



Формирование государственных органов обеспечения безопасности железных дорог в России (октябрь 1917 – июль 1918 г.)

Николай Николаевич ПЕТРЫКИН^{1,2} 

¹ФГАОУ ВО Южно-Уральский государственный университет
(национальный исследовательский университет)

454080, Российская Федерация, г. Челябинск, просп. Ленина, 76

²ФГКОУ ВО «Белгородский юридический институт Министерства внутренних дел
Российской Федерации им. И.Д. Путилина»

308024, Российская Федерация, г. Белгород, ул. Горького, 71

for@nnpetrykin.ru

Актуальность. Научный интерес к изучению переломных моментов истории способствует выработке наиболее эффективных механизмов организации деятельности государственных органов правопорядка в современных условиях. Проведение специальной военной операции, современная геополитическая обстановка требуют от государства принятия особых мер по обеспечению правопорядка на ключевых элементах управления государством, в том числе и объектах транспорта. После Февральской, а затем и Октябрьской революций 1917 г. преюмственность обеспечения правопорядка на объектах железнодорожного транспорта была утрачена. На железных дорогах стихийно создавались вооруженные формирования различного толка для совершения преступлений, захвата и удержания власти. Опыт выработки мер по обеспечению правопорядка в условиях вооруженного вмешательства в деятельность железных дорог, принимавшихся мер по стабилизации обстановки представляет научную и практическую значимость. Цель исследования – определить последовательность формирования государственных органов обеспечения безопасности железных дорог в период становления советской власти, их правомочность и компетентность.

Методы исследования. Принцип историзма наряду с применением историко-генетического метода позволил проанализировать последовательность формирования государственных органов обеспечения безопасности железных дорог в период с октября 1917 г. до июля 1918 г. и на основе единичных фактов выявить особенное. Сравнительный метод показал общие и особенные черты рассмотренных явлений в рамках становления всей правоохранительной системы советского государства. Опираясь на аналитический метод, удалось сопоставить деятельность органов, созданных советским государством по обеспечению правопорядка на объектах железнодорожного транспорта с действовавшими до Февральской революции 1917 г. жандармскими полицейскими подразделениями железных дорог.

Результаты исследования. На основе проведенного исследования уточнены причины, по которым советской властью создавались централизованные органы охраны правопорядка на объектах железнодорожного транспорта. Дана характеристика событий, на фоне которых эти организации и службы создавались. Предприняты шаги для объяснения противоречий

между интересами местной и центральной власти в рассматриваемый период времени, а также предпосылок, по которым советская власть прошла путь от полного отрицания опыта предшествовавших органов до необходимости его использования.

Выводы. Сделан вывод о том, что создание советской властью подразделений и служб по охране правопорядка и обеспечению безопасности объектов транспортной инфраструктуры проходило ситуативно, первоначально без какого-либо плана, через отрицание наследия царской России, централизацию и возобновление линейного принципа работы органов с учетом военно-политической, экономической ситуации в стране и специфики объекта правоохраны. Рабочая милиция с задачами по обеспечению прав и свобод человека и гражданина на объектах железнодорожного транспорта на первом этапе своего становления не справлялась.

Ключевые слова: государственные органы, железные дороги, безопасность, советская власть, охрана, правопорядок, народный комиссариат путей сообщения, рабочая милиция

Для цитирования: Петрыкин Н.Н. Формирование государственных органов обеспечения безопасности железных дорог в России (октябрь 1917 – июль 1918 г.) // Вестник Тамбовского университета. Серия: Гуманитарные науки. 2024. Т. 29. № 1. С. 177-191. <https://doi.org/10.20310/1810-0201-2024-29-1-177-191>

Original article

<https://doi.org/10.20310/1810-0201-2024-29-1-177-191>

State bodies' formation for ensuring railway safety in Russia (October 1917 – July 1918)

Nikolay N. PETRYKIN^{1,2} 

¹South Ural State University

76 Lenin Ave., Chelyabinsk, 454080, Russian Federation

²Putilin Belgorod Law Institute of Ministry of the Interior of Russia

71 Gorky St., Belgorod, 308019, Russian Federation

for@nnpetrykin.ru

Importance. Scientific interest in studying the turning points of history contributes to the development of the most effective mechanisms for organizing the activities of state law enforcement agencies in modern conditions. The conduct of a special military operation and the current geopolitical situation require the state to take special measures to ensure law and order at key elements of government, including transport facilities. After the February and then the October Revolutions of 1917, the continuity of law enforcement at railway transport facilities was lost. Armed formations of various kinds were spontaneously created on the railways to commit crimes, seize and retain power. The experience of developing measures to ensure law and order in the context of armed interference in the railways' activities, measures taken to stabilize the situation, is of scientific and practical importance. The purpose of the study is to determine the formation sequence of state agencies for ensuring the safety of railways during the formation of Soviet power, their competence and competence.

Research Methods. The historicism principle along with the application of the historical and genetic method, make it possible to analyze the formation sequence of state agencies to ensure the safety of railways in the period from October 1917 to July 1918 and, based on individual facts, identify the special. The comparative method shows the general and special features of the phenomena considered within the framework of the formation of the entire law enforcement system of the Soviet state. Based on the analytical method, it is possible to compare the activities

of the agencies created by the Soviet state to ensure law and order at railway transport facilities with the gendarmerie police units of the railways that operated before the February Revolution of 1917.

Results and Discussion. Based on the conducted research, the reasons why the Soviet authority created centralized law enforcement agencies at railway transport facilities are clarified. The description of the events against which these organizations and services were created is given. Steps have been taken to explain the contradictions between the interests of local and central authorities in the period under review, as well as the prerequisites for which the Soviet authority went from completely denying the experience of previous agencies to the need to use it.

Conclusions. It is concluded that the creation by the Soviet authority of law enforcement units and services and ensuring the safety of transport infrastructure facilities took place situationally, initially without any plan, through the denial of the legacy of tsarist Russia, centralization and resumption of the linear principle of the work of agencies, taking into account the military-political, economic situation in the country and the specifics of the object of law enforcement. The workers' militsiya could not cope with the tasks of ensuring human and civil rights and freedoms at railway transport facilities at the first stage of its formation.

