



## Организационно-правовые основы становления железнодорожной милиции Украинской ССР

Виктория Константиновна Грошевая

Донецкий филиал Волгоградской академии МВД России, Донецк, Россия, vik-groshevaya@mail.ru

**Аннотация.** В статье рассматриваются вопросы становления железнодорожной милиции Украинской ССР в первые годы советской власти. Отмечается применение опыта Советской России, а также широкое использование ее законодательных актов, в организации построения железнодорожной милиции на Украине. Освещаются нормативно-правовые акты, принятые органами власти Украинской ССР с целью формирования железнодорожной милиции, определяющие ее структуру и функции. Определено, что становление железнодорожной милиции на территории Украинской ССР в период формирования советской государственности было обусловлено внешними и внутренними факторами, среди которых следует выделить такие, как внешнеполитическая напряженность, внутренние вооруженные противостояния, социальное напряжение, рост криминогенной обстановки, рост преступности на транспортных коммуникациях. Установлено, что деятельность железнодорожной милиции Украинской ССР была основана на общих базовых принципах и организационно-правовых основах, принципах, утвержденных и апробированных РСФСР. Структура железнодорожной милиции формировалась исходя из линейной модели управления железнодорожным транспортом. На каждой железной дороге создавалось линейное управление железнодорожной милиции, которому были подчинены районные и участковые управления железнодорожной милиции. Непосредственное осуществление всех заданий, возлагаемых на железнодорожную милицию, ее снабжение обмундированием, вооружением, снаряжением и другими видами положенного довольствия, а также непосредственная борьба с различными преступными деяниями и политический надзор в пределах участков, сосредотачивалось в участковом управлении, во главе которого стоял начальник. Участковые управления железнодорожной милиции были подотчетны районным управлениям, которые были подотчетны линейным управлениям.

**Ключевые слова:** организационно-правовые основы, нормативно-правовые акты, железнодорожная милиция, НКВД, Украинская ССР, организация, транспорт

**Для цитирования:** Грошевая В. К. Организационно-правовые основы становления железнодорожной милиции Украинской ССР // Северо-Кавказский юридический вестник. 2024. № 4. С. 45–52. <https://doi.org/10.22394/2074-7306-2024-1-4-45-52>. EDN VFEBJF

Problems of the Theory and History of Law and State

Original article

## Organizational and legal foundations of the formation of the railway police of the Ukrainian SSR

Victoria K. Groshevaya

Donetsk Branch of the Volgograd Academy of the Ministry of Internal Affairs of Russia, Donetsk, Russia, vik-groshevaya@mail.ru

**Abstract.** The article examines the issues of the formation of the railway police of the Ukrainian SSR in the early years of Soviet power. The application of the experience of Soviet Russia, as well as the widespread use of its legislative acts, in the organization of the construction of the railway police in Ukraine is noted. The normative legal acts adopted by the authorities of the Ukrainian SSR for the purpose of forming the railway militia, defining its structure and functions, are highlighted.

It is determined that the formation of the railway militia on the territory of the Ukrainian SSR during the formation of Soviet statehood was due to external and internal factors, among which it is necessary to highlight such as foreign policy tensions, internal armed confrontations, social tension, an increase in the criminogenic situation, an increase in crime on transport communications. It is established that the activities of the railway police of the Ukrainian SSR were based on common basic principles and organizational and legal foundations, principles approved and tested by the RSFSR. The structure of the railway police was formed based on the linear model of railway transport management. A linear directorate of the railway police was created on each railway, to which the district and district departments of the railway police were subordinated. The direct implementation of all tasks assigned to the railway militia, its supply of uniforms, weapons, equipment and other types of prescribed allowances, as well as the direct fight against various criminal acts and political supervision within the precincts, was concentrated in the precinct department, headed by the chief. The precinct departments of the railway police were accountable to the district departments, which were accountable to the line departments.

