

УДК (477)343.346-057.36 “1861/1920”

**А.Є. ШЕВЧЕНКО**, докт. юрид. наук, доц.,  
Донецький юридичний інститут Луганського  
Державного університету внутрішніх справ

## **ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ОРГАНІВ ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ НА ТРАНСПОРТІ (1861-1920 РОКИ)**

*Ключові слова:* організаційно-правове регулювання, діяльність органів внутрішніх справ, транспорт, Україна

Історія та доля органів внутрішніх справ на транспорті тісно переплетена з історією виникнення і розвитку залізничних магістралей. Постійне зростання обсягів пасажирських і вантажних перевезень на залізничному транспорті обумовлювало підвищення їх ролі в економічному житті країни. Крім того, значна концентрація величезної кількості людей і матеріальних цінностей на транспорті, їх постійна мобільність і мінливість об'єктивно викликали підвищений інтерес з боку злочинних елементів до залізниці і до транспортного процесу загалом як до потенційного джерела задоволення своїх корисливих інтересів. За цих умов в державних структурах виникає потреба в спеціальних органах внутрішніх справ для забезпечення належного ладу на транспортних комунікаціях.

Сказане вище свідчить про те, що проблема формування органів внутрішніх справ актуальна і потребує подальшого вивчення. Основні її тенденції розглядаються в роботах дослідників Р.С. Мулукаєва, П.А. Зайончковського, П.П. Михайленка, А.І. Рогожина, О.В. Тимощука, Л.О. Зайцева, О.Н. Ярмиша, самого автора та інших дослідників. Автори сконцентрували свою увагу на аналізі документів про створення органів внутрішніх справ царської Росії, Української держави, історії поліції дореволюційної Росії, торкну-

лися проблем становлення спеціальних органів внутрішніх справ України на залізничному транспорті у радянські часи.

У пропонованій статті на підставі вивчення нормативно-правової бази, огляду літератури досліджено проблему створення спеціальних підрозділів органів внутрішніх справ на транспорті. Її наукова новизна визначається постановкою проблеми досліджень визначальних тенденцій розвитку суспільних відносин у правовій сфері та напрямків удосконалення законодавства, спрямовану на боротьбу з правопорушеннями на транспорті на різних історичних етапах. Метою роботи є висвітлення проблеми формування залізничної міліції на транспортних комунікаціях з кінця ХІХ ст. до 1920 р.

Так, у 1861 р. в структурі правоохоронних органів Російській імперії були створені жандармсько-поліцейські управління (ЖПУ) залізниць, покликані забезпечити порядок на залізничному транспорті [1, с.302].

16.03.1867 р. був прийнятий особливий правовий акт – “О порядке учреждения жандармского наблюдения на железных дорогах”, який встановлював, що у віданні кожного залізничного жандармського управління повинна бути ділянка шляху в 2 тис. верст. У свою чергу, ця відстань ділилася на відтинки по 200 верст і перебувала у віданні жандармських відділень.

Штат кожного залізничного жандармського управління складався з начальника (на правах командирів полків у званні генерал-майорів або полковників, що призначалися наказами по Окремому корпусу жандармів) [1, с.302], його ад'ютанта, начальників відділень, а також 300 унтер-офіцерів. Хоча залізничні жандармські управління як складові частини корпусу жандармів були органами політичної поліції і фінансувалися з бюджету військового міністерства, вони не тільки несли військову охорону залізничних колій і споруд (мостів, вокзалів, станцій, депо і т.д.), але й вели боротьбу з кримінальними злочинами на території залізничних споруд і в

смузі відчуження залізниць (головним чином з розкраданням вантажів). Отже, залізничні жандармські управління виконували всі обов'язки і користувалися усіма правами загальної поліції [2, с.30].