Keywords: state agencies, railways, security, Soviet authority, security, law and order, People's Commissariat of Railways, workers' militsiya

For citation: Petrykin, N.N. (2024). State bodies' formation for ensuring railway safety in Russia (October 1917 – July 1918). *Vestnik Tambovskogo universiteta. Seriya: Gumanitarnye nauki* = *Tambov University Review. Series: Humanities*, vol. 29, no. 1, pp. 177-191. (In Russ., abstract in Eng.) <https://doi.org/10.20310/1810-0201-2024-29-1-177-191>

АКТУАЛЬНОСТЬ

Бесперебойная работа транспорта важна для функционирования государства, а в военное время роль транспорта многократно возрастает. От ритмичности работы транспорта, и, в первую очередь, железнодорожного, во многом зависит успех проводимых военных операций, эффективность снабжения армий личным составом, грузами военного назначения. Проведение специальной военной операции, современная геополитическая обстановка показывают необходимость изучения принимаемых государством мер в переломные моменты истории. В этой связи научный интерес представляют вопросы обеспечения правопорядка и общественной безопасности на объектах железнодорожного транспорта в зарождавшемся советском государстве. Острота проблем связана с военными действиями Первой мировой войны, расформированием силовых структур царской России в результате Февральской революции, стихийным созданием вооруженных формирований различного толка, активизацией преступных групп.

К октябрю 1917 г. в государственных органах обеспечения безопасности произошли существенные изменения: с 3 марта 1917 г. Временным правительством был взят курс на замену полиции Российской империи как централизованного органа государственной власти, народной милицией с подчинением ее органам местного самоуправления¹. 6 марта 1917 г. постановлением Временного правительства была начата процедура ликвидации корпуса жандармов² – централизованной государственной силовой структуры, обеспечивавшей безопасность Российской империи, в том числе и объектов железнодорожного транспорта. Советская власть получила страну с разрушенной системой органов обеспечения правопорядка царской России. Тогда было принято во всех недостатках, в том числе и в правоохранительной сфере, винить царскую Россию с ее бюрократическим механизмом. Но прошло время, а правовой нигилизм в обществе так и не был преодолен.

¹ История российской полиции: науч. справочник-календарь памятных дат: в 2 т. / под общ. ред. В.Л. Кубышко. М.: Акад. управления МВД России, 2020. Т. 1. С. 135.

² Там же. С. 157.

На необходимость повышения престижа службы, эффективности деятельности правоохранительных органов указал Президент Российской Федерации В.В. Путин на расширенных заседаниях Коллегии МВД России³. В этой связи необходимо совершенствование кадровой политики, а это становится возможным при изучении истории, отказе от сложившихся шаблонов и стереотипов, связанных с периодом становления и развития советского государства.

В этой связи научный интерес представляет вопрос о том, как государственный аппарат обеспечивал деятельность железнодорожного транспорта в части его защиты от противоправных посягательств, в том числе имущественную и личную безопасность пассажиров и перевозимых грузов. Важно понять не только, какие органы создавались, но и почему были созданы те или иные подразделения, как повлияла деятельность этих подразделений на состояние правопорядка на объектах железнодорожной транспортной инфраструктуры. Особый интерес представляют вопросы, связанные с осуществлением государственной политики на объектах железнодорожного транспорта: был ли у партии большевиков план по обеспечению правопорядка на объектах железнодорожного транспорта и как он складывался.

МАТЕРИАЛЫ И МЕТОДЫ

В ходе проведения исследования использовалась наукометрическая база данных Российского индекса научного цитирования (РИНЦ), изучались публикации российских ученых, позволившие подойти к рассматриваемому вопросу с различных позиций. Так, состояние железнодорожного транспорта в предреволюционные и послереволюционные годы описал в 1925 г. И.Д. Михайлов⁴. Он

отмечал, что накануне Октябрьской революции железные дороги оказались в критическом положении⁵. Опираясь на декреты Советской власти Л.Я. Вольфсон и другие авторы делали выводы о повреждениях железнодорожной инфраструктуры, остановках поездов и «неслыханной катастрофе» железнодорожного транспорта, угрожавшей существованию государства⁶. К изучению органов обеспечения правопорядка, в том числе и в первые годы советской власти, обращались Н.Д. Литвинов, В.Д. Путятин⁷. Предметом их изучения становились вопросы организационно-штатного построения правоохранительных органов, нормативно-правового обеспечения их деятельности. В исследовании А.С. Сенина [1] рассмотрены отдельные аспекты деятельности Московского железнодорожного узла в период 1917 – 1922 гг. Общественно-политическую жизнь в рассматриваемый период на региональном уровне и в масштабах страны изучали В.А. Дробченко⁸, Ю.А. Харламова [2]. Н.С. Кирмель и О.В. Шинин. Ученые уделяли особое внимание деятельности спецслужб в ходе Гражданской войны, вопросам обеспечения безопасности на транспорте⁹. Развитию органов внутренних дел в период зарождения советского государства посвящена монография И.В. Гребенчиковой и др.¹⁰. Названные труды позволяют понять ход общественно-политических событий, на фоне которых

⁵ Там же. С. 64-67.

⁶ Вольфсон Л.Я. и др. Развитие железных дорог СССР. М.: Трансжелдориздат, 1939. С. 48.

⁷ Литвинов Н.Д., Путятин В.Д. Органы внутренних дел на транспорте. 1917–1923 гг.: крат. очерк, основные док. и материалы. Москва; Якутск: Изд-во СО РАН: Якут. фил., 2002. 333 с.

⁸ Дробченко В.А. Общественно-политическая жизнь Томской губернии (март 1917 – ноябрь 1918 г.) / под ред. Э.М. Черняка. Томск: Изд-во Том. ун-та, 2010. 549 с.

⁹ Кирмель Н.С., Шинин О.В. Красные против белых. Спецслужбы в гражданской войне, 1917–1922. М.: Вече, 2016. 477 с.

¹⁰ Гребенчикова И.В. и др. Развитие органов внутренних дел в период зарождения Советского государства и в условиях становления административно-командной системы (1917–1939 годы). Екатеринбург: Ур. юрид. ин-т МВД России, 2019. 149 с.

³ Путин В.В. Расширенное заседание коллегии МВД. 2023. 20 марта. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/70744> (дата обращения: 19.04.2023).

⁴ Михайлов И.Д. Эволюция русского транспорта 1913–1925 г. Москва; Ленинград: Экономическая жизнь, 1925. 246 с.

происходило складывание правоохранительных органов по охране общественного порядка и обеспечению безопасности.

Основываясь на методе диалектического материализма, Р.С. Мулукаев и В.С. Афанасьев отмечали, что «органы охраны правопорядка – это организационно-нравственный щит государства», и советскую милицию рассматривали в качестве «основного гаранта реального обеспечения прав и свобод человека и гражданина» [3, с. 208]. В этой связи представляется значимым вопрос о том, могла ли советская милиция в первый годы становления советской власти реально обеспечить в полной мере права и свободы человека и гражданина.