**Keywords:** organizational and legal bases, normative legal acts, railway police, People's Commissariat of Internal Affairs, Ukrainian SSR, organization, transport

**For citation:** Groshevaya V. K. Organizational and legal foundations of the formation of the railway police of the Ukrainian SSR. *North Caucasus Legal Vestnik*. 2024;(4):45–52. (In Russ.). <https://doi.org/10.22394/2074-7306-2024-1-4-45-52>. EDN VFEBJF

## Введение

Транспортная система представляет собой один из ключевых элементов жизнедеятельности государства. Транспорт способствует нормальному функционированию экономики и социальной сферы, а также обеспечению безопасности и обороноспособности страны. Результатом научно-технического прогресса стало создание новых видов транспорта. Так, в начале XIX в. была изобретена железная дорога, а к началу XX в. железнодорожный транспорт играл ведущую роль в обеспечении перевозок грузов и пассажиров. Широко использовалось железнодорожное сообщение на территории Российской Империи, а после Октябрьской революции 1917 г. – на территории молодого советского государства. Для обеспечения безопасности железнодорожного сообщения, защиты грузов и пассажиров от преступных посягательств была создана железнодорожная милиция. Ее создание стало реализацией одного из направлений правовой политики государства в транспортной сфере, одним из этапов развития и совершенствования механизма правового регулирования деятельности транспорта.

Первая мировая война и последующие революционные события 1917 г. повлекли за собой ряд тяжелых потрясений, связанных с утратой значительного количества топливных ресурсов, разрушением системы продовольственных поставок, серьезными повреждениями различных коммуникаций, и прежде всего, главных транспортных артерий России – железных дорог. Кроме того, после Октябрьской революции в Советской России осуществлялась национализация основных средств транспорта, четкая работа которого являлась одним из условий победы над внутренними и внешними врагами. Бесперебойное функционирование железнодорожных транспортных коммуникаций обеспечивало перемещение сырья и готовой продукции. Катастрофическое положение, возникшее в результате военных действий на объектах железнодорожной инфраструктуры Советского государства, сопровождалось ухудшением криминогенной обстановки и значительным ростом преступлений, совершаемых на железной дороге [1, с. 87].

## Результаты

Обеспечение эффективного управления транспортными коммуникациями было определено как одно из приоритетных направлений развития советского государства с первых дней его создания. Уже в октябре 1917 г. II Всероссийский съезд Советов рабочих, солдатских и крестьянских депутатов принял декрет «Об учреждении Совета Народных Комиссаров». В составе Совета был создан Наркомат по делам железнодорожным, который в декабре был переименован в Народный комиссариат путей сообщения. В его подчинение была передана Чрезвычайная междуведомственная всероссийская комиссия по охране дорог, которая обеспечивала общественный порядок на транспорте. В марте 1918 г. СНК был принят декрет «О централизации управления, охраны железных дорог и повышения их провозоспособности», в котором было предусмотрено создание отрядов вооруженной

охраны на железной дороге. В декрете также устанавливалось, что железнодорожный транспорт передавался в ведение руководства Наркомата путей сообщения.

Общественный порядок на железнодорожном транспорте поддерживался созданными из числа железнодорожников вооруженными отрядами. Для обеспечения безопасности перевозки грузов и пассажиров, вместо ликвидированного корпуса жандармской железнодорожной полиции, в январе 1918 г. была создана народная железнодорожная милиция. Решение о ее создании было принято Чрезвычайным Всероссийским съездом железнодорожников, на котором также было утверждено «Положение о народной железнодорожной милиции». Основной целью железнодорожной милиции была провозглашена охрана общественного порядка и борьба с преступностью на транспорте. Положение предусматривало организацию «общей милиционной повинности железнодорожников ... для охраны общественной, личной и имущественной безопасности и порядка в полосе отчуждения железных дорог»<sup>1</sup>.

Одной из форм сопротивления советской власти со стороны ее противников в первые послеоктябрьские дни стали акты саботажа, связанные с отправкой и перемещением грузов. В декабре 1917 г. Совет Народных Комиссаров РСФСР принял постановление, на основании которого при Совете была создана Всероссийская чрезвычайная комиссия по борьбе с контрреволюцией и саботажем. В августе 1918 г. она была переименована во Всероссийскую чрезвычайную комиссию по борьбе с контрреволюцией, спекуляцией и преступлениями по должности. В составе спецслужбы был сформирован и действовал транспортный отдел ВЧК, в полномочия которого входило и обеспечение правопорядка на железнодорожных магистралях страны [2, с. 43–44]. В ноябре 1918 г. Советом Народных Комиссаров была создана Чрезвычайная Транспортная Комиссия (ЧТК), основной целью которой было улучшение работы железнодорожного и водного транспорта, ремонт вагонов и транспортных средств<sup>2</sup>.