На території України були створені (і до 1895 р.) діяли 5 жандармських поліцейних управлінь на залізницях: Київська, Кременчуцька, Одеська, Харківська та Харківсько-Царицинська. Із 38 відділень, що входили до складу цих управлінь, на території українських губерній знаходилося 30. Крім того, тут діяли Ровенське відділення Віленського ЖПУЗ, Київське та Чернігівське відділення Орловського управління. Контингент жандармської залізничної поліції в Україні складався у той час з 44 генералів і офіцерів, 30 вахмістрів і майже 900 унтер-офіцерів [3, с.108].

У наступні роки було ліквідовано Харківсько-Царицинське ЖПУЗ і створено Катерининське управління (м. Катеринослав, 10 відділень). Крім того, у складі новоствореного Московсько-Київського ЖПУЗ було 8 відділень, що знаходилися в українських губерніях: Глухівське, Конотопське, Дніпровське (м. Київ), Прилуцьке, Лубенське, Українське (м. Полтава), Черкаське, Вознесенське (м. Одеса). Відповідно зросла і кількість залізничних жандармів на території України [3, с.108]. До липня 1914 р. в Україні несли службу 62 генерали і офіцери, 53 вахмістри, 1355 унтер-офіцерів, які здійснювали функції як загальної, так і політичної поліції на залізницях [4, с.23-29].

Ст.692 “Зведення військових постанов” встановлювала, що жандармські поліцейні управління залізниць “виконують всі обов'язки та користуються всіма правами зовнішньої поліції, беручи участь в охороні зовнішнього порядку та попередженні й припиненні порушень суспільних благочинності та безпеки на певних районах залізниць” [3, с.108].

Крім виконання цього завдання, залізничні жандарми здійснювали ще цілий ряд фун-

кцій. Зокрема, вони наглядали за особовим складом службовців (Циркуляр Департаменту залізниць Міністерства шляхів сполучення від 01.05.1889 р.) і робітників (Циркуляр Штабу Корпусу жандармів від 13.08.1903 р.) на залізницях; охороняли залізничні лінії та підтримували на них порядок. ЖПУЗ брали участь у розшуку осіб, вказаних Департаментом поліції (Циркуляр Штабу Корпусу жандармів від 19.02.1903 р. і 17.07.1903 р.); в 70-80-х рр. XIX ст. здійснювали ведення дізнань у справах про державні злочини (Циркуляр МВС от 26.01.1884 р.); сприяли завідувачим пересуванням військ і комендантам станцій у встановленні негласного нагляду (Циркуляр Штабу Корпусу жандармів від 29.01.1907 р.) [3, с.108-110].

У результаті Лютневої революції 1917 р. ЖПУ на транспорті в Росії були ліквідовані. Натомість виникли інші організаційно-правові форми охорони громадської безпеки і правопорядку. До них належали:

- залізнична міліція як своєрідна форма міліційної повинності, що формувалася з числа залізничників служби руху; охорону громадського порядку співробітники міліції здійснювали під час виконання своїх службових обов'язків за основним місцем роботи;
- залізнична міліція як штатний орган охорони громадського порядку формувалася також із числа безробітних залізничників, солдатів, демобілізованих через поранення та ін.;
- кримінальна міліція обиралася з числа залізничників для проведення розшукових функцій і охорони громадського порядку;
- військові команди і караули, які виділялися командирами військових частин і військовими комендантами для охорони громадського порядку на станціях і в потягах;
- летючі загони військової міліції, вони формувалися з числа нестройових військово-службовців запасних полків, які охороняли громадський порядок, технічні споруди, вантажі, супроводжували арештованих, провадили розшукові функції;

– станційні сторожі, які підпорядковувалися начальникам станцій, охороняли в основному склади, пакгаузи, іноді стежили за громадським порядком.

Усі перелічені вище організаційно-правові форми створювалися структурами залізничного управління, командуванням військових формувань. Водночас в цей період революційні екстремістські партії створюють недержавні інститути, що привласнювали собі ті чи інші функції державного управління, а також нелегітимні збройні формування - бойові, робітничі і сторожові дружини; загони червоної гвардії, які виникають всупереч протидії Всеросійського виконавчого комітету залізничників [5, с.62].

