

ББК 63.3(2)633-2

С.Е. Мишенин

**Исторический опыт организации
безопасности хранения груза и его перевозки
на железнодорожном транспорте в Западной Сибири
в 1965–1991 гг.**

S.E. Mishenin

**The Historical Experience to Organize Cargo's Safe Storage
and Its Transportation on the Rail Way Transport
in West Siberia in 1965–1991**

Статья посвящена выявлению опыта государственных и общественных организаций по сохранению грузов на станциях и при движении поездов. Анализируются три информационных блока: причины обострения проблемы сохранности грузов в 1960–1980-х гг., масштабы несохранения грузов и опыт минимизации потерь. Острота проблемы рассматривается в контексте исчезновения перспектив конкретного состояния советского общества.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт Западной Сибири, хищение груза на станциях и в поездах, сохранение груза, порча груза, грузоотправитель, грузополучатель.

Важнейшей социальной и технологической функцией железной дороги является своевременная доставка грузов к месту назначения в полной сохранности. В достижении этой цели проявлялась системность социальных и технологических связей, а также определенной согласованности грузоотправителя, грузополучателя, самих железнодорожников, управлений внутренних дел на транспорте.

Безопасность транспортировки груза относится, вероятно, к числу извечных проблем. И это не случайно. Груз на какое-то время отрывается от одной стороны и передается другой, находясь под опекой третьей: он перемещается с помощью транспорта, а последний признавался, признается и, видимо, будет признаваться средством, представляющим собой повышенную опасность.

Проблема не нова. К сожалению, при всем значительном количестве уже вышедшей литературы по истории железнодорожного транспорта эта сторона его развития еще не вызвала пристального внимания, не получила исторической оценки. В специальной литературе она рассматривалась с узкотехнической или правовой позиции. В данной статье эта проблема представлена с позиции исторического знания, в контексте «угасания» советской системы. Такой подход может быть полезен для осмысления послевоенной истории

The article is devoted to showing up the experience of state and social organizations to preserve cargo in the railway stations and during the movement of trains. Three information blocks are analyzed: the reasons for escalation of a cargo preservation problem in 1960–1980s, scales of cargo losses and experience of loss minimization. The problem sharpness is considered in a context of disappearance of the Soviet society concrete condition prospects.

Key words: railway transport of West Siberia, pilferage at the railway stations and in the trains, cargo preservation, cargo damage, sender, receiver.

страны. Конкретизация и обобщение исследования вполне обозримы на материалах Западно-Сибирской и Кемеровской железных дорог, по которым следовала почти половина всех грузов, перевозимых железнодорожным транспортом в СССР.

Хронологические рамки ограничивают исследование 1965–1991 гг. Нижняя точка исследования остановлена на отметке провозглашения экономической реформы 1965 г., которая стала центральной в стабилизации советского режима после исторических рывков 1930–1940-х гг. Верхняя точка касается последнего года советской истории страны – 1991 г.

Поводом для исторического осмысления этого явления послужили материалы «круглого стола» редакции газеты «Железнодорожник Кузбасса» «Хищениям – надежный заслон», опубликованные в номере этой газеты за 1 декабря 1981 г.

Для развития темы автор обратился к материалам фондов государственных архивов Кемеровской и Новосибирской областей, Государственного учреждения Омской области «Исторический архив Омской области» и Центра хранения архивного фонда Алтайского края.

Среди них – фонды управления Кемеровской железной дорогой, Дорожного профсоюзного комитета Кемеровской железной дороги, Кемеровского обкома

КПСС, Кемеровского горкома КПСС, Управления Западно-Сибирской железной дороги, Новосибирского обкома КПСС, Новосибирского горкома КПСС и др.

В качестве своеобразного исторического источника автор рассмотрел так называемые корпоративные издания. В свое время он уже дал им оценку, показав их преимущества и ограниченность [1, с. 297–301]. Этому послужили публикации: «Вековой путь на службе Отечеству. Страницы истории Западно-Сибирской железной дороги» (2001) [2] и «Угольная магистраль России. Из истории Кемеровской железной дороги» (2004) [3].

Кроме них, к изучению привлекались издания, посвященные транспортной милиции. К 200-летию МВД России в 2002 г. в Москве вышли очерки истории транспортной милиции России «На страже магистралей» [4]. В 2004 г. 85-летию транспортной милиции России и 25-летию Кузбасского УВД на транспорте было посвящено издание «Четверть века на страже магистралей» [5].

Важным источником стали печатные органы управлений, парткомов и профкомов Западно-Сибирской и Кемеровской железных дорог – «Западно-Сибирский железнодорожник» и «Железнодорожник Кузбасса».