Изучая истоки становления и деятельности правоохранительных органов на объектах железнодорожного транспорта, С.Н. Зайкова делает вывод о том, что в первые годы советской власти за короткий период времени произошла трансформация от ведомственных подразделений обеспечения безопасности на транспорте к вневедомственным [4, с. 91]. Такой же позиции придерживаются и Е.А. Ерин, И.А. Безносов, которые отмечают, что охрана железнодорожных объектов 19 августа 1918 г. «перешла от Наркомпути в ведение Наркомвоена» [5, с. 193], что свидетельствует о переломе в политике центральной власти советской России в отношении обеспечения безопасности объектов транспорта. В развитии этого тезиса согласимся с В.П. Пашиным, который отметил, что уже в первое десятилетие у советской власти произошел коренной перелом во взглядах: от полного отрицания опыта деятельности правоохранительных органов Российской империи до его изучения и внедрения [6, с. 1073]. Мы попытались понять, с чем был связан этот перелом, почему с железнодорожного ведомства центральная власть снимала обязанности по охране собственных объектов, наделив этим правом сторонние подразделения и службы, последствия принимаемых решений.

В качестве источников использованы фонды Государственного архива Российской

Федерации (ГА РФ), содержащие материалы о деятельности Совета народных комиссаров РСФСР (Ф. Р-130), в том числе телеграммы о положении на железнодорожном транспорте, вмешательстве различных организаций в деятельность управления железными дорогами и хищениях железнодорожного имущества и грузов¹¹. Материалы фонда Р-130 впервые введены в научный оборот в ходе проведенного исследования.

В ходе исследования применялись методы как аналитического и синтезирующего характера, так и непосредственно исторические методы. Метод *выделения* позволил сконцентрировать внимание на существенной стороне деятельности государственных органов, связанной с обеспечением правопорядка на объектах железнодорожного транспорта. Метод *анalogии* позволил сопоставить отдельные процессы и явления в деятельности советских органов правопорядка с организацией службы дореволюционных жандармских полицейских подразделений железных дорог. Метод *систематизации* применялся для обнаружения связей и взаимоотношений составных элементов государственного аппарата по обеспечению правопорядка на объектах железнодорожного транспорта. *Историко-генетический* метод использовался для последовательного обнаружения изменений, происходивших при формировании вновь создаваемых государственных органов по обеспечению безопасности и правопорядка на объектах железнодорожного транспорта в рассматриваемый период времени, позволил на основе единичных фактов выявить специфику различных организационных форм по охране правопорядка и обеспечению безопасности. *Сравнительный* метод позволил показать общие и особенные черты в деятельности различных советских подразделений по охране правопорядка периода с октября 1917 г. по июль

¹¹ Путеводитель. Т. 2: Фонды Государственного архива Российской Федерации по истории РСФСР / под общ. ред. С.В. Мироненко. М.: Ред.-изд. отдел фед. архивов, 1996. С. 41.

1918 г. и ранее действовавших жандармских полицейских подразделений железных дорог.

РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

17 апреля 1917 г. Постановлением Временного правительства «Об учреждении милиции» полиция была заменена народной милицией с выборным начальством, подчиненным органам местного самоуправления¹². К октябрю 1917 г. линейный принцип организации службы правоохранительных органов на железнодорожном транспорте был утрачен. Народная милиция действовала в рамках административных единиц, где железнодорожные объекты являлись лишь частью этих территорий. Напротив, Всероссийский исполнительный комитет железнодорожного профсоюза (Викжель), созданный в июле 1917 г. как беспартийная организация для защиты интересов рабочих по всей сети железных дорог, действовал именно по линейному принципу, сохранив вертикаль управления на всей сети железных дорог. В состав этого профсоюза входили в основном эсеры, меньшевики и народные социалисты.

Руководство Викжеля 29 октября 1917 г. стало угрожать большевикам забастовками на железных дорогах, если те, опираясь на Советы, не создадут коалиционное социалистическое правительство. На следующий день 30 октября 1917 г. во время выступления в Петрограде Керенского и Краснова руководство Викжеля в ультимативной форме заявило о создании такого коалиционного правительства – единственном, по их мнению, средстве для достижения мира в стране. Такие контрреволюционные действия Викжеля были осуждены в декабре 1917 г. Чрезвычайным Всероссийским съездом железнодорожников, поддержавшим советскую власть. Всероссийский съезд железнодорожных рабочих и мастеровых состоялся в Петрограде, он объединил 300 делегатов, среди которых

были преимущественно большевики. Участники Всероссийского съезда железнодорожных рабочих избрали 78 делегатов на Общежелезнодорожный съезд, который состоялся уже в январе 1918 г. На Общежелезнодорожном съезде был образован Всероссийский исполнительный комитет железнодорожников – Викжедор. С января 1918 г. Викжедор стал высшим советским органом управления на железнодорожном транспорте [7, с. 259].

Для удержания политической власти в стране, борьбы с контрреволюцией путем агентурного проникновения во враждебные организации в декабре 1917 г. Советом народных комиссаров была создана Всероссийская чрезвычайная комиссия по борьбе с контрреволюцией и саботажем (ВЧК), имевшая свои вооруженные силы [8, с. 79]. В составе ВЧК 18 марта 1918 г. были созданы отделы, в том числе железнодорожный отдел ВЧК. Такие отделы создавались при округах путей сообщения (Центральном, Северном, Приволжском, Уральском, Кавказском, Туркестанском, Сибирском, Дальневосточном) в виде окружных отделов ЧК. При губернских ЧК также создавались железнодорожные отделы. 26 июля 1918 г. в составе ВЧК создан специальный отдел для борьбы с врагами советской власти на железных дорогах – транспортные подразделения ВЧК¹³. Создание этих подразделений свидетельствовало об усилении централизации в обеспечении безопасности на железных дорогах.

Одновременно в качестве силовых структур местными Советами рабочих, солдатских и крестьянских депутатов (Совдепами) стали создаваться боевые органы для захвата и удержания власти. Они получили название Военно-революционных комитетов (ВРК). Военно-революционные комитеты представляли собой вооруженные формирования, которые в интересах партии большевиков устанавливали контроль за штабами воинских гарнизонов, связью, транспортом, продовольственными грузами. К весне 1918 г.

