

Komarnitskyi Oleksandr. Students-teachers of the Ukrainian SSR: the problem of the formation of a new political outlook (late 20s – 30s of the XXth century). The article shows, on specific examples, the opposition sentiments of students in the pedagogical educational institutions of Soviet Ukraine, some of whom did not take the Bolshevik model of society. The author notes that the growth of a new type of students, which was not in accordance with the «general line» of the Bolshevik party, falls on the late 1920s-1930s. The publication says that the students ironically treated the policy of the Bolsheviks in the construction of socialism and communism. A number of students did not accept the Party's call for their participation in public and political work. The author revealed a number of facts when young people refused to accept the teachings of the classics of Marxism-Leninism, the leaders of the Bolshevik party and government, humiliated the role of Stalin as «the leader of the party and the theoretician». Some students perceived the death of one or another head of state as a hope for further positive changes in the state (we are talking about Stalin, S. Kirov, V. Kuibyshev). It is said that many students refused to recognize Marxism-Leninism for science, they were negative about educational subjects of ideological content. There are a number of facts about the support of youth for the ideas of Trotsky and G. Zinovjev, and the «right-opportunist» theories of M. Bukharin, O. Rikov and Tomsky are cited. Students were persecuted for «anti-Soviet and counter-revolutionary» work, not to ensure «the communist upbringing of children.» It is noted that anti-party inscriptions and counter-revolutionary jokes, poems of «counterrevolutionary» content, were widespread in the student community. The author reports about the cases of disappearance of portraits of party leaders.

Key words: student, institute, technical school, Bolsheviks, opposition.

Отримано: 15.05.2017 р.

УДК (477)371.749;343.346 «1941/1945»

Олександр Лисенко
Людмила Хойнацька

ОХОРОНА ВАНТАЖІВ ТА БОРТЬБА ЗІ ЗЛОЧИННІСТЮ НА ЗАЛІЗНИЦЯХ УКРАЇНИ В ПЕРІОД НІМЕЦЬКО-РАДЯНСЬКОЇ ВІЙНИ

Олександр Лисенко, Людмила Хойнацька. Охорона вантажів та боротьба зі злочинністю на залізницях України в період німецько-радянської війни. У статті викладено основні напрями боротьби з правопорушеннями на залізничному транспорті республіки в екстремальних умовах війни. Визначено типові злочини й обставини їх скоєння. Проаналізовано нормативно-правову базу та інституційні аспекти зусиль, спрямованих на забезпечення недоторканості державних вантажів та майна громадян. Простежується динаміка правопорушень у цій сфері, на підставі якої сформульовано висновки про ефектив-

ність зазначених заходів. Вказано на недоліки в організації даного сегменту діяльності правоохоронних органів та залізничних служб.

Ключові слова: Україна, німецько-радянська війна, залізничний транспорт, охорона вантажів, правопорушення, організована злочинність, кримінальні санкції.

Александр Лысенко, Людмила Хойнацкая. *Охрана грузов и борьба с преступностью на железнодорожном транспорте Украины в период немецко-советской войны.* В статье показаны основные направления борьбы с правонарушениями на железнодорожном транспорте республики в экстремальных условиях войны. Определены типовые преступления и обстоятельства их совершения. Проанализированы нормативно-правовая база и институциональные аспекты стремлений, направленных на обеспечение неприкосновенности государственных грузов и имущества граждан. Прослеживается динамика правонарушений в этой сфере, на основании которой сформулированы выводы про эффективность проведенных мер. Указаны недочеты в организации этого сегмента деятельности правоохранительных органов и железнодорожных служб.

Ключевые слова: Украина, немецко-советская война, железнодорожный транспорт, охрана грузов, правонарушения, организованная преступность, уголовные санкции.

Обставини воєнного часу надзвичайно ускладнили діяльність правоохоронних органів. Це пояснювалося кількома причинами: по-перше, значно зросло коло обов'язків транспортної міліції та інших правоохоронних структур; по-друге, евакуаційні заходи й вимушені масові міграції, поширення правового нігілізму спричинили спалах активності кримінальної злочинності та службових правопорушень; по-третє, обсяги вантажопотоків залізничними комунікаціями зросли в кілька разів, у зв'язку з чим ускладнились умови для організації належного контролю за ними, охорони та збереження державного й особистого майна громадян.

Ці та інші аспекти проблеми знайшли відображення у низці узагальнюючих праць¹ та публікаціях провідних фахівців з вказаної тематики, зокрема І. Біласа, Я. Кондратьєва, П. Михайленка, А. Тимченка, А. Шевченка та інших².

Воєнний стан поставив правоохоронні органи перед необхідністю перебудови оперативної роботи, що більшою мірою концентрувалася на профілактиці, відверненні, виявленні й розкритті злочинних дій на залізниці.

Динаміку кримінальної злочинності ілюструють такі дані: у 1941 р. порівняно з 1940 р. у цілому по СРСР було зареєстровано на 526 620 злочинів менше (53,8%), а в 1942 р. (у співставленні з 1941 р.) вона зросла на 1,5% (зокрема, крадіжки – на 29,3%)³. Аналогічні тенденції простежувались і на залізничному транспорті. Найпоширенішими видами злочинності були грабежі в товарних вагонах з метою оволодіння речами, одягом і продуктами харчування.

З метою нормативно-правового забезпечення цієї ділянки функціонува-

ння органів НКВС-НКДБ ухвалювалися рішення ДКО СРСР, зокрема «Про посилення роботи з затримання шпигунів, диверсантів, дезертирів, боротьби з грабежами та з вилучення зброї на залізницях» від 5 вересня 1941 р., «Про організацію боротьби з грабежами на залізничних шляхах» від 11 листопада 1941 р. та ін.

