

УДК 93/94

ББК 63.3(2)53

ВИДЫ ДИВЕРСИОННО-ТЕРРОРИСТИЧЕСКИХ УГРОЗ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ТРАНСПОРТУ В РОССИИ В УСЛОВИЯХ ГИБРИДНОЙ ВОЙНЫ: ИСТОРИЯ И СОВРЕМЕННОСТЬ



Гостева Снежана Руслановна

Кандидат исторических наук, Кандидат юридических наук доцент, Воронежский филиал Ростовского государственного Университета путей сообщения [г. Воронеж].

E-mail: gosteva73@mail.ru

Gosteva S. R.

Candidate of Historical Sciences, Candidate of Law, Associate Professor, Voronezh branch Rostov State University of Railway Transport [Voronezh].



Киреев Михаил Павлович

Доктор юридических наук, профессор, заслуженный юрист России Академия управления МВД РФ [г. Москва].

Kireev M. P.

Doctor of Law, Professor, Honored Lawyer of Russia Academy of Management of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation [Moscow].



Литвинов Николай Дмитриевич

Доктор юридических наук, доцент, Объединение православных ученых [г. Москва].

Litvinov N. D.

Doctor of Law, Associate Professor, Association of Orthodox Scientists [Moscow].

Аннотация: Железнодорожный транспорт, как вид перевозочной промышленности, обеспечивает развитие и функционирование всех видов промышленности; развитие и существование цивилизации и общества. В период развития гражданской войны 1905-1907 гг. железнодорожный транспорт стал объектом террора и местом совершения многочисленных преступлений. Забастовки; взрывы железнодорожных мостов и локомотивов; разрушения железнодорожного полотна; крушения пассажирских поездов с перевозимыми военными и расстрелы санитарных поездов; нападения на сотрудников жандармской железнодорожной полиции и военных; убийства пассажиров в поездах. Железнодорожный террор и железнодорожная преступность в значительной мере носили этнический характер. В современных условиях защита железнодорожного транспорта требует особых организационно – правовых мер.

Ключевые слова: Железнодорожный транспорт, перевозочная промышленность, железнодорожные забастовки, железнодорожный террор. Разрушение железнодорожного транспорта, нападения на воинские эшелоны.

TYPES OF SABOTAGE AND TERRORIST THREATS TO RAILWAY TRANSPORT IN RUSSIA IN THE CONTEXT OF HYBRID WARFARE: HISTORY AND MODERNITY

Abstract: Railway transport, as a type of transportation industry, ensures the development and functioning of all types of industry; the development and existence of civilization and society. During the development of the civil war of 1905-1907, rail transport became an object of terror and the scene of numerous crimes. Strikes; explosions of railway bridges and locomotives; destruction of railway tracks; derailments of passenger trains carrying military personnel and shootings of ambulance trains; attacks on employees of the gendarmerie railway police and military personnel; killing passengers on trains. Railway terror and railway crime were largely ethnic in nature. In modern conditions, the protection of railway transport requires special organizational and legal measures.

Key words: Railway transport, transportation industry, railway strikes, railway terror. Destruction of railway transport, attacks on military trains.

В 1991 г. в результате реализации американского Гарвардского проекта и предательства высших должностных лиц СССР был совершен государственный переворот. СССР прекратил свое существование. Начался распад сверхдержавы по титульным республикам, которые заявляли о своем суверенитете. Против России началась геноцидная межрасовая война. Все предшествующие и последующие процессы можно понять только через призму геополитики. На стыке XIX и XX веков политики и ученые США и Западной Европы разработали новое направление в науке, геополитика¹. Они разделили всю планету на две зоны влияния, «Мирового Океана» и «Мирового Острова», Хартленда. Где «Мировой Океан», Атлантида, это Запад и США. А «Мировой Остров», Гиперборея, это Россия, Хартленд [10]. «Где под Хартлендом (срединная земля) подразумевалась Российская империя» [5, с.70.]. О роли Хартленда, срединной земли достаточно емко сказал английский геополитик Х.Дж. Маккиндер: «Кто контролирует Восточную Европу, тот контролирует

1. См.: Термин «геополитика» ввел в научно-информационный и политический оборот шведский политический деятель Рудольф Челлен (1864-1922). Р. Челлен разработал теорию государства как географического организма, развивающегося в пространстве. Первые теоретики геополитики, немецкий ученый Карл Хаусхофер, англичанин Холфорд Маккиндер, американцы Н. Спикман и С. Б. Коэн и др., заложили теоретические основы геополитики.

«Хартленд». Кто контролирует «Хартленд», тот контролирует Мировой остров (Евразия). Кто контролирует Мировой остров, тот распоряжается судьбами мира» [5, с.70.].

Демократические реформы и преобразования в России после 1991 г. приняли форму гибридной войны, и выражались в актах антигосударственного терроризма. Захваты автобусов с пассажирами, захваты заложников в Буденовске, Москве, Беслане и др.; захваты самолетов; безадресные взрывы в местах концентрации населения, в т.ч. на объектах транспорта; подрывы жилых домов с людьми; выборочная ликвидация (адресный террор) известных лиц. После начала СВО в 2022 г. объектом террора становится железнодорожный транспорт.

На наш взгляд, в криминологии и в уголовном праве железнодорожный транспорт как вид перевозочной промышленности не получил достаточного освещения и правовой защиты. Железнодорожный транспорт играет особую роль в системе национальной безопасности России. В свое время классики марксизма – ленинизма сравнивали железнодорожный транспорт с артериями в человеческом организме. Транспорт обладает рядом признаков, делающих его притягательным объектом диверсионно-террористических актов, а также местом для совершения преступлений.

Прежде всего, это вид перевозочной промышленности. Вся промышленность делится на несколько видов. 1) добывающая (добыча полезных ископаемых); 2) производящая (производящая продукцию сельского хозяйства); 3) перерабатывающая; 5) перевозочная (железные дороги; автомобильный транспорт; авиационный транспорт; речной и морской транспорт).

