

УДК 94

В. В. Михаэлис*

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПРАВООХРАНИТЕЛЬНЫХ ОРГАНОВ ПО ОХРАНЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В 1918–1945 ГГ. (НА ПРИМЕРЕ ВОСТОЧНО-СИБИРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ)

В статье показана история работы подразделений НКВД, занимавшихся охраной объектов железнодорожной инфраструктуры. Рассматривается эволюция специализированного органа, который изначально входил в состав Народного комиссариата путей сообщения, а во время Великой Отечественной войны был передан в подчинение НКВД. Анализируются полномочия и функции войск НКВД, ответственных за охрану железной дороги, которые включали не только физическую защиту железнодорожных объектов (таких, как станции, электростанции и водокачки), но и контроль за их эксплуатацией. К задачам данного формирования относились задержание дезертиров, затемнение мостов, разведка прилегающей территории и помощь в тушении пожаров. Для эффективного выполнения этих задач войска НКВД располагали как стрелковым оружием, так и специализированной техникой, включая бронепоезда и бронев вагоны. Указаны трудности, с которыми столкнулись сотрудники названного органа в военные годы, а также описаны предпринятые для их преодоления меры. Служба сотрудников НКВД усложнялась их непосредственным участием в боевых действиях. Обеспечение безопасности железнодорожной инфраструктуры также находилось в ведении органов милиции, которые контролировали общественный порядок и раскрывали преступления в данной области. В качестве примера рассматривается деятельность НКВД по охране железнодорожных объектов и обеспечению режима запретной зоны в Прибайкалье. В статье представлены архивные документы, содержащие информацию о полномочиях правоохранительных органов в сфере безопасности Восточно-Сибирской железной дороги, а также сведения об их личном составе.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: *охрана тыла, охрана железной дороги, инфраструктура, войска по охране железной дороги, транспортная милиция, история правоохранительных органов.*

* **Михаэлис Владимир Вячеславович**, кандидат педагогических наук, доцент Иркутского государственного университета путей сообщения.

V. V. Mikhaelis

LAW ENFORCEMENT ACTIVITIES TO PROTECT RAILWAY INFRASTRUCTURE IN 1918–1945 (USING THE EAST SIBERIAN RAILWAY AS AN EXAMPLE)

This paper presents the history of the NKVD units involved in protecting railway infrastructure facilities. It examines the evolution of a specialized agency that was initially part of the People's Commissariat of Railways and was transferred to the NKVD during the Great Patriotic War. It analyzes the powers and functions of the NKVD troops responsible for protecting the railway, which included not only the physical protection of railway facilities (such as stations, power plants, and water pumps), but also control over their operation. Their tasks included detaining deserters, darkening bridges, reconnaissance of adjacent territory, and assistance in extinguishing fires. To effectively perform these tasks, the NKVD troops had both small arms and specialized equipment, including armored trains and armored cars. The difficulties that employees encountered during the war years are indicated, as well as the measures taken to overcome them. The service of NKVD employees was complicated by their direct participation in hostilities. The security of the railway infrastructure was also under the jurisdiction of the police, which controlled public order and solved crimes in this area. As an example, the activities of the NKVD in protecting railway facilities and ensuring the regime of the restricted area in the Baikal region are considered. The article presents archival documents containing information on the powers of law enforcement agencies in the field of security of the East Siberian Railway, as well as data on personnel.

KEYWORDS: home guard, railway security, infrastructure, railway security troops, transport police, history of law enforcement agencies.

Обеспечение безопасности железнодорожной инфраструктуры во все периоды существования железной дороги являлось его важной составляющей, что обусловлено не только высоким уровнем потенциального ущерба, но и стратегической значимостью железнодорожного транспорта для экономики и обороноспособности страны. Особенно это касается нашего государства. Большая протяженность его территории с востока на запад, отсутствие удобных водных и автомобильных трасс, резко континентальный климат делают железнодорожное сообщение критическим фактором обеспечения экономической стабильности и территориальной целостности государства. В свою очередь, функционирование железной дороги невозможно без поддержания порядка на протяженных путях сообщения. Характеризуя важность железной дороги, уместным будет процитировать В. И. Ленина: «Железные дороги – это гвоздь, то одно из проявлений самой яркой связи между городом и деревней, между промышленностью и земледелием, на которой основывается целиком социализм» [1, с. 271].

