

кордон – самостійно керує своїм переміщенням, а особа, яку переправляють через нього – виступає в ролі "речі" і до організації, керівництва чи сприяння такому переправленню відношення немає.

Використана література:

1. Нелегальна міграція та торгівля жінками у міжнародно-правовому контексті (у двох книгах). Кн. 1. Ч. 1. / від. ред. Ю. І. Римаренко, Я. Ю. Кондратьєв ; за ред. Ю. С. Шемшученка. – К. : Ін-т держави і права ім. В. М. Корецького НАН України ; Київський ун-т права ; Національна академія внутрішніх справ України, 2001. – 512 с.

2. Орлеан А. М. Соціальна обумовленість криміналізації та кримінально-правова характеристика торгівлі людьми : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. – Харків, 2003. – 226 с.

УДК 94(477)

Д.А. Шевченко

СТАНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТОК ОРГАНІВ ЗАЛІЗНИЧНОЇ МІЛІЦІЇ В СИСТЕМІ НАРОДНОГО КОМІСАРІАТУ ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ 1937-1941 РР.

Висвітлено процес становлення органів залізничної міліції в системі Народного Комісаріату внутрішніх справ України. Досліджено відповідні нормативно-правові документи, які сприяли організаційному оформленню органів залізничної міліції.

Ключові слова: *Народний Комісаріату внутрішніх справ України, міліція, залізничний транспорт, злочинність.*

Освещен процесс становления органов железнодорожной милиции в системе Народного Комиссариата внутренних дел Украины. Исследованы соответствующие нормативно-правовые документы, которые способствовали организационному оформлению органов железнодорожной милиции.

Ключевые слова: *Народный Комиссариат внутренних дел Украины, милиция, железнодорожный транспорт, преступность.*

Becoming of organs of railway militia is reflected in the system of Folk Commissariat of internal affairs of Ukraine. Corresponding normatively-legal documents which assisted organizational registration of organs of railway militia are investigational.

Key words: *Folk to Commissariat of internal affairs of Ukraine, militia, railway transport, criminality.*

У сучасних умовах, коли Україна розбудовує нову демократичну державу на основі верховенства права, особливого значення набуває реформування правової системи, зокрема діяльності Міністерства внутрішніх справ.

Сьогодні органи залізничної міліції як один із головних структурних підрозділів Міністерства внутрішніх справ на підставі запровадження різного організаційно-правового інструментарію активно здійснюють пошук засобів щодо боротьби зі злочинністю та охороні громадського порядку на транспорті.

При перебудові такого складного державного механізму мають використовуватись й надбання історичного досвіду нашої країни, щоб на основі ретельного аналізу минулого виявити допущені помилки, а також встановити можливість запровадження до сучасної практики тих позитивних надбань, які були напрацьовані в минулі роки.

Однією із малодосліджених сторінок історії України є питання становлення та розвитку органів залізничної міліції в системі Народного Комісаріату внутрішніх справ України 1937-1941 рр.

Вивчення поставленої проблеми допоможе краще розібратися в об'єктивних процесах що відбувалися у Радянському Союзі у середині 30-х років ХХ ст., а також адекватно зрозуміти необхідність створення органів внутрішніх справ на залізницях. Крім цього надані матеріали можуть представляти не тільки історико-правовий, але і практичний інтерес для широкого кола вчених, працівників транспорту, органів внутрішніх справ та інших фахівців.

Дослідження, що стосуються безпосередньо вказаної проблеми освітлювалися в роботах А. Туманяна, Є.В. Кічигіной, Б.П. Орлова, Н.О. Щелокова, П.П. Михайленко, Н.Д. Литвінова, Ш.М. Нурадінова, А.Є. Шевченка і інших. Автори сконцентрували свою увагу на аналізі документів становлення та діяльності органів внутрішніх справ СРСР, УРСР, Російської федерації, України, торкнулися проблеми створення міліції на залізничному, водному і автомобільному транспорті. Разом з тим, цілий ряд питань хоча і поставлено, але вони потребують подальшого вивчення.

У пропонованій статті на підставі вивчення нормативно-правової бази, огляду літератури, архівних джерел, які вперше вводяться до наукового обігу, автор досліджує проблему становлення та

розвиток органів залізничної міліції в системі Народного Комісаріату внутрішніх справ України 1937-1941 рр.