¹² Минер В.Л. История полиции России: в 3 т. Т. 1. Полиция Российской империи / под ред. И.А. Калинин-ченко. М.: Моск. ун-т МВД России им. В.Я. Кикотя, 2019. С. 215-216.

¹³ Кирмель Н.С., Шинин О.В. Красные против белых. Спецслужбы в гражданской войне, 1917–1922. С. 105.

по всей стране было создано около 600 ВРК численностью в каждом от 3–5 до 40 человек и более¹⁴.

Параллельно с этим процессом на территории республики происходила трансформация народной милиции. 28 октября 1917 г. в составе Народного комиссариата внутренних дел (НКВД) была создана рабочая милиция. В соответствии с постановлением НКВД № 15 «О рабочей милиции» при всех Совдепах начали формироваться отряды рабочей милиции. На гражданские и военные власти возлагалась обязанность по выявлению лиц, признававших советскую власть и подборе из их числа кадров, способных нести службу в рабочей милиции, их вооружению¹⁵. Предпочтение отдавалось лицам, ранее служившим в армии или имевшим боевую подготовку.

Процесс создания советской милиции в целом по стране шел неравномерно¹⁶. Во многом он зависел от того, насколько быстро устанавливалась советская власть в регионе, а также тех решений, которые принимали Советы рабочих и крестьянских депутатов на местах. Так, советская власть в Липецке была установлена в декабре 1917 г., а уже 5 января 1918 г. на заседании исполкома Липецкого Совета был решен вопрос о создании рабочей милиции¹⁷. 9 января 1918 г. Саратовский

губернский исполком создал уникальный коллегиальный орган в составе 10 человек – Совет комиссаров милиции для руководства милицией в Саратове¹⁸. В ряде регионов для охраны общественного порядка, в том числе и на объектах железнодорожного транспорта, функции рабочей милиции возлагались на отряды Красной гвардии. В Ярославле советами рабочих депутатов из числа рабочих различных предприятий города, в том числе и Главных железнодорожных мастерских, были созданы отряды Красной гвардии для охраны общественного порядка как на улицах города, так и на железнодорожной станции¹⁹.

Тем временем ситуация на железных дорогах осложнялась разгулом преступности. С одной стороны, рост преступности был связан с перемещением вооруженных солдат, не отличавшихся нравственностью и организованностью. С другой стороны, росло число вооруженных людей среди местного населения, которые под видом реквизиций, прикрывшись властными полномочиями, от лица Советов вмешивались в деятельность железнодорожного транспорта. И те, и другие смотрели на железные дороги как на чуждый элемент капиталистического прошлого, который можно грабить. Солдаты, имевшие при себе оружие, прошедшие испытания военного времени и столкнувшись с трудностями текущего момента, не выдерживали напряжения и нередко становились на путь преступлений. Вооруженные люди в условиях отсутствия сдерживающих факторов становились реальной проблемой, которая не просто угрожала обеспечению правопорядка на железных дорогах, но и ставила в опасность само функционирование транспорта, жизнь и здоровье железнодорожников, сохранность перевозимых товаров. Рабочая милиция, поскольку формировалась по территориальному принципу при местных исполкомах, не могла противодействовать этому явлению в полной мере так, как это могла делать жандармская железнодорожная поли-

¹⁴ Новикова Л.Г. Военно-революционные комитеты // Большая российская энциклопедия. 2018. URL: https://old.bigenc.ru/domestic_history/text/3801944 (дата обращения: 15.07.2023).

¹⁵ Собрание узаконений и распоряжений правительства за 1917–1918 гг. М.: Управление делами Совнаркома СССР, 1942. С. 16.

¹⁶ 2 ноября 1917 г. была создана рабочая милиция в Енисейской губернии; 4 ноября 1917 г. образована Московская милиция; 6 декабря 1917 г. был создан отдел охраны (народной милиции) в Твери; 9 декабря организована советская милиция в Новгороде; 8 декабря 1917 г. – в Омске. 14 декабря 1917 г. представители Омской советской милиции оказали поддержку решениям Совета рабочих и солдатских депутатов в вопросах организации службы в милиции. В июне 1918 г. в результате восстания Чехословацкого корпуса советская власть в Омске была свергнута, а милиция расформирована.

¹⁷ Минер В.Л. История полиции России: в 3 т. Т. 1. Полиция Российской империи. С. 120.

¹⁸ Там же. С. 43.

¹⁹ Минер В.Л. История полиции России: в 3 т. Т. 2. Милиция Советского Союза. С. 193.

ция царской России. Если жандармская железнодорожная полиция находилась на станциях круглосуточно, могла обеспечить личное сопровождение поездов, то рабочая милиция для этого не была предназначена. Ее сфера деятельности включала множество вопросов, связанных с охраной общественного порядка и обеспечением безопасности на территориях, где утверждалась советская власть. Вместе с тем на железнодорожных станциях находились вооруженные люди, у которых было достаточно поводов для недовольства: от социально-политической обстановки в стране до отсутствия питания в пути, в том числе и банальная жажда наживы, жажда взять от государства то, что оно само, по их мнению, не давало. Характерным является письмо представителя Народного комиссариата путей сообщения Л. Елизарова от 18 января 1918 г., в котором он просит Народный комиссариат продовольствия снабдить хлебом станции, где имеются длительные стоянки поездов, заключив, что «голод превращает солдат в ненормальных, ничего не соображающих и применяющих грубую силу в отношении железнодорожников»²⁰. Начальник станции Льгов в телеграмме за № 2/323 сообщал в Революционный штаб и народному комиссару Елизарову о том, что 12 января 1918 г. после затянувшейся стоянки поезда, где закончилось топливо в паровозе, «толпа солдат ворвалась в контору дежурного по станции и учинила насилие» над дежурным гражданином Дрофаном. Угрозы его столь напугали, что он не мог далее исполнять свои должностные обязанности по управлению станцией. Письмо заканчивается просьбой «оградить от таких насилий, в противном случае, служащие вынуждены будут оставить станцию на произвол судьбы»²¹.