В 1892 г. в Российской империи были приняты Временные Правила об употреблении путевыми сторожами Средне-Сибирской железной

дороги оружия при исполнении служебных обязанностей, согласно которым путевые сторожа Средне-Сибирской железной дороги, исполняя свои служебные обязанности в пределах охраняемой зоны, имели право на оружие и рассматривались как часовые. Таким образом, они могли применять оружие для защиты от вооруженных нападений, а также против злоумышленников, угрожавших безопасности поездов, включая нападения на поезда и умышленное разрушение железнодорожных путей, мостов и других сооружений. В связи с этим вооруженные путевые сторожа могут считаться предшественниками ведомственной охраны железнодорожного транспорта [2].

С самого начала своего существования молодая республика столкнулась с необходимостью обеспечения сохранности грузов при их перевозке, а также охраны путей сообщения. Первоначально к решению данной проблемы были привлечены местные органы власти, а также отряды железнодорожников и Красной гвардии. Однако этих мер оказалось недостаточно. Народный комиссариат путей сообщения (НКПС) тоже не смог самостоятельно справиться с ситуацией. Порядок начали наводить не только НКПС, но и другие учреждения, такие как Народный комиссариат внутренних дел (НКВД), Народный комиссариат по военным делам, Народный комиссариат продовольствия и Всероссийская чрезвычайная комиссия по борьбе с контрреволюцией и саботажем при Совете народных комиссаров (СНК) РСФСР. Сперва совместные действия этих ведомств принесли положительные результаты. Тем не менее вскоре стало очевидно, что требуется централизованное руководство для охраны железнодорожного транспорта. 30 января (12 февраля) 1918 г. была создана Всероссийская междуведомственная чрезвычайная комиссия по охране дорог (ВМЧК) с целью обеспечения регулярного снабжения населения продовольствием и товарами первой необходимости. 21 февраля 1918 г. комиссию возглавил большевик В. И. Невский. На охрану железной дороги направлялись [3] или создавались на местах вооруженные отряды охраны.

26 марта (13 марта по старому стилю) 1918 г. ВМЧК была передана в структуру НКПС РСФСР, что ознаменовало начало формирования специализированной системы охраны железнодорожной инфраструктуры. В этот период была организована военизированная охрана железнодорожных линий, укомплектованная преимущественно железнодорожными служащими, находившимися в подчинении ответственных лиц, назначаемых непосредственно народным комиссаром. Наряду с охранными функциями данные подразделения выполняли задачи мобильных контрольных групп, осуществляющих борьбу с нарушением правил про-

езда и транспортировки грузов, а также с нерациональным использованием вагонного парка и локомотивов.

Постановлением СНК от 17 июля 1918 г. ВМЧК была упразднена, а ее функции переданы Управлению по охране путей сообщения при НКПС РСФСР, возглавляемому Н. К. Беляковым. Планировалось наращивание численности охранного контингента до 70 тыс. чел. посредством привлечения кандидатов, рекомендованных рабочими, профессиональными и крестьянскими организациями [4]. Вооруженные подразделения, сформированные в рамках реорганизации, способствовали стабилизации обстановки на железнодорожном транспорте, обеспечивая защиту железнодорожников от преступных посягательств.