Отже, коли Народний комісаріат внутрішніх справ Радянської Республіки 28.10.1917 р. видав декрет “Про робітничу міліцію”, на залізницях вже діяли численні формування з функціями громадської безпеки, у тому числі і ті, які носили назву “міліція” [5, с.62].

Після захоплення влади більшовики прагнули або підпорядкувати собі, або ліквідувати ті силові формування, які існували на залізничних станціях. Революційні органи управління не тільки брали під контроль існуючі підрозділи, але і створювали нові. Основною формою стають підрозділи революційних солдатів і матросів, які активно використовувалися, в першу чергу, для охорони від розкрадання продовольчих вантажів.

Після Жовтневої революції 1917 р. в Петрограді на території України радянська влада була встановлена лише в окремих місцях. Однак, не слід забувати, що під час Лютневої революції українські землі (територія нинішньої України) входили до складу двох імперій – Російської (Волинська, Катеринославська, Київська, Подільська, Полтавська, Таврійська, Чернігівська, Харківська, Херсонська губернії) та Австро-Угорської (Буковина, Галичина, Закарпаття), де існували різні органи охорони правопорядку на транспорті.

В результаті протягом жовтня 1917 - лис-

топада 1920 років значна територія України почергово перебувала під владою Центральної Ради, Української Держави, Директорії. Не зважаючи на зміну політичних режимів на всіх етапах свого розвитку, міліція вела боротьбу зі злочинністю, сприяла правопорядку в країні.

Підходи до структурування транспортних органів внутрішніх справ можна простежити на досвіді державотворчої діяльності Гетьмана П. Скоропадського, який на відміну від Центральної Ради, а надалі Директорії, значно більше уваги приділяв питанням охорони правопорядку.

Вже за дев'ять днів після проголошення Української Держави, 18.12.1918 р. було видано наказ, у відповідності до якого створювалася Державна варта. Спочатку діяльність Державної варти у складі МВС визначалася ст.361, 362 ч.2, т.1 “Зводу законів Російської імперії”. Згодом в Українській державі було видано низку документів, які остаточно сформулювали її функції і штатний розклад та закріпили певні відмінності від старої поліцейської системи. Серед них – Статут про організацію Департаменту Державної варти від 13.08.1918 р., очолюваного директором який особисто підлягав Міністрові внутрішніх справ. В губерніях і повітах, відділення Державної варти підпорядковувалися головам місцевої адміністрації – губернським та повітовим старостам. На залізницях створювався окремий корпус залізничної варти [6, с.9].

Важлива роль органам охорони правопорядку на транспорті приділялась у Західній області УНР. У березні 1919 р. до структури органів безпеки на транспорті входили: Державний Секретаріат військових справ УНР; Залізньо-Дорожна Військова Управа; Залізньо-Дорожна жандармерія і Лінійні осередки Залізньо-Дорожної жандармерії [7, с.195].

Не вдаючись до детального аналізу субординаційних та функціональних особливостей структур, які створювалися на залізничному транспорті в Україні, можна помітити

схожість у концептуальних рішеннях різних політичних режимів у цій сфері, обумовлених міркуваннями доцільності й оптимальності функціонування правоохоронних інституцій. Здебільшого вони не мали необхідних знань, сучасних технічних засобів, практичного досвіду. Велися пошуки нових форм і методів роботи, організаційних форм і системи управління, що не могло обійтися без прорахунків та помилок. Певна річ, щось можна було зробити і швидше, і краще, і з меншими втратами. Та не варто забувати, що просування вперед досягалось у повсякденній, інтенсивній державотворчій роботі, невпинній боротьбі з внутрішніми та зовнішніми супротивниками, у пошуках нових методів боротьби зі злочинністю.

Перші радянські правоохоронні формування в Україні створювалися у вигляді загонів робітничої міліції, відділів ревкомів, Рад, комітетів незаможних селян тощо.