Очередным шагом на пути регламентации правоохранительной деятельности на железнодорожных магистралях страны стал Декрет СНК «О введении военного положения на железных дорогах» от 28 ноября 1918 г., который устанавливал: «Ввести на всей сети железных дорог в ночь с 29 на 30 ноября с.г. военное положение»<sup>3</sup>. В условиях военного времени, на основании введенного в стране военного положения, основной целью функционирования железнодорожного транспорта стало обеспечение потребностей фронта. На каждой железной дороге был назначен чрезвычайный военный комиссар, правовой статус которого определялся положением «О Чрезвычайных Военных Комиссарах железных дорог». На указанное должностное лицо возлагалась обязанность по обеспечению должностными лицами железных дорог первоочередного и незамедлительного исполнения указаний военного командования.

Анализируя организацию и деятельность советской милиции в 1918–1922 гг., Д. А. Ерин отмечал в качестве недостатка отсутствие в первых нормативных актах советского государства норм, регламентирующих деятельность советской милиции по защите промышленных предприятий и транспорта от преступных посягательств. Практика деятельности подразделений советской милиции в 1918 г. выявила ряд проблем в сфере охраны общественного порядка и борьбы с преступностью на транспорте, которые были связаны с отсутствием специальных органов милиции на транспорте [3, с. 32–41].

В условиях гражданской войны актуализировалась необходимость обеспечения бесперебойного функционирования транспорта, в том числе – железнодорожного. В связи с этим, важным организационно-правовым шагом в структуре НКВД РСФСР стало создание в 1919 г. специализированного милицейского подразделения – железнодорожной милиции.

Согласно постановлению ВЦИК, опубликованному 16 февраля 1919 г. «Об управлении железнодорожными путями сообщения» (Положение)<sup>4</sup>, в ведении НКПС находились все эксплуатируемые железные дороги. Все железнодорожные пути сообщения РСФСР разделялись на округа путей сообщения. Все железнодорожные пути сообщения округа делились на линейные отделы.

<sup>1</sup> Источник [Электронный ресурс]: [https://мвд.рф/history/1917\\_1940](https://мвд.рф/history/1917_1940) (дата обращения: 24.02.2020, 17.00).

<sup>2</sup> Источник [Электронный ресурс]: <http://docs.historyrussia.org/ru/nodes/12577-1-noyabrya-dekret-ob-organizatsii-chrezvychaynoy-transportnoy-komissii> (дата обращения: 28.02.2020 17.10).

<sup>3</sup> Собрание Указаний и Распоряжений Рабочего и Крестьянского Правительства // Сборник Декретов (1917–1918 гг.). 1920. Ст. 158.

<sup>4</sup> Собрание Указаний и Распоряжений Рабочего и Крестьянского Правительства. 8 марта 1919 г. № 5. Ст. 49.

В мае 1919 г. округа путей сообщения были преобразованы в дорожные управления Народного комиссариата путей сообщения. В ходе реформирования вместо окружных транспортных отделов чрезвычайных комиссий были созданы дорожные транспортные чрезвычайные комиссии, которые формировались по экстерриториальному принципу, в соответствии со структурой Народного комиссариата путей сообщения. Такие комиссии не подчинялись губернским чрезвычайным комиссиям, высшим органом управления для них являлся транспортный отдел ВЧК. В ведении районных транспортных чрезвычайных комиссий находилось несколько железнодорожных путей сообщения. Участковые транспортные чрезвычайные комиссии создавались при узловых станциях и основных депо [4, с. 134–135].