С точки зрения экономики железнодорожный транспорт обеспечивает непрерывное функционирование различных видов производства. Он доставляет сырье на перерабатывающие предприятия, а затем – готовую продукцию потребителям. Железнодорожный транспорт обладает только ему присущими признаками. Прежде всего, особая протяженность железнодорожных путей. На сегодняшний день «общая протяжённость эксплуатационной длины железнодорожных путей России составляет 122 тыс. км, в том числе 86,6 тыс. км путей общего пользования (электрифицировано 44,1 тыс. км) и 35 тыс. км путей не общего пользования (на территориях предприятий и в местах разработки полезных ископаемых)» [7].

Железные дороги проходят по разным часовым поясам, климатическим зонам; территориям с разным уровнем качественных характеристик. Железнодорожный транспорт, как особый вид промышленности, вбирает в себя многочисленные и особо сложные инженерные сооружения; мосты, тоннели, вагонные и локомотивные депо, грузовые дворы, подстанции, систему блокировки и связи, и др. Весь этот сложнейший механизм работает в круглосуточном режиме и обладает практически полным доступом посторонних лиц. Основная часть объектов железнодорожного транспорта не ограждены и имеют круглосуточный доступ любых лиц. Работа подвижного состава связана с привязкой к рельсовому полотну, что делает невозможным создание объездных маршрутов в случае выведения из строя части железнодорожного пути [1].

На объектах железнодорожного транспорта, на грузовых дворах, в вагонах и цистернах концентрируются особо ценные и опасные грузы. С одной стороны, они могут являться объектом

хищений. С другой стороны, они опасны в случае нарушения правил перевозки (нефтепродукты и отравляющие вещества в цистернах, взрывчатые вещества и др.) [2].

Обслуживание железнодорожного транспорта требует многочисленного количества технических специалистов высокой квалификации.

Состояние современного железнодорожного транспорта, по мнению многочисленных экспертов, не отвечает требованиям безопасности, несет угрозу населению России и государству в целом. Приватизация железнодорожного транспорта производилась в соответствии с Федеральным законом от 27.02.2003 N 29-ФЗ "Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта". В процессе приватизации имущества федерального железнодорожного транспорта был создан «единый хозяйствующий субъект путем изъятия имущества у организаций федерального железнодорожного транспорта и внесения его в уставный капитал единого хозяйствующего субъекта». Кроме единого хозяйствующего субъекта, также за счет приватизации имущества федерального железнодорожного транспорта, создавались «иные открытые акционерные общества в соответствии с законодательством Российской Федерации».

МПС было ликвидировано Указом Президента Российской Федерации от 9 марта 2004 г. №314 «О системе и структуре федеральных органов исполнительной власти». Функции упраздненного министерства, как федерального органа исполнительной власти были переданы: а) Министерству транспорта Российской Федерации; б) Федеральной службе по надзору в сфере транспорта; в) Федеральному агентству железнодорожного транспорта.; г) Часть функций управления переданы в ОАО «Российские железные дороги» [3] (создано 1 октября 2003 г).

По мнению экспертов, «при уничтожении МПС России все, что приносило прибыль, было выведено за РЖД» [3].

В соответствии с конституционным принципом рыночной экономики все эти новые «бизнес– субъекты» преследуют основную цель, получение прибыли. В результате железнодорожные фирмы, преследуя свои корыстные цели, «поднимая тарифы на пассажирские и грузовые перевозки на 12% и почти 14% соответственно», де-факто создают непреодолимые сложности для перевозчиков грузов и пассажиров. «Руководство госкорпорации, входит в прямое противоречие с отечественным законом о бюджете». В бюджете заложено повышение цен на грузоперевозки на уровне всего 4,3%. В то время как РЖД увеличивает тариф на 13,8%. «Индексация на 13,8% может привести к росту цен на продовольствие на 20-22%»[8]. В этом случае в особо сложном положении окажутся регионы Дальневосточного и Сибирского федеральных округов, Якутия.

Кроме того, по мнению экспертов, «самая большая проблема ОАО РЖД — тотальный дефицит кадров. И здесь сразу надо оговорить, что это касается тех, кто работает непосредственно на дороге» [3].

Отсутствие квалифицированных кадров создает условия для различного рода происшествий, аварий, крушений. Положение дел усугубляется зарождением железнодорожного терроризма в

России. В условиях проведения СВО Украина, США и коллективный Запад развернули гибридную войну на территориях, подконтрольных ВС России и временной военно – гражданской администрации. В том числе, на объектах железнодорожного транспорта самой России. Как отмечают эксперты, «несмотря на многочисленность принятых мер в области национальной безопасности, и в особенности транспортной безопасности, ...транспортный комплекс по-прежнему является привлекательной целью для совершения актов незаконного вмешательства (АНВ), в том числе террористических актов» [12].

Объектами диверсионно–террористических актов становятся практически все элементы и инженерные сооружения железнодорожного транспорта; железнодорожные пути; железнодорожные мосты и инженерные сооружения; шкафы сигнализации и связи и др².

Между тем, в этой войне нет ничего нового. Начиная со второй половины XIX века, Российская империя превратилась в территорию и объект гибридных войн коллективного Запада. Под которые коллективный Запад создавал структуры агитационно – пропагандистского и диверсионно – террористического характера. Многие из них и превратились в субъект железнодорожного террора.

Эпидемия железнодорожного террора началась в период гражданской войны 1905-1907 гг., в том числе, вызванной русско – японской войной. Железнодорожный транспорт превратился в объект дезорганизации и диверсионно – террористической деятельности со стороны структур гибридной войны, проплаченных японскими деньгами. К этому времени на территории самой России была развернута пропагандистская компания «во славу Японии». Нередки были случаи, когда революционеры сопровождали свои криминальные действия криками «во славу Японии». 4 июля 1905 года на станции Москва Павелецкая преступник, задержанный жандармами, начал кричать: «Да здравствует Япония»³.