13 января 1918 г. Чрезвычайный Всероссийский съезд железнодорожников утвердил «Положение о народной железнодорожной милиции», которым предусматривалась организация «общей милиционной повинности

железнодорожников для охраны общественной, личной и имущественной безопасности и порядка в полосе отчуждения железных дорог». Были созданы особые отряды по защите объектов транспорта из числа работников железнодорожных дорог, а также было утверждено «Положение о народной железнодорожной милиции», в котором предусматривалась организация «общей милиционной повинности железнодорожников...»²². Как показал дальнейший ход событий, сами железнодорожники не могли в полной мере обеспечить надлежащую охрану и безопасность объектов транспорта по ряду причин. Во-первых, к общей милиционной повинности призывались исполнявшие свои обязанности по должности штатные железнодорожники, охрана общественного порядка их интересовала по остаточному принципу: сначала – обязанности, связанные с организацией железнодорожных перевозок, а уже потом те вопросы, которые могли нарушить ритмичность деятельности транспортного комплекса. Во-вторых, из истории деятельности жандармской железнодорожной полиции известно, что железнодорожные служащие сами нередко становились субъектами преступных посягательств. Так, начальник материальной службы станции Белгород, расхищал каменный уголь до февральских событий 1917 г.²³. Жандармская железнодорожная полиция тогда выявила и пресекла его действия [9, с. 91]. Мог бы железнодорожник, входивший в состав народной железнодорожной милиции, выявить что-то подобное в отношении самого себя? Нет. Эти обстоятельства, а также чрезмерный разгул преступности вдоль линий железных дорог стали причиной принятия дополнительных мер для охраны железнодорожного транспорта. О том, что назрела необходимость создания особого подразделения, свидетельствовали многочисленные факты, грабежи и разбои со стороны вооруженных солдат, местного населения, среди которого бесконтрольно распространялось оружие. Сообщения о том, что

²⁰ Государственный архив Российской Федерации (ГА РФ). Ф. Р-130. Оп. 2. Д. 681. Л. 10.

²¹ Там же. Л. 15-16.

²² История российской полиции. Т. 1. С. 95.

²³ ГАКО. Ф. 1642. Оп. 1. Д. 766. Л. 19-28об.

местные жители расхищают имущество и инвентарь повсеместно в количестве десятков и даже сотен человек²⁴, поступали из всех губерний. Крестьяне вскрывали вагоны, отвозили похищенное, затем вновь возвращались, и так в течение дня, многих дней «подъезжали подводами и увозили их содержимое подводами, угрожая несогласным револьверами»²⁵. Подобные хищения зачастую санкционировали местные Совдепы на основании циркуляров и других документов. Так, циркуляр народного комиссара по продовольствию № 133 от 16 декабря 1917 г. предписывал на железнодорожных станциях силами местных Советов реквизировать все мануфактурные и обувные товары, которые не были востребованы получателями в течение двух суток²⁶.

16 февраля 1918 г. декретом Совета народных комиссаров (СНК) № 330 «Об учреждении Всероссийской Межведомственной Чрезвычайной Комиссии по охране дорог» в составе народного комиссариата путей сообщения была учреждена Всероссийская межведомственная чрезвычайная комиссия по охране дорог (ВМЧК)²⁷. Цель создания ВМЧК заключалась в охране перевозимых грузов от противоправных посягательств, в обеспечении интересов грузополучателей в части сохранности грузовых отправок, относящихся к предметам первой необходимости и продовольственным товарам. ВМЧК работала по линейному принципу. В большей степени комиссия аккумулировала силовые функции, утраченные после ликвидации Жандармских полицейских управлений железных дорог (ЖПУ ж.д.). Создание ВМЧК стало первым шагом советской власти на пути централизации органов охраны правопорядка на объектах железнодорожного транспорта советской России [10, с. 1308].

20 февраля 1918 г. декретом СНК № 348 «О пределах компетенции Народного Комис-

сариата путей сообщения в деле транспорта» была уточнена сфера ответственности комиссариата в обеспечении грузовых и пассажирских перевозок по территории республики и было определено, что только Народный комиссариат путей сообщения (НКПС) вправе определять единую координирующую роль всех железных дорог советской республики, осуществлять общее руководство всеми железными дорогами и общее планирование и руководство всеми перевозочными процессами²⁸. Однако местные Совдепы на вопрос регулирования движения поездов смотрели иначе и продолжали предъявлять категорические требования о перемещениях вагонов по станциям, их отцепке в угоду своих интересов и предпочтений. Так, 3 марта 1918 г. группа вооруженных крестьян на ст. Комаричи, расположенной в 98 км к югу от Брянска, ограбила вагон с сахаром. Через несколько часов новые грабители опустошили второй вагон. А на ст. Синезерки, расположенной в 20 км на северо-запад от Брянска, крестьяне окрестных деревень в количестве до 1000 человек потребовали документы на все находившиеся на станции вагоны, и с согласия Второго революционного отряда Лабидова реквизировали вагон пшеницы, вагон гречихи, вагон крупы и вагон мяса. 5 марта 1918 г. в Холмцах Крупенской волости Совет рабочих и крестьянских депутатов насильно реквизировал вагон с военным грузом²⁹. Нужно ли говорить о масштабах и путях дальнейшего распространения предметов военного назначения в крестьянской среде? Очевидно, что похищенное вооружение бесконтрольно распространилось и использовалось для новых преступлений.

Революционный кураж рождал иллюзию вседозволенности у отдельных представителей местных Совдепов, в результате чего они действовали даже не на грани совершения преступлений, а по сути, сами становясь преступниками, прикрывшись интересами революции. Смятение и страх в среде железнодоро-

²⁴ ГА РФ. Ф. Р-130. Оп. 2. Д. 681. Л. 3.

²⁵ Там же. Л. 41.

²⁶ Собрание узаконений и распоряжений правительства за 1917–1918 гг. С. 132–133.

²⁷ Там же. С. 341.

²⁸ Собрание узаконений и распоряжений правительства за 1917–1918 гг. С. 371–372.

²⁹ ГА РФ. Ф. Р-130. Оп. 2. Д. 681. Л. 40–41.

рожников, исходившие от отдельных представителей местных Совдепов – тому подтверждение. Часть железнодорожных служащих отказывалась выполнять свои обязанности. Начальник станции Обухово, расположенной вблизи Петрограда, 7 апреля 1918 г. сообщал в Совнарком, Штаб Красной гвардии, в Викжедор о том, что Красная гвардия местного Обуховского Совдепа вмешивается в деятельность железных дорог, угрожая физической расправой железнодорожным служащим. 6 апреля 1918 г. в 00:28 представители местного Совдепа под угрозой расстрела потребовали от дежурного по станции Подгорного задержать поезд № 4005 для стоянки. Цель – разгрузить этот поезд силами местного населения в интересах Обуховского Совдепа, то есть совершить хищение груза, назвав этот акт реквизицией. Для этого один из представителей Обуховского Совдепа выстрелил по платформе для демонстрации реальности угрозы, обеспечения скорейшего выполнения дежурным его требований. Представители местной администрации таким образом добивались повиновения себе со стороны железнодорожников, однако ничего, кроме паники среди железнодорожных служащих, такая политика не рождала. Опасавшиеся за свою жизнь железнодорожники отказывались от выполнения своих должностных обязанностей. Дежурный по станции Обухово после произошедшего отказался нести службу и покинул свой пост³⁰. Движение по станции было приостановлено.

