

В.Т. ОКІПНЮК

Володимир Тарасович Окіпнюк, кандидат юридичних наук, доцент, завідувач кафедри Національної академії Служби безпеки України

ОРГАНИ ДЕРЖАВНОЇ БЕЗПЕКИ НА ТРАНСПОРТІ В УКРАЇНІ В ПЕРІОД ФОРМУВАННЯ ТА ЗМІЦНЕННЯ РАДЯНСЬКОГО ТОТАЛІТАРНОГО РЕЖИМУ (1929–1939 РР.)

Радянський тоталітарний режим в Україні характеризувався всеохоплюючим контролем з боку силових структур за всіма сферами як державного, так і суспільного життя. Особливо ретельно радянські спецслужби відстежували стан базових галузей народного господарства, які вважались стратегічними, зокрема транспортної. Для цього були створені спеціалізовані структури в системі органів державної безпеки.

Якщо загальні питання розвитку юридичного статусу та діяльності радянських органів державної безпеки в Україні висвітлені в історико-правовій літературі достатньо детально, то специфіка спеціалізованих органів державної безпеки, зокрема підрозділів на транспорті, залишається мало дослідженою. Історіографію цієї проблематики становлять роботи довідкового характеру О.І. Кокуріна, М.В. Петрова, К.В. Скоркіна, в яких проаналізована еволюція організаційної структури органів державної безпеки на транспорті у загальносоюзному масштабі, та праця А.Є. Шевченка, яка розкриває особливості адміністративної діяльності спецпідрозділів НКВС УРСР на транспорті в 1920-ті – середині 1940-х років¹.

З огляду на це дана стаття, **метою** якою є дослідження розвитку юридичного статусу та організаційної структури органів державної безпеки УСРР на транспорті у період становлення та зміцнення тоталітарного режиму, має актуальний характер. Для вітчизняних дослідників зазначена проблема становить особливий інтерес ще й тому, що УСРР, порівняно з іншими союзними республіками, мала розвинуту щільну мережу шляхів сполучення. Транспортна галузь відігравала тут велику роль і в економічному житті, і в реалізації соціально-політичних планів радянської влади.

Хронологічні рамки статті зумовлені тим, що 1929 р. є початком формування тоталітарного режиму та інтенсивного застосування владними структурами масштабних репресивних заходів. Верхньою хронологічною межею визначено 1939 р. у зв'язку з тим, що в умовах фактичного початку Другої світової війни відбулись зміни пріоритетів і напрямів діяльності як всього радянського державного апарату, так і радянських спецслужб.

Органи державної безпеки на транспорті наприкінці 1920-х – на початку 1930-х рр. виконували свою основну діяльність з «агентурно-оперативного обслуговування» об'єктів транспортної інфраструктури. Водночас партійно-радянське керівництво почало розширювати компетенцію останніх, покладаючи на них здійснення функцій загальногосподарського характеру на транспорті – проведення перевірок мобілізаційної готовності залізниць, технічного стану залізничних мостів і споруд, їх протипожежної безпеки тощо.

Органи державної безпеки на транспорті, хоч і були визначені у цей період місцевими органами ДПУ УСРР, продовжували зберігати екстериторіальність, підпорядковуючись Окружному транспортному відділу (далі – ОКТВ) ДПУ. Враховуючи зростання ваги та значення транспортних підрозділів у системі органів ОДПУ відповідно до наказу ОДПУ № 234 від 28 жовтня 1929 р. ТВ ОДПУ було виділено зі складу Секретно-оперативного управління (далі – СОУ) ОДПУ у самостійний відділ на правах управління².

В умовах проголошеного курсу на «загострення класової боротьби» поряд з іншими підрозділами ДПУ УСРР органи державної безпеки на транспорті були залучені до проведення масових каральних акцій, зокрема до операції з виселення українського селянства, яка проводилась на початку 1930 року. У січні 1930 р. начальник Південного ОК ТВ ДПУ затвердив плани проведення операції з вилучення «куркульського елемента» і перевезення його залізницями України. По кожному округу встановлювались точний час початку і закінчення операції, «завантаження» осіб до вагонів тощо³.

