



А.Є. Шевченко*

ОКРЕМІ АСПЕКТИ ВЗАЄМОДІЇ ЗАЛІЗНИЧНОЇ МІЛІЦІЇ З ОРГАНАМИ ДЕРЖАВНОЇ БЕЗПЕКИ ЩОДО ЗАХИСТУ ТРАНСПОРТНИХ КОМУНІКАЦІЙ ВІД КРИМІНАЛЬНО- ЗЛОЧИННОГО ЕЛЕМЕНТУ У 1943-1944 рр.

Однією із малодосліджених проблем історії органів внутрішніх справ України є взаємодія залізничної міліції з органами державної безпеки у роки Великої Вітчизняної війни. Закономірність їх зв'язку взаємообумовлена та взаємозалежна. Особливу увагу привертає забезпечення транспортних магістралей від проникнення ворожих елементів і наведення ладу на залізницях після звільнення республіки від німецько-фашистських загарбників у 1943-1944 рр.

Вивчення проблеми взаємодії транспортної міліції з органами державної безпеки у боротьбі з кримінальною злочинністю в роки Великої Вітчизняної війни допоможе краще розібратися в формах і методах їх спільної роботи, а також адекватно зрозуміти діяльність самої залізничної міліції.

Таким чином, все сказане свідчить про те, що надана проблема актуальна і потребує подальшого вивчення.

Основні тенденції дослідження проблеми беруть свій початок з другої половини ХХ ст. Вчені А.Т. Склягін, В. Лесов, Ю. Піменов, С.В. Біленко, В.О. Гусак, В.І. Костін та інші розглядають у своїх роботах діяльність міліції Радянського Союзу в цілому, зокрема боротьбу з кримінальною злочинністю, охорону громадського порядку, бойову діяльність на фронтах Великої Вітчизняної війни. На сьогодні надруковано ряд наукових праць з цієї проблематики різної направленості.

Окремі аспекти зазначеної проблеми розглядаються в роботах дослідників С.О. Маслова, І.Г. Біласа, А.П. Тимченка, О.В. Власова, Н.О. Щелокова, П.П. Михайленка, Я.Ю. Кондратьєва, Ю.О. Смирнова, самого автора та інших. Дослідники вивчили основи перебудови і діяльності міліції в початковий період війни, її вклад у перемогу над німецько-фашистськими загарбниками, ліквідацію наслідків війни й відродження міліції на визволеній території України. Проте в зазначених роботах не дістали належного відображення взаємодія залізничної міліції і органів державної безпеки.

В цій статті автор на підставі аналізу нормативно-правової бази, неопублікованих архівних документів і матеріалів, огляду літератури висвітлює взаємодію залізничної міліції з органами Державної безпеки у 1943-1944 рр.

Метою роботи є вивчення форм і методів взаємодії залізничної міліції з органами державної безпеки щодо наведення порядку на транспортних магістралях.

Після звільнення від німецьких загарбників території Української РСР, питання охорони залізниць, а саме військових і народногосподарських вантажів, що перевозились по залізницях, розташованих на території України набували великого державного значення. Відступаючи під ударами Червоної Армії німецькі окупанти залишали на звільненій землі шпигунів і диверсантів для здійснення підривної діяльності на транспорті. З метою виявлення ворожих елементів, попередження диверсійних актів, розкрадання вантажів на залізницях України, Радянський уряд, ЦК КП (б) У рекомендували співробітникам залізничної міліції організувати спільну роботу з органами державної безпеки і частинами Червоної Армії по забезпеченню транспортних магістралей і територій, прилеглих до них. Серед них: Указ Президії Верховної ради СРСР "Про міри покарання для німецько-фашистських лиходіїв,



винних у вбивствах і катуваннях радянського цивільного населення і полонених червоноармійців, для шпигунів, зрадників Батьківщини з числа радянських громадян і їх підсобників” від 19 квітня 1943 р., Постанова РНК УРСР “Про посилення боротьби з кримінальною злочинністю, хуліганством і наведенням суспільного ладу в місті Києві”, “Про заходи щодо зміцнення громадського порядку в місті Києві” від 28 листопада 1944р., “Про посилення боротьби із спекуляцією і розкраданнями товарно-матеріальних цінностей” від 1 грудня 1944 р. та ін.

