

УДК 348.3

© Косолапов Юрий Вячеславович

— кандидат химических наук, доцент кафедры таможенного права и организации таможенного дела Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)

© Сивова Анна Александровна

— кандидат филологических наук, ведущий научный сотрудник ФКУ НИИ ФСИН России

Специальный железнодорожный транспорт для перевозки правонарушителей в России в 1950—1980-е годы

Аннотация. Во второй половине XIX в. железные дороги произвели революцию не только в экономике и военном деле, но и в этапировании заключенных, именно тогда зародился специальный железнодорожный транспорт для перевозки правонарушителей в России. Он прошел эволюцию от вагонов для перевозки арестантов конца XIX в. — начала XX в., именуемых в народе в разные исторические периоды «арвагонами», «краснухами», «теплушками», «столыпинскими», до вагонов нового поколения. Переломные изменения в техническом оснащении специальных вагонов произошли в 1950—1980-е гг.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт; специальный вагон; конвоирование; правонарушители.

© Yury V. Kosolapov

— Candidate of Chemical Sciences, associate professor of the department of customs law and organization of the customs affairs, Law Institute of the Russian University of Transport

© Anna Al. Sivova

— Candidate of Philological Sciences, leading researcher of Research Institute of the Federal Penitentiary Service of Russia

Special railway transport for transportation of offenders in Russia in the 1950—1980s

Abstract. In the second half of the XIX-th century the railways revolutionized not only in economics and in military affairs, but also in

prisoners' escort. It was then that a special railway transport appeared to transport offenders in Russia. It improved from cars for prisoners' transportation of the late XIX-th century - the beginning of the 20th century, which were referred to by the people in different historical periods as "arvagon", "krasnukha", "teplushka", "stolypinskaya", to the wagons of the new generation. The crucial changes in the technical equipment of special cars/wagons occurred in the 1950-1980s.

Keywords: railway transport; special-purpose car/wagon; police convoy/escort; offenders/criminals.

Конвойная служба уголовно-исполнительной системы прошла долгий и весьма продуктивный путь развития. История становления специального железнодорожного транспорта для конвоирования правонарушителей в России берет свое начало в 1858 г., когда на Александровском заводе Санкт-Петербурга были построены первые четыре вагона для перевозки арестантов [2]. Однако специальные вагоны, приближенные по своим техническим характеристикам к современным, появились только спустя столетие в 1950—1960-е гг.

В настоящее время специальный наземный транспорт для перевозки осужденных и лиц, содержащихся под стражей, максимально оснащен необходимыми техническими средствами для комфортного размещения правонарушителей. Так, современный специальный вагон, применяемый при конвоировании спецконтингента, представляет собой модификацию стандартного пассажирского вагона и не имеет ничего общего с вагонами для перевозки арестантов конца XIX в. — начала XX в., именуемыми в народе в разные исторические периоды «арвагонами», «краснухами», «теплушками», «столыпинскими» и др.

С развитием железнодорожных перевозок конструкция вагонов совершенствовалась. В 1954 г. утверждается План основных мероприятий по улучшению служебной деятельности Министерства внутренних дел: «В связи с невозможностью использования тюремных вагонов старого типа, постройки 1892—1912 гг., при перевозках контингентов плановыми конвоями и недостатка вагонов типа "З" для бесперебойного и полного обслуживания обменных пунктов — представить руководству МВД ходатайство о переоборудовании из цельно металлических пассажирских вагонов (ЦМВ) 100 вагонов в тюремные, а старые тюремные вагоны передать МПС... А также в целях дальнейшего совершенствования службы конвоирования и своевременного предупреждения попыток к побегам конвоируемого контингента — шире развернуть рационализаторскую работу по применению и использованию технических средств охраны».

С 1956 г. в МВД СССР осуществлялось два вида конвойной охраны — внутренними войсками и конвойной охраной мест заключения. Задачи по конвоированию осужденных эшелонными, плановыми и сквозными

конvoями из одних мест заключения в другие, конвоированию их в суды и военные трибуналы, из тюрем и колоний к тюремным вагонам (парходам) на пунктах обмена и обратно продолжали выполнять соединения и части конвойной охраны мест заключения.

