

DOI <https://doi.org/10.34216/1998-0817-2020-26-3-213-220>
УДК 343.2

Грошева Виктория Константиновна
Донецкая академия внутренних дел Министерства внутренних дел
Донецкой Народной Республики

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ СОТРУДНИКОВ УГОЛОВНОГО РОЗЫСКА ДОНБАССА ПО БОРЬБЕ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ В 40-Е ГГ. XX В.

В статье проведен анализ приказов и директив органов внутренних дел и государственной безопасности, направленных на борьбу с преступностью на железнодорожном транспорте, а также на розыск лиц, совершивших указанные преступления. В работе отражены различные аспекты борьбы сотрудников уголовного розыска с организованной преступностью. Особое внимание уделено оперативно-розыскной работе, которая осуществлялась с целью раскрытия преступлений на указанном виде транспорта, а также качеству агентурной работы транспортной милиции. Автор приходит к однозначному выводу о прямой зависимости тактики оперативных подразделений уголовного розыска транспортной милиции Донбасса от характера и динамики преступности, обусловленных состоянием оперативной обстановки 40-х гг. XX столетия.

Ключевые слова: Донбасс, преступность, уголовный розыск, железнодорожный транспорт, бандитизм, оперативные мероприятия, милиция.

Информация об авторе: Грошева Виктория Константиновна, кандидат юридических наук, доцент, проректор по научной работе и международным связям ГОУ ВПО Донецкая академия внутренних дел МВД Донецкой Народной Республики.

E-mail: vik-groshevaya@mail.ru

Дата поступления статьи: 25.04.2020.

Для цитирования: Грошева В.К. Деятельность сотрудников уголовного розыска Донбасса по борьбе с преступностью на железнодорожном транспорте в 40-е гг. XX в. // Вестник Костромского государственного университета. 2020. Т. 26, № 3. С. 213-220. DOI <https://doi.org/10.34216/1998-0817-2020-26-3-213-220>.

Viktoriya K. Groshevaya
Donetsk Academy of Internal Affairs of the Ministry of Internal Affairs
of the People's Republic of Donetsk

THE ACTIVITIES OF THE DONBASS CRIMINAL STAFF EMPLOYEES TO COMBAT CRIME ON RAILWAY TRANSPORT IN THE 1940S

The article is devoted to the features of activity of criminal investigators of the Donbass for railway crime control in the 1940s. In the first years of the Soviet power there were no dramatic changes in railway crime development. However, in the years before World War II criminal activity in railway transport intensified significantly. Operational employees of the railway militia became to be responsible for the results of the fight against specific types of crimes, mainly against the most dangerous of them. In turn this required them to study in more depth the nature and dynamics of crime, as well as improve preventive and operational-search activities. Wherein special attention was paid to improving the quality of the intelligence work of the transport police and the timely removal of the criminal element penetrating the transport. Significant efforts were made in organising a system of counteraction to banditry, reflecting various aspects of the fight against organised crime. During the World War II in the Donbass territory the main task facing employees of the internal affairs bodies in transport was to combat sabotage and attacks on trains and also other crimes related to inventory theft offences. At the same time, the tactics of the operational units of the criminal investigation department of the transport militia were formed and laid.

Keywords: Donbass, crime, criminal investigation, railway transport, banditry, operational activities, militia.

Information about the author: Viktoriya K. Groshevaya, Candidate of Jural Sciences, Associate Professor, Vice Rector for Research and International Relations of Donetsk Academy of Internal Affairs of the Ministry of Internal Affairs of the People's Republic of Donetsk.

E-mail: vik-groshevaya@mail.ru

Article received: April 25, 2020.

For citation: Groshevaya V.K. The activities of the Donbass criminal staff employees to combat crime on railway transport in the 1940s // Vestnik of Kostroma State University, 2020, vol. 26, № 3, pp. 213-220 (In Russ.). DOI <https://doi.org/10.34216/1998-0817-2020-26-3-213-220>.

Статья посвящена особенностям деятельности сотрудников уголовного розыска Донбасса по борьбе с преступностью на железнодорожном транспорте в 40-е гг. XX в. В данной работе представлен анализ документов архива Министерства внутренних дел Луганской Народной Республики, которые посвящены противодействию преступности сотрудниками уголовного розыска Донбасса в исследуемый период. Проблемы преступности на железнодорожном транспорте уже исследовались в научной литературе такими авторами как, А.Б. Утевский, И.П. Дубовой, А.М. Рудавин, А.Н. Варыгин, В.О. Винокуров и др. Однако проблема, находящаяся в центре нашего внимания, все-таки не получила полного и всестороннего освещения.