Насколько корректно изложение проблемы и опыта ее решения? Для этого автор обратился за консультацией к ветеранам транспортной милиции. В частности, собеседником стал бывший начальник Кузбасского управления внутренних дел на транспорте В.Н. Кирпичников. Его дополнения стали источником для написания этой работы и широко использовались для уточнения и проверки, а то и прямой коррекции информации.

С 1960-х гг. начала ощутимо ухудшаться сохранность грузов на железной дороге. Страну буквально «лихорадило от вала крупных краж и хищений грузов из подвижного состава» [5, с. 26, 87, 96]. На рубеже 1970–1980-х гг. положение с сохранностью грузов на железных дорогах еще более обострилось. Только за 1978–1979 гг. число краж по сети дорог СССР возросло в 2 раза, а ущерб от них – в 4 раза [5, с. 26, 114; 6, л. 33–35].

Это проявлялось в порче грузов при перевозке и хранении на станциях. Но, кроме этого, большой ущерб приносили утраты груза. Документы указали на два вида утрат: преднамеренные кражи (хищения) и потери ввиду разъединения груза и документа, его сопровождающего, или направление груза не по месту назначения, замедление его доставки ввиду несоблюдения графика движения поездов [7, с. 2].

В структуре видов несохранения грузов 8% случаев приходилось на порчу в пути следования и хранения на станциях (грузовых дворах), 14% случаев – просрочку доставки грузов, пожары и крушения, а 30%

случаев – на хищения как сторонними лицами, так и железнодорожниками [8, л. 2; 9, с. 2]. Оставшаяся доля приходилась на остальные разновидности несохранения.

Так, за обычный 1982 г. из 159 станций Западно-Сибирской железной дороги 76 станций (или на 47,8% из них) имели проблемы с сохранностью грузов, причем на 34 станциях (24,4% из них) произошел рост несохранения груза [8, л. 1].

Наиболее типичными товарами, по которым не удавалось добиться сохранения, были продовольственные (особенно зерно и сахар) и импортные [8, л. 3]. Разновидностью краж (хищения) являлись случаи разукрупнения машин и оборудования, перевозимых по железной дороге. О масштабах этого явления говорит только тот факт, что за 1979 г. и первую половину 1980 г. на путях Алтайского отделения Западно-Сибирской железной дороги были сняты различные узлы и приборы с 706 автомобилей, 430 комбайнов, 710 тракторов и т. д. Всего – со 4670 единиц сельскохозяйственной техники [10, с. 3].

На Западно-Сибирской железной дороге наибольшие потери от несохранения грузов приходились на Новосибирское отделение (41,8%) [11, л. 2]. На Новосибирском отделении Западно-Сибирской железной дороги 37% убытков от несохранения грузов, связанных с их хищениями, приходилось в 1979 г. на станции Новосибирск-Главный, Новосибирск-Южный, Новосибирск-Восточный, Иня-Восточная, Инская, Черепаново [8, л. 2; 12, л. 152]. На Омском отделении выделялись станции Омская городская товарная, Исиль-Куль, Входная [8, л. 2; 13, л. 10–11; 11, л. 2], Иртышское, Омск-Восточный, Омск-Северный, Московская [13, л. 2, 10–11; 14, л. 22–23]. На Алтайском отделении – станции Барнаул, Рубцовск, Новоалтайск, Заринск, Алейская, Укладочная и др. [8, л. 2; 15, л. 3].

По Кемеровской дороге наибольшие потери отмечены на станциях Тайга, Кемерово-Сортировочная, Белово, Томск-Грузовой, Прокопьевск [16, с. 3; 17, с. 1].

Из хозяйств наибольшие проблемы с сохранением грузов имели службы контейнерных и пакетных перевозок, механизации погрузочно-разгрузочных работ, военизированной охраны (ВОХР), вагонной, грузовой, путевой, локомотивной служб.

Долгое время стабильным был удельный вес хищений продовольственных и непотребительских товаров, которые составляли половину от общего числа краж грузов.

Хищения в зоне железных дорог имели свои особенности: по времени – хищения носят сезонный характер. Основная часть хищений совершалась преимущественно летом, в силу специфики контроля место хищения груза далеко не всегда совпадало с местом обнаружения этого факта [5, с. 26].

Хищения были как спонтанные, так и организованные, тщательно подготовленные, в которых были задействованы информаторы, квалифицированные исполнители.

Бывший оперативник Беловского линейного отдела внутренних дел на транспорте И.З. Гуляев вспоминал: «...везли несметные по тем временам богатства (цветные телевизоры, холодильники и т.д. – С.М.) в практически открытых вагонах. Сбить замок, сорвать пломбу не составляло никакого труда, поэтому хищения были громадные. А потому все списывалось... Купить это было невозможно, поэтому железная дорога была “золотой жилой”» [5, с. 87; 17, л. 72]. Сам процесс разгрузки вагонов тоже был моментом, когда портились или организованно или спонтанно исчезали (изымались) товары [17, л. 72].