12 ноября 1923 г., после создания СССР, Наркомат путей сообщения РСФСР был преобразован в общесоюзный Народный комиссариат путей сообщения СССР. Его первым главой стал Ф. Э. Дзержинский. В рамках наркомата была организована Охрана путей сообщения, состоявшая из вольнонаемных сотрудников, которые обязаны были служить не менее шести месяцев. Подразделения функционировали в соответствии с уставами дисциплинарной и гарнизонной службы Красной армии, а также с Положением об Охране железнодорожных путей сообщения, Инструкцией по охране и другими актами НКПС СССР. Служащие в Охране заносятся в особый железнодорожный учет и не подлежали призыву на военную службу в случае мобилизации до специального постановления Совета труда и обороны.

В 1923 г. ответственность за защиту железнодорожных объектов, в том числе мостов стратегического значения, была передана НКПС. С 4 декабря 1923 г. в рамках Охраны путей сообщения начали формироваться специальные вооруженные отряды (ОВО), личный состав которых стал действовать в соответствии с уставами и правилами, применяемыми в Рабоче-крестьянской Красной армии. В результате создания ОВО вооруженная охрана НКПС была разделена на две категории: невоенизированную, предназначенную для защиты имущества и перевозимых грузов, и военизированную, основная задача которой заключалась в охране объектов со стратегическим значением. Управление обоими типами охраны в центральных офисах и на железных дорогах оставалось единым. Каждый отряд был оснащен станковым пулеметом, который использовался для сопровождения пассажирских и грузовых составов с особо ценными или важными грузами.

Увеличение боеспособности подразделений Охраны путей сообщения способствовало значительному снижению количества массовых нападений на железнодорожные объекты, а также на грузовые и пасса-

жирские поезда. Важно отметить специфические меры, предпринятые НКПС в 1923 г. для материального поощрения работников железнодорожного транспорта. В частности, каждому сотруднику, который задержал вора вместе с похищенным имуществом в полном объеме, полагалось вознаграждение в размере 25 % от объявленной стоимости ценности, а в случае необъявленной стоимости – в размере 25 % от рыночной стоимости похищенного. Таким образом, если в 1922 г. было похищено 7 888 724 пуда грузов, то в 1923 г. этот показатель снизился до 2 221 000 пудов. В сентябре 1924 г. отмечалось, что «явные хищения, совершаемые путем срыва пломб, прогона вагонов и т. п., почти совершенно прекратились на транспорте...» [5].

В резолюциях и постановлениях XV съезда ВКП(б), состоявшегося в ноябре 1927 г., подчеркивалось, что пятилетний план должен учитывать вероятность агрессии против СССР и способы ее отражения. Начиная с 1927 г. произошло сокращение НЭПа во всех аспектах экономической и социальной политики, была осуществлена плановая военизация ряда отраслей экономики. На основе ведомственной охраны была создана военизированная охрана – специальные вооруженные отряды, организованные по принципу военных подразделений.

Охрана путей сообщения была преобразована в Стрелковую охрану путей сообщения, при этом срок службы в данной охране был увеличен с шести месяцев до двух лет. Лица, поступившие на службу в этот орган, относились к категории милитаризованных работников, на которых не распространялось трудовое законодательство, и обладали правами и обязанностями, сопоставимыми с правами и обязанностями военнослужащих, с учетом особенностей их деятельности.

Во второй половине 1929 г. подразделения стрелковой охраны Уссурийской железной дороги были задействованы в советско-китайском вооруженном противостоянии на Китайско-Восточной железной дороге, где эффективно обеспечивали безопасность объектов железнодорожной инфраструктуры [6, л. 114].

В 1931 г. стрелковые формирования, дислоцированные для защиты Средне-Азиатской железной дороги, принимали участие в боевых действиях против басмаческих группировок [7], которые осуществляли диверсионные акты, такие как разрушение железнодорожного полотна, провоцирование крушений поездов, поджоги зданий и убийства сотрудников железнодорожного транспорта [Там же].