Головне управління міліції (ГУМ) НКВС СРСР зобов'язало начальників залізничних відділів міліції вжити всіх можливих засобів для профілактики і розкриття злочинів, не покладатися на недосвідчених співробітників, особисто контролювати хід розслідування, а за необхідності виїжджати на місце правопорушень.

Однак вирішити ці та інші завдання було складно з кількох причин. Внаслідок масового переміщення значної кількості людей у східні райони країни, практично втрачено можливість спиратися на громадський актив, об'єднаний у бригади сприяння міліції, групи підтримання громадського порядку тощо. Доступність зброї у прифронтовій смузі сприяла появі бандитських формувань, організованих угруповань кримінального спрямування, які створювали серйозну загрозу для життя працівників транспорту, пересічних громадян, а також вантажів та майна.

У зв'язку з цим міліція у тилових районах, що межували з лінією фронту, зобов'язувалась вилучати зброю у місцевого населення. Лише за один день – 17 травня 1942 р. співробітники органів внутрішніх справ Ворошиловградської та Харківської областей конфіскували у злочинців 7 гранат, 19 одиниць холодної зброї, 6 751 набій до нарізної вогнепальної зброї⁴.

Крадіжки майна та вантажів на залізниці належали до найпоширенішого виду правопорушень на залізничному транспорті – від 46 до 51%. Та, якщо у передвоєнні роки більшість крадіжок здійснювали злочинці рецидивісти, то під час війни (75%) – особи які до того не притягувалися до кримінальної відповідальності, зокрема, працівники залізниць – 14%, військовослужбовці – 3,5%, неповнолітні – 18,⁵ %.

Коливалась кількість такого виду правопорушень, як шахрайство. До таких дій вдавалися службовці залізниці та інших відомств, дезертири. У той час, коли до війни шахрайство використовувалось з метою незаконного отримання чужого ручного багажу і вантажів, то у воєнний період – основним видом шахрайства стала підробка документів, завдяки яким злочинці отримували доступ до матеріальних цінностей⁶. Для прикладу, під час евакуаційних заходів на Північно-Донецькій залізниці начальник її секретаріату Вожов, уповноважений отримати продукти харчування для керівного складу, викрав 50 кг цукру, 57 кг борошна, 29 кг рису, 41 кг крупи, 59 пачок печива, 16 кг цукерок, 1 ящик (113 шматків) мила, 29 кг варення і джему, 23 кг вершкового масла, 15 кг олії, 11 л спирту, інші товари загальною вагою 382 кг. Під час слідства Вожов виказав своїх спільників – Дударева, Серікова, Безкостного і Анісімова, яких також арештували.

Незважаючи на загальне погіршення криміногенної ситуації, органи

внутрішніх справ зуміли налагодити профілактичну роботу. Так, у 1942 р. кількість правопорушень, яким вдалося запобігти, зросла порівняно з 1940 р. на 45,5%⁷.

Співробітники міліційних структур намагались адаптуватися до зміни ситуації. Підвищена увага приділялася розкриттю найбільш небезпечних злочинів, кількість яких зросла. Особливо частими під час війни стали крадіжки харчових продуктів. Вступаючи в змову з членами поїздних бригад, зловмисники реалізували схеми вилучення вантажів з потягів. Інколи вони вдавалися до збройних грабежів, зупиняючи поїзди, скидали з них ящики, пакунки з промисловими і продовольчими товарами та переправляли їх до схованок. Спритні ділки та організований кримінальний елемент конвертували виручені від реалізації товари у золото, коштовності, зарубіжну валюту і збагачувалися в той час, коли основна маса населення потерпала від дефіциту харчових продуктів і товарів першої необхідності.

3 липня 1942 р. ДКО видав постанову «Про відповідальність службовців залізничного й водного транспорту за збереження народногосподарських вантажів, що перевозяться залізницею та водними шляхами у воєнний час», спрямовану на зміцнення виробничої дисципліни та посилення санкцій проти правопорушників. 15 липня вийшов наказ НКВС СРСР за № 001481, який орієнтував співробітників транспортної міліції на активізацію боротьби з розкраданням, псуванням та розбазарюванням вантажів, що перевозилися залізницею, а також злочинним ставленням службовців транспорту до збереження й відправлення матеріальних цінностей⁸.

На виконання цих вказівок керівники транспортних підрозділів міліції організували систематичну перевірку сторожової охорони складів, пакгаузів, перевалочних баз, а також формували агентурно-інформаційну мережу в середовищі залізничників, задіяних в операціях з прийому, обліку, зберігання й транспортування вантажів, посилок цивільних громадян і т. ін.

Одним з напрямів цієї роботи стало подолання спекуляції. В оперативних донесеннях з місць на адресу відділу залізничної міліції ГУМ НКВС СРСР наводилися численні факти про перевезення обслуговуючим персоналом ешелонів продуктів харчування і предметів широкого вжитку у великих розмірах з метою перепродажу і наживи. При цьому провідники вагонів взаємодіяли з працівниками камер схову, ревізорами пасажирських поїздів, перонними контролерами, які сприяли спекулянтам за відповідні хабарі⁹.

Завдяки зусиллям правоохоронних органів частину викрадених матеріальних цінностей вдалося повернути громадянам і державі. Так, за неповними даними, за роки війни лише за розкритими злочинами на транспорті потерпілим повернули майна і речей на декілька мільйонів рублів¹⁰.

Найтривожнішою тенденцією стало втягування значної кількості неповнолітніх у протиправні дії. Війна породила велику масу безпритульних дітей та підлітків, стратегією виживання яких стали крадіжки харчів та речей.

5% зареєстрованих злочинів у 1941 р. здійснили неповнолітні. У наступні

роки цей показник зменшувався. До 85% протиправних дій неповнолітніх становили крадіжки, однак мали місце випадки розбоїв та вбивств¹¹.