Новым стимулом к нарушениям правил железнодорожных перевозок в 1980-х гг. стали незаконный оборот наркотиков и волна наркотизации всего общества. Одним из каналов движения этого продукта стали железные дороги [5, с. 28].

Проблема безопасности грузов и их транспортировки обострилась по нескольким причинам. И первой среди них видится географическая причина. Западная Сибирь была расположена примерно в средней части СССР и России. Отсюда – длительность следования груза и дополнительные затраты на его сохранность.

Вторая причина была связана с соблюдением технологии самого железнодорожного движения и перевозок грузов. Это соблюдение надежности путевого покрытия, подвижного состава и тары, в частности контейнеров, их подготовки к перевозке грузов, графика движения поездов, проведение корректных маневровых работ, а также регламента обработки поездов и вагонов на станциях [10, с. 3; 11, л. 2; 15, л. 4; 18, л. 28–30]. Так, только по станции Тайга за 1976–1978 гг. удалось выявить до 300 тыс. неисправных вагонов. В подобных вагонах ежегодно терялось до 1,5 млн т угля. Это равнялось ежегодному объему работы крупной шахты [20, л. 51; 21, л. 14].

Недостаточный контроль, а то и его отсутствие сделало обычным явлением, когда вагон опечатывался только с одной стороны (по схеме: одна дверь была закрыта и опечатана, а другая свободно открывалась), а то и вообще вагон был с нарушенной прочностью обшивки, при этом груз мог просто высыпаться или выпасть из вагона. Запорные устройства вагонов и контейнеров не были надежными. Наблюдалось несовершенство технологии пломбирования вагона. И вообще не было запрета на прием неопломбированного вагона [11, л. 2; 16, с. 3]. Только с конца 1980-х гг. на железных дорогах стали применяться пломбы и прочные закрутки.

Во многом типичен был случай, отмеченный на Алтайском краевом рубероидном заводе в 1987–1988 гг.: захламленность подъездных путей, нередкие

случаи выгрузки груза с нарушением габаритов [15, л. 1–2; 18, л. 90]. Это неизбежно вело к длительному поиску нужного груза, трудностей его вывоза, а зимой (ко всему прочему) – к неудобству при очистке снега. Во всех случаях сохранялась угроза порчи груза или его хищения.

В целях экономии средств контейнерные площадки подчас не огораживались и не охранялись. А типичным было и такое: в ограждениях грузовых дворов станций было немало дыр, имеющиеся склады тоже далеко не всегда оборудовались дверьми, а если и была дверь (ворота), то запоры были слабыми. Дежурство охраны часто тоже не было налажено. Поэтому бесконтрольность движения транспорта не служила сохранности грузов.

Третья причина несохранения груза заключалась в недогрузе вагонов на станциях отправления, в неправильном определении веса груза, в просчетах в количестве, в нарушении правил погрузки, подачи и перевозки грузов.

Как показали проверки, по Кемеровской железной дороге за 1981 г. (т.е. год, ничем особым не примечательный в советской истории) были недогружены 90 вагонов с зерном, 100 вагонов с удобрениями, 173 вагона с другими продовольственными товарами [19, с. 1; 20, л. 1–2]. В 1984 г. 62 станции (из 107 по Кемеровской железной дороге) не справились с плановым заданием по погрузке [22, с. 1].

Масштаб несохранения был вызван не только техническим компонентом и масштабами использования техники, но и состоянием общества, которое в значительной мере определяло «человеческий фактор». Чтобы разобраться в этом вопросе, введем еще одну, четвертую, причину – начало перехода советского общества в новый этап своего развития, который вызвал отличную от прежнего мотивацию поведения. Речь пойдет о начале активного формирования причин для перехода в качественно иное состояние – рыночную трансформацию. Остановимся только на двух обстоятельствах, которые позволят определить детерминацию изучаемого процесса. Это советский вариант «революции в доходах» и начало либерализации советской системы.

Что же такое новый феномен в истории советского общества – своеобразная «революция в доходах» 1970-х гг.? Это состояние коснулось в 1960–1970-х гг. практически всего западного мира. Специфика этого феномена в советском обществе заключалась в том, что личные доходы граждан стали расти на фоне официального курса на преодоление существенной разницы в оплате труда крайних социальных групп по доходам, минимизации доходов из других источников, кроме труда в общественном (т.е. государственном или огосударствленном) хозяйстве.