4 декабря 1931 г. СНК СССР возложил на войска Объединенного государственного политического управления (ОГПУ) обязанности по охране и защите железнодорожных объектов. В совместном приказе НКПС и ОГПУ, изданном 13 декабря 1931 г., были изложены конкрет-

ные меры по передаче стрелковой охраны НКПС в состав ОГПУ до 1 января 1932 г. Подразделения стрелковой охраны НКПС были преобразованы в военные части, отвечающие за защиту железнодорожных сооружений. С 1934 г. эти воинские части стали частью НКВД СССР. Реорганизация военизированной охраны совпала с массовым голодом, который охватил страну в 1932–1933 гг. Грузовые поезда подвергались атакам групп голодающих численностью до 120 чел. Вооруженная охрана НКПС, состоявшая исключительно из сторожей, не справлялась с задачами по предотвращению хищений грузов. В связи с этим на основании решения Политического бюро ЦК ВКП(б) было принято постановление Совета труда и обороны СССР от 27 июля 1932 г. о восстановлении стрелковой охраны в системе НКПС. Таким образом, фактически пришлось заново создавать систему военизированной охраны.

В августе 1932 г. произошло слияние Стрелковой охраны путей сообщения и военизированной пожарной охраны НКПС под централизованным управлением вновь созданного Центрального управления военизированной охраны путей сообщения, включенного в структуру НКПС СССР (приказ НКПС № 875 от 1932 г.). Одновременно было утверждено Положение о ведомственной военизированной охране путей сообщения НКПС, расширившее спектр задач за счет поддержания общественного порядка в зонах железнодорожных станций, включая перроны, вокзалы и кассовые залы.

Охрана материальных ценностей, включая денежные средства и товары, во время транспортировки железнодорожным транспортом обеспечивалась специализированными бригадами, выделенными из подразделений охраны. Эти бригады сопровождали грузы на протяжении всего маршрута в пределах одной железной дороги. В случае необходимости охраны на территории нескольких дорог осуществлялась ротация бригад в установленных пунктах смены, определенных по согласованию между начальниками охраны смежных дорог (Инструкция НКПС № 23/ЦУВО, 1933 г.).

Во исполнение приказа НКПС от 5 ноября 1932 г. № 865/Ц на ряде железнодорожных станций и предприятий были инициированы добровольные формирования, предназначенные для содействия военизированной охране (стрелковой и пожарной) путей сообщения. Численность данных бригад варьировалась от 5 до 30 чел., их деятельность осуществлялась под управлением руководящего состава охраны.

Приказом НКПС от 15 февраля 1933 г. № 91/Ц было ратифицировано Положение о порядке прохождения службы личным составом стрелковой охраны путей сообщения, регламентирующее служебные отношения до 1949 г. [8].

Во второй половине 1937 г. на ведомственную охрану НКПС была возложена ответственность за обеспечение сохранности почтовых отправок в ключевых железнодорожных узлах, а также охрану топливных хранилищ и мест стоянки железнодорожных составов, перевозящих топливо [9].

29 октября 1937 г. НКПС утвердил Положение о военизированной охране путей сообщения [10]. Базовым структурным элементом являлся отряд, в состав которого входили стрелковые взводы, отделения, пожарные команды и команды пожарных поездов.

Критическая значимость непрерывного функционирования железнодорожной инфраструктуры в военное время очевидна, поскольку любые сбои в поставках могли деструктивно повлиять на оперативную обстановку на фронте. Железнодорожный транспорт служил ключевым элементом в эвакуации промышленных мощностей, гражданского населения и транспортировке раненых.

С началом Второй мировой войны НКВД усилил охрану Кировской и Октябрьской железных дорог, прилегавших к границе с Третьим рейхом. Уже на третий день Великой Отечественной войны Политбюро ЦК ВКП(б) утвердило постановление СНК СССР о формировании войск по охране тыла НКВД, заменивших ведомственную железнодорожную охрану. В задачи войск входило обеспечение безопасности железнодорожных объектов, включая узлы, станции, депо, грузы, кассы, водокачки и электростанции. Кроме того, осуществлялся сбор информации о состоянии железнодорожных путей и срывах поставок [11]. Также подразделение задерживало дезертиров, маскировало мосты, проводило разведку и ликвидировало пожары.