К этому времени в империи сложились многочисленные революционные структуры гибридной войны, которые имели, чаще всего, ярко выраженный этнический характер. Это были польские, еврейские, прибалтийские, финские, украинофильские, грузинские, армянские и иные партии и организации. К примеру, на территории Привислинского края действовали такие чисто польские структуры гибридной войны, как: а) «Польская Лига» (1888 г.), преобразованная в «Польскую Народовую Лигу». б) «Народовый Скарб». в) «Народовый рабочий Союз». а) «Польская прогрессивная партия». д) «Партия реальной политики». е) «Польский союз Белого Орла». ж) «Польский Народный Союз». з) «Партия польской государственности». и) «Союз мести польского

2. См.: Хозяева Украины пытаются устроить террор в России: кто стоит за диверсией в Белгородской области// <https://bryansk.news/2022/04/12/divers-2/>; Петренко А. Диверсанты-террористы подорвали железнодорожный мост в Курске: опубликовано фото// <https://oboz.info/diversanty-terroristy-podorvali-zheleznodorozhnyj-most-v-kurske-opublikovano-foto/>; Кинченко М. Гражданские объекты в прицеле украинских боевиков: повреждены железная дорога в Крыму и опоры ЛЭП в Курской области // https://www.1tv.ru/news/2022-08-16/435843-grazhdanskie_ob_ekty_v_pritsele_ukrainskih_boevikov_povrezhdeny_zheleznaya_doroga_v_krymu_i_opory_lep_v_kurskoy_oblasti

3. См.: Началась русско- японская война// <https://www.prilib.ru/history/1181970>

народа». к) «Союз национального образования». л) «Лига независимости Польши». м) «Польская социалистическая партия». Выделение из состава партии «Боевой фракции польской социалистической партии». н) «Военно-революционная организация Варшавского военного округа» и др.

Наряду с этническими действовали и Общеимперские структуры, которыми были партии социалистов – революционеров и РСДРП(б). На этапе развития партийно – охлократического террора многие революционные структуры гибридной войны имели свои диверсионно – террористические формирования.

К примеру, в партии социалистов – революционеров это были высококвалифицированные боевики, объединенные в Летучие отряды и Боевую организацию. Польский «Национальный рабочий Союз» создал в своих рядах «Боевой союз».

Все эти структуры генерировали и распространяли в массах: идеологию насилия, радикализм; экстремистскую идеологию. Провоцировали массы населения на проявления экстремизма (экстремистские проявления); ксенофобии; русофобии. Наиболее ярко это проявлялось на территории Царства Польского [4, с.14.]. На территории Царства Польского был высочайший уровень русофобии, который пропагандировался польскими революционными структурами. Как отмечалось в аналитических материалах «если идеалом русского освободительного движения есть создание могучей, основанной на началах свободы, права и прогресса, единой нераздельной империи, то идеалом поляков является стремление ослабить Россию и создать на ее развалинах независимую, от моря до моря Польшу» [4, с.10.].

В результате такого информационно – идеологического воздействия значительные массы населения готовы были «крушить самодержавие, громить полицию», убивать русских, разрушать объекты железнодорожного транспорта, и т.п. Информация вытекала из программных задач революционных партий и организаций. Чаще всего такая информация была направлена на формирование мотивов агрессии, на подготовку людей к соучастию в совершении будущих преступлений.

Активные формы террора пропагандировал и лидер РСДРП(б) Ленин. Перечисляя средства борьбы: агитация – революционная организация – переход к решительным действиям – террор, Ленин формирует тактику действия социал–демократических организаций. В том числе по отношению к террору.

В мае 1901 года Ленин заявил, что «принципиально мы никогда не отказывались и не можем отказываться от террора. Это – одно из военных действий, которое может быть вполне пригодно и даже необходимо в известный момент сражения при известном состоянии войска и при известных условиях»⁴.

Ленин ставил задачу вовлечения широких масс населения в борьбу с самодержавием. Именно поэтому он в мае 1902 года рассматривал террор «как одно из возможных подсобных

4. См.: Ленин В.И., ПСС, т. 5.

средств». Основной же упор, по его мнению, следовало направлять на подготовку «таких форм насилия, которые бы рассчитывали на непосредственное участие массы и обеспечивали бы это участие»⁵. Таким образом, Ленин обосновывал необходимость формирования массового субъекта революционного террора.

Криминология уделяет значительное внимание разработке учения о личности преступника. В принципе личность представляет собой индивидуальное выражение социально значимых свойств, индивидуальную форму отражения бытия и духовных условий общества. Все это концентрируется в ее сознании, ... определяя в конкретном случае выбор им той или иной социальной позиции и направленности поведения.

Применительно к революционному террору на объектах железнодорожного транспорта необходимо ввести понятие «Охлократический террор», от слова «охлос», толпа, народ. Где неструктурированная толпа действует по принципу «криминальной стаи».

Криминология не обращает внимания на такой временный и не структурированный субъект массового террора, как «криминальная стая». Это – временное объединение значительного количества людей под воздействием экстремистских лозунгов, подстрекательских призывов, для совершения групповых и массовых криминальных действий. Чаще всего «криминальная стая» является результатом деятельности структур гибридной войны. В Российской империи инициаторами создания временных структур гибридной войны чаще всего выступали политические партии и организации. Отдельные структуры гибридной войны пропагандировали именно охлократический террор, отдавая предпочтение криминальной стае.

В формировании «криминальной стаи» наблюдалось четкое деление соучастников преступления. В качестве организаторов и подстрекателей преступлений выступали (чаще всего) члены революционных партий и организаций. Исполнителями преступлений, погромов, грабежей, разбоев, убийств, железнодорожного террора массы населения, не входившие в состав организованных преступных революционных сообществ. Пособниками могли выступать как члены партии, так и инициаторы, обладающие наиболее ярко выраженными качествами лидеров.

После совершения преступлений «криминальная стая» распадалась, что значительно затрудняло (а нередко делало невозможным) раскрытие и расследование преступлений.

Акты железнодорожного террора можно разделить на две группы: адресные, направленные на достижение конкретной цели, и безадресные, где совершается террористический акт неопределенного характера. Примерами адресных диверсий могут служить покушения на Александра II во время его нахождения на объектах железнодорожного транспорта. Для совершения адресных террористических актов (диверсий) создаются специализированные диверсионно – террористические формирования или группы.

Первой специализированной диверсионно – террористической организацией, положившей начало адресному железнодорожному террору, стала организация «Народная Воля». Она была

5. См.: Ленин В.И., ПСС, т. 6.