Согласимся с утверждением А.Б. Утевского, отметившего, что органы внутренних дел на железнодорожном транспорте являются специфическими подразделениями: они выполняют общие задачи, которые присущи всем органам внутренних дел, а также специализированные задачи, обусловленные особенностями функционирования железнодорожного транспорта [Утевский: 10]. По мнению В.О. Винокурова, отличаясь инфраструктурной открытостью и значительной протяженностью, железные дороги являются предметом повышенного интереса преступных групп и сообществ, а также отдельных лиц, совершающих противоправные деяния [Винокуров: 257].

Как отмечает И.П. Дубовой, железнодорожный транспорт имеет ряд криминологически значимых особенностей, обуславливающих привлекательность его объектов для преступников. Это и сосредоточение на объектах железнодорожного транспорта большого количества товарно-материальных ценностей, и нахождение на станциях, вокзалах, в пассажирских поездах множества пассажиров, имеющих при себе определенные суммы денежных средств и другое имущество и др. [Дубовой: 8].

Поддержим точку зрения А.Н. Варыгина, подчеркнувшего, что «преступность на железнодорожном транспорте можно определить как достаточно массовое, негативное, исторически изменчивое социальное явление уголовного правового характера, имеющее свои характерные особенности, определяемые спецификой железнодорожного транспорта, складывающееся из совокупности уголовно-наказуемых деяний, совершенных на объектах транспорта за определенный период времени» [Варыгин: 63].

На протяжении конца 20-х – 30-х гг. XX в. общая тенденция развития преступности на железнодорожном транспорте кардинально не менялась. Поэтому Приказом народного комиссара внутренних Дел СССР и народного комиссара путей сообщения СССР от 26 июня 1937 г. «Об организации железнодорожной милиции» была организована

железнодорожная милиция с возложением на нее функций, одной из которых была борьба с бандитизмом, грабежами, кражами, расхищением социалистической собственности, спекуляцией и другими уголовными преступлениями. Во Временном Положении к данному Приказу было указано, что аппарат управления железнодорожной милиции состоит из отделений: первого – наружной службы; второго – уголовного розыска и секретариата.

В предвоенные годы преступная деятельность на железнодорожном транспорте значительно активизировалась. Широкое распространение получили такие виды преступлений, как хищение личных вещей граждан, карманные кражи, взломы вагонов, разбой и др.

В марте 1940 г. Наркомат внутренних дел СССР произвел коренную перестройку оперативно-служебной деятельности уголовного розыска. В связи с этим активизировалась борьба с уголовной преступностью и на железнодорожном транспорте. Оперативные работники железнодорожной милиции стали нести ответственность в первую очередь за результаты борьбы с конкретными видами преступлений, главным образом – с особо опасными. Это потребовало от них более глубокого изучения характера и динамики преступности, улучшения профилактической и оперативно-розыскной деятельности.

В ноябре 1940 г. все органы железнодорожной милиции были переданы в оперативное подчинение дорожно-транспортного отдела НКВД СССР, на который возлагалась ответственность за деятельность железнодорожной милиции [Рудавин: 17].

Результатом анализа работы по организации и ведению Всесоюзного розыска стал Приказ Народного Комиссара Внутренних Дел СССР от 9 декабря 1940 г. № 001530, которым с целью совершенствования работы уголовного розыска по раскрытию преступлений была объявлена Инструкция «О постановке всесоюзного розыска преступников и других лиц, скрывающихся от органов власти»¹. Начальнику Главного Транспортного управления и начальнику ГУПВ в развитии объявляемой Инструкции было приказано дать указания по своей линии об организации розыска на железнодорожных, водных и иных путях сообщений и границах СССР. В одном из пунктов Инструкции были рассмотрены особенности розыскной работы транспортных и пограничных органов НКВД. В соответствии с параграфом 2 раздела 1 Инструкции система всесоюзного розыска складывалась из агентурно-оперативных мероприятий, одним из которых был розыск преступников на железнодорожных, водных, шоссейных и воздушных путях сообщений, с помощью использования в этих целях агентурно-осведомительной сети и возможностей наружного розыска транспортных органов НКВД и железнодорожной милиции².

22 июня 1941 г. Президиум Верховного Совета СССР издал Указ «О военном положении». На военный лад перестраивалась и деятельность сотрудников милиции. После того, как советские войска освободили Донбасс от немецкой оккупации (8 сентября 1943 г.), на донецкой земле остались не только руины заводов, шахт, но и те, кто активно противодействовал восстановлению мирной жизни – дезертиры, уголовники, бывшие полицаи и т.д. Именно из них формировались крупные и мелкие банды, которые мешали процессам восстановления. Об этом свидетельствуют газеты и документы административно-территориальных органов того времени, они пестрят словами «бандит», «банда». Отметим, что пик бандитизма в городе Сталино и его окрестностях (Макеевка, Ясиноватая, Зуевка, Харцызск, Марьинка) пришелся на 1946–1949 гг. Бандиты устраивали налеты вдоль железных дорог, которые связывали шахтерские поселки [В Сталино... URL].