Потяги, що перевозили селян, супроводжувала охорона НКШС. Коменданти потягів і їх помічники призначались транспортними органами ДПУ. Згідно з наказом ДПУ УСРР від 7 лютого 1930 р. № 42167 на транспортні органи ДПУ покладалось: організація оперативних постів на станціях відправлення та прибуття висланих селян, супроводження та обслуговування потягів, забезпечення висланих продуктами харчування і т. д.⁴

Оперативна нарада робітників СОУ ДПУ УСРР 4 березня 1930 р. пропонувала транспортним органам ДПУ виявляти та ізолювати селян, які залишили села і переховувались у смузі відчуження залізниць⁵.

У зв'язку з погіршенням соціальної ситуації в республіці наказом ДПУ УСРР № 43714 від 8 лютого 1930 р. була посилена фізична та агентурна охорона різноманітних транспортних споруд, систем управління шляхами сполучення⁶. Наприкінці 1931 р. об'єкти залізничного транспорту були передані під охорону створених з цією метою залізничних військ ОДПУ, які тісно взаємодіяли з транспортними органами ОДПУ.

В умовах формування та розвитку тоталітарного режиму органи державної безпеки на транспорті, як і територіальні органи, мали забезпечувати боротьбу з політичними противниками режиму. Згідно з наказом ДПУ УСРР № 42 від 15 лютого 1932 р. інформаційні відділення Південного ОКТВ ОДПУ й ДТВ ОДПУ та інформаційні групи були реорганізовані в секретно-політичні відділення та групи секретно-політичних відділень відповідно. Діяльність останніх регулювало положення про основні функції секретно-політичних відділень в транспортних органах ОДПУ в Україні⁷.

Секретно-політичні відділення транспортних органів ДПУ мали поєднувати агентурно-оперативну роботу та інформаційні функції й підпорядковувались СПВ ДПУ УСРР. Основне завдання секретно-політичних відділень полягало в оперативному вивченні політичних настроїв працівників і службовців органів, установ і організацій транспортної галузі, проведенні оперативно-агентурної роботи у спеціальних транспортних навчальних закладах, виявленні, обліку та агентурному спостереженні за «політично неблагонадійними елементами» на транспорті – «куркулями», «терористичними групами робочої молоді», колишніми членами українських і загальноросійських політичних партій, представниками партійної опозиції, ведення агентурної роботи у релігійному середовищі транспортників, розробка «провокаторів» і колишніх поліцейських, жандармів тощо.

Діяльність секретно-політичних відділень поширювалась в межах 15-верстової смуги навколо об'єктів транспорту, де вони мали взаємодіяти з територіальними органами ДПУ.

Секретний апарат секретно-політичних відділень становили: кваліфікована агентура, спеціінформатори, інформатори масової мережі та консуповноважені. Секретно-політичне відділення Південного ОКТВ ОДПУ було підзвітне СПВ ДПУ УСРР.

У подальшому відповідно до наказу ДПУ УСРР № 359 «Про політрозшук на транспорті» від 1 серпня 1933 р. заходи з розшуку осіб на транспорті мали проводитись тільки спільно з транспортними органами ДПУ⁸.

Розширення функцій, посилення репресивного характеру діяльності транспортних органів ДПУ потребувало удосконалення управлінської складової та комплектування керівних посад досвідченими співробітниками. На виконання наказу ОДПУ № 377/с від 23 квітня 1932 р. та відповідно до наказу ДПУ УСРР № 181 від 16 червня 1932 р. Південний ОК ТВ ОДПУ був перейменований у ТВ ДПУ УСРР⁹. Начальником призначено Ф.С. Друскаса.

Згідно з наказом ДПУ УСРР № 404 від 23 серпня 1933 р. було здійснено призначення керівників транспортних органів. Заступником начальника ТВ ДПУ УСРР призначено Б.Б. Кагана, начальниками ДТВ ДПУ Південно-західної залізниці – В.А. Двiнянінова, ДТВ ДПУ Єкатерининської залізниці – Ю.Ю. Гейне, заступником начальника ДТВ ДПУ Південної залізниці – П.П. Лорента. У вересні 1933 р. згідно з наказом ДПУ УСРР № 456 були проведені призначення на нижчі за рангом посади – помічників начальників ДТВ, начальників відділень ДТВ, начальників оперпунктів тощо¹⁰.