Виконуючи рішення державних і партійних органів, співробітники залізничної міліції разом з органами державної безпеки і частинами Червоної Армії проводили оперативно-чекістські заходи щодо посилення охорони залізниць.

Однією з найдійовішої формою роботи по вилученню злочинного і бродячого елементу на транспортних комунікаціях були масові операції (облави), які проводилися в профілактичних цілях з місяця в місяць при участі всього особового складу органів внутрішніх справ у взаємодії з органами державними безпеки та громадськістю¹. Використовуючи метод раптової відробітки району і станційних споруд, облави дозволяли виявляти значну кількість злочинців, дезертирів, посібників ворога та ін. правопорушників порядку. Особливістю цієї форми боротьби було те, що це — надзвичайні і масові заходи, найефективніші у виявленні криміналітету, що вживаються і в даний час. Так, в листопаді 1943 р. на Північно-Донецькій залізниці, яка проходила по території Сталінської області (Дебальцевський і Красноармійський відділки) в п’яти кілометровій зоні, співробітниками правоохоронних органів було проведено 15 облав і перевірок документів на вузлових і лінійних станціях.

Перевірі було піддано 14750 осіб, з них 1226 було затримано. Із загального числа затриманих 87 - дезертири Червоної Армії, 2 особи підозрювалися в шпигунстві. Крім того, були зруйновані тимчасові житла (землянки, “шанхайки”, різні службові приміщення, не пристосовані для службових цілей, які використовувалися підозрілими елементами для своїх потреб). Обстежувались в адміністративному порядку всі житлові приміщення вдовж залізниць (шляхові будки, казарми, напівказарми і гуртожитки) з метою виявлення осіб, які не мали ніякого відношення до залізничного транспорту. 20 січня 1944 р. на території Північно-Донецької залізниці було виявлено і знесено 98 таких будівель².

В місті Харкові з 23 серпня по 4 вересня 1943 р. співробітники транспортної міліції спільно з органами державної безпеки затримали 295 осіб. З них 88 чоловік заарештовано. Це агенти гестапо, німецької розвідки, посібники німецьким властям, дезертири, мародери, зрадники, кримінальні елементи та інші. Так, 30 серпня 1943 р. була затримана шпигунка Чеботарева А.Я., яка до початку війни працювала у Московській області. В 1941 р. переїхала до Харкова, де працювала на телефонному заводі. В період окупації була залишена в місті для збору відомостей про частини Червоної Армії³.

Істотні результати по забезпеченню порядку на вокзалах, станціях, пристанях, та в інших місцях приносили рейди.

Одночасно проводилася повсякденна перевірка документів осіб, які перебували в місцях розташування транспортних споруд, це сприяло виявленню порушників громадського порядку. Наприклад, на Сталінській залізниці міліціонери-транспортники і співробітники НКДБ під час проведення рейдів в районі міста Запоріжжя затримали 260 дезертирів Червоної Армії, 130 осіб, що ухилялися від військової служби, 78 осіб німецьких ставлеників, 90 злодіїв і розкрадачів соціалістичної власності⁴.

¹ Архів оперативної інформації УМВД України в Донецькій області. – Ф. 3. Оп. 891. Спр. 1. С. 25.

² Державний архів Донецької області. – Ф. 326. Оп. 5. Спр. 56.

³ Державний архів Харківської області. – Ф. 69. Оп. 1. Спр. 428.

⁴ Державний архів Запорізької області. – Ф. 102. Оп. 1. Спр. 888. С. 20.