Специальные железнодорожные вагоны моделей 28 СБ и 61-512 постройки 1961—1974 гг. имели цельнометаллический кузов (ЦМВ), длину — 23,6 м, ширину — 3106 мм; тара вагона составляла 53 т, число мест — 80. Вагон был оборудован: индивидуальной электростанцией — 2,4 квт с передачей; принудительной вентиляцией с подогревом воздуха в зимний период; холодильной установкой для охлаждения продуктов — ФАК-0,7; тележками КВЗ-5 на роликовых подшипниках; термодатчиками контроля нагрева бус; электропневматическим тормозом; сигналами контроля налива воды; водяным отоплением; душевой установкой для личного состава караула [1].

В вагоне имелись: служебное отделение с распорядительным электрическим щитом и двумя спальными местами для обслуживающего персонала; купе начальника караула с двумя спальными местами с нумератором внутренней сигнализации, шкафчиком для документов, сейфом для хранения оружия и морскими часами, купе караула на шесть спальных мест; кухня для приготовления пищи личному составу караула с комбинированным электрокипятильником, пятью большими и четырьмя малыми камерами. Камеры отделялись от служебных отделений дверью с автоматическим замком. Для снабжения спецконтингента водой имелся бак на 100 л и два переносных бачка емкостью по 16 л.

Серьезная реорганизация войсковых формирований правопорядка произошла в 1968 г., когда Министерство охраны общественного порядка РСФСР было переименовано в Министерство внутренних дел СССР (25 ноября 1968 г.), а бывшие внутренние войска Министерство охраны общественного порядка РСФСР стали частью системы Минобороны. Постановлением Совета Министров СССР 19 ноября 1968 г. № 896-312 «О составе внутренних войск» внутренняя и конвойная охрана были отнесены к внутренним войскам.

1971—1975 гг. прошел широкомасштабный процесс перевооружения внутренних войск стрелковым оружием, техническими средствами охраны, оснащения транспортом и средствами связи. В рассматриваемый период на службе использовалось 395 специальных вагонов. Однако к 1975 г. парк специальных железнодорожных вагонов удалось обновить лишь на 23,4%. Для успешного освоения растущего объема перевозок правонарушителей осуществляется большая программа технического совершенствования специальных вагонов. В 1973—1980 гг. для перевозки осужденных по магистральным железным дорогам колеи 1520 мм использовался вагон специальный модели ЦМВ 61-512, построенный на базе цельнометаллического вагона 28СБ образца 1961—1976 гг.

Вагоны постройки 1974 г. имели следующие характеристики: кузов цельнометаллический, длина — 23,6 м, ширина — 3106 мм; тара вагона — 53,8 т.

Количество мест для осужденных (при продолжительности перевозки до четырех часов) — 104; количество мест для осужденных (при продолжительности перевозки более четырех часов) — 80; 10 служебных мест; вагон был оборудован: индивидуальной электростанцией — 8 кВт с текстурно-редукторно-корданным приводом; принудительной вентиляцией с подогревом воздуха в зимний период и противопожарной заслонкой; холодильной установкой для охлаждения продуктов ФАК-07; КВЗ-ЦНИИ тип 1 на роликах с боковыми амортизаторами; термодатчиками контроля нагрева бункс; электропневматическим тормозом; сигналами контроля окончания налива воды; самостоятельным водяным двухстороннего действия отоплением; переходными площадками баллонного типа; подвагонной пролетной магистралью на 3000 вольт; стационарной радиоантенной с выводом в купе караула; поездной радиотрансляционной сетью на 3 точки; баком для питьевой воды на 100 л и двумя переносными по 16 л [1].

Вагоны имели: служебное отделение с распорядительным электрическим щитом; купе начальника караула с нумератором сигнализации; шкафчиком для документов, сейфом для хранения оружия, морскими часами; купе караула на шесть спальных мест; кухню для приготовления пищи личному составу; комбинированный электрокипятильник, душевую установку; два туалета — для личного состава и спецконтингента; пять больших и четыре малых камеры. Большой коридор и камеры отделены от служебных помещений дверью с автоматическим замком.

