди детей и женщин. В случае дождя или холода последствия будут ужасны» [6, с. 36]. Действительно, за четыре последних месяца 1915 г. только на одном Минском железнодорожном узле было погребено 1 893 умерших беженца [6, с. 37].

Но и в таких тяжелых условиях чины жандармской полиции не переставали исполнять свои обязанности. Руководство Штаба Отдельного корпуса жандармов, учитывая сложившуюся на железных дорогах тяжелую обстановку, социальную напряженность, обращалось к железнодорожным жандармам с указанием «усилить свою деятельность, приходя на помощь обращающимся за содействием» [5, л. 167].

В этот период усиливается контрразведывательная деятельность железнодорожных жандармов по выявлению шпионов и диверсантов. В полосе отчуждения иностранных шпионов, как правило, интересовала информация по железнодорожным вопросам. Так, в начале 1914 г., по сведениям Главного управления Генерального штаба, Познанское бюро германской разведки осуществляло сбор следующей информации: планы железнодорожных станций, расположения путей, циркуляры, приказы, графики движения поездов, сведения о пропускной способности железнодорожных участков, профили путей и другая железнодорожная документация; сведения об отправлении наиболее значительных транспортов артиллерийского груза, тяжелой артиллерии; сведения о секретных мобилизационных планах и др. [7, с. 139–140].

С началом Первой мировой войны многократно возросло количество людей, завербованных лиц иностранными разведками. Австро-венгерская разведка в течение четырех военных лет использовала около 2 тыс. агентов. Кроме этого, почти 2,5 тыс. офицеров и чиновников эпизодически предоставляли необходимые сведения разведывательным органам иностранных государств [8, с. 282]. На территории белорусских губерний только разведывательные подразделения австрийской армии –

бюро штабов 1-го, 10-го, 11-го корпусов, расположенные в Кракове, Перемышле, Львове, располагали сетью агентов в количестве до 30 человек [9, с. 62]. Еще более бурную деятельность развернула военная разведка Германии.

Завербованные агенты проходили подготовку в разведшколах. Существовало как минимум 10 разведшкол австро-венгерской и германской разведок – Люблинская, Любишевская, Новогрудская, Станиславовская, Кукушинская, две в Варшаве и три учебных центра в Румынии и Дании. В них велась подготовка шпионов для работы в основном в прифронтовой полосе [8, с. 285]. Подготовка агентов длилась около трех недель и включала в себя изучение основных видов огнестрельного оружия, взрывных устройств, устройства железнодорожных сооружений, способов совершения диверсионных актов, ориентирования на местности и др. Контингент учащихся в основном составляли завербованные военнопленные, мелкие торговцы, лица без определенных занятий.

Прошедшим подготовку в разведшколах агентам предстояло осуществлять сбор необходимой разведывательной информации и совершать диверсионные акты на важных стратегических объектах. Так, подготовленные в Люблинской разведшколе диверсанты Устимак и Марчинский, были направлены германской разведкой за линию фронта для совершения диверсионных актов – взрыва железнодорожных мостов в Замирье и Столбцах, а при возможности – совершить крушение царского поезда [8, с. 285]. В декабре 1915 г. начальник контрразведывательного отделения 3-й армии есаул Адамович докладывал в Департамент полиции, что «по имеющимся у него сведениям, из Люблинской и Любишевской разведшкол были посланы в русский тыл 13 агентов, снабженных ручными бомбами «для порчи мостов»» [8, с. 286]. Летом 1916 г. Департамент полиции доводил до сведения всем жандармским подразделениям, что, по имеющимся разведанным, «немцы и австрийцы, изощрявшиеся в изыскании самых утонченных приемов шпионства, в целях сделать его совершенно неуловимым для ведущих борьбу с ним органов, прибегают к комплектованию шпионских кадров детьми и подростками» [8, с. 286]. 12–16-летних подростков насильственно вербовала германская разведка и после ускоренного обучения в Варшавской школе направляла под видом беженцев в Российскую империю с целью сбора разведывательной информации и совершения диверсий. Полученная информация передавалась руководством жандармских полицейских управлений железных дорог на места с требованием усилить наблюдение за указанными категориями лиц, быть более бдительными. Из телетайпограммы начальника Режицкого отделения Петроградо-Виндавского жандармского полицейского управ-