В феврале 1919 г. Всероссийский Центральный исполнительный комитет (ВЦИК) принимает нормативные акты, юридически утвердившие статус советской железнодорожной милиции как органа охраны и поддержания общественного порядка на соответствующих объектах. Так, 21 февраля 1919 г. в № 40 «Известий ВЦИК Советов» было опубликовано постановление ВЦИК «Об организации железнодорожной милиции и железнодорожной охраны», где указывалось, что в целях поддержания революционного порядка и единства управления на всех железных дорогах РСФСР охрана порядка переходит в ведение НКВД и выполняется железнодорожной милицией согласно особо утвержденному положению<sup>1</sup>. 22 февраля 1919 г. в № 41 «Известий ВЦИК Советов» было опубликовано положение «О железнодорожной охране»<sup>2</sup>. 23 февраля 1919 года в № 42 «Известий ВЦИК Советов» было опубликовано «Положение о советской рабоче-крестьянской железнодорожной милиции», которым для охраны железнодорожного порядка и обеспечения безопасности на железных дорогах РСФСР, учреждалась рабоче-крестьянская Советская железнодорожная милиция, находящаяся в ведомстве НКВД. При Главном Управлении Рабоче-Крестьянской милиции НКВД был учрежден отдел железнодорожной милиции как высший руководящий орган советской железнодорожной милиции<sup>3</sup>.

Опираясь на нормативно-правовой опыт Советской России, принимая во внимание постановление НКВД РСФСР «О рабочей милиции» (28 октября 1917 г.) и совместную Инструкцию Народных комиссариатов внутренних дел и юстиции РСФСР «Об организации Советской Рабоче-Крестьянской милиции» (12 октября 1918 г.), правительство Украинской ССР издает ряд нормативных актов, регламентирующих процесс создания на Украине отдельных служб милиции, одним из видов которых являлась и железнодорожная милиция.

Формирование милиции Советской Украины проходило в сложных условиях, связанных с обострением внешних и внутренних факторов (военные действия против Директории, белогвардейцев, война с Польшей), что в свою очередь требовало от советского руководства, усиленного внимания вопросам обеспечения безопасности на транспорте. Именно в данный период на Украине проводилась активная работа по созданию рабоче-крестьянской милиции, составной частью которой являлась железнодорожная милиция, в организации построения которой широко использовались законодательные акты Советской России.

Решение о создании на территории Украинской ССР железнодорожной милиции было принято Временным рабоче-крестьянским правительством УССР в мае 1919 г. В Положении «Об организации железнодорожной милиции» указывалось: «в целях поддержания революционного порядка на железных дорогах, обеспечения безопасности передвижения граждан и охраны всех видов народного достояния в полосе отчуждения железных дорог Украинской Социалистической Советской Республики, учреждается советская рабоче-крестьянская железнодорожная милиция» [5, с. 43–44].

Спорным был вопрос о ведомственном подчинении железнодорожной милиции – Наркомату внутренних дел или Наркомату путей сообщения. Правительством было принято решение о целесообразности единого подчинения всех подразделений милиции единому комиссариату внутренних дел. Железнодорожная милиция определялась как «исполнительный орган рабоче-крестьянской центральной власти на местах, подчиненный общему руководству Народного Комиссариата внутренних дел» [6, с. 18]. Основной целью железнодорожной милиции была определена борьба с преступлениями на транспорте, охрана железнодорожных сооружений, досмотр за чисткой железнодорожного полотна и порядком на станциях. Управления железнодорожной милиции создавались при Управлении каждой железной дороги. В их состав входили районные и участковые подразделения

<sup>1</sup> Собрание Указаний и Распоряжений Рабочего и Крестьянского Правительства. 8 марта 1919 г. № 5. Ст. 46.

<sup>2</sup> Там же. Ст. 47.

<sup>3</sup> Там же. Ст. 48.

милиции. В мае 1920 г. железнодорожная милиция была временно переведена в оперативное подчинение Начальнику Войска Обороны железных дорог<sup>1</sup>.