Наприкінці 1918 р. Радянський уряд України розгорнув цілеспрямовану роботу з організації у республіці органів охорони революційного порядку. Першим і основним нормативним документом, який започаткував міліцію в Україні, став декрет Тимчасового робітничо-селянського уряду України за підписом Г. Пятакова про організацію влади на місцях і ревкомів. Одним із основних структурних елементів нової влади стали відділи народної міліції. Часом видання цього декрету, що поклав початок міліції України, вважається грудень 1918 р. [8, арк.76-77].

Декрет, спеціально присвячений створенню міліції в Україні, був виданий за підписом Голови Раднаркому Х. Раковського й опублікований 09.02.1919 р. У ньому зазначалося, що міліція створюється для охорони революційного порядку та особистої безпеки громадян, а також для боротьби з кримінальними злочинними елементами [8, арк.76-77].

13.01.1919 р. у складі Ради Народних Комісарів (РНК) України утворено Народний комісаріат внутрішніх справ (НКВС), який очолив К. Ворошилов. З метою наведення

належного стану в країні НКВС розіслав до Рад і ревкомів республіки усіх рівнів циркуляр, в якому зазначалося, що “там, де революційні війська вигнали владу білогвардійців, припиняється існування їх установ і інститутів”. НКВС пропонував негайно скасувати “народну” міліцію і варту, передавши їхні справи до відання ревкомів. У циркулярі підкреслювалося, що відповідальні працівники білогвардійських установ, які залишилися на місцях, мають бути негайно усунуті, а за необхідності арештовані. Охорона революційного порядку щодо створення органів радянської міліції покладалася на робітничі загони і дружини, які діяли під керівництвом Рад і ревкомів [9, с.18]. У такий спосіб реалізовувався один з більшовицьких постулатів про народоправство і широке залучення трудящих до управління державою.

Умови, за яких відбувалася організація міліції в Україні, були надто складні. Але, попри всі труднощі, робота з розбудови органів внутрішніх справ не припинялася. На початку 1919 р. міліційні формування було створено у Харкові, Полтаві, Сумах, Катеринославі, Києві; у березні – у Вінниці, Херсоні, Миколаєві; у квітні – в Одесі [9, с.18].

Перша світова війна і революційні події спричинили руйнування системи продовольчого постачання міст. Це загострило продовольчу кризу в багатьох населених пунктах і спровокувало напади людей на потяги з продовольством. Крім того, в умовах воєнного часу від чіткої роботи транспорту залежали своєчасне отримання сировини та випуск військової продукції, доставка її в райони бойових дій. Підтримання жорсткого громадського порядку стало однією з передумов успішного функціонування шляхів сполучення. Ось чому ще в березні 1918 р. голова РНК В.І. Ленін поставив завдання централізації управління залізницями і формування загонів збройної охорони, підпорядкованих єдиному централізованому керівництву. З цією метою 23.03.1918 р. уряд ухвалив декрет “Про централізацію управління, охорону

залізниць і підвищення їх провозоспроможності” [10, с.28-29]. Залізниці передавалися у відання керівництва Наркомату шляхів сполучення. Водночас у централізованому порядку створювалися загони військової охорони на залізничному транспорті.

Оскільки основна частина населення не прийняла ідей більшовиків, ці загони постійно натрапляли на відкритий або прихований опір співробітників старого державного апарату і значних верств населення. Однією з форм неприйняття радянської влади став саботаж просування вантажів і дезорганізація роботи залізничного транспорту.

Для протидії таким процесам на залізницях і водних шляхах більшовики створили надзвичайний орган – Всеросійську надзвичайну комісію (ВНК), діяльність якої спрямовувалась на боротьбу з контрреволюцією та ліквідацію опозиції. Слабкість військової охорони залізниць, важливість залізничного транспорту примусили керівництво ВНК приступити до створення підрозділів надзвичайних комісій на залізничному транспорті – залізничних надзвичайних комісій (ЗНК).