Начальник станции Бугуруслан Самарско-Златоустской железной дороги 20 апреля 1918 г. сообщал наркому внутренних дел Троцкому, Председателю Совнаркома Ленину, начальнику станции Самара и дежурному по станции Бугуруслан о том, что на станции Бугурусланским Совдепом предъявлено категорическое требование об отпуске шести вагонов с хлебом из числа идущих транзитом для голодающей местности. Три вагона были самочинно отцеплены, – писал он, и просил распоряжения о прекращении хищений гру-

зов, привлечении к ответственности виновных лиц³¹. На имя наркома путей сообщения продолжали приходить телеграммы о том, что «грабежи грузов под видом реквизиций достигли невероятных размеров»³². 21 апреля 1918 г. на ст. Череповец по распоряжению местного Совдепа охрана поезда была разоружена. Были предъявлены требования к железнодорожникам для разгрузки 8 вагонов пшеницы и 5 вагонов овса. Разгрузив их, местные крестьяне сочли, что этого недостаточно, и потребовали разгрузить весь поезд, заявив, что не допустят увести поезд с грузом со станции. Силами череповецкой вооруженной охраны в количестве 60 человек поезд удалось отправить со станции. При прибытии поезда на ст. Тихвин поезд снова был задержан местным Совдепом (Тихвинским) и распоряжением от имени советской власти был подан под разгрузку. Все принимавшиеся железнодорожными организациями меры к сохранности груза не привели к положительному результату: весь поезд был разгружен, и все содержимое поезда было вывезено со станции³³. Таким образом, уже в начале 1918 г. стало очевидным, что события, происходившие на железных дорогах, становились возможными из-за безнаказанности, массового распространения оружия среди местного населения и реквизиций, проводимых местными Совдепами. Управления дорог все чаще обращались к властям с целью оградить железнодорожников от насилия. Железнодорожники все чаще заявляли о том, что они «без оружия противостоять против солдат и грабителей не могут»³⁴.

По этой причине уже 26 марта 1918 г. декретом СНК № 395 «О централизации управления, охране дорог и повышения их провозоспособности»³⁵ была учреждена военная охрана железных дорог. Штаты военной охраны формировались из числа дейст-

³⁰ ГА РФ. Ф. Р-130. Оп. 2. Д. 681. Л. 228.

³¹ Там же. Л. 374.

³² Там же. Л. 40-42.

³³ ГА РФ. Ф. Р-130. Оп. 2. Д. 681. Л. 468-469.

³⁴ Там же. Л. 41-42.

³⁵ Собрание узаконений и распоряжений правительства за 1917–1918 гг. С. 407-408.

вовавших железнодорожников, хотя, в отдельных случаях, допускались исключения. Руководство военной охраной всецело возлагалось на Народный Комиссариат путей сообщения. Таким образом, железнодорожникам самим предлагалось обеспечить свою безопасность. В этих условиях в среде железнодорожников стали появляться даже призывы к упразднению советской власти. Дело в том, что на железных дорогах работали специалисты, не всегда поддерживавшие советскую власть, но которых держали на службе ввиду невозможности их заменить. Железная дорога по-революционному функционировать не могла, и для организации ее службы, в первую очередь, требовались специалисты, а политические взгляды и убеждения были вторичны. Председатель общего собрания служащих, мастеровых и рабочих станции Брянск Зиновьев сообщал в Москву народным комиссарам: «Обсудив вопрос о грабежах, обысках и насилиях, чинимых местной Красной гвардией среди граждан и на железных дорогах, стрельбы днем и ночью и безобразий», просим Совет народных комиссаров потребовать немедленного «прекращения царящей анархии, в противном случае требуем ухода представителей советской власти как несостоятельной в отношении защиты жизни и имущества граждан Российской советской республики»³⁶.

Как следует из архивных материалов, местные Совдепы позволяли населению совершать хищения грузов под видом реквизиций. Нарком путей сообщения Невский 13 апреля 1918 г. уведомил Совнарком, Высший военный совет, Викжедор, и начальника Юго-Восточной железной дороги о том, что на станции Урюпинск представитель охранной секции Военно-революционного комитета Хоперского округа предъявил начальнику станции письменное требование с угрозой об аресте и силой взял паровоз с пассажирского поезда для погони за преступником. Паровоз возвращен через 8 часов испорченным с течью труб. Пассажирский поезд не смог про-

должить дальнейшее движение и был отменен³⁷. Представитель Викжедор сообщал о конфликте, произошедшем 12 апреля 1918 г. на станции Черемхово, где местный Совдеп регулярно брал маневровые паровозы для своей надобности, чем нарушал ритмичную работу железнодорожного транспорта. Викжедор предлагал исключить факты вмешательства всех Совдепов в техническую деятельность железных дорог, а в случае крайней необходимости требовал обязательно согласовывать свои действия с начальником станции или начальником дороги³⁸.

17 июля 1918 г. декретом СНК № 600 «Об учреждении Управления по охране путей сообщения» при НКПС было учреждено Управление по охране путей сообщения³⁹. Возглавил вновь созданное Управление Н.К. Беляков – бывший член расформированной в тот же день ВМЧК. Общую численность служащих за счет рабочих, мастеровых и крестьян предписывалось довести до 70000 человек. В задачи вновь созданного Управления входила борьба со спекуляцией и с незаконным провозом грузов. Характерным для Управления по охране путей сообщения было двойное подчинение. Подобно тому, как жандармская железнодорожная полиция дореволюционной России находилась в двойном подчинении, где в роли управляющего субъекта выступало военное ведомство, так и Управление по охране путей сообщения находилось в двойном подчинении. С одной стороны, служащие Управления по охране путей сообщения подчинялись НКПС, и это касалось мирного времени. Но, если на территориях, где проходили железные дороги, велись военные действия, служащие Управления по охране путей сообщения переходили в подчинения Народного комиссариата по военным делам (Наркомвоен). Военное ведомство обязано было учить чинов охраны военному делу, действиям, слаженным с Красной Армией. Переход руководства ох-

³⁷ Там же. Л. 316.

³⁸ Там же. Л. 354-355.