Это привело к росту покупательной способности населения. Разными путями люди получали возмож-

ность узнавать о новинках бытовой техники, организации быта и отдыха. Но советская система была не в силах сделать их доступными для большинства населения страны, в частности, для железнодорожников, которые по тем временам зарабатывали неплохо: в среднем – около 300 руб. в месяц. И стремление обрести возможное стало новым стимулом в жизни.

Но как это сделать? И здесь вновь история уделила место железным дорогам. По данным, полученным от бывшего начальника Кузбасского УВДТ, в 1970–1980-е гг. по главному ходу Транссиба на территории Кемеровской области через каждые 5 минут проходил грузовой состав. Именно тогда обычным явлением стало следование международных транзитных грузов на запад, в зарубежную Европу и на восток, в Китай, Японию, Монголию. Среди прочих грузов – заветные предметы длительного пользования: теле- и радиотехника, холодильники, стиральные машины, ковры, аккумуляторы, автомобильные запасные части, домкраты, слесарные и столярные инструменты (гаечные ключи и др.) и т.д. Помимо них, были и продукты питания, многие из которых тоже были в дефиците, например, скоропортящиеся продукты: фрукты, ягоды, овощи.

Слабеющий контроль создавал условия для возможности хищения груза с поездов, станций, грузовых дворов, контейнерных площадок. Для дальнейшей транспортировки товаров по железной дороге не хватало локомотивных бригад. В результате – «брошенные» железнодорожные составы. Они скапливались, в частности, в районе станций Тайга, Бериккуль, у Калининского разреза. Складывалась ситуация: в доступной торговле нужных товаров не было, а в составах, не всегда достаточно хорошо охраняемых, их было много.

Было и другое следствие «революции в доходах»: либерализация советского режима, т.е. освобождение его от жесткого контроля со стороны КПСС, снижение требовательности в исполнении нормативных материалов, распространение практики формализма в отношении к делу. Это открыло путь со стороны лиц, ответственных за транспортировку груза, и сторонним (случайным) наблюдателям к бесконтрольности, попустительству, а со стороны потенциальных расхитителей – к вседозволенности и хищениям [11, л. 2].

Обозначилось множество слабых звеньев в цепи прохождения груза через технологию железнодорожной транспортировки. Это формальность при загрузке, отправлении и приеме груза, при проверке исправности запоров, наличия на месте пломбы, поэтому при раскредитовании вагона это оборачивалось возможной недостачей груза [15, с. 3].

Следствием либерализации стало ослабление воспитательной работы со стороны КПСС и ВЛКСМ, работы народных дружин и товарищеских судов [15, л. 1–2].

Говоря о проблеме сохранности груза, нельзя обойти вниманием и вопрос о кадрах тех служб, которые наиболее тесным образом должны были работать с грузом. Обратимся к анализу пятой причины обострения проблемы с сохранностью груза. НТР, развернувшаяся в советской экономической системе в 1950-х гг., привела к процессу усложнения многих рабочих мест, общественная значимость железнодорожных профессий снизилась. Практически они уравнились с другими профессиями: водителя, механизатора, оператора сложных машин и т.д. Это снижало общественный престиж труда железнодорожника и, соответственно, стимулировало снижение требований к исполнителям этой профессии, что не могло не повлиять на отношение к сохранности груза и на этапе хранения, и на этапе его перевозки.

Сами железнодорожники называют еще один фактор преступности, который имеет существенную историческую основу (шестая причина). Это практика российской, а потом и советской власти использовать Сибирь как место для изоляции нежелательных элементов – преступников [4, с. 220].

В таких условиях (хотя вполне можно утверждать, что поздно) ноябрьский (1979 г.) пленум ЦК КПСС обратил внимание на улучшение работы железнодорожного транспорта, где в числе первоочередных задач встала задача сохранности грузов. В развитии решений пленума ЦК КПСС 29 января 1980 г. вынужден был принять специальное Постановление «О мерах по обеспечению сохранности народнохозяйственных грузов и усилению борьбы с хищениями на железнодорожном транспорте». Как и полагалось в той системе, вслед за принятием этого Постановления последовало рассмотрение подобного вопроса на заседаниях обкомов, горрайкомов КПСС, в первичных партийных организациях.

Для принимаемых решений были характерны такие словесные обороты, как «обратить внимание на факты...», «принять меры...», «своевременно разгружать вагоны...», «создавать обстановку требовательности...», «привлечь средства массовой информации...», а также народный контроль, «комсомольский прожектор», а также товарищеские суды и т.д. [12, л. 153–156; 15, л. 4–7; 18, л. 3–5]. Они вполне соответствовали настроениям в обществе, где чувство сопричастности к социальному рывку начинало сменяться попустительством к случаям хищения и к расхитителям грузов [10, с. 3].