Зміни у функціонуванні транспортної інфраструктури позначались відповідним чином на структурі місцевих органів державної безпеки на транспорті. Упродовж 1931–1933 рр. було прийнято низку наказів ДПУ УСРР, які передбачали створення, розформування та переіпорядкування цих органів – № 240 від 13 жовтня 1931 р., № 132 від 21 травня, № 170 від 9 червня, № 282 від 9 вересня 1932 р., № 349 від 26 липня 1933 р. та інші¹¹.

Суттєвої реорганізації зазнала система органів ДПУ на морському та річковому транспорті. Згідно з наказом ДПУ УСРР № 4 від 3 січня 1933 р., який було видано на виконання наказу ОДПУ № 1186/с–1932 р., для обслуговування портів Одеси, Херсона, Миколаєва та Чорноморського управління морського басейну було організовано водний відділ ТВ ОДПУ Одеса з одночасним підпорядкуванням останнього ТВ ДПУ УСРР і ТВ ОДПУ. Оперативне обслуговування портів Чорноморського та Азовського морів, Севастополя, Ялти, Феодосії, Євпаторії, Керчі, Маріуполя та Бердянська покладалося на ДТВ ОДПУ Єкатерининської залізниці, а Дніпровського управління річкового транспорту – на ДТВ Південно-західних залізниць. Для обслуговування великих портів і пристаней було передбачено створення оперпунктів ТВ ОДПУ Київ, Дніпропетровськ, Миколаїв і Херсон¹².

Прив'язка органів державної безпеки УСРР на транспорті до структури транспортної галузі зумовлювала таку їх особливість, як поширення юрисдикції за межі адміністративного кордону республіки, зокрема на територію Кримської області РСФРР, з якою існувала спільна транспортна система. Транспортні органи ДПУ, розташовані на Кримському півострові, перебували в підпорядкуванні ДТВ Південних залізниць, а з 1932 р., у зв'язку зі змінами меж залізниць, були переведені під керівництво ДТВ Єкатерининської залізниці.

Крім цього, відбувались зміни в структурі та назві залізниць. Так, у 1936 р. Єкатерининська залізниця була перейменована у Сталінську, зі складу Південно-західної залізниці виділена Одеська. На початку 1937 р. Донецьку залізницю розділили на дві – Південно-Донецьку та Північно-Донецьку. Були створені відповідні ДТВ УДБ.

У середині 1930-х рр. екстериторіальність органів державної безпеки на транспорті була обмежена. Відбулось їх підпорядкування НКВС УСРР і його місцевим територіальним органам. Реорганізацію транспортних органів регулював наказ НКВС СРСР № 0087 від 26 лютого 1935 року¹³. Було передбачено, що МОРТВ Чорноморського басейну та ДТВ Південно-Західних залізниць підпорядковуються ТВ УДБ НКВС УСРР. ДТВ Донецьких, Південних і Єкатерининської залізниць реорганізовувалися у ТВ УДБ УНКВС Донецької, Харківської та Дніпропетровської областей відповідно. Відділення ДТВ ГУДБ НКВС станції Сім-

ферополь Єкатерининської залізниці було перетворено на відділення станції Сімферополь ТВ УДБ УНКВС по Єкатерининській залізниці.

Зазнала змін також організація оперативної роботи органів державної безпеки на транспорті. У наказі НКВС СРСР № 00158 від 26 квітня 1935 р. вказувалось, що «боротьба з диверсійною, диверсантсько-підривною і шпигунською діяльністю класового ворога, охорона соціалістичної власності, охорона революційного порядку на транспорті – диктують необхідність корінної перебудови оперативної роботи органів НКВС на транспорті»¹⁴. З метою удосконалення керівництва оперативною діяльністю органів державної безпеки на транспорті ДТВ НКВС організовані за лінійним принципом та лінійні відділення цих ДТВ були розформовані. У додатку до наказу встановлювався перелік ТВ і транспортних відділень УДБ на території УСРР: ТВ УДБ НКВС УСРР, ТВ УДБ НКВС по Донецькій залізниці, ТВ УДБ УНКВС по Київській, Харківській, Дніпропетровській і Одеській областях та транспортне відділення УДБ УНКВС по Вінницькій області.