На Південно-Донецькій залізниці з 18-20 вересня 1945 р. було виявлено одного зрадника Батьківщини, 95 дезертирів Червоної Армії, 142 особи що ухилялись від призову в Червону Армію, 498 дезертирів промисловості, 18 дезертирів залізничного транспорту, 6 чоловік, які втекли з табору НКВС, 3 особи розшукуваних органами НКВС⁵.

Відповідно до наказу НКВС СРСР від 31 березня 1942 р. "Про порядок пересування громадян по залізницях і водних шляхах", Постанови Державного Комітету Оборони від 25 вересня 1942 р., співробітники залізничної міліції спільно з органами державної безпеки вели непримиренну боротьбу проти незаконного проїзду в потягах. Не допускали пересування пасажирів без квитків і перепусток, видачу яких здійснювали виконавчі комітети депутатів трудящих⁶. Тільки за жовтень, листопад і грудень 1943 р. за незаконний проїзд на Північно-Донецької залізниці були притягнуті до відповідальності 2246 осіб⁷.

В умовах катастрофічного падіння промислового виробництва і життєвого рівня населення України особливо гостро постало питання про збереження соціалістичної власності. Співробітники транспортної міліції сумісно з органами державної безпеки попереджували розкрадання вантажів із вагонів рухомого складу, забезпечували збереження матеріальних і духовних цінностей суспільства, запобігали розгулу кримінальної злочинності на залізничних магістралях.

За даними начальника транспортного відділу міліції Південно-Донецької залізниці, тільки за IV квартал 1943 р. на залізниці було зареєстровано 27 випадків розкрадання вантажів із вагонів. Розкрито 15 злочинів, засуджено 19 осіб, притому всі засуджені - військовослужбовці. Так, 12 грудня 1943 р. був затриманий військовослужбовець Кириченко, який під час стоянки поїзда на станції Красноармійськ викрав із вагону 90 кілограмів борошна⁸.

Із 194 випадків розкрадання вантажів з рухомого складу співробітники транспортної міліції та органів державної безпеки дорожнього відділу Південно-Донецької залізниці у 1943-1944 рр. розкрили 171 злочин, притягли до кримінальної відповідальності 385 осіб. Дані статистики свідчать про те, що серед розкритих злочинів 38 були вчинені групами злодіїв, до складу яких входило 172 особи⁹.

Дійову допомогу співробітникам правоохоронних органів по охороні залізничного транспорту надавало населення і добровільні об'єднання - бригади сприяння. Свою роботу вони будували в тісній взаємодії з командирами частин, начальниками військ НКВС, залізничною міліцією і органами державної безпеки. Так, в кінці 1944 р. 510 членів бригад сприяння і 215 членів груп охорони суспільного порядку на Сталінській залізниці, сумісно відпрацювали з правоохоронними органами 12600 годин. В результаті було затримано і знято з товарних потягів 869 осіб. Крім того, бійці бригад сприяння брали активну участь в рейдах, облавах, обходах і інших заходах транспортної міліції. З їх допомогою було затримано 490 осіб кримінально-злочинного елемента¹⁰.

Таким чином, аналіз архівних джерел та літератури підтверджує наявність тісної взаємодії залізничної міліції з органами державної безпеки щодо наведення порядку на транспортних магістралях.

Разом з тим, цілий ряд питань хоча і поставлений, але потребує подальшого вивчення.

Стаття рекомендована до друку кафедрою адміністративного права та державного управління Донецького юридичного інституту МВС при Донецькому національному університеті (протокол № 1 від 10 січня 2005 року)

⁵ Державний архів Донецької області. – Ф. 326. Оп. 5. Спр. 64. С. 80.

⁶ Державний архів Російської Федерації. – Ф. 9415. Оп. 3. Од. зб. 16.

⁷ Державний архів Донецької області. – Ф. 326. Оп. 5. Спр. 56.

⁸ Державний архів Донецької області. – Ф. 326. Оп. 2. Спр. 95.

⁹ Державний архів Донецької області. – Ф. 326. Оп. 5. Спр. 56.

¹⁰ Державний архів Дніпропетровської області. – Ф.19. Оп. 4. Спр.183.