создана конкретно под ликвидацию Александра II. «Народная Воля», используя довольно квалифицированный состав боевиков, развернула «охоту» на императора. Она готовила диверсии по маршрутам передвижения императора в С. Петербурге, в Одессе, в резиденции в Зимнем Дворце. Для убийства императора во время его нахождения на объектах железнодорожного транспорта народовольцы заминировали ряд участков железной дороги по пути движения Александра II из Крыма: под Одессой, под Александровском, под Москвой. По Одесскому участку железной дороги царь не поехал. Под Александровском взрыв не произошел по непонятной причине. Под Москвой был взорван не царский, а свитский поезд⁶.

В условиях гибридной войны, развернутой против России с началом СВО, диверсии на объектах железнодорожного транспорта совершают отдельные лица, подростки и молодежь. При этом их вербовали по телефону СБУ или ГУР Украины.

В Российской империи дезорганизация работы железнодорожного транспорта осуществлялась в двух видах, забастовки и диверсионно – террористические акты.

Дезорганизация работы железнодорожного транспорта в форме забастовок.

Железнодорожный транспорт, это самый сложный технологический механизм, каждая структура и составная часть которого требуют сохранения работоспособности. Приостановка работы железнодорожного транспорта как перевозочной промышленности в форме забастовки либо ДТП несет значительные негативные последствия для перевозчиков.

В условиях Российской империи активной формой дезорганизации работы железнодорожного транспорта стали забастовки⁷. «Забастовка, это коллективное временное добровольное прекращение работы в целях разрешения коллективного трудового спора или оказания давления на власть»⁸. Применительно к объектам железнодорожного транспорта забастовка проходила два этапа: «подготовительная работа инициаторов и руководителей и самое проведение забастовки участниками таковой» [11, с.595.]. Соответственно и меры борьбы с забастовками «расчленились на меры предупредительные и меры подавления возникшей забастовки». А затем наступал «период мер карательных»⁹.

Активное забастовочное движение началось осенью 1905 года. «В первых числах октября началась забастовка на Московском железнодорожном узле, перерастая вскоре в общероссийскую

6. См.: Литвинова А.Н., Литвинов Н.Д. *Первая кровь России*. – Воронеж, 2006; Литвинов Н.Д., Суровцев И.С. *Объект покушения царь Всея Руси*. – Воронеж, 2007.

7. Для сравнения: за десять лет до революции ежегодно бастовало, в среднем, 43 тысячи человек, 430 тысяч за десять лет. В январе 1905 г., после расстрела населения в Петербурге, в забастовке одновременно приняли участие 440 тысяч человек. В целом же в 1905 г. в России бастовало 2 миллиона 800 тыс. человек.

8. См.: *Забастовка // Стачки рабочих // Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона : в 86 т. (82 т. и 4 доп.)*. – СПб., 1890–1907.

9. По оценке специалистов жандармской железнодорожной полиции, «самыми чувствительными для забастовки местами на железных дорогах являются: депо с паровозами под парами и в холодном состоянии; поворотные круги; водокачки; телеграфные комнаты и станционные денежные кассы» (Обязанности жандармской железнодорожной полиции. По жандармско-полицейской части. Издание второе переработанное и дополненное. Составил повник Тимофеев. С. Петербург. Типография МВД. 1912. с.596)

забастовку железнодорожников. На Украине железные дороги тоже прекратили работы. Особенно мощным было выступление рабочих в Харькове. 4 октября забастовали рабочие паровозных и вагонных мастерских...» [6, с.326.].

В отличие от заводов и фабрик забастовка на объектах железнодорожного транспорта имела более тяжкие последствия. Нарушался либо полностью прекращался перевозочный процесс, последствия которого проявлялись и на участках забастовки, и вдали от них. Непосредственно на участке забастовки, на подъездных путях и в вагонах скапливались миллионы тон различных грузов. На станциях и в поездах концентрировались тысячи пассажиров. Вагоны и составы с различными грузами, застигнутые забастовками в пути, подвергались разграблению местным населением. Вдали от места забастовки заводы и фабрики, не получая сырье, останавливались. Отсутствие возможности отправки продукции перерабатывающей промышленности приводило к остановке предприятий, потере прибыли, увольнению рабочих.

В период первой русской революции 1905-1907 гг. руководство МПС и железных дорог оказались не готовы к противодействию забастовкам¹⁰. «Массовые железнодорожные стачки, - отмечалось в 1906 году, - заставшие в ...1905 году русские железные дороги совершенно не подготовленными к борьбе со стачечным движением, представляют для России явление совершенно новое, не бывалое» [9, с.2.].

Как отмечалось в материалах отдельного корпуса жандармов, чины жандармских полицейских управлений совместно с войсками должны были «принимать самые решительные меры к водворению порядка и открытию движения на забастовавших железных дорогах»

Естественно, что основным субъектом дезорганизации работы железнодорожного транспорта в форме забастовок выступали сами железнодорожники, как социально – профессиональный слой. В условиях распространения мотивации революционного террора железнодорожники использовали свои профессиональные знания и навыки для дезорганизации работы либо разрушения железнодорожного транспорта.

Для организации забастовок на железных дорогах создавались революционные инициативные структуры управления, которые перехватывали управление железнодорожным транспортом, вносили дезорганизацию в управление перевозочными процессами. Как отмечают современные исследователи, «на железнодорожных станциях и отдельных заводах создавались распорядительные и боевые комитеты....Они вводили 8-ми часовой рабочий день, занимались подготовкой вооруженного восстания...» [12, с.120 – 121]. 2 ноября 1905 г. в Саратове инициативная группа железнодорожников захватила управление дорогой. «Не пропуская в Саратов ни одного поезда, никакой почты, даже телеграмм, железная дорога беспрепятственно доставляла в Саратов делегатов железнодорожных служащих со всех сторон, особенно со всей Рязанско-Уральской линии; специальные делегатские поезда, украшенные красными флагами, встречались на станциях громкими криками. Приехавшие делегаты, соединившись с сотнями саратовских

10. См.: Литвинова А.Н., Литвинов Н.Д. *Первая кровь России*. – Воронеж, 2006; Литвинов Н.Д., Суровцев И.С. *Объект покушения царь Всея Руси*. – Воронеж, 2007.

служащих, обратили пассажирскую станцию и дом Управления... в клубы» [9, с.120 – 121.].