Статус железнодорожной милиции на территории Украинской ССР был изменен в сентябре 1920 г. после принятия нового Положения о рабоче-крестьянской милиции. Деятельность железнодорожной милиции на территории Украинской ССР регламентировалась положением «О рабоче-крестьянской железнодорожной милиции УССР». Необходимо отметить, что на территории РСФСР деятельность железнодорожной милиции регламентировалась общим Положением о рабоче-крестьянской милиции от 10 июня 1920 г. В Положении устанавливалось, что: «для охраны железнодорожного порядка, имущества грузов и обеспечения безопасности граждан на железных дорогах УССР учреждается рабоче-крестьянская советская железнодорожная милиция, находящаяся в ведомстве НКВД»<sup>2</sup>.

Железнодорожная милиция Украинской ССР была создана и функционировала в соответствии с линейной организационной структурой управления. Высшим органом управления железнодорожной милицией на территории УССР был отдел железнодорожной милиции при Главном управлении рабоче-крестьянской милиции НКВД. На каждой железной дороге создавались линейные управления<sup>3</sup>. Всего было созданы следующие линейные управления: Юго-Западное, Южное, Одесское, Екатеринославское и Донецкое. Общая продолжительность железной дороги, функционирующей на территории Украинской ССР, превышала 11,5 тыс. км. В подчинении линейных управлений находились районные и участковые управления, которые создавались на крупных железнодорожных станциях и для реализации поставленных задач тесно взаимодействовали с органами управления железнодорожных подразделений. В своей деятельности они руководствовались циркулярами и распоряжениями железнодорожного отдела Главного управления милиции [2, с. 54–56].

Штатная численность сотрудников каждого линейного управления железнодорожной милиции утверждалась отделом железнодорожной милиции и утверждалась Главным управлением рабоче-крестьянской милиции НКВД УССР. Количество районов на каждой железной дороге, а также место дислокации и штатная численность сотрудников районных управлений разрабатывались линейным управлением милиции по согласованию с управлением соответствующей железной дороги и утверждались отделом железнодорожной милиции Главного управления рабоче-крестьянской милиции НКВД УССР. Соответственно, количество участков железнодорожной милиции и штатная численность сотрудников каждого участка определялись районными управлениями железнодорожной милиции по согласованию с администрацией соответствующего отдела железнодорожных путей и утверждались линейным управлением.

Для реализации функции борьбы с преступностью на железной дороге, в составе линейных и районных управлений милиции создавались отделы уголовного розыска, а при участковых управлениях – уголовные столы.

Материально-техническое обеспечение железнодорожной милиции осуществлялось бюджетных средств, выделяемых в соответствии с показателями сметы, утвержденной Народным комиссариатом внутренних дел УССР. Непосредственно функции материального и технического обеспечения их деятельности возлагались на хозяйственные части, которые создавались при линейных и районных управлениях железнодорожной милиции.

В штате железнодорожной милиции несли службу старшие и младшие милиционеры, а также агенты уголовного розыска. Форма одежды сотрудников железнодорожной милиции, а также правила ношения и порядок применения ими огнестрельного оружия регламентировались нормативными актами Главного управления рабоче-крестьянской милиции и были едиными для всех милицеских подразделений.

Объем полномочий железнодорожной милиции определялся исходя из специфики несения службы на железнодорожном транспорте. Сотрудники железнодорожной милиции осуществляли борьбу с корыстными преступлениями – спекуляцией и кражами грузов и багажа на железнодорожных станциях и в подвижном железнодорожном составе, а также с хищениями имущества железных

<sup>1</sup> Собрание Указаний и Распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства Украины и Уполномоченных РСФСР. 23 мая-2 июня 1920 г. № 11.

<sup>2</sup> Государственный архив Донецкой Народной Республики. Ф-2311. Оп. 1. Д. 2. Л. 9.

<sup>3</sup> Государственный архив Донецкой Народной Республики. Ф-2302. Оп. 1. Д. 1. Л. 77.

дорог. Железнодорожная милиция также обеспечивала соблюдение общественного порядка на вокзалах и в вагонах при перевозке пассажиров, сохранность грузов при их погрузке, разгрузке и перевозке, охрану железнодорожных мастерских и ДЕПО. Сотрудники милиции оказывали содействие при перевозке осужденных лиц к местам отбытия наказания, а также при ликвидации последствий крушений, аварий и стихийных бедствий. При осуществлении возложенных на них полномочий, сотрудники железнодорожной милиции тесно взаимодействовали с городской и уездной милицией, а также с милицией, которая была создана на других видах транспорта. Распределение полномочий между отдельными подразделениями железнодорожной милиции осуществлялось в межведомственных нормативных документах (приказах, распоряжениях, инструкциях), которые разрабатывались и принимались Главным управлением рабоче-крестьянской милиции НКВД, и утверждались Народным комиссариатом внутренних дел по согласованию с Народным комиссариатом путей сообщения.