У міру вигнання німецьких та союзних їм військ з території України тут відновлювалися інтенсивні перевезення залізничними магістралями. При цьому поряд з вантажами воєнного призначення поступово зростали обсяги транспортування будівельних матеріалів, устаткування для відновлюваних об'єктів промислової інфраструктури, харчових продуктів і товарів широкого вжитку. Вже у 1943 р. органи держбезпеки і внутрішніх справ констатували різке збільшення крадіжок з рухомого складу, які чинили працівники залізниць, військовослужбовці та кримінальні елементи. 30 грудня 1943 р. начальник транспортного відділу міліції на Південно-Донецькій залізниці підполковник Пушчин повідомляв своєму керівництву, що упродовж IV кварталу тут зафіксували 27 випадків розкрадання вантажів із вагонів, 15 з яких розкрили, засудивши 73 особи (57 з них – військовослужбовці)¹².

Загальну ситуацію ілюстрували дані, наведені в таблиці:

Станції	Жовтень-листопад			Грудень			Арештовано			
	Зареєстровано	Розкрито	Не розкрито	Зареєстровано	Розкрито	Не розкрито	Військовослужбовці	Співробітники НКВС	Залізничники	Разом
Ясинувата	5	1	4	4	18	-	21	2	10	33
Сталіно	8	2	6	-	5	1	-	-	-	-
Волноваха	5	4	1	2	2	1	29	-	-	21
Гловайськ	3	2	1	-	-	1	4	-	2	6
Слов'янськ	5	5	-	-	-	-	2	1	1	4
Красноармійськ	1	1	-	-	1	-	1	-	-	1
Разом	27	15	12	12	26	3	57	3	13	73

У документі наводилися характерні приклади крадіжок. Так, на станції Амвросіївка начальник станції Зав'ялов і черговий по станції Ткаченко 6 жовтня 1943 р. о 2 год. ночі за змовою з бійцями військової частини № 19704 здійснили крадіжку з пакгаузу 2 мішків пшениці. Один з мішків вони виміняли у громадянина Хлудеева на 2 літри горілки. У ході обшуку у Зав'ялова, Ткаченка, Прудникова і Леухова було виявлено і вилучено 415 кг пшениці, 320 кг ячменю, 211 кг проса, 30 кг солі. Всі вказані особи були притягнуті до кримінальної відповідальності за законом від 7 серпня 1932 р.¹³

На станції Яснувата завдяки оперативно-розшуковим діям виявлено 5 груп зловмисників, які розкрадали майно і вантажі. До першої належали військовослужбовці, які здійснили крадіжку борошна і консервів. Троє з них

були арештовані. Другу – становили залізничники, які за домовленістю з охроною військ НКВС викрадали борошно і консерви зі складів. У цій справі заарештували шістьох працівників залізниці та двох військовослужбовців. За третім епізодом затримано двох військовослужбовців 47-го зенітно-кулеметного полку, які крали комбіжири та консерви. Четверта група охоплювала військовослужбовців 5-го зенітного полку, розташованого на ст. Яснувата. У змові з машиністами депо вони викрали 15 відер олії з транзитної цистерни, 10 мішків борошна та шкіряні товари¹⁴.

Зростання злочинності спричинило появу низки директив, зокрема постанов ЦК ВКП(б) та РНК СРСР «Про посилення боротьби зі спекуляцією та розкраданням товарно-матеріальних цінностей», «Про заходи охорони та боротьби з розкраданнями вантажів на залізничному транспорті» й інших.

На виконання цих рішень вживали певні організаційні заходи. Серед найбільш ефективних засобів охорони вантажів, що транспортувалися залізницею, – виставлення оперативних заслонів і рухомих оперативних груп на станціях і перегонах. Лише на Південно-Донецькій залізниці функціонувало 12 оперативних заслонів та 8 опергруп загальною чисельністю 290 осіб. До їх складу входили співробітники міліції, військовослужбовці гарнізону, військ НКВС на залізниці, воєнізованої охорони Наркомату шляхів сполучення, представники партійних і комсомольських осередків, громадський актив. Загальне керівництво здійснював начальник відділу залізничної міліції підполковник Атрошенко, а начальниками оперзаслонів призначили очільників лінійних відділень та оперативних пунктів міліції (їм підпорядковувалися опергрупи, дислоковані на дільницях).

Особлива увага приділялась охороні вугільних маршрутів: на відтинку їх проходження в межах Південно-Донецької залізниці це завдання виконував батальйон військ НКВС на чолі зі старшим лейтенантом Пашковим¹⁵.

Вугілля вважалось стратегічним вантажем, від якого залежали не тільки перевезення воєнного значення, а й темпи відбудовних робіт. Тому всі інституції, задіяні в охороні, перевезенні й складуванні вугілля, використовували широкий спектр засобів, що мали попередити його розкрадання. Окрім іншого, на завершальному етапі війни міліція формувала спеціальні бригади з метою контрольних перевірок порядку прийому вагонів з об'єктів вугільної галузі на залізницю та відповідності даних у документах реальній вазі вантажу. Для прикладу, в лютому 1945 р. на Південно-Донецькій залізниці перевірили 575 вагонів з вугіллям (зокрема, 131 – без бортів). Більшість вагонів мали недовантаження, що сукупно становило 1034,9 т. По деяких вагонах різниця між наявним вугіллям і цифрами, наведеними у супровідних документах, сягала 8-10 т. (на ст. Рясне – у вагоні № 744 170-8 122 кг, вагоні № 1568 984-10 211 кг). Значна кількість недовантаженого вугілля використовувалася не за призначенням, що завдало державі серйозних збитків. Тільки упродовж IV кварталу 1944 р. – січня 1945 р. різні організації та установи висунули до залізниці претензії на недопоставку 6 730 т вугілля¹⁶.