Швидкий розвиток транспорту, його збільшена роль в народному господарстві висунули перед органами радянської влади нові відповідальні завдання по охороні правопорядку у країні, боротьбі з розкраданнями соціалістичної власності і іншими злочинами, зокрема на залізничних магістралях. Це у свою чергу також зажадало вдосконалення організаційних форм діяльності відповідних служб міліції і їх певних змін.

Рішенням лютого-березневого Пленуму ЦК ВКП(б) (1937 р.) "Про реорганізацію апарату НКВС", Транспортний відділ ГУДБ НКВС СРСР припиняв свої функції з "охорони громадського порядку на залізничному транспорті від несення чергувань на вокзалах, від боротьби з розкраданнями соціалістичної власності, хуліганством і дитячою безпритульністю". Усі ці функції покладалися, згідно з наказом НКВС і НКШС СРСР №00370 – 26 "Ц" від 26 червня 1937 р. [1], на новостворювану залізничну міліцію у складі Головного управління міліції, а функції боротьби з "контрреволюцією на транспорті" залишалися за головним управлінням державної безпеки (ГУДБ) [2].

Крім того, відповідно до Тимчасового положення про залізничну міліцію (п.1) вона перетворювалась на складову частину міліції Головного Управління робітничо-селянської міліції НКВС СРСР.

На підставі наказу НКВС СРСР (п.3) "Про організацію залізничної міліції" заступникові народного комісара внутрішніх справ Союзу РСР – начальникові ГУРСМ НКВС комісарові державної безпеки 2-го рангу товарищу Бельському було наказано організувати у складі ГУРСМ НКВС Відділ залізничної міліції.

Народним комісарам внутрішніх справ республік, начальникам УНКВС країв і областей, згідно наказу п.4, було надано право організувати дорожні відділи залізничної міліції по числу доріг в місцях знаходження управління відповідних доріг [1].

Організаційно-структурну побудову органів залізничної міліції на підставі тимчасового положення про залізничну міліцію НКВС СРСР (п.3) становили: центральний апарат управління – відділ залізничної міліції Головного управління робітничо-се-

лянської міліції НКВС СРСР; периферійні органи – дорожні відділи залізничної міліції, розташовані у пунктах дислокації управління доріг. Крім того, згідно наказу НКВС і НКШС СРСР п.4 до структури органів залізничної міліції увійшли 234 відділення, 281 оперативний пункт і 949 лінійних постів згідно дислокації[1].

На підставі Тимчасового положення про залізничну міліцію НКВС СРСР (п.п.4,5) Відділ залізничної міліції ГУРСМ НКВС СРСР очолював начальник відділу – заступник начальника ГУРСМ НКВС СРСР. Структура Відділу залізничної міліції складалася з 3 відділень (1-е відділення відало організацією охорони громадського порядку й паспортизацією. 2-е відділення здійснювало керівництво боротьбою з розкраданням соціалістичної власності, на 3-є відділення покладалося керівництво боротьбою з кримінальною злочинністю) і секретаріату.

Дорожній відділ очолював заступник начальника управління РК міліції (республіки, краю, області), дислокованого в пункті розташування управління дороги. До структури якого увійшли 3 відділення (зовнішньої служби, карного розшуку й секретаріату), лінійні відділення, оперативні пункти міліції. (згідно п.п.7-9 Тимчасового положення про залізничну міліцію ГУРСМ НКВС СРСР).

Відділення залізничної міліції розташовувалися головним чином у місцях дислокації відділень служб руху дороги, на великих вузлах і станціях. Крім того, відділення мали у своєму складі оперативні пункти, дислоковані на великих пасажирських і вантажних станціях. Очолював відділення залізничної міліції – начальник відділення. На нього покладалося: організація і керівництво охороною громадського порядку і боротьбою з карною злочинністю на дорученій ділянці дороги, залізничному вузлі або станції; організація і безпосереднє проведення оперативних заходів; організація і безпосереднє керівництво службою, бойовою і політичною підготовкою міліційних підрозділів (п.п.11-12 Тимчасового положення про залізничну міліцію НКВС СРСР).