Отступая, оккупанты разрушали земляное полотно и мосты, депо и мастерские, подвижной состав, выводили из строя стрелочные переводы, водоснабжение и связь. Так, Северо-Донецкая магистраль, как и глубокой осенью 1941 г., снова оказалась фронтовой и разорванной на части. Рубеж обороны между советскими и германскими войсками до сентября 1943 г. проходил по рекам Северский Донец и Миус [Рудавин: 70].

После того, как донецкий край был полностью освобожден от немецко-фашистских захватчиков, начинался новый период истории региона, истории железной дороги, период восстановления и ликвидации последствий оккупационного режима.

В сентябре 1945 г. в связи с освобождением из мест заключения, а также в целях предупреждения роста преступности Народным комиссарам внутренних дел республик и начальникам УНКВД краев и областей была направлена Директива Народного Комиссара Внутренних Дел Союза ССР № 159 «О мероприятиях по предупреждению роста преступности»³. В п. 5 Директивы указывалось, что при отправке по железнодорожному и водному транспорту крупных партий освобожденных необходимо выделять для их сопровождения оперативных работников транспортной милиции с соответствующей агентурой. Также в данном документе НКВД СССР предупреждал, что рост уголовных преступлений в городах и населенных пунктах будет расцениваться как результат несвоевременно надлежащих оперативных мер по предупреждению преступности.

В целях управления оперативного руководства органами транспортной милиции в округах, 16 ноября 1945 г. в соответствии с п. «г» Приказа Народного комиссара внутренних дел Союза ССР № 001377 «Об организации окружных отделов транспортной милиции», в состав окружного

отдела транспортной милиции Донецкого округа в г. Харькове включены дорожные отделы милиции Северо-Донецкой, Южно-Донецкой, Сталинской, Южной и Юго-Восточной железных дорог⁴.

25 декабря 1945 г. Народным Комиссаром внутренних Дел СССР был издан секретный Приказ № 0311 «Об усилении охраны общественного порядка и борьбы с хулиганством и уголовной преступностью на железнодорожном транспорте»⁵.

Согласно Приказу Народного Комиссара Внутренних Дел СССР № 0053 от 17 января 1946 г., который был издан в целях усиления борьбы с уголовной преступностью, хулиганством и нарушителями паспортного режима, особое внимание обращалось на улучшение работы органов милиции по борьбе с уголовной преступностью и на обеспечение охраны общественного порядка. В этих целях было приказано активизировать работу отделов уголовного розыска территориальных и транспортных органов милиции, принять решительные меры к ликвидации уголовной преступности и обеспечению общественного порядка в республиканских краевых и областных городах, а также в районных центрах и на железнодорожных станциях⁶.

В целях более активного использования войск НКВД по охране железных дорог и повышения ответственности командиров частей и соединений, а также начальников местных органов НКВД и ликвидации банд в районах, прилегающих к железным дорогам, Народный Комиссар Внутренних Дел СССР издает Приказ № 0054 от 17 января 1946 года «Об оперативно-боевом использовании войск НКВД по охране железных дорог в борьбе с бандами». Приказано в оперативном отношении подчинить наркомам внутренних дел республик, а также соответственно начальникам областных управлений, районных – уездных отделов НКВД по территориальности соединения, части и подразделения войск НКВД по охране железных дорог, которые дислоцировались на территории Украинской, Белорусской, Литовской, Латвийской и Эстонской ССР. В связи с этим командиры соединений, частей и подразделений войск НКВД по охране железных дорог должны были иметь постоянный оперативный контакт с транспортными органами НКГБ. Это было организовано на случай нападения или диверсии на железнодорожных объектах, а также при появлении банд непосредственно в зоне железной дороги для возможности проведения совместных действий. Войска для проведения операций с транспортными органами НКГБ выделялись с разрешения начальника местного органа НКВД, которому они были подчинены. Также приказано было «начальникам областных управлений, районных – уездных отделов НКВД и командирам соединений частей и подразделений войск установить с транспортными органами НКГБ постоянное оперативное взаимодействие

и взаимную информацию об обстановке в районах, прилегающих к железным дорогам, а также при проведении чекистско-войсковых операций по ликвидации банд в районах, прилегающих к железным дорогам, максимально использовать войска НКВД по охране железных дорог». «Во всех случаях столкновения с бандами, подразделениям войск действовать активно и преследовать бандитов до полного их уничтожения или захвата. Также в целях предотвращения диверсий и бандитских нападений на железные дороги, выявления и ликвидации банд в районах, прилегающих к железным дорогам командирам частей подразделений войск по охране железных дорог вести активный поиск бандитов, создавая для этого разведывательные группы во главе с наиболее способными офицерами. Включить в активную борьбу с бандитизмом в полосе, прилегающей к железным дорогам, органы транспортной милиции»⁷.