К началу войны численность войск НКВД составляла 334 тыс. чел., из которых 67 610 чел. обеспечивали охрану 1697 железнодорожных объектов [12, с. 7; 13, с. 352]. В ходе войны численность личного состава и объектов охраны увеличилась до 2664 гарнизонов и 3102 объектов. Вооружение включало стрелковое оружие, бронепоезда, броневагоны, бронедрезины и бронеавтомобили.

В декабре 1941 г. Государственный комитет обороны (ГКО) издал постановление о создании войск НКВД по охране железных дорог, упразднив охрану НКПС (33 320 чел.) и передав ее в подчинение НКВД, увеличив численность спецподразделения на 40 тыс. чел. [14]. Также вводилась ответственность за хищение грузов по законам военного времени.

До 1942 г. управление войсками осуществлялось ГУПВ НКВД СССР, а затем Управлением войск НКВД по охране тыла, преобразованным в 1943 г. в Главное управление. В июле 1941 г. в целях контр-

разведывательного обеспечения железнодорожного транспорта было создано Транспортное управление НКВД СССР. Железнодорожная милиция, образованная в годы Гражданской войны, также была увеличена и в 1942 г. перешла в подчинение Транспортного управления НКВД СССР.

Сложности в раскрытии преступлений были связаны с уменьшением числа агентурных работников и ослаблением связи с общественностью [15, с. 108]. Предлагалось сократить количество пропусков, систематически осматривать составы и инспектировать личный состав.

Восточно-Сибирская железная дорога (ВСЖД) являлась приоритетным объектом охраны в Байкальском регионе в годы Великой Отечественной войны. Несмотря на территориальную удаленность от линии фронта, стратегическая значимость дороги для обеспечения функционирования государства оставалась высокой. Так, за первые пять месяцев 1941 г. по данной транспортной артерии было перевезено 52 военно-санитарных эшелона.

Охрана ВСЖД в Восточной Сибири была возложена на 8-ю (впоследствии переименованную в 29-ю) дивизию войск НКВД по охране железнодорожных сооружений, подразделения которой дислоцировались в ключевых транспортных узлах региона (Чита, Иркутск, Улан-Удэ, Нижнеудинск). В соответствии с постановлением ГКО от 9 августа 1941 г. № 443сс в целях обеспечения безопасности Кругобайкальской железной дороги был сформирован горнострелковый полк численностью 1800 чел. Для противодействия возможным воздушным атакам полк оснащался спаренными пулеметными установками [16]. Кроме того, на НКВД была возложена ответственность за подготовку гражданского населения к мерам самозащиты от авиационных налетов [17]. Подразделения дивизии также осуществляли охрану железной дороги имени В. М. Молотова (ныне Забайкальская железная дорога). В мае 1945 г. в Иркутске была сформирована 33-я горнострелковая бригада войск НКВД по охране железных дорог для усиления охраны Кругобайкальского участка ВСЖД, штаб которой располагался на ст. Слюдянка. В 1942 г. управление НКВД по Иркутской области отмечало недостатки в контроле за Кругобайкальским участком, что привело к установлению запретной зоны. Контроль за данной зоной осуществлялся 86-м и позднее 67-м горнострелковыми полками. Доступ в указанные зоны был разрешен только рабочим и служащим, чьи предприятия располагались на данной территории, а также местным жителям и их ближайшим родственникам. Вход в запретную зону без специального пропуска, выдаваемого милицией, был строго запрещен. Кроме того, приближение к объектам транспорт-

ной инфраструктуры также находилось под запретом. Органы НКВД на данной территории разрешали охоту, рыбалку, сбор ягод и другие виды промысла, а также выполнение строительных работ. Ограничения касались и акватории Байкала: судоходство по озеру в ночное время было запрещено, а в дневное время все суда могли передвигаться только с разрешения Управления НКВД по Иркутской области.