Крім того, від оперативних пунктів або лінійних відділень на окремі станції з більшим пасажирським рухом призначалися дільничні уповноважені, які вели роботу за завданнями начальника оперативного пункту або лінійного відділення (п.14 Тимчасового положення про залізничну міліцію НКВС СРСР).

Комплектування, політична і спеціальна підготовка кадрів, фінансування, постачання й озброєння залізничної міліції здійснювали відповідні відділи Управління РС міліції республік, країв і областей (п.15 Тимчасового положення про залізничну міліцію НКВС СРСР).

Згідно п.5 наказу "Про організацію залізничної міліції" начальникам УРСМ республік, країв і областей було наказано негайно приступити до укомплектування дорожніх відділів і лінійних органів особовим складом. Крім того, комплектування майбутніх працівників також здійснювалось за рахунок випуску 1937 р. курсантів Центральної школи міліції, а також курсантів Ленінградської і Київської шкіл удосконалення (згідно п.6. наказу "Про організацію залізничної міліції").

Пункт 7 наказу "Про організацію залізничної міліції" надавав право начальникові 6 відділу ГУТБ НКВС старшому майорові державної безпеки т. Волкову і заступникові начальника ОК НКВС капітанові державної безпеки т. Балайк в місячний термін передати на укомплектування залізничної міліції працівників транспортних органів ГУДБ з числа тих, що працюють по охороні громадського порядку на залізничному транспорті, зберігши за ними раніше отримувані оклади. Згідно п. 8 наказу "Про організацію залізничної міліції" начальникові Центрального управління стрілецької охорони НКШС т. Пік в місячний термін пропонувалося передати, а начальникам УРКМ прийняти начальницький і рядовий склад стрілецької охорони НКШС, що виконує функції з охорони громадського порядку на залізничному транспорті. Порядок передачі визнався особливою інструкцією.

На підставі організаційних заходів та згідно до п.2 наказу "Про організацію залізничної міліції" чисельність органів залізничної міліції у 1937 р. планувалася довести до 11 500 осіб, укомплектувавши її к 1 січня 1938 р., а на протязі 1938 р. передбачалось довести чисельність органів залізничної міліції до 21 500 осіб, закінчивши комплектування до 1 січня 1939 р. [3].

На підставі наказу НКВС СРСР і НКШС СРСР в УРСР було створено п'ять дорожніх відділів міліції: на Південно-Західній, Південній, Придніпровській (з 4 січня 1936 р. Сталінській), Донецькій та Одеській залізницях.

Дорожній відділ міліції (ДВМ) НКВС УРСР на Південно-Західній залізниці (м. Київ) сформовано у липні 1937 р. До структури його увійшли лінійні відділення міліції на станціях Київ, Фастів, Коростень, Жмеринка, Гребінка, а також оперативні пункти на станціях – Дарниця, Київ-Товарний, Київ-Петрівка, Білокорівичі, Ніжин, Шепетівка, Чернігів [5].

ДВМ НКВС УРСР на Південній залізниці (м. Харків) створено 26 червня 1937 р. Структуру якого складало 7 лінійних відділень на станціях Харків-Пасажирський, Основа, Полтава, Білгород, Лозова, Кременчук, Люботин і 13 оперпунктів – на станціях Суми, Богодухів, Нова Баварія, Балашівка, Сортувальна, Готня, Ромни, Рододан, Мерефа, Ржава, Красноград, Коломак; 14 лінійних постів – Кириківка, Смородине, Білопілля, Чугуїв, Солнцево, Кобеляки, Левада, Новоселівка, Кегичівка, Скороходове, Полтава-Київська, Миргород, Самойлівка, Козача Лопань [4, с.18].

Особливе місце в структурі НКВС СРСР посідала Придніпровська залізниця, яка здійснювала зв'язок Кривбасу, індустріального Придніпров'я й Донбасу.

ДВМ НКВС УРСР Придніпровської (з 4 січня 1936 р. Сталінська) залізниці сформовано у місті Дніпропетровську. До структури відділу увійшли відділення міліції на станціях Джанкої, Севастополь, Сориголь, Запоріжжя, Мелітополь, Дніпропетровськ, Кагановичі, а також оперативні пункти міліції на станції імені Чубаря й у Сімферополі [6, с. 87].