Доволі дійовими і результативними виявилися формування контрольних пунктів на стикових станціях та вузлах різних залізниць. Прикладом успішних кроків у цьому сегменті роботи правоохоронних органів стала діяльність контрольних пунктів на станціях Бахмач, Ромодан, ім. Шевченка, де вдалося налагодити ефективний пропускний режим й забезпечити надійну охорону товарних вагонів з цінними вантажами¹⁷.

Зоною підвищеної уваги правоохоронних органів стала діяльність «нечистих на руку» службовців залізниці, які використовували свій посадовий статус для розкрадання майна держави та громадян з метою особистого збагачення. «Сигнали» про такі непоодинокі випадки часто отримували центральні партійно-радянські органи.

У лютому 1944 р. на ім'я М. Хрущова надійшла заява від машиніста-інструктора колони № 68 паровозів особливого резерву НКВС В. Банникова, в якій оскаржувалися дії заступника колони Говорова.

Говоров не виконав розпорядження заступника наркома шляхів сполучення генерал-директора тяги Гарника про постачання упродовж місяця паровозних бригад продуктами харчування під час відправлення поїздів. Це викликало масове невдоволення залізничників.

За свідченням паровозного інструктора В. Смолянинова, проїжджаючи через місце свого проживання – Поворіно, Говоров передав своїй родині багато консервів, що призначалися працівників колони.

24 січня Говоров з головним бухгалтером відправили повний мішок казенного обмундирування у Поворіно з метою продажу, в той час, коли з робітників утримували вирахування у десятикратному розмірі.

На вимогу Говорова кладовщиця колони Крепова видавала йому м'ясні консерви для закуски під час пиятик, тоді коли у грудні 1943 р. паровозні бригади на 90% були позбавлені м'ясних продуктів.

Знятий з роботи за розвал трудової дисципліни начальник колони Обийхвіст разом з бухгалтером Грудциним для річного фінансового звіту підготували кілька фіктивних довідок. Приймаючи справи, Говоров приховав ці зловживання.

Автор листа просив передати цей матеріал слідчим органам, відсторонивши Говорова від виконання посадових обов'язків на час слідства¹⁸.

Співробітники оперативного пункту залізничної міліції ст. Черкаси Бокін, Тертичний, Смертюк, Нагорняк, Дедюлін і Панов привласнювали велику кількість вилучених речей, двоспальних ліжок, столів, стільців, диванів, крісел, скатерок, буфетів, комодів, мисливських рушниць, настінних годинників, посуду, швейних машин, матраців, ковдр, німецьких шинелей, з яких вони шили собі одяг.

Замість охорони порядку та розшуку злочинців міліціонери займалися по суті мародерством, про що начальник територіального відділення НКДБ Південно-Західної залізниці полковник держбезпеки Ковальов доповідав у липні 1944 р. до ЦК КП(б)У¹⁹.

Масштаби незаконного вилучення матеріальних цінностей, крадіжок майна державних установ, вантажів зі складів і транспортних засобів набули таких масштабів, що ДКО змушений був 22 січня 1943 р. видати Постанову № 2780 «Про посилення боротьби з розкраданням і розбазарюванням продовольчих і промислових товарів».

Лінійні органи міліції на залізницях республіки у зв'язку з цим зобов'язалася активізувати зусилля на виконання цієї директиви. У цифрових звітах справа, нібито, виглядала таким чином, що на шляху злочинним діям поставлено надійний бар'єр. Для прикладу, на Одеській залізниці України з 1 червня до середини серпня 1944 р. було затримано 85 грабіжників та убивць, 335 поїздних крадіїв²⁰.

Однак насправді ситуацію кардинально змінити не вдалося. Так, 26 вересня до лінійного відділення міліції ст. Київ-пасажирський надійшов матеріал про те, що відповідальний черговий відділення поштових перевезень залізницею Калинецький займався систематичними крадіжками цінностей з поштових посилок.

На попередньому розслідуванні Калинецький зізнався у скоєному і дав такі свідчення. 16 вересня з поштового вагону поїзду № 49 (з Кам'янця-Подільського) було зняти цінні кореспонденція і посилки для перевантаження на поїзд, що йшов до Москви. Користуючись відсутністю колег, Калинецький відкрив дві посилки, з яких узяв одні наручні та два карманних годинники, після чого закрив їх і поставив на місце, наклавши попередньо сургучну печатку (і розмазавши при цьому напис «Київ-Пасажирський»).

Після обшуку на квартирі підозрюваного було виявлено всі годинники два шерстяних відрізи, 50 листів поштового паперу та 87 конвертів.

Під час повторного допиту Калинецький свідчив, що виявлені у нього два годинники він викрав 21 вересня разом з посилкою вартістю 5000 руб., що була адресована з Москви в Катюжани.

Хроніка інших злочинів крадія була такою:

13 вересня – крадіжка двох посилок з шерстяними відрізами, адресованих у Білу Церкву зі знищенням документів на них.

16 вересня – вилучення зі страхового мішка 500 аркушів поштового паперу і 370 конвертів, частина яких була продана на київських ринках.

19 вересня – викрадення годинників з посилки, після чого її відправили отримувачу.

20 вересня – після того, як у двох розпечатаних посилках не було виявлено цінних речей, злодій відправив їх за призначенням.

Мойсей Калинецький 1922 р.н., уродженець м. Орша Вітебської області був узятий під варту, на нього завели кримінальну справу²¹.

На залізниці пишним цвітом розквітло хабарництво. Так, у спецповідомленні начальника територіального відділення НКДБ Південної залізниці підполковника держбезпеки Хохлова на ім'я заступника секретаря ЦК КП(б)У з транспорту Чумаченка (вересень 1944 р.) наводилися факти, що підтверджували що

негативну тенденцію.