Участковые управления железнодорожной милиции были подотчетны районным управлениям, которые были подотчетны линейным управлениям. Линейные управления предоставляли отчетную информацию непосредственно в отдел железнодорожной милиции при Главном управлении рабоче-крестьянской милиции НКВД. Формы отчетов и порядок ведения делопроизводства в подразделениях железнодорожной милиции были утверждены приказом Главного управления рабоче-крестьянской милиции НКВД. Приказом были предусмотрены еженедельная, двухнедельная, полугодовая и годовая формы отчетности<sup>1</sup>.

В апреле 1920 г. приказом № 1 Главного управления Советской рабочей крестьянской милиции УССР по железнодорожной милиции к неуклонному исполнению предлагалось принять временный проект и инструкцию по организации железнодорожной милиции<sup>2</sup>.

В соответствии с выпиской из проекта инструкции по организации железнодорожной милиции общее руководство железнодорожной милицией, снабжение ее обмундированием, вооружением, снаряжением и всеми видами положенного довольствия, а также постановка уголовного розыска в районе сосредотачивалась в районном управлении, во главе которого стоял начальник. Ведению районного управления принадлежало: управление железнодорожной милиции в пределах района; разбивка районов на участки и организация участковых управлений; объединение мероприятий по осуществлению милиции ее функций в пределах нескольких участков; наблюдение (надзор) за исполнением участковыми управлениями декретов и распоряжений; надзор и ревизия участков; составление смет и представление отчетов о деятельности милиции; связь со всеми подлежащими учреждениями; командование батальоном состоящим из участковых рот; предание суду и наложение дисциплинарного взыскания; ведение культурно-просветительной работы.

В примечании указывалось, что при линейных управлениях с числом районов менее трех управления отменялись и участки подчинялись непосредственно Линейному управлению<sup>3</sup>.

Непосредственное осуществление всех заданий, возлагаемых на железнодорожную милицию, ее снабжение обмундированием, вооружением, снаряжением и другими видами положенного довольствия, а также непосредственная борьба с различными преступными деяниями и политический надзор в пределах участков, сосредотачивалось в участковом управлении, во главе которого стоял начальник. Ведению участкового управления принадлежало: охрана железнодорожного полотна, входящего в участок; наблюдение за выполнением приказов и распоряжений отдела железнодорожной милиции линейных и районных управлений, а также постановлений НКПС и других полномочных учреждений; установление разряда станций и возбуждение ходатайств о переводе в другой разряд; разбивка, составляемая из милиционеров участка на роты, взводы, отделения, звенья и распределения их по станциям; связь по делам участка с подлежащими учреждениями; объединение деятельности участковой милиции; представление по окончании стихийных бедствий, снежных заносов и т.п. отчетов о действиях железнодорожной милиции районному управлению; для исполнения возложенных задач участковое управление имело подотделы: административно-строевой, в ведении которого находилось участковое отделение и станции со всем личным и командным составом и на обязанности которого лежала постановка охраны участков, издание соответствующих распоряжений направляющих деятельность отдельных сотрудников милиции; подотдел снабжения, в ведении которого находится хозяйственная часть участкового управления и на обязанности

<sup>1</sup> Государственный архив Донецкой Народной Республики. Ф-2302. Оп. 1. Д. 1. Л. 77.

<sup>2</sup> Государственный архив Донецкой Народной Республики. Ф-2311. Оп. 1. Д. 2. Л. 32 об.

<sup>3</sup> Государственный архив Донецкой Народной Республики Ф-2302. Оп. 1. Д. 1. Л. 91 об.