Официальная власть (правда, не всегда оперативно) принимала меры противодействия. Все их можно разделить на три большие группы: технологические, организационно-правовые и идейно-мобилизационные.

Первая группа касалась создания технологических условий, минимизирующих угрозу несохранения груза. Основные меры по безопасной транспортировке

грузов заключались в своевременном оформлении документов на перевозку грузов, максимальной загрузке вагонов (контейнеров) при достаточном закреплении перевозимого груза, организации персонифицированного сопровождения и охраны груза.

Вторая группа предполагала проведение организационных мер, помогающих поддерживать на должном уровне безопасность грузов в процессе железнодорожной транспортировки. Объективно здесь более всего пересекались интересы железных дорог и региональных управлений внутренних дел на транспорте. В частности, от железных дорог активнее всего в работе по сохранению грузов должны были действовать представители грузовой, вагонной служб, службы перевозок и подразделения военизированной охраны МПС СССР (ВОХР) и Министерства внутренних дел СССР или транспортная милиция.

На Западно-Сибирской железной дороге было действовало 5 отрядов ВОХР: Омский, Новосибирский, Барнаульский, Карасукский и Кемеровский [23, л. 7].

В 1961 г. появилось Западно-Сибирское управление внутренних дел на транспорте. В его составе было 5 линейных управлений (Омское, Алтайское, Тайгинское, Новокузнецкое, Кемеровское), 9 линейных отделений (на станциях Новосибирск, Инская, Карасук, Барабинск, Рубцовск, Топки, Белово), 17 линейных отделений, 20 линейных пунктов милиции [4, с. 220].

В зоне действия Кемеровской железной дороги с момента ее образования приказом МВД СССР №0147 от 5 марта 1979 г. было организовано Кузбасское управление внутренних дел на транспорте. В 1980 г. из Кемеровского линейного отделения было выделено Топкинское [5, с. 105]. В 1989 г. появился отдел в Томске. Эти структуры вели непосредственную профилактическую и оперативно-розыскную работу на транспорте.

Первое направление предусматривало применение таких форм, как постоянно действующая комиссия с участием отдела внутренних дел и транспортной прокуратуры, ограждение грузовых дворов, создание специализированных пунктов коммерческого осмотра (ПКО) на грузовых станциях, а также проведение комплексных рейдов в зонах железной дороги и т.д. Эти формы требовали тесного сотрудничества железнодорожников и транспортной милиции. круглосуточно осуществляли дежурство представители железнодорожников, милиции и охраны.

В полосе действия Кемеровской железной дороги ПКО действовали на станциях Артышта-2 и Промышленная. В Междуреченске такой пункт был создан совместно с Красноярской железной дорогой. Кроме того, ближайший пункт на Западно-Сибирской железной дороге дислоцировался на станции Болотное, на Красноярской – на станции Мариинск. Эта форма

превентивного контроля была призвана функционировать круглосуточно.

На станциях Белово, Кемерово, Новокузнецк, Томск был установлен пропускной режим. На станциях Томск-I и Яя было проведено ограждение грузовых дворов.

В Управлении Кемеровской железной дороги работала постоянно действующая комиссия с участием отдела внутренних дел и транспортной прокуратуры [15, с. 3].

Оригинальной формой работы по предотвращению фактов хищения груза стали передвижные линейные подразделения милиции (ПЛЮМ). Появились они на рубеже 1970–1980-х гг. Это было первое подобное явление в практике советской милиции. В составе их обычно были офицеры дежурной части и оперативная группа (16 чел.). Размещались они в передвижном вагоне, который перемещали по специальному графику. На месте остановки к ПЛЮМ присоединялись работники местного подразделения милиции. Здесь штатные работники под видом грибников, косарей, рыбаков проводили разведку на месте в полосе отвода земель железной дороги. Целью таких операций было выявление возможных мест хищения и складирования похищенного. В случае выявления схронов практиковалась практика организации засад. Благодаря ПЛЮМ была раскрыта не одна сотня преступлений [24, с. 40–41].

Другой новой формой работы в 1985 г. стало заключение договора с управлением Кемеровской железной дороги о выделении 300 ставок милиционеров (с оплатой полного пакета содержания). Инициатором этой меры стал начальник Кузбасского УВДТ В.Н. Кирпиченко. За их счет стало возможным усилить охрану сопровождения поездов, складов и станций. Эта практика себя оправдала.

В 1983–1985 гг. Кемеровская железная дорога дополнительно для транспортной милиции выделяла до 100 чел. из состава штатных железнодорожников. Были случаи привлечения за счет средств дороги вертолета для осуществления патрулирования с воздуха.