ления железных дорог своим подчиненным: «Германия командировала в Россию 200 молодых людей, переодетых в учащихся, специально для взрывания мостов на железных дорогах. Предписываю по получении доложить земским начальникам, сообщить чинам полиции. Немедленно самим выехать на участки на дрезине, предупредить охрану, усилить бдительность» [3, д. 25377, л. 55]. В мае 1916 г. Главное управление Генерального штаба информировало Министерство внутренних дел о том, что германская разведка для засылки своих агентов в тыл Российской империи снабжает их шведскими паспортами. Жандармским подразделениям было указано на необходимость усиления наблюдения за гражданами, имеющими шведские паспорта [8, с. 288]. В случае выявления указанных лиц они задерживались и передавались в контрразведывательные органы военно-окружных штабов.

Таким образом, изменившиеся общественные отношения в годы Первой мировой войны вызвали изменения функций жандармской железнодорожной полиции: добавились новые задачи по обеспечению общественного порядка, бесперебойной работы железнодорожного транспорта, противодействию деятельности разведслужб иностранных государств.

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

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

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

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

Так, начальник штаба Верховного Главнокомандующего своим приказом жандармскую железнодорожную полицию на железных дорогах фронта преобразовал в железнодорожную стражу с подчинением Управления военных сообщений. За железнодорожной стражей сохранялись лишь функции поддержания внешнего порядка и предупреждения шпионажа [10, д. 2, л. 41].

На некоторых железных дорогах начала формироваться народная милиция из представителей железнодорожников. В марте 1917 г. народная милиция действовала на Риго-Орловской железной дороге. В апреле 1917 г. на станции Витебск состоялся Первый общий съезд милиционеров Риго-Орловской железной дороги, на котором была принята временная инструкция действий сотрудников народной милиции. Подчинялась народная милиция изначально железнодорожной администрации [10, д. 2, л. 101].

Параллельно, начиная с мая 1917 г., на железных дорогах из представителей воинских гарнизонных, армейских и фронтовых комитетов, Совета солдатских и рабочих депутатов, городских, земских и железнодорожных организаций начали формироваться комитеты военно-народной охраны. Учреждались комитеты военно-народной охраны с целью «упорядочения перевозки пассажиров и грузов железнодорожным транспортом, предупреждения и пресечения беспорядков, связанных с нарушением неприкосновенности личности и с причинением ущерба имуществу, в особенности же ограждения лиц, обслуживающих пути сообщения от всякого посягательства со стороны пользующихся этими путями» [11, д. 3, л. 17]. Комитеты были созданы на станциях Двинск, Полоцк, Витебск, Молодечно, Могилев, Калинковичи, Лунинец, Минск, Осиповичи, Жлобин и др. [11, д. 3, л. 16; д. 1, л. 476]. Для поддержания порядка на железных дорогах комитетам оказывали содействие воинские караулы и патрули, чины народной милиции.

Таким образом, после ликвидации жандармских полицейских управлений железных дорог были созданы многочисленные формирования, целью которых было поддержание порядка на железнодорожном транспорте. Однако отсутствие единого нормативного регулирования и централизованного руководства, непрофессионализм кадрового состава делали работу вновь образованных формирований малоэффективной. Расформирование жандармской железнодорожной полиции дезоргани-

зовало систему единого управления в области обеспечения правопорядка и общественной безопасности на железных дорогах, что отрицательно сказалось на функционировании железнодорожного транспорта.