которого лежит получение и распределение предметов обмундирования, вооружения, снаряжения, а также удовлетворение всеми видами положенного довольствия сотрудников и служащих; уголовно-розыскной подотдел, в ведении которого находится уголовный розыск в пределах участка и на обязанности которого лежит прием заявлений, составление протоколов по делам уголовного характера и непосредственная борьба с систематическими кражами, бандитизмом, спекуляцией и другими преступными деяниями; политический отдел, в ведении которого находится надзор за политическим состоянием участка и на обязанности которого лежит наблюдение за степенью выполнения всех распоряжений центральной рабоче-крестьянской власти, надзор за деятельностью должностных лиц железнодорожного транспорта и за политическим настроением масс.

Заведывание участком железнодорожной милиции осуществлял его начальник<sup>1</sup>.

В каждый участок входило две и свыше станции, отдельные станции, входившие в состав участка, делились на шесть разрядов<sup>2</sup>.

5 июня 1921 г. для установления охраны порядка на железнодорожных и водных путях Постановлением СНК УССР «О железнодорожной и водной милиции» в УССР была учреждена железнодорожная и водная милиция. НКВД поручалась разработка положения о железнодорожной и водной милиции, кроме того инструкции о разграничении функций между ними, и войсками обороны и охраны путей сообщения ВЧК на Украине. Согласно постановлению железнодорожная и водная милиция находились в системе НКВД при Главном управлении республики, и их материальное обеспечение осуществлялось вместе с общей (уездно-городской) милицией [6, с. 232–233]. Данным постановлением были закреплены новые принципы организации работы железнодорожной и водной милиции.

Согласно декрету ВУЦИК от 5 октября 1921 г. железнодорожная и водная милиция в военностроительном отношении подчинялась Военному командованию Украины и Крыма, а руководство оперативной и специальной службой осуществляло НКВД УССР [2, с. 69].

В связи с расширением деятельности милиции на основании постановления Совнаркома УССР от 10 января 1922 г. об образовании железнодорожной охраны грузов и передачи ей от милиции функций охраны часть милиции была выделена в Народный комиссариат путей сообщения (НКПС) для формирования института сторожей<sup>3</sup>.

В Украинской ССР после создания Государственного Политического Управления (ГПУ), которое получило все функции железнодорожной милиции, существование подобного вида милиции утратило смысл.

Вследствие данной реорганизации советской правоохранительной системы железнодорожная милиция была окончательно ликвидирована в марте 1922 г. [7, с. 153]. Согласно положению о транспортных отделах (ТО) ГПУ, объявленном приказом от 13 марта 1922 г., одной из основных задач ТО ГПУ выступала охрана железных дорог и водных путей сообщений, которая осуществлялась при помощи войск ГПУ [8, с. 92, 95, 100].

### Заключение

Таким образом, особенности становления железнодорожной милиции на территории Украинской ССР в период формирования советской государственности было обусловлено внешними и внутренними факторами, среди которых следует выделить такие, как внешнеполитическая напряженность, внутренние вооруженные противостояния, социальное напряжение, рост криминогенной обстановки и рост преступности на транспортных коммуникациях и т.п. Все это требовало от советского руководства уделить повышенное внимание обеспечению безопасности на транспорте. Железнодорожная милиция Украинской ССР строилась на общих базовых принципах и организационно-правовых основах, принципах, утвержденных и апробированных РСФСР. Структура железнодорожной милиции формировалась исходя из линейной модели управления железнодорожным транспортом. На каждой железной дороге создавалось линейное управление железнодорожной милиции, которому были подчинены районные и участковые управления железнодорожной милиции.

<sup>1</sup> Государственный архив Донецкой Народной Республики. Ф-2302. Оп. 1. Д. 1. Л. 90.

<sup>2</sup> Там же. Л. 91.

<sup>3</sup> Сборник приказов Главного начальника Рабоче-Крестьянской Милиции Украинской Социалистической Советской Республики. 1922. № 2.