Поява нового органу “захисту революції” вимагала вироблення засобів координації дій між всіма суб’єктами, причетними до забезпечення, безперервного функціонування всіх ланок суспільного життя, в тому числі й транспортної галузі. По лінії ВНК для охорони шляхів сполучення створено орган надзвичайної охорони залізниць, що наділявся широкими організаційно-правовими і процесуальними повноваженнями. Необхідно звернути увагу на те, що при створенні підрозділів ВНК з охорони шляхів сполучення на місцях зберігалася спадкоємність у засобах побудови з жандармською залізничною поліцією, зокрема лінійний принцип формування підрозділів, коли межі діяльності відділів охорони збігались зі структурою залізниць. Запроваджувалося окреме нормативно-правове регулювання: охорона керувалася у своїй діяльності окремими постановами РНК та окремими відомчими нормативними акта-

ми.

Таким чином, до введення воєнного стану на залізницях підрозділ ВНК по охороні шляхів сполучення залишалися основним силовим підрозділом Радянської держави.

До березня 1918 р. громадський порядок на транспорті забезпечувався силами раніше створеної Надзвичайної міжвідомчої всеросійської комісії з охорони залізниць. Пізніше комісію передано в підпорядкування Наркомату шляхів сполучення. Для підтримки громадського порядку на залізницях була організована охорона у вигляді загонів, які склалися переважно із залізничників. Загони військової охорони вели боротьбу з безквитковим проїздом пасажирів, безладним провозенням вантажів, простоям вагонів і паровозів, несумлінним виконанням працівниками залізниць своїх обов’язків та ін.

Загони військової охорони залізниць, що налічували до 1.12.1918 р. близько 40 тисяч осіб, були зведені в 14 полків і 9 батальйонів, сформованих за штатами Червоної Армії. Тим самим вже структурно військова охорона переставала відповідати широким завданням охорони громадського правопорядку: функції тяжіли до силового захисту залізничного транспорту. Військове відомство, прийнявши “під свою команду охоронців як армію спеціального призначення, відразу перетворило її в бойові одиниці й утворило з неї загони, які були направлені на фронт”. Це призвело до значного послаблення системи забезпечення громадської безпеки, охорони правопорядку на об’єктах транспорту.

Передача загонів охорони залізниць НКШС військовому відомству супроводжувалася реорганізацією слідчо-розшукових апаратів на залізницях. Вони були виділені в самостійні підрозділи і передані у відання адміністративного відділу НКШС, а на місцях – адміністративних відділів округів і залізниць. Тим самим НКШС передавалася функція, не властива йому як органу керівництва залізничним транспортом. А оскільки основну частину розкрадань вантажів скою-

вали самі залізничники, то слідчо-розшукові підрозділи при розслідуванні фактів розкрадань перетворювалися, по суті, у відомчу службу безпеки. Крім того, у них була вилучена короткоствольна вогнепальна зброя. В результаті співробітники слідчо-розшукових підрозділів не могли сумлінно виконувати свої функціональні обов'язки по боротьбі з розкраданнями вантажів на залізничному транспорті.

У січні 1919 р. Російське телеграфне агентство (РОСТА) повідомляло: “Внаслідок надзвичайної державної ваги охорони вантажів НКВС вирішив ужити найбільш енергійних заходів до припинення злочинних розкрадень. Вирішено в термінованому порядку сформувати особливу міліцію, відрядити випробуваних міліціонерів міської та повітової міліції” [11, с.51]. Стало очевидним, що охорона громадського порядку на транспорті – це частина загальнодержавної справи по забезпеченню громадського порядку в країні. Тому найбільш доцільним була передача функцій охорони громадського порядку на транспорті Наркомату внутрішніх справ і створення в його віданні спеціального апарату транспортної – залізничної міліції.

Розбудову міліції на транспорті, що базувалася на досвіді роботи загальної міліції, було закріплено і всесторонньо регламентовано у правових актах, виданих ВЦВК в лютому і квітні 1919 р. Так, 21.02.1919 р. ухвалено постанову ВЦВК “Про організацію залізничної міліції і залізничної охорони” і положення “Про залізничну охорону”, “Про робітничо-селянську залізничну міліцію” [12].