1 липня 1944 р. за надання 10 вагонів «вертушки»* Іванівському цукрозаводу та її пропуск за цеглою до ст. Вовчанськ начальник вантажної служби Управління Південної залізниці Титов та його заступник Бутенко отримали бочку патоки і 20 кг цукру.

Начальник холодильного відділу вантажної служби Голубков та його ревізор Столяренко за хабарі надавали вагони-холодильники. 24 червня вони надали 2 таких вагони Смородинського відділення залізниці заводу ім. Калініна, за що отримали від представника підприємства 200 л бензину. 1 липня за аналогічну «послугу» заводу «Червоний Жовтень» (Харків), якому передали 1 вагон, вони отримали 100 л пального.

Начальник Смородинського відділення руху Усаткін та його заступник Фісак з відома начальника станції Сироватка Кондруса та за участі чергових по станції Гвоздецького й Бичечка, стрілочників Лободюк і Новак здійснювали обгородки з рухомим складом.

15 травня Фісак розпорядився надати позаплановий критий вагон «групі колгоспників», які завантажили 17 т картоплі для продажу в Маріуполі. Виручивши 125 тис. руб., селяни передали Фісаку 30 кг борошна, інші продукти харчування.

9 червня Фісак надав 4-вісний вагон тій самій «групі колгоспників», як завантажили в нього 43 т картоплі для продажу в Саратові. Цей вояж приніс 1 млн. руб. За сприяння службовець залізниці одержав 15 кг борошна, 1 кг сала, 1 л горілки, а також 5 тис. руб.

12 липня Фісак надав для комерційного транспортування картоплі ще 2 позапланові вагони.

22 липня зловмисник на ст. Лебединська за хабар у 165 л бензину надав вагон-холодильник для завантаження картоплею представникам бази «Ворошиловутілля». За пальне Фісак планував виручити 20 тис. руб., однак його конфіскували правоохоронні органи.

За розпорядженням Усаткіна різним організаціям поза планом було надано ще 10 вагонів²².

Начальник Основянського відділення служби руху Абрамов, починаючи з січня 1944 р., систематично надавав начальнику кондукторського резерву ст. Основа Коломійцю вагони робочого парку для поїздки до Махачкали для транспортування і продажу там сільськогосподарської продукції. На виручені гроші купувалася риба, яку реалізували у Вінницькій області. Там, у свою чергу, здійснювалися закупівля худоби, яку доправляли на ст. Основа.

Коломієць разом з працівниками кондукторського резерву Вишняковим, Пилипенком, Колесниковим, Грачовим, Блашком упродовж січня – червня організували 3 рейси до Махачкали, закупивши там 13 т 388 кг риби. Від її реалізації за спекулятивними цінами було отримано 487 тис. руб. прибутку.

* Вертушки – поїзди, що курсували на закільцьованих маршрутах і обслуговували потреби одного підприємства чи організації.

За цей час Коломієць двічі відправляв указаних осіб у Київську та Вінницьку області під приводом придбання там коней і худоби для підсобного господарства. Насправді комівояжери привозили звідти 150 пудів зерна, 70 л олії, 9 корів. Продукти були продані на ринку, 4 корови передали колгоспам, а решту привласнили Коломієць, його заступник Чаговець, Бессонов і Блашко (дві корови)²³.

Начальник станції Харків – Товарна Полянський чотири рази відряджав ваговика Бойка і техніка холодо транспорту Токареву з вагоном для закупівлі продуктів, ніби-то, для працівників станції. Готуючись до поїздок, Бойко викрадав на станції різні матеріали, вантажив їх у вагони й обмінював на продукти. Зокрема, він привласнив 35 кг гвіздків, 28 листів скла, 28 дощок.

За певне «відшкодування» Полянський дозволив завантажити в цей самий вагон мануфактуру та інші вантажі Харківської облспоживспілки і Херсонської райспоживспілки.

Начальник Харківської вагонної дільниці Середя, отримавши в оренду від служби руху вагон, відправив його зі своїм заступником Вербою та іншими працівниками на ст. Белгород, де вони державними цінами придбали 10 т крейди. Прибувши на ст. Гадяч, група намагалася продати товар за спекулятивними цінами, однак була затримана правоохоронцями.

Начальник торговельного відділу Харківського районного відділу робітничого постачання Гельфанд надав свій орендований вагон зі спекулятивною метою групі колгоспників з Грузії, які повантажили у нього закуплені меблі. За мить до відправлення правоохоронці затримали транспорт, а представник колгоспу, кинувши товар, зник²⁴.

Аналогічна ситуація склалася на станціях Полтава – Київська, Полтава – Південна, Ромодан, Ромни, веселий Подол, Хорол, Рублівка, Глобино, Лохвиця та інші.

Керівництво Південної залізниці не вжило заходів, щоб припинити незаконні дії, а прокурор залізниці Коломієць замість того, щоб притягти винних у скоєнні посадових злочинів до суворої відповідальності, затримував видачу ордеру на арешт Фісака та інших фігурантів, чим ті скористалися (зокрема Фісак переховувався і розшукувався міліцією)²⁵.

6 квітня 1945 р. заступник начальника залізничного (дорожнього) відділення міліції НКВС Південно-Західної залізниці майор Лобаков надіслав на ім'я заступника секретаря ЦК КП(б)У з транспорту Чумаченка «Довідку про розкрадання вантажів, спекуляції, хабарництво і крадіжки багажа працівниками Південно-Західної залізниці».

У документі зазначалося, що крадіжки здійснювалися як з рухомого складу, транзитних ешелонів, так і зі стаціонарних пакаузів і складських приміщень переважно співробітниками, які займалися вантажними операціями.

У IV кварталі 1944 р. зареєстрували 41 випадок крадіжок вантажів, з яких вдалося розкрити 25 (10 з них здійснили працівники транспорту).