У середині 1930-х рр. була видана низка наказів НКВС УСРР, які регулювали окремі напрями діяльності органів державної безпеки на транспорті та носили репресивну спрямованість. Показовим у цьому відношенні є наказ НКВС УСРР № 00118 «Про боротьбу з диверсією на транспорті» від 22 травня 1936 року¹⁵. У ньому, зокрема наголошувалося на тому, що «боротьба з диверсією противника» є «основним і головним обов'язком транспортних органів УДБ», але здійснюється вона недостатньо, оскільки «за останній час не розкрито жодної справи по диверсії на транспорті». Працівники УДБ на транспорті обвинувачувались в тому, що замість «наполегливої роботи з розкриття всіх підозрілих на диверсію фактів і подій» вони пояснювали все «технічними причинами», чим намагалися «виправдати своє невміння працювати».

Для «виправлення» ситуації та організації «контрдиверсійної» роботи на транспорті наказувалося начальникам органів НКВС створити на всіх важливих об'єктах транспортної галузі, а також у селах, які розташовані вздовж залізниць, так звану сторожову агентуру та бригади сприяння. Ця категорія агентури мала формуватись із членів партії, комсомольців та перевірених безпартійних працівників і службовців. Вона повинна була охопити всю транспортну мережу та перебувати у підпорядкуванні спеціальної протидиверсійної резидентури, яку становили вже винятково члени партії.

Бригади сприяння мали формуватись партійними комітетами і налічувати від трьох до п'яти осіб. До їх задач належала охорона найбільш «уразливих» пунктів залізничного та водного транспорту шляхом спостереження за підозрілими особами під час роботи або в період спеціальних чергувань у вихідні та святкові дні. До оперативної роботи за «контрдиверсійною» лінією органи державної безпеки на транспорті могли залучати апарат міліції.

Тісну взаємодію у питаннях оперативного обслуговування залізничного та водного транспорту між транспортними органами та місцевими територіальними органами УДБ встановлював наказ НКВС УСРР № 00119 від 22 травня 1936 року¹⁶. Передбачалося інформування територіальними органами транспортних про основні лінії роботи з направленням копій орієнтувань і директив, передачу до транспортних органів матеріалів на працівників транспорту, які були добути територіальними органами, виконання оперативних запитів і завдань транспортних органів міськрайорганами УДБ щодо працівників транспорту тощо.

На практиці запровадження наказів № № 00118 і 00119 означало встановлення тотального негласного контролю з боку органів державної безпеки за співробітниками транспорту.

Проведена у травні 1936 р. ТВ УДБ НКВС УСРР перевірка агентурно-оперативної та слідчої роботи оперпунктів, які обслуговували водний транспорт, виявила її незадовільний стан. Зазначалось, що 10 з 11 оперпунктів за період з 1 липня 1935 р. по 1 квітня 1936 р. реалізували 72 кримінальні справи, з яких лише 13 справ на 13 осіб стосувались відповідальності за контрреволюційну діяльність, а всі інші мали загальнокримінальний характер. Тобто, самі «чекісти» констатували, що оперпункти транспортних органів УДБ займалися переважно «міліцейською діяльністю».

Відповідні недоліки були виявлені і в питаннях функціонування агентурно-інформаторської мережі цих органів. Перевірка показала, що за основними напрямками «чекістської роботи» – «контрдиверсії», «троцькістам», «шпигунству», «оперативному розшуку», «очищенню та звільненню підозрілих осіб з водного транспорту», «боротьбі з розкраданнями», «оперативному інформуванню про основні недоліки в роботі водного транспорту» – агентурна робота проводилась слабо або взагалі була відсутньою.

У наказі НКВС УСРР № 00120 від 22 травня 1936 р. пропонувалось начальнику ТВ УДБ НКВС УСРР звернути увагу на покращення агентурно-оперативної роботи з обслуговування водного транспорту, здійснювати систематичні перевірки та контроль з цією метою обласних УНКВС¹⁷.

На покращення організації «оперативного розшуку» на транспорті було спрямовано наказ НКВС УСРР № 00264 від 4 листопада 1936 року¹⁸. У ньому зазначалось, що незважаючи на створення в органах ТВ УДБ оперативно-розшукових груп кількість затриманих «шпигунів, диверсантів і терористів» є мізерною. Так, з 747 осіб затриманих транспортними органами УДБ упродовж восьми місяців 1936 р. було лише два шпигуни, 38 осіб, які підозрювались у шпигунстві, чотири особи, які підозрювались у тероризмі та п'ять осіб, які здійснили спробу переходу кордону. Всі інші – це «кримінальний елемент», а не «політичні злочинці».