Акти, прийняті ВЦВК, встановлювали місце залізничної міліції в системі державних органів, закріплювали їх завдання і компетенцію. Декрет і постанови мали юридичну силу закону оскільки були видані вищим органом державної влади – Всеросійським Центральним Виконавчим Комітетом. Це стало свідченням того, що міліція зайняла

своє місце в системі органів Радянської держави і її діяльності надавали великого значення.

І постанови, і декрет ВЦВК мали установчий характер. Вони закладали правові й організаційні основи нових ланок єдиного апарату радянської міліції – залізничної. Юридична сила цих документів полягала, перш за все, у правовому закріпленні нових, спеціальних органів міліції. Залізнична міліція як частина апарату робітничо-селянської міліції отримувала всі права, необхідні для успішної охорони громадського порядку. Це було виразом єдності всієї системи органів радянської міліції і становило необхідну умову успішної діяльності її транспортного сегменту.

Нагальні потреби функціонування транспорту як стратегічної галузі економіки обумовлювали необхідність створення спеціальних правоохоронних органів і визначали основний зміст і найважливіші напрямки їх діяльності, а саме охорона громадського порядку і спокою; боротьба зі злочинністю; участь у збройному захисті транспортних комунікацій спільно з частинами Червоної Армії; сприяння органам правосуддя. Дане коло обов'язків та повноважень, в основному, витримало випробування часом і дотепер, хоча було істотно доповнене та змінене.

Постанова ВЦВК “Про робітничо-селянську залізничну міліцію” вельми детально регламентувала питання організаційної побудови транспортної міліції, порядок комплектування її кадрів. При Головному управлінні міліції НКВС РСФРР були створені відділи залізничної міліції, які стали центральними органами транспортної міліції. Місцеві органи залізничної міліції спочатку будувалися за територіальним принципом. В губернських і повітових управліннях міліції сформовано відділи залізничної міліції, у віданні яких перебувала міліція на лінії залізниць, що проходили через губернію або повіт. За погодженням з адміністрацією залізниці губвиконком розбивав лінію залізниці на дільниці, які очолювалися діль-

ничними начальниками.

Проте територіальний принцип побудови транспортної міліції себе не виправдав. Головний його недолік полягав у тому, що “залізнична міліція не могла працювати в тісному контакті з залізничною адміністрацією” [13, с.53]. Тому територіальний принцип побудови транспортної міліції змінювали на лінійний. На кожній залізниці встановлювалося лінійне управління залізничної міліції. Йому підпорядковувалися районні дільничні управління залізничної міліції.

Запровадження лінійного принципу не спричинило відриву транспортної міліції від Рад. За губернськими виконкомом зберігалося право контролю над транспортною міліцією, що знаходилася на її території. Разом з тим лінійний принцип зміцнював організаційні й ділові зв'язки міліції з транспортними відомствами – НКШС і Головною. Зокрема, в березні 1920 р. між ними було досягнуто угоди, яка передбачала, що “робота місцевих органів Головного і міліції повинна проходити в тісному контакті і при взаємному сприянні” [14, арк.8]. Комплектування кадрів транспортної міліції здійснювалось на основі суто класового підходу, закріпленого в інструкції НКВС та НКЮ від 12.10.1918 р. “Про організацію Радянської робітничо-селянської міліції” [15].

Підсумовуючи викладене, можна дійти висновку, що процес формування правоохоронних органів на транспорті мав дискретний характер у зв'язку з частою зміною політичних режимів. Прагнути творити нове правове поле, в якому вони мали діяти, кожна нова влада, однак, суттєво не змінювала їх функціональну специфіку, методи і форми роботи. Базуючись на досвіді попередніх аналогічних структур, більшовики лише прагнули надати їм нового ідеологічного звучання, сповідуючи класові підходи у кадровому питанні.