Деятельность НКВД по охране ВСЖД в годы Великой Отечественной войны сыграла значительную роль в общей картине боевых действий. Несмотря на удаленность Сибири и ее железнодорожных путей от фронта, государственное руководство осознавало стратегическую важность транспортной инфраструктуры этого региона.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Ленин В. И.* Полное собрание сочинений : в 52 т. / В. И. Ленин. М. : Госполитиздат, 1969. Т. 36. 551 с.
2. Временные Правила об употреблении путевыми сторожами Средне-Сибирской железной дороги оружия при исполнении служебных обязанностей от 1892 г. № 17213 // Полное собрание законов Российской Империи. Собрание 3-е : в 33 т. Т. 19 : 1899, отд. 2-е : приложения. СПб. : Гос. тип., 1902. 842 с.
3. Телеграмма председателя исполкома Мурманской ж. д. Л. Никольского по всей линии дороги и Олонецкому губисполкому от 9 мая 1918 г. о прибытии из центра специального отряда для охраны дороги. URL: <https://viewer.rsl.ru/ru/rsl01005983404?page=256&rotate=0&theme=white>.
4. Об учреждении Управления по охране путей сообщения при Народном комиссариате путей сообщения : декрет СНК от 17 июля 1918 г. № 600. URL: <https://docs.historyrussia.org/ru/nodes/12333>.
5. О мерах борьбы с хищениями грузов : приказ НКПС от 8 сент. 1924 г. № 1815 (оф. отд. «ВПС» 11/IX–24 г. № 547). URL: https://sergeyhry.narod.ru/vsov/vsov1924_07_41.htm.
6. РГВА. Ф. 33987. Оп. 3а. Д. 308.
7. Оперсводка ТО ОГПУ о борьбе с бандитизмом по данным на 3 сентября 1931 г. URL: <https://web.archive.org/web/20181214170447/http://istmat.info/node/43875>.
8. РГАСПИ. Ф. 82. Оп. 2. Д. 456.
9. ЦГАОР СССР. Ф. Р-385. Оп. 24. Д. 123.
10. РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 120. Д. 34.
11. О начальниках войскового тыла : постановление Политбюро ЦК ВКП(б) от 25 июня 1941 г. URL: <https://docs.historyrussia.org/ru/nodes/178285>.
12. *Гашенко В. А.* Обеспечение безопасности работы железнодорожного транспорта органами НКВД – НКГБ СССР в годы Великой Отечественной войны / В. А. Гашенко // Вестник Сибирского государственного университета путей сообщения. Гуманитарные исследования. 2022. № 4 (15). С. 5–9.
13. *Серов Д. В.* 121-й полк войск НКВД СССР на охране Рязано-Уральской железной дороги в первый период Великой Отечественной войны (1941–1942 годы) / Д. В. Серов // Известия Саратовского университета. Новая серия. Сер.: История. Международные отношения. 2016. № 3. С. 352–354.

14. О мероприятиях по улучшению охраны железных дорог : постановление ГКО СССР от 14 дек. 1941 г. № 739. URL: <https://docs.historyrussia.org/ru/nodes/178740>.
15. Жадан А. В. Деятельность органов НКВД Дальнего Востока по борьбе с хищениями грузов на железнодорожном транспорте в 1941–1945 гг. / А. В. Жадан // Россия и АТР. 2020. № 2 (108). С. 106–117.
16. Об охране тоннельного участка Восточно-Сибирской железной дороги : постановление ГКО СССР от 9 авг. 1941 г. № 443сс. URL: <https://www.prilib.ru/item/1335152>.
17. О всеобщей обязательной подготовке населения к противовоздушной обороне : постановление СНК СССР от 2 июля 1941 г. № 1812. URL: <https://docs.historyrussia.org/ru/nodes/311350-o-vseobschey-obyazatelnoy-podgotovke-naseleniya-k-protivovozdushnoy-oborone-postanovlenie-soveta-narodnyh-komissarov-soyuza-ssr-ot-2-iyulya-1941-g-1812>.