Наказувалось активізувати роботу оперативно-розшукових груп і груп сприяння, охопивши потяги та пароплави на основних магістралях, а також можливі пункти посадки та руху на залізничних, водних і шосейних шляхах «агентури противника». Були затверджені дислокація опорних оперативно-розшукових груп транспортних органів УДБ і тимчасова інструкція про роботу з оперативного розшуку на залізницях і водному транспорті України¹⁹.

Остання детально прописувала повноваження оперативного складу ТВ і оперпунктів УДБ з оперативного розшуку. Особливо визначались особливості діяльності оперативно-розшукових груп у потягах, на станція, пристанях і пароплавах та у так званих заслонах, які встановлювалися на прикордонних залізничних станція, пристанях, де було велике скупчення пасажирів і значний рух потягів, на шосейних, трактових і польових дорогах, в лісах, чагарниках та інших зручних місцях, які вели до залізниць та інших транспортних шляхів.

Особлива увага в тимчасовій інструкції зверталась на формування оперативними працівниками оперпунктів ТВ УДБ агентурно-інформаторської мережі як на рухомому складі транспорту, так і на вокзалах, у портах, в пристанційних поселеннях. За аналогією з «контрдиверсійною» діяльністю для забезпечення роботи з оперативного розшуку використовувалися бригади сприяння, які мали налічувати від 4-х до 10-ти осіб. Вони формувались з членів ВКП(б), комсомольців і перевірених безпартійних.

Були введені фактикокопія затриманих осіб і систематичне вивчення оперативним складом транспортних органів УДБ фотокартки, прикмет осіб, які розшукуються, фотокопії фіктивних документів. Запроваджувалась щодакна письмова звітність співробітників з питань оперативного розшуку, яка мала подаватись на ім'я начальника ТВ або оперпункту. У свою чергу, кожні три місяці начальники ТВ УДБ УНКВС надавали до ТВ УДБ НКВС УСРР дані з оцінкою роботи кожного працівника із зазначенням кількості та якості проведених ним затримань, а щомісяця – доповіді про результати і стан роботи з оперативного розшуку зі статистичними матеріалами.

Окремим додатком до інструкції додавався Перелік приблизних ознак, за якими провадилося затримання «агентів іноземних розвідок»²⁰.

Наприкінці 1936 р. в УСРР було проведено масштабне скорочення системи місцевих органів державної безпеки на транспорті. Відповідно до наказу НКВС УСРР № 00253 від 25 жовтня 1936 р. було ліквідовано 29 оперативних пунктів ТВ УДБ. Їх дільниці передані в обслуговування іншим оперативним пунктам і ТВ УДБ обласних УНКВС²¹. Для забезпечення агентурної роботи на цих дільницях вводились додаткові штати консуповноважених. Крім цього, на станції Баглей Сталінської залізниці було організовано оперпункт ТВ УДБ, який мав обслуговувати залізничні об'єкти, річковий порт та внутрішньозаводський транспорт Дніпродзержинська.

З прийняттям наказів НКВС СРСР № № 00411 від 25 грудня 1936 р. і НКВС УРСР № 001 від 2 січня 1937 р. про посилення конспірації ТВ УДБ були перейменовані у 6-ті відділи транспорту та зв'язку УДБ. Але їх справжня реорганізація відбулася вже у наступному році.

Згідно з резолюцією Пленуму ЦК ВКП(б) від 3 березня 1937 р. з метою посилення боротьби з «ворогами народу» на залізничному транспорті відділ транспорту і зв'язку ГУДБ СРСР мав зосередити свою діяльність винятково на протидії «контрреволюції» на залізничному транспорті. Функції охорони громадського порядку, несення чергувань на вокзалах, боротьба з розкраданнями соціалістичної власності, з хуліганством і дитячою безпритулністю на залізницях були передані до відання залізничної міліції, яка мала перебувати у підпорядкуванні ГУРСМ²².

Юридичний статус залізничної міліції визначив наказ НКВС і НКШС СРСР від 26 червня 1937 року. Для комплектування залізничної міліції мали використовуватись співробітники органів ГУДБ-УДБ, які раніше здійснювали функції з охорони громадського порядку на залізничному транспорті²³.