Таким чином, процес складання органів охорони і безпеки на транспорті здійснювався не на порожньому місці. Радянська систе-

ма широко використовувала здобутки і напрацювання попередників, трансформуючи їх відповідно до конкретних умов та особливостей того часу.

## ЛІТЕРАТУРА

1. Жандармы России /Сост. В.С. Измозик. –М.: Издат. Дом «Нева», 2002.
2. Органы и войска МВД России: Краткий исторический очерк /Некрасов В.Ф., Борисов А.В., Дектов М.Г. и др. –М.: Объединенная ред. МВД России, 1996. -462 с.
3. Ярмыш А.Н. Наблюдать неотступно... Административно-полицейский аппарат царизма и органы политического сыска на Украине в конце XIX - начале XX веков. –К.: Юринформ, 1992. -188 с.
4. Шевченко А.Є. Організаційно-правові аспекти створення спеціальних підрозділів органів внутрішніх справ України на транспорті наприкінці 20-х років ХХ ст. // Життя і право. -2005. –№ 2.
5. Шевченко А.Є. 3 історії формування органів внутрішніх справ на залізничних і водних магістралях // Схід. -2003. –№ 7.
6. Історія органів внутрішніх справ: Навчальні матеріали /За ред. Л.О. Зайцева. – Харків: Ун-т внутр. справ, 1999. –Ч.І.
7. Сідак В.С., Степанков В.С. 3 історії Української розвідки та контррозвідки (нарис). –К.: Вид-во ін-ту СБУ, 1994.
8. Центральний Державний архів вищих органів влади і правління України (далі: ЦДАВОВ). –Ф.6. –Оп.1. –Спр.1184.
9. Михайленко П.П., Кондратьев Я.Ю. Історія міліції України в документах і матеріалах: У 3-х т. –Т. 1: 1917-1925. –К.: Вид-во «Генеза», 1997. -504 с.
10. Литвинов Н.Д. Становление рабочей-крестьянской железнодорожной милиции в РСФСР 1917-1921 гг.: Дисс... канд. юрид. наук: 12.00.01. –М., 1982.
11. Мулукаев Р.С. Организационно-правовые основы становления советской милиции (1917-1920 гг.): Учебное пособие. –

М.: Академия МВД СССР, 1975.

12. Собрание Указаний и Распоряжений Рабоче-Крестьянского правительства РСФСР. –М.: Изд-во Наркомата юстиции, 1919. –№ 5. –Ст.46.

13. Советская милиция: история и современность (1917-1987). –М.: Изд-во юрид. лит., 1987. -366 с.

14. ЦДАВОВУ України. –Ф.6. –Оп.1. –Спр.149.

15. СУ РСФСР. –М.: Изд-во Наркомата юстиции, 1918 . –№ 75. –Ст. 813.

*Шевченко А.Є. Організаційно-правове регулювання діяльності органів внутрішніх справ України на транспорті (1861-1920 роки) // Форум права. -2007. -№ 1. –С.161-168 [Електронний ресурс]. –Режим доступу: <http://www.nbuv.gov.ua/e-journals/FP/2007-1/07saesut.pdf>*

Досліджено організаційно-правове регулювання діяльності органів внутрішніх справ від формування жандармсько-полицейських управлінь залізниць царської Росії до створення залізничної міліції України у радянські часи.

\*\*\*

*Шевченко А.Е. Организационно-правовое регулирование деятельности органов внутренних дел Украины на транспорте (1861-1920 годы)*

Исследовано организационно-правовое регулирование деятельности органов внутренних дел от формирования жандармско-полицейских управлений железных дорог царской России к созданию железнодорожной милиции Украины в советские времена.

\*\*\*

*Shevchenko A.E. Legal-organizational regulation of activity of law-enforcement bodies of Ukraine on transport (1861-1920)*

Legal-organizational regulation of activity of law-enforcement bodies from formation of gendarme-police administrations of railways of imperial Russia to creation of railway militia of Ukraine in Soviet times is investigated.