### Список источников

1. Жигалов П. Н. Деятельность железнодорожной милиции в первые годы советской власти // Безопасность дорожного движения. 2021. № 3. С. 87–90.
2. Шевченко А. Є. Організаційно-правові аспекти становлення та адміністративної діяльності спеціальних підрозділів НКВС України на транспорті у кінці 20-х – середині 40-х рр. XX ст. Монографія. Київ: Національна академія наук України, інститут історії України, 2005. 472 с.
3. Ерин Д. А. Организация и деятельность советской милиции по обеспечению экономической безопасности РСФСР в период 1918 – 1922 гг. (на примере промышленной, водной, железнодорожной милиции) // Полицейская и следственная деятельность. 2018. № 3. С. 32–41.
4. Из истории Всероссийской чрезвычайной комиссии 1917–1921 гг.: сборник документов. М.: Госполитиздат, 1958.
5. История милиции Украинской ССР в документах и материалах: Том 1 1917-1937 гг. / Под ред. доктора юридических наук, профессора П. П. Михайленко. Киев, 1969. 884 с.
6. Рогожин А. И. Рабоче-крестьянская советская милиция УССР в период иностранной военной интервенции и гражданской войны. Харьков, 1964. 32 с.
7. Бандурка О. М. Становлення та розвиток міліції України (1921-1930 роки): історико-правове дослідження : [монографія] / О. М. Бандурка, В. А. Греченко, О. Н. Ярмиш. Харків, 2015. 498 с.
8. Ерин Д. А. К вопросу об организационном и правовом регулировании и деятельности советской милиции, войск ВЧК-ВОХР-ВНУС и иных воинских формирований по обеспечению безопасности на транспорте РСФСР в период 1918-1922 гг. // Историко-правовые проблемы: новый ракурс. 2018. № 2. С. 91–103.

### References

1. Zhigalov P. N. The activity of the railway police in the early years of Soviet power. *Road safety*. 2021;(3):87–90. (In Russ.).
2. Shevchenko A. Y. *Organizational and legal aspects of the formation of the administrative competence of the special Forces of the NKVD of Ukraine on transport in the capital of the 20th – middle 40-x pp. XX cent.* Monograph. Kyiv: National Academy of Sciences of Ukraine, Institute of History of Ukraine, 2005. 472 p. (In Ukrain.).
3. Yerin D. A. Organization and activities of the Soviet militia to ensure the economic security of the RSFSR in the period 1918 – 1922. (on the example of industrial, water, railway police). *Police and investigative activities*. 2018;(3):32–41. (In Russ.).
4. *From the history of the All-Russian Extraordinary Commission of 1917–1921: collection of documents*. Moscow: Gospolitizdat; 1958. (In Russ.).
5. *The history of the militia of the Ukrainian SSR in documents and materials: Volume 1, 1917–1937*. Edited by Doctor of Law, Professor P.P. Mikhailenko. Kiev; 1969. 884 p. (In Russ.).
6. Rogozhin A. I. *The Workers' and Peasants' Soviet militia of the Ukrainian SSR during the period of foreign military intervention and the civil war*. Kharkov; 1964. 32 p. (In Russ.).
7. Bandurka O. M., Grechenko V. A., Yarmysh O. N. *Formation and development of the militia of Ukraine (1921–1930): historical and legal research : monograph*. Kharkiv; 2015. 498 p. (In Ukrain.).
8. Yerin D. A. On the issue of organizational and legal regulation and activities of the Soviet militia, the Cheka-VOHR-VNUS troops and other military formations to ensure transport safety of the RSFSR in the period 1918–1922. *Historical and legal problems: a new perspective*. 2018;(2):91–103. (In Russ.).

### Информация об авторе

В. К. Грошечая – кандидат юридических наук, доцент, начальник кафедры государственных и гражданско-правовых дисциплин Донецкого филиала Волгоградской академии МВД России.

### Information about the author

V. K. Groshevaya – Cand. Sci. (Law), Associate Professor, Head of the Department of State and Civil Law Disciplines of the Donetsk Branch of the Volgograd Academy of the Ministry of Internal Affairs of Russia.

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

The author declares that there is no conflict of interest.

Статья поступила в редакцию 21.09.2024; одобрена после рецензирования 29.10.2024; принята к публикации 30.10.2024.

The article was submitted 21.09.2024; approved after reviewing 29.10.2024; accepted for publication 30.10.2024.