В 1946 г. Народный Комиссариат Внутренних Дел СССР был преобразован в Министерство Внутренних дел СССР, а Народный комиссариат государственной безопасности СССР – в Министерство государственной безопасности СССР [Мандельштам: 77–78].

В этом же 1946 г., но уже Министром Внутренних Дел СССР во исполнение постановления Совета Министров СССР № 1074 от 21 мая 1946 г. «О мерах по установлению недогрузов и потерь угля при перевозке по железным дорогам» был издан Приказ № 00547 от 15 июня 1946 г. «Об усилении борьбы хищениями угля при перевозке по железным дорогам»⁸. Приказывалось Министром внутренних дел союзных и автономных республик, начальникам УМВД краев и областей и начальникам дорожных отделов милиции принять решительные меры к усилению борьбы с расхищением угля при перевозке по железным дорогам и выгрузке клиентурой, а также при погрузке на подъездных путях угольных шахт. Направить агентурно-осведомительную сеть транспортных и территориальных органов милиции на предупреждение и вскрытие фактов хищения угля, обратить особое внимание на вскрытие крупных хищений, совершаемых по сговору работников транспорта с представителями клиентуры, маскируемых под вид недостач, недогрузов и других видов утрат. Обеспечить агентурное наблюдение за весовщиками железных дорог и угольных трестов, ведающих сдачей и приемкой угля. Мероприятия по агентурной разработке железнодорожников – представителей клиентуры, – подозреваемых в хищении угля, проводить в тесном контакте с органами транспортной и территориальной милиции. Пересмотреть все имеющиеся в органах милиции агентурные и другие материалы на расхитителей угля, в кратчайший срок их реализовать. Установить повседневное наблюдение за соблюдением установ-

ленных правил погрузки, взвешивания и охраны угля в пути исследования и на угольных складах. Также указывалось об окончании расследования дел о хищениях угля в пятидневный срок.

Приказ Министра Внутренних Дел СССР № 00695 от 16 июля 1946 г. «Об усилении борьбы с уголовной преступностью и охраны общественного порядка на железнодорожном и водном транспорте»⁹ указывал на то, что с отменой пропусков на проезд по железнодорожному транспорту и прекращением сопровождения пассажирских поездов оперативными группами милиции возможна активизация уголовного элемента на транспорте среди пассажиров на станциях и в поездах. Таким образом, в целях предотвращения роста уголовной преступности и усиления охраны общественного порядка на транспорте Министром внутренних дел республик, начальникам УМВД краев и областей, начальникам окружных и дорожных отделов милиции приказано принять все необходимые меры для предупреждения роста преступности на транспорте и усиления работы уголовного розыска транспортной милиции и охраны общественного порядка. Обратит особое внимание на повышение качества агентурной работы транспортной милиции и своевременное изъятие проникающего на транспорт уголовного элемента. С этой целью необходимо:

а) укрепить кадры Уголовного розыска дорожных отделов и линейных отделений транспортной милиции за счет лучших оперативных работников отделений и групп по заградительной и розыскной работе;

б) в месячный срок пересмотреть созданную в годы войны розыскную осведомительную сеть, осведомителей, способных разрабатывать преступников, использовать по линии уголовного розыска или ОБХСС;

в) учитывая особенности транспорта для более успешного розыска и агентурной разработки гастрологирующих преступников, приобрести в каждом линейном отделении на участках, пораженных преступностью, от одного до двух, а в дорожных отделах – от двух до трех платных маршрутных агентов.

Оплату маршрутным агентам установить не менее 400 руб. в месяц по ст. 9;

д) выявить и взять на учет притоны уголовного элемента и ночлежки, расположенные вблизи станций и пристаней, усилить их агентурную разработку;

е) в целях разгрузки оперативных работников от работы с общим осведомлением и улучшения работы с квалифицированной агентурой приобрести в каждом линейном отделении по 1–2 платных резидента;

ж) усилить агентурно-оперативные мероприятия по раскрытию убийств, разбоев и грабежей. В дорожных и водных отделах вести учет каждого нерас-

крытого преступления и установить повседневный контроль за проведением агентурно-оперативных мероприятий по делам о нераскрытых преступлениях и розыску преступников и похищенного;

з) во всех случаях совершения серьезных уголовных преступлений высылать на места происшествий оперативные группы дорожных (водных) отделов милиции с маршрутной агентурой, а на убийства выезжать лично начальникам дорожных (водных) отделов или их заместителям совместно с начальниками уголовного розыска, следователями и научно-техническими работниками.