Нередко для захвата станций, охранявшихся сотрудниками жандармской железнодорожной полиции, использовались боевые дружины. В декабре 1905 года боевые дружины железнодорожников очистили от полиции и войск такой большой участок железной дороги, как Авдеевка, Гришино, Ясиноватая, Дебальцево, Енакиево, Харцызск и другие.

В конце декабря 1905 года генерал-губернатор Москвы Ф.В. Дубасов докладывал императору, что на протяжении всего московского восстания железные дороги активно обеспечивали подвоз боевых дружин из окрестностей города и соседних регионов: Перова, Можайска, Подольска, Орехово-Зуева, Иваново-Вознесенска и др.¹¹.

Национальные слои железнодорожников как субъект дезорганизации работы железнодорожного транспорта.

Российская империя была многонациональной и многоконфессиональной страной. Характер дезорганизации работы железнодорожного транспорта в значительной мере зависел от национального состава железнодорожников. Забастовки, особенно, на территории Царства Польского и Кавказа, носили ярко выраженный национально – вероисповедальный характер. К примеру, поляки, католики, лютеране, кавказцы принимали активное участие в дезорганизации работы и разрушении железнодорожного транспорта. Что встречало сопротивление со стороны русских православных рабочих. Так, 2 декабря 1905 года в Виленских паровозных мастерских «толпа рабочих - католиков (литвинов и поляков) предъявила требование немногочисленным русским рабочим и служащим немедленно удалиться из мастерских, угрожая в случае неисполнения требований ножевой расправой» [12, с.120.]. Насилие по национальному признаку использовалось одновременно для изгнания русских рабочих. 13 декабря 1905 года, к примеру, на Привислинской дороге во время большого митинга «поляки открыто заявили, что железная дорога пролегает по их краю и что поэтому русским служащим на ней не место» [12, с. 121.].

В результате патриотически настроенные железнодорожники превращались в объект уничтожения другими железнодорожниками. Так, в мае 1905 года на Тифлисском участке полторы тысячи железнодорожников отказались поддержать забастовку и объединились в «патриотическую партию», члены которой продолжали выполнять функциональные обязанности. За это один железнодорожник был убит на улице, другой застрелен у себя в квартире. Потом в рабочей столовой произошло массовое отравление работающих железнодорожников. 21 августа 1905 г. убит старший рабочий Цепкин и тяжело ранен цеховой мастер Пржедобский. 27 августа в поезде тремя выстрелами из револьвера убит контролер Закавказской железной дороги князь Туманов. 19 октября того же года на станции Кобулеты убит начальник станции Левашев. 2 ноября около вокзала убит помощник начальника станции Кузнецов, выступавший против забастовок¹². Адресным объектом убийства становился руководящий состав железных дорог. Так, 4 февраля 1906

11. См.: Революция 1905-1907 гг. в России. Документы и материалы. Высший подъем революции 1905-1907 гг. ч. 1.

12. См.: Подготовка железных дорог к борьбе со стачками.

г. в Радоме был убит начальник местной железнодорожной станции Михаил Пухов. 11 февраля 1906 г. были убиты инженер Привислинских железных дорог Иванов и начальник службы движения Проскураков.

Особым объектом покушений стали члены локомотивных бригад, которые обладали сложными техническими знаниями и навыками и относились к числу высокооплачиваемых рабочих. Члены паровозных бригад часто отказывались участвовать в забастовках и входить в состав коллективного субъекта-агрессора социального конфликта. И тогда они сами превращались в объект покушений. Причем, машинистов нередко убивали во время движения поезда. Так, 6 апреля 1905 года машинист пассажирского батумского поезда Вольмер был убит прямо в локомотиве, на подходе поезда к станции Каспи.

«Перед нашими глазами проходит ряд преступлений, - отмечалось в публикациях времен гражданской войны, - жертвою которых становится бесчисленное множество лиц, повинных разве только в верности служебному своему долгу... Убивают служащих всех рангов и положений от начальников дорог и служб достороже и рабочих включительно, убивают пассажиров, грузохозяев и третьих лиц, чинов охраны и железнодорожных войск...»¹³.

Субъекты и меры противодействия дезорганизации работы железнодорожного транспорта.

О важности железнодорожного транспорта говорит и перечень субъектов, на коих возлагались обязанности противодействия и подавления забастовок. К ним относились: 1) «железнодорожное начальство», то есть должностные лица МПС и управлений железных дорог. 2) жандармская железнодорожная полиция как основной субъект охраны правопорядка на объектах железнодорожного транспорта. 3) «местные губернаторы и градоначальники», то есть высшие должностные лица органов государственного управления на территории забастовки. 4) «чины губернских жандармских управлений и охранных отделений», которые проводили контрразведывательную и оперативно – розыскную деятельность и владели информацией об организаторах забастовки. 5) «временные генерал – губернаторы», назначавшиеся в районах действий положения о чрезвычайной охране. 6) «чины и учреждения военного ведомства».

При обилии субъектов противодействия возникала сложность выработки совместных мероприятий и координации действий. Для устранения этих недостатков 14 декабря 1905 г. был издан «Высочайший указ об образовании на местах особых комитетов по принятию чрезвычайных мер охраны железных дорог». В Комитеты входили представители: железнодорожного, жандармского и военного ведомств, «с присвоением им прав почти одинаковых с властью генерал - губернатора при объявлении местности в положении усиленной охраны и с подчинением их на местах генерал - губернаторам».

В вопросах выработки мер обеспечения безопасности железнодорожного транспорта немаловажное значение имеет определение и защита объектов посягательства. Первым объектом

13. См.: Подготовка железных дорог к борьбе со стачками.

нападения со стороны революционных структур гибридной войны становились сотрудники силовых подразделений, жандармской железнодорожной полиции, войсковые подразделения, привлекавшиеся для защиты железнодорожного транспорта [6, с.330.].

Силовые подразделения государства как объект вооруженного насилия.

Основным субъектом силового обеспечения функционирования железнодорожного транспорта выступала жандармская железнодорожная полиция. Как отмечалось в Общем Уставе Российских железных дорог (ст.183), «охранение внешнего порядка, благочиния и общественной безопасности в районе действия жандармских полицейских управлений железных дорог возлагается на чинов сих управлений, которые исполняют в сем отношении все обязанности общей полиции, пользуясь при том всеми правами, ей присвоенными» [11, с.4.]. В условиях забастовок на помощь жандармской железнодорожной полиции выделялись войсковые подразделения. Которые совместно и превращались в объект нападения со стороны революционных структур.