На Донецькій магістралі було сформовано два Дорожніх відділу міліції – на Південно-Донецькій залізниці (м. Ясинувата) і Північно-Донецькій залізниці (м. Артемівську). До структури ДВМ НКВС УРСР на Південно-Донецькій залізниці увійшли лінійні відділення міліції на станціях Волноваха, Іловайськ, Красноармійськ (Постишеве), Слов'янськ, а на станціях Сталіно, Мушкетове, Маріуполь, Кринична, Краматорськ і Костянтинівка – оперативні пункти міліції [4, с.10].

До структури ДВМ НКВС УРСР на Північно-Донецькій залізниці увійшли лінійні відділення міліції на станціях Дебальцеве, Попасна, Ворошиловград (Луганськ), Куп'янськ, Красний Лиман [5, с. 21].

ДВМ НКВС УРСР на Одеській залізниці сформовано у м. Одеса у структуру якого увійшли лінійні відділення міліції на станціях Миколаїв, Херсон, Кіровоград, Черкаськ [5, с.21].

Помітимо, що становлення органів залізничної міліції НКВС СРСР і її матеріальної бази відбувалося у складних зовнішніх і внутрішніх умовах. Проте завдяки діяльності органів радянської влади, прийняття відповідних нормативно-правових документів (наказ НКВС та НКШС СРСР, а також Тимчасового положення про залізничну міліцію НКВС СРСР) начальники доріг надали залізничній міліції службові, казармові і арештні приміщення, обладнані усім необхідним інвентарем, а також квартири для начскладу залізничної міліції. Крім того, витрати по ремонту згаданих приміщень і комунальні послуги, згідно п.9, були віднесені до рахунку НКШС по кошторисах на зміст вокзальних приміщень (п.10).

Відповідно до п.18 Тимчасового положення про залізничну міліцію НКВС СРСР приміщення для службових цілей і для розміщення особового складу залізничної міліції, а також обладнання цих приміщень надавалося безкоштовно Народним комісаріатом шляхів сполучення СРСР [3, с.151-153].

Особливе місце у наказі НКВС та НКШС СРСР, а також Тимчасовому положенні про залізничну міліцію НКВС СРСР відводилося соціальним гарантіям, зокрема начальник Центрального пасажирського управління НКШС т. Бродський, згідно до п. 11 наказу, був зобов'язаний забезпечити працівникам залізничної міліції безкоштовний проїзд для службових цілей по залізницях з правом проїзду в усіх потягах і в окремих випадках – дрезинах; начальник Центрального управління зв'язку НКШС – т. Подчепаєв (у п. 12 цього ж наказу) був зобов'язаний забезпечити за залізничною міліцією безкоштовне користування усіма видами зв'язку на транспорті для службових цілей по встановленій нормі; начальник Центрального санітарного управління НКШС т. Стацинський (у п. 13 цього ж наказу) був зобов'язаний забезпечити особовий склад залізничної міліції і членів сімей усіма видами лікувальної і медичної допомоги.

Окремі соціальні гарантії були доповнені у Тимчасовому положенні про залізничну міліцію НКВС СРСР. Так, згідно до п. 16 працівники залізничної міліції користувалися усіма правами і пільгами, встановленими для співробітників залізничного транспорту; п. 17 надавав працівникам залізничної міліції при виконанні службових обов'язків користуватися правом безкоштовного проїзду в усіх потягах, на паровозах і на дрезинах, а також правом

безкоштовного користування усіма засобами зв'язку; п.19 надавав можливість обслуговуватися у медичних установах Народно-го комісаріату шляхів сполучення СРСР, нарівні з працівниками залізниць.