За розкритими злочинами до кримінальної відповідальності притягнули

43 особи (з них – залізничники, 55,8%).

У I кварталі 1945 р. виявилася тенденція до незначного скорочення цього виду злочинів: загалом зафіксовано 35 епізодів (30 розкрито), з яких у 23 фігурували працівники залізниці. По цих справах до відповідальності притягнули 38 осіб, з них 36 були залізничниками (94,7%).

Разом за ці 6 місяців зафіксували 76 таких правопорушень (55 – розкрито), з яких 33 скоїли співробітники Південно-Західної залізниці (60%). За відповідними звинуваченнями до кримінальної відповідальності притягнули 81 особу (60 залізничників – 74%).

Сумарна вартість викрадених вантажів оцінювалась у 113001 руб. Працівникам міліції вдалося розшукати матеріальні цінності на суму 103218 руб.²⁶

У довідці наводилися типові й найбільш характерні епізоди.

Так, у жовтні 1944 р. на ст. Київ-товарний міліція затримала групу з 6 залізничників на чолі зі старшим помічником начальника станції Майбородою, до складу якої входили: зчіплювальник вагонів Кашинський, складачі поїздів Михалюк і Озеров, стрілочник Овсієнко. Використовуючи своє службове становище, вони заганяли в нічний час вагони з цінними вантажами в тупики і викрадали речі та збували їх різним підприємствам та окремими особам. Загалом вони викрали 8 барабанів хромпіка, 3 мішки рису, 4 балони сірчаного натрію. Вартість цього майна становила 23 тис. 185 руб. за державними цінами. Всіх звинувачених військовий трибунал засудив за статтями закону від 7 серпня 1932 р. до різних термінів ув'язнення, а двох – до вищої міри покарання²⁷.

10 січня 1945 р. на ст. Дарниця (Київ) арештували й притягнули до кримінальної відповідальності за розкрадання кам'яного вугілля техніка Мамченка, слюсаря водокачки Сандверського, шофера Дарницького вагоноремонтного заводу Берковця, завідувача підсобного господарства ГВРЗ Дегтярьова. Вказані особи під виглядом постачання паливом водокачки продавали вугілля сільським мешканцям. Двох зі зловмисників засудили на 10 років позбавлення волі, ще двох – до 20 років²⁸.

У лютому 1945 р. Фастівське залізничне відділення міліції порушило слідчу справу проти начальника товарної контори Бойка і завгоспа станції Цебекала, які за розпорядженням начальника станції Сорокіна відчіпляли вагони з транзитних поїздів з лісоматеріалами і дровами. Вся ця деревина використовувалася для потреб станції. Справу передали прокурору Фастівської дільниці Південно-Західної залізниці²⁹.

17 лютого 1945 р. на ст. Київ-товарний затримали ваговиків товарного двору Мазепу й Лігвінаса, які вилучали цінні вантажі з поїздів, що зупинялися на станції, складали на них фіктивні комерційні акти. Зокрема, вони викрали 15 банок консервів, 24 хутових комірив, 50 упаковок турецького тютюну, понад 2000 головних заколок та інші предмети. Кримінальна справа за цим епізодом перебувала у провадженні.

8 березня 1945 р. за викрадення 4 мішків зерна з млина ст. Київ-Петрівка міліція заарештувала стрілочника Ковальчука і складача поїздів Вознесенсь-

кого.

22 березня того ж року на ст. Овруч арештували оглядача вагонів Щербину, який під час виконання службових обов'язків у щілині між вагонними дверима гострим предметом у 4 місцях порвав мішок з цукром і викрав 8 кг продукту.

У березні 1945 р. співробітники Чернігівського лінійного відділення арештували начальника станції Вільча Веденеєва, який, використовуючи службове становище, організував відчеплення вагонів з пиломатеріалами з транзитних поїздів. Вантаж 4 з 7 відчеплених вагонів він продав різним особам, а отримані кошти в розмірі 10 тис. руб. привласнив³⁰.

Дуже часто на залізниці траплялися крадіжки багажа. У IV кварталі 1944 р. у 6 таких епізодах з усіх 9 фігурували працівники залізниці, у I кварталі 1945 р. – у 3 з 5. Для прикладу, 7 жовтня 1944 р. на ст. Київ-пасажирський багажний роздатчик Київського резерву Ларкін, зламавши тару, привласнив речей на суму 30 тис. руб., вклавши замість них шматки заліза. Зловмисника засудили на 5 років позбавлення волі.

Багажні роздатчики Шаміна, Губко й Уфимцева викрали в поїзді Одеса-Київ близько 60 речей на суму 37 тис. руб., за що на них були заведені кримінальні справи.

На 5 років позбавлення волі засудили їх колег Покарт і Чернецьку, які в поїзді № 68 на перегоні ст. Львів – Здолбунів викрали 3 плаття з багажного відділення. Аналогічний термін ув'язнення отримала вагових багажного відділення ст. Яготин Погрібна, яка разом зі спільцею Кулик розпакували тару й привласнили речей на 35 тис. 650 руб. Кулик засудили до 3 років позбавлення волі.

62 предмети одягу міліція виявила у багажних роздатчиків Ткачова і Гогоніна, які вилучали речі з багажа і продавали їх на шляху слідування різним особам. Розкрадачів посадили за ґрати на 10 років кожного.

Деякі співробітники залізниці вдавалися до багатоходових комбінацій з метою збагачення злочинним шляхом. Так, касир багажного відділення ст. Київ-пасажирський Ігнат'єва сфабрикувала ярлик на право отримання трьох багажних місць з кладовки, після чого домовилася з завідуючою перукарні ст. Київ-пасажирський Сиротинко і через останню отримала локацію місця. Під час винесення речей з багажної кладової зловмисниць затримали та відкрили проти них кримінальне провадження³¹.