³⁹ Собрание узаконений и распоряжений правительства за 1917–1918 гг. С. 716-717.

³⁶ ГА РФ. Ф. Р-130. Оп. 2. Д. 681. Л. 167-168.

раной путей сообщения в военное ведомство в случае военных действий на железных дорогах был обусловлен спецификой проведения военных операций, приоритетом военных интересов над интересами, пусть и важной, но все же отдельной отрасли народного хозяйства.

Советская власть не спешила давать ведомству путей сообщения расширенные права на защиту своих объектов. Почему это было так, становится понятным из резолюции, принятой Бонч-Бруевичем и военными комиссарами Шармановым и Фоминым 23 июля 1918 г. за № 28/VII. В частности, они отмечали, что «железные дороги управляются главными дорожными комитетами, в подчинении которых находится Чрезвычайная железнодорожная охрана, могущая в зависимости от лиц, состоящих во главе, представить весьма внушительную силу. Вследствие такой организации железных дорог в то же время весьма еще слабой вооруженной силы общегосударственной, железные дороги могут явиться государством в государстве. Случайный состав исполнительных комитетов на дорогах может сделать последние непослушными воле правительства и могущими силой отстоять свое решение»⁴⁰. Таким образом, авторы названной резолюции ясно указали на желание властей, в первую очередь, удержать власть, а во вторую – обеспечить ее функционирование, для чего железные дороги представляли ключевую роль, тем самым косвенно подтверждая вывод о том, что единого плана по обеспечению безопасности железнодорожного транспорта в октябре 1917 – июле 1918 г. все же не было. Было, во-первых, стремление удержать власть, во-вторых, обеспечить продовольственное снабжение для функционирования государственных органов. Охрана железных дорог осуществлялась по остаточному принципу, стихийно, бессистемно, исходя из складывающейся ситуации на фоне роста общеуголовной преступности.

ВЫВОДЫ

Таким образом, проведенное исследование позволяет сделать вывод о том, что уже в первый год деятельности советской власти вопросами охраны и обеспечения безопасной железнодорожного транспорта так или иначе занимались рабочая милиция, Всероссийская междоветовственная комиссия по охране дорог, Железнодорожный отдел ВЧК, Управление по охране путей сообщения при НКПС. Эти подразделения создавались без какого-либо плана, стихийно, в силу складывавшегося положения в обществе и на объектах транспорта. В свою очередь, железные дороги стали местом столкновения и обнаружения противоречий между местными и государственными интересами. Если центральная государственная власть смотрела на железные дороги как на единый транспортный комплекс, призванный обеспечить функционирование всего государства, то местные Совдепы исходили из интересов жителей близлежащих населенных пунктов, стремились захватить материальные ценности без учета потребностей других регионов страны. Местное население и вооруженные группы солдат в угоду меркантильных интересов, продиктованных временными трудностями, требовали от железнодорожников подчинения и активно вмешивались в деятельность транспорта. Железнодорожники, понимавшие, что такое вмешательство недопустимо с точки зрения обеспечения перевозочных процессов и опасавшиеся за свою жизнь, отказывались от выполнения своих должностных обязанностей и покидали свои посты. Старый мир был разрушен, а новый еще не создан, его только предстояло построить. В этих условиях решение было возможно только сверху, при укреплении центральной власти. Велся поиск организационных форм обеспечения правопорядка на железных дорогах страны. Шаги советской власти по созданию силовых подразделений были ситуативными, отчасти запоздалыми и не отвечали в полной мере тем вызовам, с которыми столкнулось государство ввиду массового

⁴⁰ ГА РФ. Ф. Р-130. Оп. 2. Д. 233. Л. 13-13об.

вооружения местного населения, разгула преступности и беззакония. Создание рабочей милиции не могло реально обеспечить права и свободы человека и гражданина на объектах железнодорожной транспортной инфраструктуры. Созданные впоследствии подразделения не могли улучшить положение на железных дорогах, и с течением времени общее состояние правопорядка только ухудшалось. Вместе с тем государство действовало осторожно и не торопилось народному комиссариату путей сообщения давать расширенные права на защиту своих объектов, так как опасалось, что железнодорожники, обладая излишней самостоятельностью и имея в своем распоряжении войска, могут выйти из-под контроля центральной власти.

О коренном переломе в действиях советской власти от полного отрицания опыта деятельности правоохранительных органов

Российской империи до его изучения и внедрения в советском государстве в рассматриваемый период, конечно же, говорить преждевременно, но уже в первый год становления советской власти стало понятным, что, создав Управление по охране путей сообщения с двойным подчинением и планируемой штатной численностью 70000 человек, как централизованное силовое подразделение по охране путей сообщения, советское Правительство частично признало опыт линейной организации службы, как это было реализовано в дореволюционных жандармских полицейских Управлениях железных дорог. Опыт первого послереволюционного года существования советской власти показал необходимость оперативного реагирования на ситуацию в стране, необходимость должного обеспечения правопорядка и безопасности на объектах железнодорожного транспорта.

Список источников

1. *Сенин А.С.* Московский железнодорожный узел. 1917–1922. М.: Едиториал УРСС, 2004. 573 с. <https://elibrary.ru/qqipbr>
2. *Харламова Ю.А.* Российский железнодорожный комплекс: политический анализ. М.: Инфра-М, 2012. 311 с. <https://elibrary.ru/uqdaqwr>
3. *Мулукаев Р.С., Афанасьев В.С.* Советская милиция как орган охраны правопорядка // Труды Академии управления МВД России. 2020. № 4 (56). С. 207–211. <https://elibrary.ru/xfvgpk>
4. *Зайкова С.Н.* Административно-правовое обеспечение транспортной безопасности в истории отечественного законодательства // Труды Института государства и права Российской академии наук. 2021. Т. 16. № 4. С. 83–109. <https://doi.org/10.35427/2073-4522-2021-16-4-zajkova>, <https://elibrary.ru/levrro>
5. *Ерин Д.А., Безносков И.А.* Войска внутреннего назначения во Владимирской губернии (1918–1929 гг.): правовые основы организации и деятельности // Вестник Владимирского юридического института. 2020. № 4 (57). С. 191–200. <https://elibrary.ru/cyarhm>
6. *Пашин В.П.* К истокам становления и деятельности советской милиции (на материалах Курского края) // Вестник Тамбовского университета. Серия: Гуманитарные науки. 2022. Т. 27. № 4. С. 1070–1080. <https://doi.org/10.20310/1810-0201-2022-27-4-1070-1080>, <https://elibrary.ru/ewwygc>
7. *Кулькина О.А.* Гражданская война в Царицыне 1918–1919 гг. В воспоминаниях железнодорожников – участников боевых действий // Ключевские чтения – 2022. Россия выбирает путь: материалы Междунар. конф. молодых ученых. М.: Спутник+, 2022. С. 257–262. <https://elibrary.ru/pwiope>
8. *Аверченков В.И., Ерохин В.В., Голембиовская О.М.* История системы государственной безопасности России. М.: Флинта, 2011. 193 с. <https://elibrary.ru/sdqwov>
9. *Петрыкин Н.Н.* На страже безопасности и благочиния: жандармская железнодорожная полиция на территории Курской губернии во второй половине XIX – начале XX века. Белгород: Белгород. юр. ин-т МВД России им. И.Д. Путилина, 2022. 159 с. <https://elibrary.ru/sxbuyc>
10. *Петрыкин Н.Н.* Преодоление последствий слома правоохранительной системы Российской империи на железнодорожном транспорте в первые годы советской России // Вестник Тамбовского университета. Серия: Гуманитарные науки. 2022. Т. 27. № 5. С. 1304–1314. <https://doi.org/10.20310/1810-0201-2022-27-5-1304-1314>, <https://elibrary.ru/ioubij>