Список использованных источников

1. Список общего состава чинов Отдельного корпуса жандармов. Исправлен по 10 октября 1916 г. – Петроград : Тип. Штаба Отдельного корпуса жандармов, 1916. – 808 с.
2. Гронский, А.Д. Политическая полиция Российской империи и ее деятельность на территории Беларуси во второй четверти XIX – начале XX в. : дис. ... канд. ист. наук : 07.00.03; 07.00.02 / А.Д. Гронский. – Минск, 2003. – 115 л.
3. Национальный исторический архив Беларуси. – Фонд. 1416. – Оп. 2.
4. Лапановіч, С. Першая сусветная вайна і бежанства як дзяржаўная праблема / С. Лапановіч // Беларус. гістар. часоп. – 2005. – № 10. – С. 5–12.
5. Гончарова, Ю.В. Жандармские полицейские управления железных дорог (1867–1917 гг.) : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.01 / Ю.В. Гончарова. – М., 2000. – 239 л.
6. Савицкий, Э.М. Революционное движение в Белоруссии (август 1914 – февраль 1917 гг.) / Э.М. Савицкий. – Минск : Наука и техника, 1981. – 182 с.
7. Литвинов, Н.Д. Противодействие антигосударственному террору на железных дорогах Российской империи : сб. док. и материалов / авт.-сост.: Н.Д. Литвинов, Ш.М. Нурадинов. – М. : Голос, 1999. – 144 с.
8. Греков, Н.В. Русская контрразведка в 1905–1917 гг: шпиономания и реальные проблемы / Н.В. Греков. – М. : Моск. обществ. науч. фонд ; ООО «Издательский центр научных и учебных программ», 1999. – 356 с.
9. Князев, С.Н. Правовые и организационные основы деятельности военной контрразведки на территории Беларуси. 1911–1917 гг. : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.01 / С.Н. Князев. – Минск, 1999. – 118 л.
10. Национальный исторический архив Беларуси. – Фонд. 2625. – Оп. 4.
11. Национальный исторический архив Беларуси. – Фонд. 2414. – Оп. 5.

УДК 351.74

А.В. Григорьев

ОРГАНИЗАЦИЯ И ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ МИЛИЦИИ ВРЕМЕННОГО ПРАВИТЕЛЬСТВА НА ТЕРРИТОРИИ БЕЛАРУСИ (МАРТ–ОКТЯБРЬ 1917 г.)

В современных условиях формирования демократического правового государства и реформирования органов внутренних дел Республики Беларусь необходимо глубокое научное осмысление исторического опы-

та деятельности ОВД на различных этапах функционирования белорусской государственности. Принимая во внимание тот факт, что без знания прошлого невозможно противостоять современным угрозам национальной безопасности. Таким образом, обращение к проблемам становления и развития ОВД в механизме белорусского государства представляется актуальным и научно востребованным направлением современной юридической науки. Это, на наш взгляд, позволит выделить общие тенденции, нашедшие свое отражение в теории и практике деятельности как правоохранительных органов, так и иных государственных институтов. Ведь игнорирование исторических тенденций и логики внутреннего развития уже привело к тому, что созданная в годы революции новая милиция вынуждена была идти долгим путем проб и ошибок, чтобы в конечном итоге выработать институты, средства и методы борьбы с преступностью, которые уже были известны полиции и доказали свою эффективность на практике [1, л. 83]. Следовательно, изучение опыта становления и развития ОВД имеет не только теоретическое, но и практическое значение для развития системы управления ими, повышения эффективности их деятельности в современных условиях и дальнейшего совершенствования законодательства, регулирующего эти процессы. Критическое переосмысление многих стереотипов об обязанностях, задачах, месте и роли ОВД в государстве позволит по-новому взглянуть на многие проблемы истории нашей страны, в том числе и связанные с деятельностью ОВД, учесть позитивный и, главным образом, негативный опыт и ошибки прошлого с целью недопущения их в будущем.

После победы Февральской революции в Беларуси, как и в целом в России, на смену царской полиции приходит народная милиция. Так, 4 марта 1917 г. был принят правовой акт, согласно которому служащий Всероссийского земского союза Михаил Александрович Михайлов (Михаил Васильевич Фрунзе) был назначен временным начальником милиции Всероссийского земского союза по охране порядка в городе. В этот день отряды боевых дружин рабочих и милиции разоружили полицию, захватили ее городское управление, архивное и сыскное отделения, взяли под свою охрану важнейшие государственные учреждения, почту и телеграф. Минск стал центром создания милиции. 7 марта 1917 г. в газете «Известия Минского Совета» было опубликовано воззвание к населению, где подчеркивалось, что охрана общественной безопасности должна находиться в руках рабочих.

Признавая демократические принципы в качестве основных в организации государства после победы Февральской революции, Временное правительство 11 марта 1917 г. постановлением «Об упраздне-