

«О ведомственной охране ж.д. транспорта»

17 июля 1918г. Совет Народных Комиссаров принял постановление о создании при НКПС Управления по охране путей сообщения, а при округах путей сообщений и управлениях дорог-отделов охраны. Постановлением предусматривалось, что во главе Управления должен стоять один из членов коллегии Народного комиссариата путей сообщения. Предполагалось численность охраны довести до 70 тыс. чел. И принимать в её ряды только по рекомендациям рабочих, профессиональных и крестьянских организаций.

Удалось несколько улучшить порядок на железных дорогах, а главное - железнодорожники получили надежную защиту от вооруженных банд. Сохранилось немало документов, свидетельствующих о героических подвигах личного состава подразделений охраны в борьбе за сохранность имущества железных дорог и перевозимых грузов.

Положение в стране все более осложнялось, нужны были неотложные меры по усилению охраны железных дорог. Поэтому 23 января 1920г. Совет Рабочей и Крестьянской Обороны принял постановление о передаче охраны железных дорог Народному комиссариату внутренних дел (НКВД).

В постановлении говорилось: “Ввиду необходимости объединения всех действующих ныне на железнодорожных путях сообщения Республики организаций по охране и обороне сооружений, по охране порядка, безопасности имущества Совет Рабочей и Крестьянской Обороны постановляет:

1. Обязанности военного ведомства в деле обороны и охраны железных дорог ограничить прифронтовой полосой.
2. Охрану всех железнодорожных сооружений Республики и всего имущества, находящегося в пределах полосы отчуждения, возложить на Штаб войск внутренней охраны (ВОХР), каковой является учреждением, сосредоточивающим в себе командование всеми военными силами, имеющимися в полосе отчуждения железных дорог, за исключением лишь прифронтовой полосы.
3. Войска обороны и охраны железных дорог Республики передаются из Народного комиссариата по военным делам в распоряжение Штаба войск внутренней охраны.
4. На каждой дороге назначается начальник охраны дороги, коему подчиняется, помимо войск ВОХРа, и железнодорожная милиция. Причем на начальника охраны дороги возлагается наблюдение за сторожевой охраной дороги.

Как видно из этого постановления, усиление охраны железных дорог намечалось осуществить путем объединения командования всеми силами охраны - войск ВОХРа, милиции и сторожевой охраны.

Но эти мероприятия не привели к значительному улучшению охраны дорог и прежде всего потому, что имея объединенное командование, охрана в структурном отношении по-прежнему оставалась разрозненной. Войска ВОХРа строились по линейному принципу и в пределах дороги объединялись в войсковые соединения. Управление милицией осуществлялось по территориальному принципу, железнодорожная милиция подчинялась милиции уезда, губернии и Главному управлению милиции. Сторожевая охрана находилась в ведении тех агентов путей сообщения, грузы, объекты и имущество которых она охраняла.

В 1920 году НКПС издал положение об охране имущества и перевозимых грузов. Положением предусматривалось ответственность железных дорог за охрану грузовых станций, материальных складов и пакгаузов, складов топлива, имущества, а также перевозимых по железным дорогам грузов и багажа, устанавливался порядок комплектования сторожевой охраны и несения ею службы.

При этом предусматривалось подчинение сторожей тем агентам, грузы и имущество которых они охраняют. Что же касается сохранности имущества дорог, перевозимых грузов и багажа, охрана которых осуществлялась силами НКПС, то она ухудшилась. Особенно возросли хищения грузов в пути. Объяснялось это тем, что в распоряжении железнодорожной администрации не было вооруженной охраны, а войска внутренней охраны не всегда могли прийти на помощь. К тому же некоторые руководители железных дорог не серьезно относились к подбору сторожевой охраны и контролю за несением ею службы. Нередко сторожа отвлекались на работы, не имеющие никакого отношения к их прямым обязанностям.

Для обеспечения сохранности грузов в пути было введено сопровождение ценных грузов отправителями или получателями. Однако эта мера не улучшила положение с сохранностью грузов. Проводники отправителями или получателями грузов для охраны ценного имущества назначались только в тех случаях, если отправка была повагонная.

Значительная часть проводников службу несла плохо, так как в пути следования они не кем не контролировались и никому из железнодорожной администрации в том числе и железнодорожной охране, не подчинялись. Таким образом, проблему усиления охраны железных дорог проведенные мероприятия окончательно не решили.

К охране железных дорог привлекались различные органы и виды охраны, но положение на транспорте с обеспечением сохранности грузов и имущества оставалось еще сложным. По-прежнему каждый вид охраны действовал самостоятельно, отсутствовал единый орган руководства, и сами железные дороги не были привлечены непосредственно к охране своего хозяйства.

С таким положением дел мириться было нельзя, и 16 февраля 1921 г. Приказом НКПС организуется часть охраны путей сообщения, позже переименованная в отдел охраны.

14 апреля 1921 г. Наркомом путей сообщения назначается Ф.Э.Дзержинский. К этому времени, несмотря на решительные меры, принятые Советом Народных Комиссаров и Советом Труда и Оборона, наладить работу транспорта не удавалось. Тяжелое наследие принял новый нарком.

К тому же на железнодорожном транспорте продолжали действовать саботажники из меньшевиков и эсеров, часть железнодорожников занималась взяточничеством и спекуляцией.

Ф.Э.Дзержинский с присущей ему энергией взялся за восстановление транспорта. Работал днем и ночью. Днем нарком мало сидел в кабинете, чаще его можно было найти на путях или в депо, а ночью изучал сложное транспортное хозяйство, его экономику, финансы.

Главный недостаток охраны Ф.Э.Дзержинский видел в том, что в ней не участвовали сами железнодорожники. "Мы не покончим с хищениями, говорил он, - если не привлечем к этому делу массы честных сознательных железнодорожников.