Співробітники лінійних відділень міліції, окрім іншого, виконували загороджувальні функції. В інформації начальника дорожнього відділення міліції НКВС Південно-Західної залізниці підполковника міліції Лукашина до ЦК КП(б) У наводилися дані про результати загороджувальних заходів у період від 1 січня до 1 квітня 1945 р.

У документі зазначалося, що за «зраду Батьківщини» співробітниками цього підрозділу було затримано 10 осіб, дезертирів Червоної армії – 658, тих, хто ухилився від мобілізації до РСЧА – 489, дезертирів залізничного транс-

порту – 156 (з них 72 за постановами прокурора та 82 – з ініціативи міліції), дезертирів з об'єктів оборонної промисловості – 255, утікачів з місць ув'язнення – 1. За незаконний проїзд у пасажирських поїздах міліціонери зняли 9739 осіб, з товарних – 5163, з них 871 «мішечника» (у 327 вилучили продукти), а 71 арештували як «спекулянтів»).

За транспортування пасажирів без квитків, продаж квитків за хабарі, змови з «мішечниками» під суд віддали 6 співробітників залізниці.

За незаконний проїзд у товарних поїздах, згідно з Указом Президії Верховної Ради СРСР від 9 квітня 1941 р., засуджено 12 осіб.

9036 осіб за незаконний проїзд були оштрафовані на суму 1 млн. 88 тис. 812 руб.

Співробітники лінійної міліції виявили 185 осіб, які їхали з підробними пропусковими документами і посвідченнями про відрядження, арештували 45 осіб за підробку проїзdnих документів.

1033 особам заборонили проїзд до Києва, оскільки вони не мали дозволу державної комісії з регулювання в'їзду до столиці³².

Організація охорони вантажів, що транспортувалися залізницею, ускладнювалася чинниками об'єктивного і суб'єктивного порядку. Один з них пов'язаний з некомплектом особового складу співробітників лінійних відділень міліції. Для прикладу, наприкінці 1943 р. на Південно-Донецькій залізниці дефіцит кадрів становив 59 осіб: 6 – у лінійному відділенні ст. Яснувата, 2 – в оперативному пункті ст. Мушкетові, 4 – в оперативному пункті ст. Сталіно, 5 – лінійному відділенні міліції ст. Волноваха, 3 – в оперативному пункті ст. Маріуполь, 4 – в лінійному відділенні ст. Красноармійськ, 10 – у лінійному відділенні ст. Іловайськ, 3 – оперативному пункті ст. Єнакієво, 10 – у лінійному відділенні ст. Слов'янськ, 9 – в оперативному пункті ст. Краматорськ, 3 – в оперативному пункті ст. Костянтинівка³³.

Коли вести мову про мотивацію дій правопорушників, то вона виявиться різною в кожному конкретному випадку. Якщо одні страждали від голоду і холоду, намагаючись зарадити собі привласненням того, що «погано лежало», то інші – не перебуваючи в скруті, з суто шкурницьких міркувань, прагнули «нагромадити жирок», аби пережити складні часи. Окремі категорії становили організовані злочинні угруповання (криміналітет), а також представники партійно-радянської та господарської номенклатури, які мали доступ до матеріальних цінностей чи займалися розподілом товарних потоків за своїми функціональними обов'язками.

Держава і громадяни, на матеріальні цінності яких зазіхали зловмисники, зазнавали відчутних збитків.

Усвідомлюючи загрози, пов'язані з такого роду правопорушеннями, керівництво країни приділило вирішенню цієї проблеми підвищену увагу. Одночасно з нормативно-правовим забезпеченням охорони, супроводу, контролю за зберіганням вантажів було вжито низку організаційних заходів, що помітно

розширили можливості спеціалізованих міліційних структур на залізничному транспорті у виявленні й розкритті злочинних дій криміналітету, службових зловживань та правопорушень окремих громадян.

І хоча повністю покінчити з розкраданням вантажів, що транспортувалися залізницею, не вдалося, масштаби цього явища наприкінці війни зменшилися.

Зі здобуттям незалежності України боротьба із розкраданням державного майна набула нових рис. Зростанню злочинності сприяють корупційні дії чиновництва у загальнодержавних масштабах, контрабандна діяльність у прикордонних районах та зоні АТО, жадоба пересічних громадян до збагачення за будь-яку ціну.

У сьогоденних економічних і політичних умовах, копіювання методів боротьби спеціальних підрозділів міліції України з розкраданням та спекуляцією на транспорті буде не ефективним. Проте вивчення досвіду та результатів таких заходів можуть піти на користь відповідним правоохоронним органам.

Примітки:

¹ Історія міліції України у документах і матеріалах. У 3-х т. Т. 2: 1926–1945 / П. П. Михайленко, Я. Ю. Кондратьєв; МВС України; НАВСУ. К.: Генеза, 1999; История советской милиции. В 2-х томах. Т. 2. Советская милиция в период социализма (1936–1977 гг.) / Под. ред. А. А. Щелокова. М., Академия МВД СССР. 1977; Міліція України: історичний нарис, портрети події / За заг. ред. Ю. О. Смирнова. К.: Вид. Дім «Ін Юре», 2002; Советская милиция: история и современность. 1917–1987 / Под ред. А. В. Власова. М.: «Юридическая литература», 1987.