Штати Дорвідділів, лінійних відділень та оправних пунктів міліції РСМ НКВС в основному мали однакову структуру. Так, штат Дорвідділу Південно-Донецької залізничної міліції НКВС складалися з начальника відділу, заступника начальника відділу, начальника відділу зовнішньої служби, начальника відділення розшуку, п'яти оперуповноважених, п'яти уповноважених карного розшуку, тимчасово виконуючого справи уповноваженого карного розшуку, чотирьох чергових уповноважених карного розшуку, тимчасово виконуючого обов'язки працівника з питань дактилоскопії, чотирьох уповноважених, провідника собаки, двох старших інспекторів служби, одного інспектора служби, секретаря відділу, діловода, друкарки відділу, друкарки, двох командирів відділення й 24 міліціонерів. Штат лінійного відділення міліції складалися з начальника відділення, оперуповноваженого карного розшуку, двох уповноважених карного розшуку, 4 чергових уповноважених, інспектора служби, секретаря, провідника собаки, друкарки, командира відділення, 13 міліціонерів. До штату оперативного пункту міліції на станції Сталіно входив начальник, оперуповноважений карного розшуку, тимчасово виконуючий обов'язки уповноваженого, чотири чергові уповноважені, друкарка, командир відділення, вісім міліціонерів [6, с. 85].

Наприкінці 30-х початку 40-х років XX ст. у результаті поділу сфер впливу між Німеччиною і СРСР західноукраїнські землі, Північна Буковина, частина Бессарабії об'єдналися з УРСР. Вже 1 листопада 1939 р. на п'ятій сесії Верховної Ради СРСР прийнято закон "Про включення Західної України до складу СРСР". 28 червня 1940 року до складу УРСР ввійшли Північна Буковина і Бессарабія. З метою уніфікації радянських порядків в західних областях України, Бессарабії, а також відповідно до Конституції СРСР (1936 р.) і УРСР (1937 р.) на вказаних територіях почалися "соціалістичні перетворення" [7, с.307-308]. Наказом НКВС СРСР "Про організації територіальної й залізничної міліції Західної України" від 6 листопада 1939 р. була організована радянська міліція [8,

арк. 51], а наприкінці 1939 р. у структурі дорожнього відділу Головного управління робітничо-селянської міліції НКВС СРСР створено нові відділи залізничної міліції на Львівській і Ковельській залізницях [5, с. 54]. У середині 1940 р. за допомогою працівників НКВС СРСР та ДВМ НКВС УРСР на Одеській залізниці також сформовано нові відділи залізничної міліції, які розташовувалися на транспортних магістралях Молдавської АРСР [5,].

Таким чином, наведені дані свідчать про ґрунтовну роботу радянського уряду щодо становлення органів залізничної міліції в системі Народного Комісаріату внутрішніх справ України. Встановлено, що основними нормативними документами для організаційного оформлення органів залізничної міліції були постанови і рішення комуністичної партії СРСР і радянського уряду, накази НКВС СРСР і НКВС УРСР, а також низка відомчих підзаконних актів, які дозволили сформувати структуру органів внутрішніх справ на залізничному транспорті наприкінці 30-х років ХХ ст.

Використана література:

1. Державний архів МВС України. ф. 45, оп. 1, спр. 9, арк. 141.
2. Мулукаев Р.С., Малыгин А.Я., Епифанов А.Е. История отечественных органов внутренних дел. Учебник для вуза/ Р.С. Мулукаев, А.Я. Малыгин, А.Е. Епифанов. - М.: Изд-во "Nota Bene медиа трейд компания", 2005. - 336 с.
3. Михайленко П.П., Кондратьев Я.Ю. История милиции Украины у документах і матеріалах/ П.П. Михайленко, Я.Ю.Кондратьев: У 3-х т.- К.: Вид-во "Генеза", 1999. - Т.2: 1926-1945. - 412 с.
4. Милиция Южной: от истоков до наших дней. Краткий исторический очерк в документах / Н.С.Супрунов, Г.П.Колесников, Н.Ю.Синдеева. - Харьков: УМВД Украины на ЮЖД, 1997. - 140 с.
5. Дорогою честі. - К., 1999. - 183с.
6. Шевченко А.Є. Організаційно-правові аспекти становлення та адміністративної діяльності спеціальних підрозділів НКВС України на транспорті у кінці 20-х - середині 40-х років ХХ ст. / А.Є. Шевченко. - Київ, 2005. - 472с.і
7. Історія України. Навчальний посібник для студентів неісторичних спеціальностей. Донецьк: Цент підготовки абітурієнтів, 1998. - С. 307-308.
8. Державний архів УМВС України. Ф.45. Оп. 1.Спр. 51.