В марте 1980 г. приказом МВД СССР была создана уникальная по своему назначению служба по борьбе с преступными посягательствами на грузы (БППГ). Она была призвана заниматься выявлением и раскрытием всех преступлений в сфере грузовых перевозок. На КузУВДТ первым начальником отдела стал опытный сотрудник внутренних дел В.С. Остапенко. Сотрудники этого отдела уже в 1981 г. приняли участие в комплексных операциях «Магистраль», «Сибирь», «Щит». В результате были выявлены более 300 случаев хищения грузов, пресечена деятельность 22 воровских групп, в семи из которых состояли работники железнодорожного транспорта [5, с. 26].

Правоохранительная деятельность на железной дороге стала предметом пересечения интересов как

различных государственных ведомств, так и общественных структур. Как обычно в таких случаях, лидерство партийные органы отводили органам внутренних дел на транспорте. Учитывая специфику, эти органы в 1980-х гг. перешли к организации такой формы работы, как проведение операций, т.е. координированным плановым действиям органов внутренних дел, иных государственных и общественных организаций по предотвращению антиобщественных деяний на транспорте. В 1980-х гг. ряд таких действий объединялся под условным наименованием «Транспорт». Так, решением Кемеровского областного комитета ВЛКСМ от 17 мая 1986 г. такая операция проводилась на Кемеровской железной дороге. Особенно хорошей работой отличились линейные отделы на станциях Тайга, Прокопьевск, Юрга. Значительно слабее сработали органы внутренних дел на транспорте и городские комитеты ВЛКСМ на станциях Топки и Ленинск-Кузнецкий. 24 апреля 1987 г. операции были прекращены [25, л. 15–16].

Вторым направлением работы внутренних дел на транспорте стала оперативно-розыскная работа, с некоторыми ее особенностями. Одна из них была связана с самим процессом раскрытия механизма пропаж. Практика была таковой, что суммы убытков от грузопотерь ложились на ту дорогу, разделительный пункт (станцию или разъезд), где был обнаружен и установлен факт утери. Естественно, при снижении требовательности руководство некоторых таких станций небезуспешно пыталось скрыть пропажу, что стало одним из каналов развития «теневых» процессов в экономике.

Другая особенность связана с тем, что при проведении дознания штатные работники транспортной милиции вынуждены были обрабатывать множество документов, которые сопровождали факт контроля. Так, коммерческие грузы сопровождали: памятка вагона, составленная на станции отправления груза, скоростиммерная лента, ведущаяся по пути следования (для помощи в определении места нахождения груза в любой момент пути), акт общей формы, который составлялся на промежуточном осмотре, коммерческий акт – на станции выгрузки на месте обнаружения подобных фактов полагалось составить акт общей формы, памятка уборки вагонов. Работа с ними требовала определенной практики и навыка. Поэтому не всякий работник других подразделений милиции мог легко войти в курс дела железнодорожников.

Третьей особенностью оперативно-розыскной работы стало то, что начало процесса обычно увязывалось с нахождением груза. Установить место и время кражи предстояло в процессе оперативных действий.

Четвертой особенностью, осложняющей работу транспортной милиции, стало недостаточное уважение ее сотрудников и ее самой как учреждения со

стороны администрации дороги. Ветераны транспортной милиции отмечают эту тенденцию с рубежа 1950–1960-х гг. Притупилась и бдительность самих железнодорожников. Еще в начале 1950-х гг. они (независимо от должностной статус) не допускали посторонних лиц на площадки станции, а через 10 лет на них перестали обращать внимание.

Специфика работы органов КПСС, ВЛКСМ заключалась в организации обсуждений и отчетов, рассмотрении отдельных частных вопросов на разных уровнях партийного и государственного руководства [10, с. 3]. Помимо положений, которые уже приводились в начале статьи, в справках высказывались пожелания в законодательном порядке ужесточить ответственность за хранение и сопровождение в пути груза, в частности, стали высказываться рекомендации о необходимости уплотнить такие грузы в вагонах специальными катками, закрывать их пленкой [26, л. 22] и т.д.

Обычно срок выполнения определялся через полгода. При повторном рассмотрении фиксировались положительные перемены, а также степень сохранения проблемы. Это давало формальное основание для снятия постановления с контроля, а общественность заверяли, что работа в этом направлении будет продолжена [11, л. 1–2; 12, л. 151; 13, л. 1–2; 27, л. 70–71; 28, л. 9–17; 29, л. 33–35]. Повторного возвращения к вопросам документы обычно не фиксировали. Такой стиль работы позволял консервировать проблемы и культивировать безответственность.