Дела об убийствах и разбоях на транспорте поручать наиболее квалифицированным и энергичным работникам уголовного розыска и следователям.

Также, имея в виду, что значительное количество убийств, разбоев и грабежей на железнодорожном транспорте совершается в товарных поездах:

а) всем органам транспортной милиции систематически производить проверку товарных поездов, выявлять среди проезжающих граждан уголовно-преступный элемент и привлекать его к уголовной ответственности по Указу от 9 апреля 1941 г., если не будет установлено более тяжкого преступления.

б) для более успешного розыска и ареста преступников, совершающих преступления в товарных поездах, практиковать посылку с товарными поездами под видом пассажиров переодетых работников милиции (по 2–3 человека) с маршрутными агентами. Иметь агентуру среди скопления пассажиров, ожидающих поезда, в товарных парках и на линейных станциях.

Рассмотрим Директиву Министра Внутренних Дел СССР и Министра Путей Сообщения СССР № 213/4841 от 22 августа 1946 г. «Об усилении борьбы с проездом на крышах и подножках вагонов пассажирских поездов и улучшении порядка на вокзалах»¹⁰. В Директиве указывалось на то, что проезд на крышах, подножках и сцеплениях вагонов пассажирских поездов принял на ряде дорог массовый характер. Начальники станций, вокзалов, начальники поездов и проводники вагонов, а также некоторые руководящие работники дорог, пассажирских служб и станций перестали считать своей прямой обязанностью борьбу с проездом на крышах, подножках и сцеплениях вагонов, слабо осуществляют контроль за входом в вокзалы, не организуют регулирование очередей у билетных касс и при посадке в поезда. Органы транспортной милиции после отмены пропусков на проезд по железным дорогам ослабили работу по поддержанию порядка в поездах, решительных мер для пресечения проезда на крышах, подножках и сцеплениях вагонов не принимают. С учетом изложенного в Директиве, начальникам дорожных отделов милиции Московско-Калужской, Южной, Сталинской, Южно-Донецкой, Северо-Донецкой, Северо-Кавказской, Московско-Рязанской, Юго-

Восточной, Московско-Киевской, Юго-Западной, Одесской, Западной и Казанской железных дорог для пресечения преступности в поездах и удаления с крыш и подножек вагонов лиц, сопротивляющихся поездным бригадам, создать от 5 до 10 маршрутных оперативных групп по 6–8 человек в каждой.

Так, Директивой МВД УССР № 111 от 26 июля 1946 г. «Об улучшении работы уголовного розыска и усилении борьбы с преступностью»¹¹ была дана оценка эффективности мероприятий ОВД по раскрытию и предупреждению преступлений в связи с тем, что в практической работе по борьбе с уголовной преступностью ОВД УССР не полностью использовали имеющиеся в их распоряжении средства и возможности. В данном приказе МВД УССР констатировало, что органы милиции не занимались глубоким изучением причин, порождающих уголовную преступность. Кроме того, указывалось на отсутствие плана при проведении первоначальных агентурно-оперативных мероприятий; недостаточное внимание выяснения примет похищенных вещей и преступников, а также уведомление о них органов транспортной и водной милиции, что затрудняло принятие мер к их своевременному розыску.

Также данной Директивой МВД УССР № 111 от 26 июля 1946 г. «Об улучшении работы уголовного розыска и усилении борьбы с преступностью» отмечено, что «...уголовная преступность на Украине во втором квартале сего года повысилась на 21%, а раскрываемость преступлений снизилась с 88% до 85%, предупреждаемость же преступлений осталась на прежнем низком уровне и составляла 6%.

Отмечалось, что особо неблагоприятными по состоянию уголовной преступности и росту уголовных проявлений в УССР за первый и второй квартал 1946 г. были Сталинская область (Донецкая область) – 2473 преступления (первое место) и Ворошиловградская область (Луганская область) – 1285 преступлений (третье место).

В целях коренного улучшения работы уголовного розыска и усиления борьбы с преступностью в УССР, включая Донбасс как наиболее криминальный регион, Министерство МВД УССР своей Директивой № 111 от 26 июля 1946 г. одним из пунктов предлагало: «...начальникам УМВД и их заместителям по милиции, а также начальникам транспортных органов милиции личный состав органов милиции привести в состояние полной боевой активности и мобилизовать его на энергичную борьбу с уголовной преступностью. Обязать начальников органов милиции обеспечить 100-процентную раскрываемость уголовных проявлений и обязательный розыск и возвращение имущества, принадлежащего потерпевшему. Все убийства и грабежи должны, безусловно, раскрываться...»