Штати залізничної міліції на території республіки затвердив наказ НКВС УРСР № 00137 від 4 липня 1937 року. Зокрема, шість відділів залізничної міліції, Одеської, Сталінської, Південно-Донецької, Північно-Донецької, Південної і Південно-Західної залізниць, загалом нараховували 2 285 осіб²⁴.

Боротьбу з «контрреволюцією» поза межами залізниць мав здійснювати 11-й відділ водного транспорту, шосейних доріг і зв'язку ГУДБ, який було створено відповідно до наказу НКВС СРСР № 00301 від 31 травня 1937 року²⁵.

Зміни в організаційній структурі та функціях транспортних органів НКВС СРСР позначились на посиленні централізованого управління транспортними органами НКВС союзних республік. Відповідно до наказу НКВС СРСР № 00409 від 14 червня 1937 р. транспортні органи, на які покладалась боротьба з політичними злочинами на залізницях, були виведені з підпорядкування НКВС УРСР і на пряму підпорядковані ТВ ГУДБ НКВС СРСР²⁶.

Згідно з виданим 28 липня 1937 р. наказом НКВС УРСР № 00155 було розформовано 6-й відділ УДБ НКВС УРСР, 6-ті відділи УДБ УНКВС областей та оперативні пункти ТВ УДБ, а замість них на території республіки організовано шість ДТВ ГУДБ і 38 підпорядкованих їм відділень ДТВ із загальною чисельністю особового складу 774 особи²⁷.

У 1938 р. після ліквідації ГУДБ відповідно до наказу НКВС СРСР № 00362 від 9 червня керівництво органами державної безпеки на транспорті було покладено на 3-є управління транспорту та зв'язку. Воно складалось із чотирьох відділів – залізничного транспорту; водного транспорту; цивільного повітряного флоту, зв'язку і шосейно-дорожнього будівництва; оперативного відділу²⁸. У подальшому статус управління був підвищений до головного, що було закріплено постановою ПБ ЦК ВКП(б) від 13 і 23 вересня 1938 р. і наказом НКВС СРСР № 00641 від 29 вересня 1938 року. Тепер воно складалось із трьох відділів – залізничного транспорту; водного транспорту; зв'язку, шосейно-дорожнього будівництва і цивільного повітряного флоту²⁹.

Отже, органи державної безпеки на транспорті мали специфіку як організаційно-структурної побудови, так і юридичного статусу. Екстериторіальність органів державної безпеки на транспорті була зумовлена тим,

що об'єктами їх оперативного обслуговування виступала транспортна галузь, яка мала загальносоюзне значення. Це забезпечувало, з одного боку, залежність організаційної побудови системи органів державної безпеки на транспорті від структури транспортної галузі УСРР і СРСР. З другого боку, централізовану підпорядкованість транспортних підрозділів поза системою територіальних органів державної безпеки напряму загальносоюзному центру.

Однак вже на початку 1930-х рр. розпочався процес поширення контролю з боку місцевих територіальних органів за діяльністю транспортних органів. Спочатку це стосувалось окремих сфер діяльності, зокрема за лінією СПВ і політичного розшуку. Після видання наказу НКВС СРСР № 0087 від 26 лютого 1935 р. було здійснено їх повне підпорядкування місцевим територіальним органам НКВС з відповідним змінами в організаційній структурі.

Водночас у 1937 р. відбувся зворотній процес централізації органів державної безпеки на транспорті. Напередодні Другої світової війни керівництво ними було зосереджено в Головному транспортному управлінні НКВС СРСР. ТВ та транспортні відділення УНКВС були ліквідовані.

Специфіка юридичного статусу органів державної безпеки на транспорті полягала в їх функціональній багатоманітності. Ці органи поєднували повноваження у сфері політичного розшуку, охорони громадського порядку, боротьби із загальнокримінальними злочинами та здійснення окремих функцій соціально-економічного й загальногосподарського характеру. У такий спосіб радянське партійно-державне керівництво фактично використало досвід жандармської залізничної поліції часів Російської імперії³⁰.