Не все пункты приказа руководителей дорог добросовестно выполнялись. Так, на станции Междуреченск не сразу построили вышку осмотра вагонов, разрешалось оставлять поезда без локомотивов, были плохо организованы освещение и ограждение, а также пропускной режим. Системе не удалось нейтрализовать основные факторы ослабления сохранности грузов, поэтому убытки продолжали расти. Только за 9 месяцев 1991 г. убытки от хищений, недостачи мест, веса, утраты, порчи и повреждений составили 1 млн 29 тыс. руб. по сравнению с 696,4 тыс. руб. за 9 месяцев 1990 г. При этом большую часть составляли убытки от хищений, утраты, порчи и повреждений (соответственно 88 и 62%). На службу перевозок выпадала большая часть балансовых убытков дороги – 89,7% за 9 месяцев 1991 г. Из 106 коммерческих станций только одной Кемеровской железной дороги убытки были допущены на 15. Наибольшие из них – на станциях Томск-Грузовой, Тайга и Кемеровской городской товарной станции. Одной из причин этого было то, что график движения поездов нарушался, поезда лишнее время простаивали на станциях без должной охраны, что побуждало неустойчивые социальные элементы совершать правовые нарушения [30, л. 50–58].

В работе по улучшению сохранности грузов в советской системе были задействованы различные

местные инициативы. Так, Междуреченский горком комсомола выступил с инициативой организации «кольцевого контроля» за добычей, погрузкой, транспортировкой и выгрузкой вагонов, по контролю за состоянием железнодорожных путей, подачей неподготовленных и подготовленных под погрузку вагонов и т.д. [31, л. 114]. Комитеты комсомола через «Комсомольский прожектор» предприняли попытку усилить борьбу за экономию, закрыть все каналы потерь, разоблачать бесхозяйственность, расточительство, хищения. В 1981 г. бюро Кемеровского обкома ВЛКСМ одобрил его и принял решение о его распространении [32, л. 30]. Секретариат обкома комсомола и Управление Кемеровской железной дороги приняли соответствующее решение.

В соответствии с ним при узловых комитетах ВЛКСМ станций Кемерово, Белово, Новокузнецк и при Тайгинском горкоме ВЛКСМ были созданы комсомольские координационные штабы по организации кольцевого контроля за использованием вагонов на подъездных путях и станциях.

В состав этих штабов вошли секретари комсомольских организаций промышленных предприятий, специалисты железнодорожного транспорта. В соответствии с рекомендациями штабов комитеты комсомола принимали меры по снижению простоев вагонов на подъездных путях, повышению эффективности использования вагонов. На пунктах погрузки, в транспортных цехах предприятий были созданы дополнительные посты «Комсомольского прожектора», разработаны памятки «прожектористам» по эффективному использованию вагонов.

Силами областного комсомольского координационного штаба проводились рейды по использованию вагонов. На совместном заседании с областным штабом «комсомольского прожектора» был заслушан план мероприятий на 1984 г. [33, л. 12]. Но прошло 3 года, о нем стали забывать даже инициаторы [32, л. 30]. Это позволяет предположить, что тенденция к расширению сферы «теневой» деятельности оказалась сильнее.

Еще одна группа мер предполагала мобилизацию общественного мнения на бдительность и готовность к проведению необходимых мер. В этом направлении

1970-е гг. привнесли в общественно-культурную жизнь СССР конкурсы самых различных форм. Это отразилось на процессе стимулирования в изучении нормативных материалов. Так, на станции Мундыбаш 14 марта 1979 г. был проведен конкурс «Знаете ли Вы ПТЭ» (правила технической эксплуатации). Здесь обычными стали лектории – системные лекции по правилам техники безопасности [34, л. 38]. В середине 1980-х гг. на Кемеровской железной дороге в рамках конкурса «Лучший по профессии» был проведен конкурс «Лучший приемосдатчик грузов на дороге». Как и обычно в таких случаях, он прошел в три тура: на станциях, по отделениям и, наконец, в управлении дороги. В 1985 г. в таком конкурсе приняло участие до 900 приемосдатчиков [35, л. 60].

С 1981 г. (видимо, до 1985 г.) на Кемеровской железной дороге ежегодно проводились смотр-конкурсы по сохранности грузов. Конечно, была достигнута стабилизация положения, отмечены победители.

С 1980-х гг. в прессе хоть и не часто, но стали появляться материалы, свидетельствующие о наличии острой проблемы с сохранностью грузов.

Но отдельными мерами не удавалось сменить общий вектор развития советской системы. Примечателен такой итог: в 1985 г. только 72 коммерческих станции из 105 смогли не допустить ни одного случая несохранения грузов. На остальных станциях (а это почти 1/3 всех станций) случаи кражи и порчи груза имели место [36, л. 2]. Документы не фиксировали ощутимых личных материальных последствий для виновных работников.