² Билас И. Г. Органы милиции Западных областей Украинской ССР. 1939–1945 гг. (Возникновение, структура, деятельность): Автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.01 / Академия МВД СССР. М., 1989; Історія міліції України у документах і матеріалах. У 3-х т. Т. 2: 1926–1945 / П. П. Михайленко, Я. Ю. Кондратьєв; МВС України; НАВСУ. К.: Генеза, 1999; Тимченко А. П. Организация и деятельность милиции советской Украины в годы Великой Отечественной войны (июнь 1941–1945 гг.): Автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.01 / Академия МВД СССР. М., 1982; Шевченко А. Є. Деякі аспекти правоохоронної діяльності спеціальних підрозділів міліції України щодо збереження соціалістичної власності на транспорті після Великої Вітчизняної війни (1943–1946 рр.) // Вісник Луганської академії МВС. Луганськ: РВВ ЛАВС, 2005. № 3. С. 197–202.

³ Шевченко А. Є. Окремі аспекти організаційно-правової діяльності органів внутрішніх справ України на транспорті в перші роки Великої Вітчизняної війни [Електронний ресурс] // Право і Безпека. – 2005. – Т. 4, №2. – С. 35-39. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Pib_2005_4_2_13.

⁴ Там само.

⁵ Історія міліції України у документах і матеріалах. С. 89.

⁶ Там само. С. 90.

- ⁷ Там само. С. 80.
- ⁸ Державний архів Російської Федерації. Ф. 9415, оп. 3, спр. 14, арк. 60, 61.
- ⁹ Шевченко А. Є. Вказ. праця.
- ¹⁰ Історія міліції України у документах і матеріалах. С. 92.
- ¹¹ Там само. С. 91.
- ¹² Центральний державний архів громадських об'єднань України (далі – ЦДАГО України). Ф.1, оп. 77, спр. 22, арк. 2.
- ¹³ Там само. Оп. 76, спр. 22, арк. 2.
- ¹⁴ Там само. Оп. 77, спр. 22, арк. 3.
- ¹⁵ Шевченко А. Є. Боротьба міліції України з господарськими злочинами на транспорті в середині 40-х років ХХ ст.
- ¹⁶ Там само.
- ¹⁷ Там само.
- ¹⁸ ЦДАГО України. Ф. 1, оп. 23, спр. 78, арк. 3, 4.
- ¹⁹ Там само. Спр. 1382, арк. 1, 2.
- ²⁰ Там само. Арк. 30.
- ²¹ Там само. Арк. 18.
- ²² Там само. Арк. 13, 14.
- ²³ Там само. Арк. 16.
- ²⁴ Там само.
- ²⁵ Там само. Оп. 23, спр. 1382, арк. 17.
- ²⁶ Там само. Оп. 77, спр. 185, арк. 1.
- ²⁷ Там само. Арк. 1, зв
- ²⁸ Там само.
- ²⁹ Там само.
- ³⁰ Там само. Арк. 2.
- ³¹ Там само. Оп. 76, спр. 185, арк. 1, зв.-4.
- ³² Там само. Оп. 77, спр. 185, арк. 24, 25.
- ³³ Там само. Спр. 22, арк. 4.

Oleksandr Lysenko, Liudmyla Khoynatska. Cargo protection and crime on the ukrainian railways during german-soviet war. *The article deals with the complex issues related to the protection of cargo on the railways of Ukraine during World War II and afterwards. The authors note that considerable increase in rail freight traffic, on the one hand, and total shortage of food and essential goods, on the other one, have created the preconditions for the growth of crime in this sphere. It is stressed that the war assigned a strategic status to transporting valuables. In this regard, the country's leaders took measures to improve the cargo protection and to combat crime on the railway traffic. The NKVD purposefully formed NKGB special agencies, which were responsible for protective, preventive and punitive functions against those who encroached on the property of the state and the citizens, and the regulatory and legal framework was established that regulated law enforcement activity.*

Authors dwell on the main types of illegal actions of officials of the railway, individuals, and organized criminal groups aimed at industrial and foodstuff seizure transported on the railways. Categories of persons involved in the commission of crimes and malfeasances are identified. Typical turnover cases with goods and personal property of citizens who were transported or stored in warehouses, and statistics of illegal activity scales are stipulated.

Key words: *Ukraine, German-Soviet war, railway traffic, cargo protection, offences, organized crime, criminal sanctions.*

Отримано: 27.05.2017 р.

УДК 355.48:[316.774:327] *1944*

Світлана Павловська

ФАКТОРИ, ЯКІ ВПЛИВАЛИ НА МОРАЛЬНО-ПСИХОЛОГІЧНИЙ СТАН ГІТЛЕРІВЦІВ ТА ЇХ ГОТОВНІСТЬ ПРОДОВЖУВАТИ ЗБРОЙНУ БОРОТЬБУ У 1944 РОЦІ НА ТЕРИТОРІЇ УКРАЇНИ

Світлана Павловська. Фактори, які впливали на морально-психологічний стан гітлерівців та їх готовність продовжувати збройну боротьбу у 1944 році на території України. Високий морально-психологічний стан військовослужбовців характеризується осмисленою спрямованістю духовних сил кожного з них на виконання поставлених завдань. Психологічна готовність виконувати свій військовий обов'язок до кінця залежить від низки факторів, роль яких не змінюється протягом тривалого часу та є актуальною і для сучасних збройних сил. У даній статті на підставі архівних даних розглядаються характерні для Збройних Сил нацистської Німеччини фактори, які впливали на рівень моральної стійкості особового складу у 1944 році на території України. Вражає та завзятість, з якою гітлерівці продовжували збройну боротьбу практично до моменту капітуляції у 1945 році.

Ключові слова: *морально-психологічний стан, військовополонені, збройна боротьба, низька мотивація.*

Светлана Павловская. Факторы, которые влияют на морально-психологическое состояние гитлеровцев и их готовность продолжать вооруженную борьбу в 1944 году на территории Украины. Высокий уровень морально-психологического состояния военнослужащих характеризуется осмысленной направленностью духовных сил каждого из них на выполнение поставленных задач. Психологическая готовность выполнять свой воинский долг до конца зависит от ряда факторов, роль которых не изменяется в течение длительного