В целях укрепления аппаратов уголовного розыска и усиления борьбы с преступностью в июле

1946 г. Отдел Уголовного розыска ГУМ МВД СССР был преобразован в Управление уголовного розыска (УУР). Для усиления борьбы с хищениями грузов на подъездных путях, складах, речных и морских портах МВД, улучшения охраны и повышения ответственности работников железнодорожного и водного транспорта МВД за сохранность перевозимых грузов, Министром Внутренних Дел СССР был издан Приказ № 522 от 6 ноября 1947 г. «О мероприятиях по улучшению охраны и усилению борьбы с хищениями грузов на железнодорожном, речном и морском транспорте». Согласно п. 2 данного приказа, «сдачу мелких отправок особо ценных грузов, предъявляемых к перевозке железнодорожным транспортом, должны производить только через склады станций и отправлять в товароускоренных поездах». Согласно приложению к Приказу в перечень грузов, которые при перевозках мелкими отправлениями должны приниматься только через склады станций, входили, прежде всего: рис, крупа разная, макаронные изделия, сахар, кондитерские изделия, консервы разные, затем чай, кофе, табак и табачные изделия, а также обувь, кожа, кожаные изделия, пушнина, текстиль, текстильные изделия, радиоприемники и радиоаппаратура¹².

В 1949 г. уголовный розыск из Министерства внутренних дел (МВД) был передан в Министерство Государственной безопасности (МГБ), в ведении которого находился до 1955 г., а затем вновь перешел в ведение МВД.

Приказом Министра Государственной Безопасности СССР «О мероприятиях по борьбе с антиобщественными, паразитическими элементами и пресечению нищенства» № 0142 от 22 августа 1951 г. объявлен Указ Президиума Верховного Совета СССР от 23 июля 1951 г. «О мерах борьбы с антиобщественными, паразитическими элементами»¹³, в связи с этим Министром государственной безопасности союзных и автономных республик, начальникам управлений МГБ краев и областей, начальникам управлений и отделов охраны МГБ на железнодорожном и водном транспорте приказано усилить работу по борьбе с антиобщественными паразитическими элементами и пресечению нищенства.

В 1953 г. было принято решение об объединении Министерства внутренних дел и Министерства государственной безопасности в одно министерство – МВД СССР.

Таким образом, вышеизложенное позволяет очертить особенности деятельности уголовного розыска по противодействию преступности на железнодорожном транспорте в Донбассе в 40-е гг. XX в. Значительное внимание уделялось организации системы противодействия бандитизму, и это касалось как организационных аспектов, так и профессионально-понятийного аппарата, отражающе-

го различные стороны борьбы с организованной преступностью. Широко использовалась архаичная формулировка «особо опасные преступления», что подразумевало существенный вред, в первую очередь, для государства.

В условиях усложнившейся оперативной обстановки в годы Великой Отечественной войны на Донбассе сотрудники органов внутренних дел на транспорте были призваны противодействовать диверсиям и нападениям на железнодорожные составы, а также иным преступлениям, связанным с хищениями товарно-материальных ценностей, что требовало от них проявления решимости и мужества в борьбе с преступностью. Как уже указывалось выше, Сталинская область в 1946 г. была самой криминогенной в УССР.

В то время формировалась уникальная практика агентурно-оперативной работы подразделений уголовного розыска транспортной милиции, закладывались основы тактики оперативных подразделений уголовного розыска.

Примечания

¹ Приказ Народного Комиссара Внутренних Дел Союза ССР № 001530 от 9 декабря 1940 г. «С объявлением инструкции о всесоюзном розыске преступников и других лиц, скрывающихся от органов власти» / Архив МВД ЛНР Ф 13, Оп. 1, Ед. хр. 21, Л. 91–93 // Приказы НКВД СССР за 1940 г. С № 00939 по № 001624 (на 276 листах). Т. 2.

² Инструкция о всесоюзном розыске преступников и других лиц, скрывающихся от органов власти к приказу Народного Комиссара Внутренних Дел Союза ССР № 001530 от 9 декабря 1940 г. / Архив МВД ЛНР Ф 13, Оп. 1, Ед. хр. 21, Л. 94–106 // Приказы НКВД СССР за 1940 г. С № 00939 по № 001624 (на 276 листах). Т. 2.