References

1. Senin A.S. (2004). *Moskovskii zheleznodorozhnyi uzel. 1917–1922* [Moscow Railway Junction. 1917–1922]. Moscow, Editorial URSS Publ., 573 p. (In Russ.) <https://elibrary.ru/qqjpbpr>
2. Kharlamova Yu.A. (2012.) *Russian Railroad Complex: Political Analysis*. Moscow, Infra-M Publ., 311 p. (In Russ.) <https://elibrary.ru/uqdqwr>
3. Mulukaev R.S., Afanas'ev V.S. (2020). Sovetskaya militsiya kak organ okhrany pravoporyadka. *Trudy Akademii upravleniya MVD Rossii = Proceedings of the Management Academy of the Ministry of Interior of Russia*, no. 4 (56), pp. 207-211. (In Russ.) <https://elibrary.ru/xfvgpk>
4. Zaikova S.N. (2021). Administrative and Legal Support of Transport Security in the History of Russian Legislation. *Trudy Instituta gosudarstva i prava Rossiiskoi akademii nauk* [Proceedings of the Institute of State and Law of the Russian Academy of Sciences], vol. 16, no. 4, pp. 83-109. (In Russ.) <https://doi.org/10.35427/2073-4522-2021-16-4-zajkova>, <https://elibrary.ru/levrro>
5. Erin D.A., Beznosov I.A. (2020). Internal troops in the Vladimir province (1918–1929): legal bases of organization and activity. *Vestnik Vladimirskogo yuridicheskogo institute = Bulletin of Vladimir Law Institute*, no. 4 (57), pp. 191-200. (In Russ.) <https://elibrary.ru/cyarhm>
6. Pashin V.P. (2022). To the origins of the development and activities of the Soviet police (based on the materials of the Kursk region). *Vestnik Tambovskogo universiteta. Seriya: Gumanitarnye nauki = Tambov University Review: Series Humanities*, vol. 27, no. 4, pp. 1070-1080. (In Russ.) <https://doi.org/10.20310/1810-0201-2022-27-4-1070-1080>, <https://elibrary.ru/ewwygc>
7. Kul'kina O.A. (2022). Grazhdanskaya voina v Tsaritsyne 1918–1919 gg. V vospominaniyakh zheleznodorozhnikov – uchastnikov boevykh deistvii [The Civil war in Tsaritsyn 1918–1919. In the memoirs of railway workers who participated in the fighting]. *Materialy Mezhdunarodnoi nauchnoi konferentsii molodykh uchenykh «Klyuchevskie chteniya – 2022. Rossiya vybiraet put'»* [Proceedings of the International Scientific Conference of the Young Scientists “Klyuchevskie Readings – 2022. Russia Chooses the Path”]. Moscow, Sputnik+ Publ., pp. 257-262. (In Russ.) <https://elibrary.ru/pwiope>
8. Averchenkov V.I et al. (2011). *Istoriya sistemy gosudarstvennoi bezopasnosti Rossii* [The history of the Russian State security system]. Moscow, Flinta Publ., 193 p. (In Russ.) <https://elibrary.ru/sdqwov>
9. Petrykin N.N. (2022). *Na strazhe bezopasnosti i blagochiniya: zhandarmская zheleznodorozhnaya politiya na territorii Kurskoi gubernii vo vtoroi polovine XIX – nachale XX veka* [On guard of security and decency: the gendarmerie railway police on the territory of the Kursk province in the second half of the 19th – early 20th century]. Belgorod, Putilin Belgorod Law Institute of Ministry of the Interior of Russia Publ., 159 p. (In Russ.) <https://elibrary.ru/sxbuyc>
10. Petrykin N.N. (2022). Overcoming the consequences of the breakdown of the law enforcement system of the Russian empire in railway transport in the early years of Soviet Russia. *Vestnik Tambovskogo universiteta. Seriya: Gumanitarnye nauki = Tambov University Review: Series Humanities*, vol. 27, no. 5, pp. 1304-1314. (In Russ.) <https://doi.org/10.20310/1810-0201-2022-27-5-1304-1314>, <https://elibrary.ru/ioubij>

Информация об авторе

Петрыкин Николай Николаевич, кандидат исторических наук, доцент кафедры современных образовательных технологий, Южно-Уральский государственный университет (национальный исследовательский университет), г. Челябинск, Российская Федерация; преподаватель кафедры обеспечения безопасности на объектах транспорта, Белгородский юридический институт Министерства внутренних дел Российской Федерации им. И.Д. Путилина, г. Белгород, Российская Федерация.

<https://orcid.org/0000-0003-1441-6974>
for@nnpetrykin.ru

Поступила в редакцию 26.07.2023

Получена после доработки 20.09.2023

Принята к публикации 22.11.2023

Information about the author

Nikolay N. Petrykin, PhD (History), Associate Professor of the Modern Educational Technologies Department, South Ural State University, Chelyabinsk, Russian Federation; Lecturer of the Security at Transport Facilities Department, Putilin Belgorod Law Institute of Ministry of the Interior of Russia, Belgorod, Russian Federation.

<https://orcid.org/0000-0003-1441-6974>
for@nnpetrykin.ru

Received 26.07.2023

Revised 20.09.2023

Accepted 22.11.2023