По предложению Ф.Э.Дзержинского 9 декабря 1921 г. ВЦИК и Совет Труда и Оборона принимают важное постановление об охране железных дорог, положившее начало ведомственной охране путей сообщения:

Декрет Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета и Совета Труда и Оборона об охране складов, пакгаузов и кладовых, а равно сооружений на железнодорожных и водных путях

1. Существующие ныне на основании постановлений Совета Труда и Оборона от 28 апреля 1920 г., 14 и 28 июля 1921 г. и декрета Совета Народных Комиссаров от 3 августа 1921 г. охрану багажа и грузов, в том числе топлива и соли, а равно и охрану разного рода складов и сооружений на железных дорогах и водных путях возложить на Народный комиссариат путей сообщения и его местные органы, а железнодорожную и водную милицию упразднить.
2. Для выполнения указанной в п. 1 охраны предложить народному комиссару путей сообщения создать на железных дорогах и водных путях потребные кадры вооруженных сторожей, которые, находясь в полном подчинении и на продовольственном снабжении тех органов Народного комиссариата путей сообщения, грузы и имущество коих они охраняют, в отношении инструктирования по содержанию в порядке оружия и его применению, а также снабжения обмундированием и оружием находятся в ведении инспекторов охраны дорожных, областных и центральных управлений по принадлежности.
3. Для выполнения административных функций милиции, указанных в п. 1 предложить Всероссийской чрезвычайной комиссии усилить соответственно свои органы на путях сообщения.
4. Предложить Народному комиссариату продовольствия обеспечить на эту потребность за Народным комиссариатом путей сообщения и Всероссийской чрезвычайной комиссией твердый продовольственный фонд в количестве 47470 пайков, перечислив это количество из пайков, ранее отпускавшихся железнодорожной и водной милиции из фонда Главного управления по снабжению Красной Армии и Флота, приняв следующий порядок фактической передачи пайков: на первый период организации, т.е. на 2 недели с момента принятия настоящего постановления, передать Народному комиссариату путей сообщения и Всероссийской чрезвычайной комиссии 38970 пайков, а после этого срока - полностью 47470 пайков.
5. Обязать Военное ведомство по мере возможности выделить в распоряжение Народного комиссариата путей сообщения военных специалистов для инструкторских должностей по охране.
6. Сторожа охраны зачисляются на особый железнодорожный учет, при объявлении мобилизации остаются по соглашению с Революционным Военным Советом Республики на своих местах до особого на то постановления Совета Труда и Оборона.
7. С организацией охраны ответственность за целостность и сохранность принимаемых к перевозке по железнодорожным и водным путям багажа и грузов полностью возложить на Народный комиссариат путей сообщения, который совместно с Народным комиссариатом продовольствия должен выбрать и представить на

утверждение Высшему совету по перевозкам установленным порядком соответствующий проект инструкции о материальной и судебной ответственности Народного комиссариата путей сообщения перед пассажирами и грузохозяевами за ценность и сохранность перевозимых багажа и груза.

8. Поручить Народному комиссариату путей сообщения установить категорию железнодорожных и водных агентов, ответственных непосредственно за целость и сохранность принимаемых к перевозке багажа и грузов, и выработать для них нормы премирования, обуславливаемые степенью сохранного прибытия багажа и грузов по назначению и выдачи их владельцам.
9. Установить на железных дорогах и водных путях премирование за обнаружение виновных в краже всякого рода ценностей с назначением размера премии в зависимости от стоимости похищенного, оцениваемого по местным рыночным ценам, а также в соответствии с тем, обнаружены ли только похитители, или же похитители и украденное.
10. Разрешить Народному комиссариату путей сообщения на тех железных дорогах и водных путях или на их участках, а также отдельных станциях и пристанях, на которых это будет признана возможным, поручить охрану багажа и грузов, а равно отдельных поездов, пакгаузов и всякого рода складов, а также производство операций по приему, развозке и выдачи грузов частным артелям за их полной ответственностью за целость и сохранность вверяемых им ценностей.

Председатель ВЦИК М.Калинин.

Председатель Совета Труда и Оборны В.Ульянов (Ленин).

Народный комиссар путей сообщения во исполнение этого постановления издал 16 декабря 1921 г. Приказ о немедленной ликвидации железнодорожной милиции и формировании охраны НКПС в виде вооруженных сторожей.

День принятия постановления ВЦИК и СТО - 9 декабря 1921 г. - принято считать днем рождения военизированной охраны МПС.

Положением, объявленным приказом наркома путей сообщения, предусматривалась следующая структура охраны:

1. в НКПС при центральном управлении железнодорожного транспорта (ЦУЖЕЛ)- центральный отдел охраны;
2. в округах при начальнике округа (ОН) - отделы охраны округов;
3. на дорогах при начальнике дорог (Н) - отделы охраны дорог;
4. отделениях (ЛН) - отделы охраны отделений;
5. на линии районы охраны, возглавляемые районными руководителями.

Вооруженные сторожа сводились в команды, во главе которых стояли начальники команд и старшие сторожа. Непосредственное руководство частями и подразделениями (обучение, правила ношения оружия, его учет и т.д.) Осуществлялось командованием охраны. По вопросам охраны багажа и грузов сторожа подчинялись агентам путей сообщения, грузы и имущество которых они охраняли.

1.08. 2003.г. Военизированная охрана министерства путей сообщения была переименована в Федеральное Государственное предприятие Ведомственная охрана Министерства путей сообщения.

7. 06. 2005 г. Федеральное Государственное предприятие Ведомственная охрана МПС было передано в Министерство транспорта Российской Федерации и было переименовано в Федеральное Государственное предприятие Ведомственная охрана железнодорожного транспорта России.