Так, 13 декабря 1905 г. на станции Ясиноватая рота солдат попыталась очистить станцию от вооруженных рабочих отрядов. По призыву железнодорожного комитета на станцию прибыли боевые дружины из Авдеевки, Гришина, Дебальцево и разоружили роту. Такая же ситуация повторилась на других участках железной дороги. С использованием железнодорожного транспорта на станцию Горловка прибыли боевые дружины из Харцызска, Ясиноватой, Дебальцева, Луганска и других городов. Всего собралось более 4 тысяч дружинников. Которые не позволили жандармской полиции и войсковым подразделениям пресекать забастовку железнодорожников. В конце декабря 1905 года командование 77-го Тенгинского полка, дислоцированного на территории Кутаисской губернии, сделало попытки вывести две роты из района, охваченного партизанским движением. Железнодорожники отказались предоставить войскам подвижной состав. 30 декабря 1905 г. 11-я рота выступила пешком и пошла вдоль железной дороги; попала в партизанскую засаду и почти полностью была уничтожена. 12-я рота забаррикадировалась на станции. Дружинники совместно с железнодорожниками выставили напротив станции железнодорожные платформы с бочками, наполненными гравием. Такая «баррикада» могла выдержать не только оружейный, но и пулеметный огонь. После трехчасового боя остатки роты были разоружены¹⁴.

Разрушение средств связи.

В работе железнодорожного транспорта немаловажная роль принадлежала средствам связи, которые обеспечивали передачу и прием различных сообщений, связанных с функционированием железнодорожного транспорта. И самое важное- с помощью железнодорожных средств связи можно было передать информацию о состоянии оперативной обстановки, о появлении на станциях незаконных вооруженных формирований, розыскные ориентировки и т.п. Вот почему средства связи становились объектом целенаправленного уничтожения либо нарушения порядка функционирования.

Например, 11 октября 1905 года на Екатерининской дороге забастовщики потребовали от

14. См.: Военные организации Российского пролетариата и опыт его вооруженной борьбы.

сотрудников телеграфа прекратить работу, а так как последние отказались подчиниться, то один из них был тяжело ранен. В октябре 1905 г. на Закавказских дорогах на участке между Тифлисом и Батуми был выведен из строя телеграф, в том числе сняты железнодорожные столбы [12, с.107.].

Как писал современник, революционеры «взрывают искусственные сооружения, уничтожают пути, переводы, телеграфные и сигнальные приборы, подвижной состав и предметы его оборудования, расхищают и истребляют грузы, обливают провизию керосином и поджигают; ярко пылают железнодорожные управления, пассажирские и грузовые помещения, - поезда и паровозы пускаются друг на друга без всякого внимания к безопасности находящихся в них лиц и все это совершается с исключительной целью устрашения владельцев дорог, обреченных, по мнению стачечников, уступить свое место железнодорожному пролетариату, готовящемуся поделить между собою все продукты вековой культуры» [12, с.102.].

Подвижной состав как объект покушений.

В принципе, основная суть железнодорожного транспорта заключается в осуществлении перевозочного процесса, перемещения грузов и пассажиров. Это делалось с помощью подвижного состава. Железнодорожный подвижной состав, это рельсовые транспортные средства, предназначенные для обеспечения железнодорожных грузовых и пассажирских перевозок, а также функционирования железнодорожной инфраструктуры. К последним относятся ремонтные, восстановительные, пожарные и другие поезда. В современных условиях подвижной состав включает в себя локомотивы (паровозы, тепловозы, электровозы), грузовые и пассажирские вагоны, моторвагонный подвижной состав, а также различный специальный подвижной состав. «Единицей железнодорожного подвижного состава считается отдельный локомотив, вагон, моторвагон, дрезина, мотовоз, автомотриса»¹⁵.

Распространенным объектом нападений на дорогах Российской империи был подвижной состав, паровозы и вагоны. Особой притягательностью становились локомотивы. Отсутствие локомотивов делало невозможным сам процесс перемещения поездов. Если в центральных регионах России паровозы просто выводились временно из строя путем выпуска пара, то на окраинах, на территории Царства Польского и Закавказья, взрывались. Так, 15 декабря 1905 года около станции Лазы Варшаво- Венской дороги революционеры стоп- краном остановили поезд. Угрожая оружием, преступники согнали локомотивную бригаду с паровоза, заминировали и взорвали паровоз.

21 декабря 1905 г. на 135 километре этой же дороги группа террористов остановила пассажирский поезд, высадила пассажиров и поездную бригаду. Пассажирский состав, локомотив и вагоны, были взорваны. А это говорит о наличии у революционных структур гибридной войны как большого количества взрывчатки, так и взрывотехников, умеющих ее использовать.

Среди членов структур гибридной войны нередко были и сами железнодорожники, хорошо

15. См.: *Подвижной состав // Железнодорожный транспорт: энциклопедия / гл. ред. Н. С. Конарев. – М.: Большая российская энциклопедия, 1994.*

знавшие железнодорожное хозяйство. А потому, при отсутствии взрывчатки они использовали локомотивы и поезда для организации крушений, разрушения поездного пути и железнодорожных сооружений. Наиболее эффективным способом выведения из строя подвижного состава, уничтожения локомотивов и разрушения поездов были организованные аварии. Железнодорожники захватывали локомотивы либо целые поезда и, с помощью стрелочных переводов направляли их навстречу другим локомотивам и поездам. В том числе и поезда с пассажирами либо перевозимыми военными служащими. Такие столкновения сопровождались значительными разрушениями подвижного состава, железнодорожного полотна и гибелью пассажиров.

Покушение на воинские эшелоны.

Революционное движение 1905-1907 гг. было проплачено японскими деньгами. Оно преследовало цель за счет революционных восстаний ослабить вооруженные силы, действовавшие на Востоке. Вот почему очень часто в качестве объектов покушений избирались воинские эшелоны. Для уничтожения перевозимых военными служащими революционизированные бандформирования устраивали крушения поездов, пуская их под откос различными способами. В том числе, поезда разбивались с использованием встречного паровозного тарана.