Таким образом, административное начало в советской системе позволило сформировать логичную систему действий, направленных на сохранение перевозимого груза. Но оно же нарушало существенные потребности человека конца XX в. В то же время предпосылки к рыночному образу действия нейтрализовали жесткое административное начало, вызвали либерализацию и тем самым сковали на определенном этапе самосохранение системы. В итоге проблема безопасности транспортировки и сохранности грузов обострялась, что послужило одним из факторов поражения конкретной исторической системы.

Библиографический список

1. Мишенин С.Е. Сохранение исторической памяти – область возможного перспективного сотрудничества историков и деловых кругов // Актуальные проблемы истории Второй мировой и Великой Отечественной войны и современность. – Томск, 2009.
2. Агеева И.А., Баянова Л.И., Ваулин Г.В. и др. Вековой путь на службе Отечеству. Страницы истории Западно-Сибирской железной дороги / под общ. ред. В.И. Старостенко. – Новосибирск, 2001.

3. Угольная магистраль России. Из истории Кемеровской железной дороги / сост. Е. Логинова, Г. Шалакин. – Кемерово, 2004.
4. На страже магистралей: очерки истории транспортной милиции России. К 200-летию МВД России / под общ. ред. В.В. Захаренкова. – М., 2002.
5. Четверть века на страже магистралей: к 85-летию транспортной милиции России. Кузбасское УВД на транспорте. – Б.м., 2004.

6. Государственное учреждение Омской области «Исторический архив Омской области» (ГУОО «ИАОО»). – Ф. П-17. – Оп. 1а. – Д. 3458.
7. Жданов С. Внимание – сохранности грузов // Железнодорожник Кузбасса. – 1981. – 7 февр.
8. Государственный архив Новосибирской области (ГАО). – Ф. Р-1695. – Оп. 23. – Д. 216.
9. Гудок. – 1986. – 5 авг.
10. Грузам пятилетки – гарантию сохранности // Алтайская правда. – 1980. – 28 сент.
11. ГАО. – Ф. Р-1695. – Оп. 23. – Д. 208.
12. ГАО. – Ф. П-4. – Оп. 80. – Д. 339.
13. ГУОО «ИАОО». – Ф. П-17. – Оп. 1а. – Д. 3692.
14. ГУОО «ИАОО». – Ф. П-17. – Оп. 1а. – Д. 4075.
15. Центр хранения архивного фонда Алтайского края (ЦХАФАК). – Ф. П-1. – Оп. 127. – Д. 337.
16. Хищениям – надежный заслон : «круглый стол» редакции // Железнодорожник Кузбасса. – 1981. – 1 дек.
17. Государственный архив Кемеровской области (ГАКО). – Ф. П-126. – Оп. 42. – Д. 62.
18. ЦХАФАК. – Ф. П-1. – Оп. 143. – Д. 184.
19. Бутко В.Н. Доклад начальника Кемеровской железной дороги на собрании партийно-хозяйственного актива Кемеровской железной дороги 14 октября 1982 г. // Железнодорожник Кузбасса. – 1982. – 19 окт.
20. ГАКО. – Ф. П-126. – Оп. 26. – Д. 1.
21. ГАКО. – Ф. П-126. – Оп. 38. – Д. 26.
22. Жданов С. Каждому вагону – полную загрузку // Железнодорожник Кузбасса. – 1985. – 18 апр.
23. ГАО. – Ф. Р-1695. – Оп. 23. – Д. 203.
24. Понкратова Е. Стальная гвардия // Правопорядок на транспорте. – 2008. – №1.
25. ГАКО. – Ф. Р-1280. – Оп. 42. – Д. 12.
26. ГАКО. – Ф. Р-1280. – Оп. 1. – Д. 96.
27. ГАО. – Ф. П-4. – Оп. 80. – Д. 363.
28. ГАО. – Ф. П-4. – Оп. 90. – Д. 64.
29. ГУОО «ИАОО». – Ф. П-17. – Ф. 1а. – Д. 3458.
30. ГАКО. – Ф. Р-1280. – Оп. 1. – Д. 2587.
31. ГАКО. – Ф. П-126. – Оп. 82. – Д. 4.
32. ГАКО. – Ф. П-126. – Оп. 36. – Д. 1.
33. ГАКО. – Ф. П-126. – Оп. 36. – Д. 14.
34. ГАКО. – Ф. Р-1280. – Оп. 1. – Д. 1.
35. ГАКО. – Ф. Р-1207. – Оп. 1. – Д. 1569.
36. Об итогах смотра-конкурса по сохранности грузов // Железнодорожник Кузбасса. – 1985. – 12 февр.