¹ Лубянка. ВЧК-ОГПУ–НКВД–НКГБ–МГБ–КГБ. 1917–1960. Справочник / под ред. акад. А.Н. Яковлева; авт.-сост.: А.И. Кокурин, Н.В. Петров. – М.: МФД, 2003. – 768 с.; *Петров Н.В.* Кто руководил НКВД, 1934–1941: справочник / Н.В. Петров, К.К. Скоркин; под. ред. Н.Г. Охотина, А.Б. Рогинского. – М.: Звенья, 1999. – 504 с.; *Шевченко А.С.* Організаційно-правові аспекти становлення та адміністративної діяльності спеціальних підрозділів НКВС України на транспорті у кінці 20-х – середині 40-х рр. ХХ ст.: моногр. / А.С. Шевченко. – К., 2005. – 468 с.

² Лубянка. ВЧК-ОГПУ–НКВД–НКГБ–МГБ–КГБ. 1917–1960. Справочник / под ред. акад. А.Н. Яковлева; авт.-сост.: А.И. Кокурин, Н.В. Петров. – М.: МФД, 2003. – С. 43.

³ ЦДАГО України. Ф. 1. Оп. 20. Спр. 3190. Арк. 41(зв.)–42.

⁴ Там само. – Арк. 12.

⁵ ДА МВС України. Ф.15. Оп. 1. Спр. 3. Арк. 431.

⁶ ЦДАГО України. Ф. 1. Оп. 20. Спр. 3190. Арк. 23–26.

⁷ ГДА СБ України. Ф. 9. Спр. 287. Арк. 26–26а.

⁸ ГДА СБ України. Ф. 9. Спр. 666. Арк. 88.

⁹ ГДА СБ України. Ф. 9. Спр. 286. Арк. 78.

¹⁰ ГДА СБ України. Ф. 9. Спр. 666. Арк. 190, 201.

¹¹ ГДА СБ України. Ф. 9. Спр. 286. Арк. 133; Спр. 287. Арк. 61, 74, 133; Спр. 666. Арк. 85.

¹² ГДА СБ України. Ф. 9. Спр. 666. Арк. 53.

¹³ ГДА СБ України. Ф. 9. Спр. 3 (СРСР). Арк. 5–8 зв.

¹⁴ Там само. – Арк. 19.

¹⁵ ГДА СБ України. Ф. 9. Спр. 290. Арк. 45–46.

¹⁶ Там само. – Арк. 47–47 зв.

¹⁷ Там само. – Арк. 48–50.

¹⁸ Там само. – Арк. 111–112.

¹⁹ Там само. – Арк. 113–118.

²⁰ Там само. – Арк. 119–121.

²¹ Там само. – Арк. 105–106.

²² Лубянка. ВЧК-ОГПУ–НКВД–НКГБ–МГБ–КГБ. 1917–1960. Справочник / под ред. акад. А.Н. Яковлева; авт.-сост.: А.И. Кокурин, Н.В. Петров. – М.: МФД, 2003. – С. 64.

²³ *Михайленко П.П.* Історія міліції України у документах і матеріалах: у 3-х т. / П.П. Михайленко, Я.Ю. Кондратьєв. – К.: Генеза, 1999. – Т. 2: 1926–1945. – С. 151–153.

²⁴ ГДА СБ України. Ф. 9. Спр. 7 (УРСР). Арк. 404–432.

²⁵ *Петров Н.В.* Кто руководил НКВД, 1934–1941: справочник / Н.В. Петров, К.К. Скоркин; под. ред. Н.Г. Охотина, А.Б. Рогинского. – М.: Звенья, 1999. – С. 48.

²⁶ *Олійник О.І.* Народний комісаріат внутрішніх справ України (1917–1941 рр.): структура, функції, діяльність: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.01 / О.І. Олійник. – Х., 2000. – С. 108.

²⁷ ГДА СБ України. Ф. 9. Спр. 7 (УРСР). Арк. 464–468, 470–493; Спр. 9 (УРСР). Арк. 33–35 зв.

²⁸ *Петров Н.В.* Вказана праця. – С. 49–50.

²⁹ Лубянка. Сталин и Главное управление госбезопасности НКВД. Архив Сталина. Документы высших органов партийной и государственной власти. 1937–1938 / под ред. акад. А.Н. Яковлева; сост. В.Н. Хаустов, В.П. Наумов, Н.С. Плотникова. – М., 2004. – С. 548–549, 554–555.

³⁰ *Ярмиш О.Н.* Каральний апарат самодержавства в Україні в кінці XIX – на початку ХХ ст. / О.Н. Ярмиш. – Х.: Консул. 2001. – С. 127–132.