³ Директива Народного Комиссара Внутренних Дел Союза ССР № 159 от 14 сентября 1945 г. «О мероприятиях по предупреждению роста преступности» / Архив МВД ЛНР Ф 13, Оп. 1, Ед. хр. 56, Л. 73об. МВД СССР. Управление МВД по Ворошиловградской области: Секретариат. Дело № 8 // Директивы, распоряжения и циркуляры НКВД СССР за 1945 г. Начато 09.01.1945, окончено 29.12.1945 (на 105 листах).

⁴ Приказ Народного Комиссара Внутренних Дел Союза ССР № 001377 от 16 ноября 1945 г. «Об организации окружных отделов транспортной милиции» / Архив МВД ЛНР Ф 13, Оп. 1, Ед. хр. 53, Л. 28об. МВД СССР. Управление МВД по Ворошиловградской области: Секретариат. Дело № 5 // Совершенно секретные приказы МВД СССР за 1945 год. Начато 20.01.1945, окончено 25.12.1945 (на 33 листах).

⁵ Приказ Народного Комиссара Внутренних Дел Союза ССР № 0311 от 25 декабря 1945 г. «Об усилении охраны общественного порядка и борьбы

с хулиганством и уголовной преступностью на железнодорожном транспорте» / Архив МВД ЛНР Ф 13, Оп. 1, Ед. хр. 53, Л. 19. МВД СССР. Управление МВД по Ворошиловградской области: Секретариат. Дело № 5 // Совершенно секретные приказы МВД СССР за 1945 г. Начато 20.01.1945, окончено 25.12.1945 (на 33 листах).

⁶ Приказ Министерства внутренних дел Союза ССР № 0053 от 17 января 1946 г. «Об усилении борьбы с преступностью, хулиганством и нарушениями паспортного режима» / Архив МВД ЛНР Ф 13, Оп. 1, Ед. хр. 82, Л. 21об, 22об. МВД СССР. Управление МВД по Ворошиловградской области: Секретариат. Дело № 9 // Совершенно секретные приказы МВД СССР за 1946 г. Начато 17.01.1946, окончено 28.12.1946 (на 75 листах).

⁷ Приказ Народного Комиссара внутренних дел Союза ССР № 0054 от 17 января 1946 г. «Об оперативно-боевом использовании войск НКВД по охране железных дорог в борьбе с бандитами» / Архив МВД ЛНР Ф 13, Оп. 1, Ед. хр. 70, Л. 31об, 32. МВД СССР. Управление МВД по Ворошиловградской области: Секретариат. Дело № 29 // Совершенно секретные приказы МВД СССР за 1946 г. В 2-х т. Т. 1. Начато 04.01.1946, окончено 31.12.1946 (на 218 листах).

⁸ Приказ Министерства внутренних дел Союза ССР № 00547 от 15 июня 1946 г. «Об усилении борьбы с хищениями угля при перевозке по железным дорогам» / Архив МВД ЛНР Ф 13, Оп. 1, Ед. хр. 82, Л. 28об, 29. МВД СССР. Управление МВД по Ворошиловградской области: Секретариат. Дело № 9 // Совершенно секретные приказы МВД СССР за 1946 г. Начато 17.01.1946, окончено 28.12.1946 (на 75 листах).

⁹ Приказ Министерства внутренних дел Союза ССР № 00695 от 16 июля 1946 г. «Об усилении борьбы с уголовной преступностью и охраны общественного порядка на железнодорожном и водном транспорте». Архив МВД ЛНР Ф 13, Оп. 1, Ед. хр. 82, Л. 39–41. / МВД СССР. Управление МВД по Ворошиловградской области: Секретариат. Дело № 9 // Совершенно секретные приказы МВД СССР за 1946 год. Начато 17.01.1946 окончено 28.12.1946 (на 75 листах).

¹⁰ Директива Министерства внутренних дел Союза ССР и Министерства путей и сообщений Союза ССР № 213/4841 от 22 августа 1946 г. «Об усилении борьбы с проездом на крышах и подножках вагонов пассажирских поездов и улучшении порядка на вокзалах» / Архив МВД ЛНР Ф 13, Оп. 1, Ед. хр. 85, Л. 92об, 93. / МВД СССР. Управление МВД по Ворошиловградской области: Секретариат. Дело № 12 // Директивы, распоряжения, циркуляры МВД СССР за 1946 год. Начато 10.01.1946, окончено 29.12.1946 (на 146 листах).

¹¹ Директива Министерства Внутренних Дел Украинской ССР № 111 от 26 июля 1946 г. «Об улуч-

шении работы уголовного розыска и усилении борьбы с преступностью» / Архив МВД ЛНР Ф 13, Оп. 21, Ед. хр. 44, Л. 34об-38об. МВД СССР. Управление МВД по Ворошиловградской области: Секретариат. Дело № 35 // Совершенно секретные директивы, распоряжения, циркуляры МВД УССР за 1946 г. Начато 10.01.1946, окончено 10.12.1946 (на 48 листах).