Так, 14 декабря на Либаво-Роменской дороге революционеры получили информацию о продвижении по участку дороги Гомель - Жлобин воинского эшелона, в котором возвращались с Дальнего Востока солдаты и офицеры 20 саперного батальона. На воинский состав пустили на полных парах паровоз. «Пущенный паровоз ...врезался в поезд, разбив вдребезги два вагона с ячменем и повредив несколько других. Солдаты отделались ушибами. Машинист и кочегар маневрировавшего поезда были ранены, первый тяжело...» [12, с.109.].

Подобного рода диверсии на этом участке дороги совершались неоднократно. «Революционеры делали попытки устраивать крушения поездов с войсками и новобранцами. Они были ими устроены на станциях Ромны и Нововилейск» [12, с.109.]. Организация подобного рода крушений говорит о наличии у боевиков информационной сети в среде самих железнодорожников. Они получали упреждающую информацию о времени прохода воинских эшелонов, что и позволяло устраивать засады на наиболее уязвимых участках.

Тактика и цели нападений на поезда в значительной мере зависели от этнических особенностей населения в местах нахождения железных дорог. В европейской части чаще всего преследовалась цель выведения из строя железнодорожного транспорта, разрушения локомотивов. На Кавказе объектом нападения нередко становились не столь поезда, сколько пассажиры. Близлежащее население устраивало крушения пассажирских поездов, чтобы ограбить погибших и живых пассажиров. В апреле – июне 1906 г. на Закавказских железных дорогах было произведено несколько выборочных крушений скорых и пассажирских поездов: около станции Акстафа, около Тифлиса, между станциями Самтреди и Капигнари. Уцелевшие и погибшие пассажиры подвергались грабежу и насилию [12, с.106.].

Разрушение железнодорожного пути.

Подрывы и разрушение подвижного состава позволяло восстанавливать их количество. Выведение из строя подвижного состава оставляло в целостности железнодорожное полотно и рельсовый путь. Наиболее тяжкие последствия для перевозочного процесса имело разрушение железнодорожного пути, изъятие рельсов и шпал, стрелочных переводов.

Разрушение которых полностью прекращало движение поездов на участке. Так, 10 августа 1905 года около полустанка Рожки Привислинской железной дороги, в районе Ивановгородо-Домбровского участка, был взорван железнодорожный путь. Движение было приостановлено на длительный срок.

Нередко железнодорожное полотно разрушалось не из революционных, а из корыстных побуждений. Местное население разбирало железнодорожное полотно не в революционных целях, а для использования в быту шпал, рельсов, телеграфных столбов. Наиболее ярко это проявлялось на Кавказе. Где толпы вооруженного населения из близлежащих аулов разрушали полотно, похищали рельсы, шпалы, телеграфные столбы. Так, на Закавказских дорогах 15 октября 1905 года на участке Нигайте - Садбеваху взвод пехоты во время патрулирования железнодорожного полотна «внезапно наткнулся на шайку в 150 человек, разбиравших путь». «Шайка» сняла рельсы и шпалы с большого участка рельсового пути, разобрала небольшой железнодорожный мост, спилила телеграфные столбы [12, с.107.]. Все это отправлялось в аулы.

На территории Царства Польского была создана мощнейшая диверсионно – террористическая сеть гибридной войны. В большом количестве имелась взрывчатка. Вот почему на этой территории железные дороги часто уничтожались с помощью взрывов. Так, 15 декабря 1905 г., вечером, около станции Домброва Варшаво–Венской дороги, были взорваны рельсы. 16 декабря около станции Зомбковиц динамитом взорваны рельсы на обоих путях. 21 декабря в результате взрыва пути около станции Ястрожемб потерпел крушение пассажирский поезд, были многочисленны человеческие жертвы [12, с.103.].

Революционеры нередко разрушали те железнодорожные сооружения, которые нельзя было быстро восстановить. К числу таких сооружений относились железнодорожные мосты. Сами железнодорожники хорошо знали технические возможности подвижного состава, и особенности участков дороги. А потому часто использовали поезда для разрушения охраняемых железнодорожных мостов. 14 октября 1905 г. на Екатерининской дороге железнодорожники отправили из Екатеринослава паровоз с несколькими вагонами без машиниста. Крушение паровоза и вагонов произошло на охраняемом железнодорожном мосту. Мост был в значительной мере разрушен, что привело к длительному прекращению движения на этом участке.

Чаще всего мосты взрывались на железных дорогах Закавказья и Северного Кавказа. Так, на Закавказских дорогах на участке Батуми- Кутаис только 10 октября 1905 года было повреждено или разрушено семь мостов [12, с.107.]. Что говорит о высоком уровне организации диверсий и координации деятельности различных диверсионных групп.

15 декабря 1905 г. во время следования пассажирского поезда в районе станции ДомброваВаршава – Венской дороги взрывом поврежден мост. 19 декабря взрывом динамита поврежден железнодорожный мост около станции Стржемешнице. 22 декабря у станции Конопка взрывом динамита поврежден железнодорожный мост. На Привислинских дорогах 10 августа около станции Наленчева взорван небольшой железнодорожный мост.

Как писал современник, революционеры «взрывают искусственные сооружения, уничтожают пути, переводы, телеграфные и сигнальные приборы, подвижной состав и предметы его оборудования, расхищают и истребляют грузы, обливают провизию керосином и поджигают; ярко пылают железнодорожные управления, пассажирские и грузовые помещения, - поезда и паровозы пускаются друг на друга без всякого внимания к безопасности находящихся в них лиц и все это совершается с исключительной целью устрашения владельцев дорог, обреченных, по мнению стачечников, уступить свое место железнодорожному пролетариату, готовящемуся поделить между собою все продукты вековой культуры» [12, с.102].

Покушение на пассажиров во время их передвижения в поездах.

Начало гражданской войны 1905-1907 гг. совпало с массовыми перевозками войск на Дальний Восток и с Дальнего Востока. На железных дорогах, в поездах и санитарных эшелонах, концентрировалось большое количество военнослужащих, которые часто становились объектом нападения незаконных вооруженных формирований. Находясь в вагонах во время движения поезда, солдаты не могли ни укрыться, ни организовать самооборону. Тем не менее, солдаты очень часто успевали перестроиться и организовать бой с бандформированиями.