Резюме

Окіпнюк В.Т. Органи державної безпеки на транспорті в Україні в період формування та зміцнення радянського тоталітарного режиму (1929–1939 рр.).

У статті здійснено історико-правовий аналіз розвитку юридичного статусу та організаційної структури органів державної безпеки на транспорті в Україні на етапі формування та зміцнення радянського тоталітарного режиму напередодні Другої світової війни. Охарактеризовано юридичні акти, які визначали основні напрями діяльності цих органів, регулювали реорганізацію та зміни їх структурної побудови упродовж 1930-х років.

Ключові слова: органи державної безпеки на транспорті, ГУДБ, УДБ, НКВС УРСР, репресії.

Резюме

Окипнюк В.Т. Органы государственной безопасности на транспорте в Украине в период формирования и укрепления советского тоталитарного режима (1929–1939 гг.).

В статье осуществлен историко-правовой анализ развития юридического статуса и организационной структуры органов государственной безопасности на транспорте в Украине на этапе формирования и укрепления советского тоталитарного режима накануне Второй мировой войны. Охарактеризовано юридические акты, которые определяли основные направления деятельности этих органов, регулировали реорганизации и изменения их структурного построения в течение 1930-х годов.

Ключевые слова: органы государственной безопасности на транспорте, ГУДБ, УДБ, НКВД УССР, репрессии.

Summary

Okipniuk V. The bodies of state security in transport in Ukraine during the formation and strengthening of the Soviet totalitarian regime (1929–1939 gg.).

The article deals with the historical and legal analysis of the development of the legal status and organizational structure of state security bodies in transport in Ukraine at the stage of formation and strengthening of the Soviet totalitarian regime on the eve of the Second World War. The legal acts, which defined the main directions of activity of these bodies, were characterized, regulated the reorganization and changes in their structural construction during the 1930's.

Key words: bodies of state security in transport, GUDB, UDB, NKVD of the Ukrainian SSR, repressions.

УДК 340.12.(436-44):821.161.2.09 «18/19»

Н.М. ПАВЛУСІВ, І.Я. СЕМЕНЮК

Надія Михайлівна Павлусів, кандидат філософських наук, доцент Львівського державного університету внутрішніх справ

Іван Ярославович Семенюк, кандидат юридичних наук, доцент Львівського державного університету внутрішніх справ

ФІЛОСОФСЬКО-ПРАВОВІ ПОГЛЯДИ ЛЕВА РЕБЕТА

Однією з найбільш знакових постатей українського націоналістичного руху є Лев Ребет.

Метою статті є здійснення правового аналізу філософсько-правових поглядів, громадсько-політичної та наукової діяльності українського правника, науковця та політичного діяча Лева Ребета.

Він поєднував політичну діяльність з науковою, будучи фаховим правником (закінчив юридичний факультет Львівського університету). Особливий інтерес становить аналіз його наукових праць: «Порівняльна метода у науці про право», «Держава і нація», «Формування української нації» та ін.

Лев Ребет у післявоєнний період був прихильником демократичних принципів на основі ухваленої в 1943 р. програми ОУН під гаслом «Свобода народам! Свобода людині!».

Дисертація Лева Ребета виконана у визнаному центрі Європейської академічної науки – Мюнхені.

Хоча його керівник Окішкевич як недолік вказав на те, що роботу виконано майже виключно з німецьких джерел, якби сьогодні, при нинішньому рівні більшості вітчизняних кандидатських дисертацій мала місце схожа ситуація, то такий «недолік» визнали б перевагою.

Без сумніву, наукові погляди Лева Ребета на його час відображали передові досягнення європейської юридичної науки.

Якщо розглядати український націоналістичний рух з 20–50 рр. ХХ ст. з точки зору професійної приналежності основних його представників, його можна без перебільшення вважати найбільш «юридичним». Починаючи з доктора права Володимира Старосольського, який був чоловіком тітки Романа Шухевича і надавав правову допомогу учасникам ОУН, та закінчуючи Левком Лук'яненком, дипломованим юристом та одним з авторів Акта проголошення незалежності України.

Отже, одне з очільних місць філософсько-правових інтересів належало проблемам методології.

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора права, написана в 1947 р., захищена в Українському вільному університеті в Мюнхені в 1948 р., присвячена проблемам методології порівняльного правознав-