¹² Приказ Министерства внутренних дел Союза ССР № 522 от 6 ноября 1947 г. «О мероприятиях по улучшению охраны и усилению борьбы с хищениями грузов на железнодорожном, речном и морском транспорте» / Архив МВД ЛНР Ф 13, Оп. 1, Ед. хр. 95, Л. 170об. МВД СССР / Управление МВД по Ворошиловградской области: Секретариат. Дело № 35 // Несекретные приказы МВД СССР за 1947 год в 3-х т. Т. 2. Начато 23.05.1947, окончено 12.06.1947 (на 291 листе).

¹³ Приказ Министерства государственной безопасности Союза ССР № 0142 от 22 августа 1951 г. «О мероприятиях по борьбе с антиобщественными, паразитическими элементами и пресечению нищенства» / Архив МВД ЛНР Ф 13, Оп. 1, Ед. хр. 188, Л. 18, 19. / Управление МГБ по Ворошиловградской области: Секретариат. Дело С секретными приказами МГБ СССР за 1951 г. Начато 13.01.1951, окончено 24.12.1951 (на 78 листах).

Список литературы

Варыгин А.Н. Особенности преступности на железнодорожном транспорте // Проблемы правоохранительной деятельности. 2017. №3. С. 62–65.

Винокуров В.О. Теоретико-криминологические проблемы предупреждения преступности на железнодорожном транспорте // Социально-экономические явления и процессы. 2012. №11. С. 257–277.

Дубовой И.П. Преступность на железнодорожном транспорте и ее предупреждение: специальность: дис. ... канд. Юрид. наук, Саратов, 2007, 223 с.

Мандельштам Ю.И. Сборник законов СССР и указов Президиума Верховного Совета СССР 1938 г. – июль 1956 г. М.: Государственное издательство юридической литературы, 1956. 500 с.

Рудакин О. Історія транспортної міліції Донбасу. Донецьк: Юрпрес, 2001. 368 с.

В Сталино 40-х воры грабили ювелиров и убивали оперов URL: <https://vesti-ukr.com/donbass/37348-v-stalino-40-h-vory-grabili-juvelirov-i-ubivali-operov> (дата обращения: 07.03.2020).

Утевский А.Б. Особенности борьбы с преступностью на железнодорожном транспорте. М.: Академия МВД СССР, 1983. 315 с.

References

Varygin A.N. *Osobennosti prestupnosti na zheleznodorozhnom transporte* [Features of crime on railway transport]. *Problemy pravookhranitel'noi*

deiatel'nosti [Problems of law enforcement]. 2017, №3, pp. 62–65. (In Russ.)

Vinokurov V.O. *Teoretiko-kriminologicheskie problemy preduprezhdeniia prestupnosti na zheleznodorozhnom transporte* [Theoretical and criminological problems of crime prevention in railway transport]. *Sotsial'no-ekonomicheskie iavleniia i protsessy* [Socio-economic phenomena and processes]. 2012, №11, pp. 257–277. (In Russ.)

Dubovoi I.P. *Prestupnost' na zheleznodorozhnom transporte i ee preduprezhdenie: spetsial'nost': dis. ... kand. Iurid. nauk* [Crime in railway transport and its prevention: specialty, PhD thesis], Saratov, 2007, 223 p. (In Russ.)

Mandel'shtam Iu.I. *Sbornik zakonov SSSR i ukazov Prezidiuma Verkhovnogo Soveta SSSR 1938 g. – iiul' 1956 g.* [Collection of laws of the USSR and

decrees of the Presidium of the Supreme Soviet of the USSR 1938 – July 1956] Moscow, Gosudarstvennoe izdatel'stvo iuridicheskoi literatury Publ., 1956, 500 p. (In Russ.)

Rudavin O. *Istoriia transportnoi militsii Donbasu* [History of the Donbass transport police]. Donetsk: Iurpres Publ, 2001. 368 p. (In Ukr.)

V Stalino 40-kh vory grabili iuvelirov i ubivali operov [In Stalino 40s, thieves robbed jewelers and killed operas]. URL: <https://vesti-ukr.com/donbass/37348-v-stalino-40-h-vory-grabili-iuvelirov-i-ubivali-operov> (access date: 07.03.2020). (In Russ.)

Utevskaia A.B. *Osobennosti bor'by s prestupnost'iu na zheleznodorozhnom transporte* [Features of the fight against crime in the railway transport]. Moscow, Akademiia MVD SSSR Publ., 1983, 315 p. (In Russ.)