19 декабря на станции Голутвин Московско-Казанской дороги вооруженная толпа забастовщиков открыла стрельбу из стрелкового огнестрельного оружия по железнодорожному составу, в котором ехали солдаты. Солдаты остановили состав; выгрузились и быстро организовали самооборону. Ответным огнем вооруженная толпа была рассеяна. Задержанные с оружием 39 человек из числа нападавших были расстреляны здесь же, на станции.

На Риго-Орловской дороге 5 декабря 1905 года железнодорожники организовали ночью крушение воинского эшелона. Было разбито полностью несколько вагонов с личным составом. Погибли и получили ранения большое количество солдат. «В момент крушения вооруженные толпы, подкарауливавшие поезд, стреляли в сапер» [12, с.119 – 120.]. Революционеры расстреливали солдат, находившихся в беспомощном состоянии.

Об уровне жестокости революционизированного населения можно судить по случаям нападения на воинские санитарные поезда. Дружинники и восставшие рабочие расстреливали пассажирские поезда, в которых перевозились раненные солдаты японской войны. Так, 11 декабря 1905 г. революционеры обстреляли санитарный поезд, в котором перевозили раненых солдат, а также семьи офицеров. У раненных солдат не было оружия и не было возможности оказывать сопротивление революционным бандформированиям. В таких случаях всегда гибли и получали ранение солдаты и офицеры, медицинский персонал.

Таким образом, на железных дорогах Российской империи велась настоящая гибридная война, с весьма широким диапазоном и количеством участников. В современных условиях факты покушений на объекты железнодорожного транспорта пока носят единичные процессы. Но это не значит, что Россия не должна знать исторического опыта обеспечения безопасности железнодорожного транспорта.



Рис. 1. Взрыв свитского поезда под Москвой.



Рис. 2. Диверсия.



Рис. 3. Крушение царского поезда.

ЛИТЕРАТУРА

1. Волмар К. Транссибирская магистраль. История создания железнодорожной сети России / К. Волмар. – М.: Кучково поле, 2017. – 272 с.
2. Вульф А. Повседневная жизнь российских железных дорог. – М.: Молодая гвардия, 2007. – 296 с.
3. Диверсанты российских железных дорог // <https://topwar.ru/247322-1520-diversanty-rossijskih-zheleznih-dorog.html>
4. Дрель А.Я. Разница между русским освободительным движением и современным польским и автономия Польша. По данным польской прессы / А.Я Дрель. – Варшава: Типография окружного штаба, 1906. – 28 с.
5. Ивашов Л.Г. Россия – США: состояние и перспективы военного сотрудничества / Л.Г. Ивашов // Россия-США. Перспективы взаимоотношений: противники, партнеры, союзники? Международная научно-практическая конференция. – М. 2017. – С. 70 – 75.
6. Никитчук И.И. Мятущаяся Украина. История с древнейших времен / И.И. Никитчук. – М. 2020. – 682 с.
7. Железные дороги // <https://diritc.ru/%D0%B6%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%B7%>

D0%BD%D1%8B%D0%B5%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B3%D0%B8/

8. РЖД пошли против закона. Расплачиваться будет вся Россия: Озвучены последствия повышения тарифов//https://tsargrad.tv/news/rzhd-poshli-protiv-zakona-rasplachivatsja-budet-vsja-rossija-ozvucheny-posledstvija-povyshenija-tarifov_1084962

9. Рихтер И. И. Подготовка железных дорог к борьбе со стачками / И.И. Рихтер. – СПб., 1906. – 158 с.

10. Телегин С.М. Возвращение Гипербореи / С.М. Телегин. – М. 2012. – 208 с.

11. Тимофеев Л.А. Обязанности жандармской железнодорожной полиции. По жандармско-полицейской части / Л.А. Тимофеев. – СПб., 1912. – 1195 с.

12. Тушко И.С. Акты незаконного вмешательства на железнодорожном транспорте//<https://panor.ru/articles/akty-nezakonnogo-vmeshatelstva-na-zheleznodorozhnom-transporte/31082.html#>

REFERENCES

1. Volmar K. The Trans-Siberian Railway. The history of the creation of the Russian railway network / K. Volmar. – М.: Kuchkovo pole, 2017. – 272 p.

2. Vulfov A. The daily life of Russian railways. Moscow: Molodaya Gvardiya, 2007. 296 p.

3. Saboteurs of Russian railways//<https://topwar.ru/247322-1520-diversanty-rossijskih-zheleznih-dorog.html>

4. Drel A.Ya. The difference between the Russian liberation movement and the modern Polish one and the autonomy of Poland. According to the Polish press / A.J. Drill. Warsaw: Printing House of the District Headquarters, 1906. – 28 p.

5. Ivashov L.G. Russia – USA: the state and prospects of military cooperation / L.G. Ivashov // Russia-USA. Relationship prospects: opponents, partners, allies? International Scientific and Practical Conference. – М. 2017. – pp. 70-75.

6. Nikitchuk I.I. The Restless Ukraine. History from ancient times / I.I. Nikitchuk. – М. 2020. – 682 p.

7. Ironroads //<https://diritc.ru/%D0%B6%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%B7%D0%BD%D1%8B%D0%B5%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B3%D0%B8/>

8. Russian Railways went against the law. The whole of Russia will pay: The consequences of tariff increases have been announced//https://tsargrad.tv/news/rzhd-poshli-protiv-zakona-rasplachivatsja-budet-vsja-rossija-ozvucheny-posledstvija-povyshenija-tarifov_1084962

9. Richter I. I. Preparation of railways for the fight against strikes / I.I. Richter. – St. Petersburg, 1906. 158 p.

10. Telegin S.M. The Return of Hyperborea / S.M. Telegin. – М. 2012. – 208 p.

11. Timofeev L.A. Duties of the gendarme railway police. According to the gendarme-police unit / L.A. Timofeev. – St. Petersburg, 1912. – 1195 p.

12. Tushko I.S. Acts of illegal interference in railway transport//<https://panor.ru/articles/akty-nezakonnogo-vmeshatelstva-na-zheleznodorozhnom-transporte/31082.html#>.