В целях предотвращения противоправных действий со стороны конвоируемых каждая дверь камеры имела два замка: верхний — щеколдный с крючком, нижний — автоматический. Все двери имели окна (кормушки), закрывающиеся сплошной металлической створкой со специальным замком. В камерах устанавливались диваны первого яруса, полки с откидными клапанами и полки третьего яруса. Для изоляции осужденных решетчатая дверь камеры № 9 (для модели ЦМВ61-824 — камеры № 8) прикрывалась глухой створкой-ставнем, запираемой двумя «барашками». В створке прорезался смотровой глазок. Нумерация дверей начиналась с нектолового конца вагона. В тамбурах имелись двери для входа в коридор вагона, для перехода в соседний вагон и две боковые выходные двери. Боковые и торцевые тамбурные двери имели тройные запоры, двери для входа в коридор вагона — двойные запоры, двери в купе начальника и состава караула — одинарные запоры.

Специальные вагоны модели ЦМВ 61-512 [1] оснащались сигнализационными средствами оповещения, состоящими:

- из восьми вызывных кнопок, смонтированных на боковинах под резиновыми диафрагмами (по две кнопки у входной тамбурной двери);
- двух звонковых кнопок, расположенных на боковине большого коридора, напротив третьей и седьмой камер;
- нумератора на 10 номеров, установленного на перегородке в купе начальника караула.

Цепи сигнализации питались от вагонной цепи постоянного тока напряжением 50 В. Включение питания и защита были предусмотрены на пульте управления электрооборудованием вагона.

Камеры оборудовались верхними и нижними жесткими деревянными полками толщиной 40—45 мм. Нижние полки жестко закрепляются на высоте 400 мм от уровня пола. К одной из верхних полок предусматривается установка откидного клапана из досок толщиной 40—45 мм.

Камеры со стороны коридора оборудовались сдвижными решетчатыми дверями с замковыми устройствами и окнами.

В большом коридоре устанавливались:

- две розетки для подключения переносной лампы, применяемой для осмотра камер вагона;
- две вызывные кнопки для подачи звукового и светового сигнала на нумератор в купе начальника караула.

Тамбурные стены и перегородки вагона — металлические, в них устраивались двери в камеру, купе администрации, купе караула и котельное помещение. По концам кузова вагона имелись тамбуры с двумя боковыми проходами, двери которых унифицированы. Двери в камеры также имели унифицированные замки. Открывание и закрывание дверей осуществлялось только со стороны купе администрации и купе караула. Все окна вагона оборудовались решетками. Купе караула и камера разделялись перегородкой, выполняемой из стального листа толщиной 2 мм и на высоте 1,2 м от уровня пола, переходящей в решетчатую. Перегородки имели створчатые двери, открывающиеся в сторону купе караула и купе администрации. Двери были сплошными до высоты 1,2 м от уровня пола и далее переходили в решетку. Решетки перегородок и дверей выполнялись из стального прутка диаметром 6 мм, с ячейкой 60×60 мм. Входные боковые двери тамбура и дверь из коридора котлового конца вагона в большой коридор оборудовались датчиками, подающими звуковой и световой сигнал на нумератор в купе начальника караула при открывании двери. На крыше спецвагонов устанавливалась горизонтальная лучевая радиантенна для приема передач на длинных и средних волнах. Радиооборудование состояло из трех радиоточек, расположенных в купе начальника караула, в купе караула и купе проводников.

В период эксплуатации цельнометаллических вагонов моделей 61-512, 28 СБ (с 1961 по 1977 гг.) были выявлены некоторые недостатки в их

оборудовании и высказаны предложения по повышению надежности охраны осужденных и улучшению условий несения боевой службы составом караула. В целях дальнейшего совершенствования оборудования вагона в 1980 г. была завершена разработка технической документации на новый вагон модели ЦМВ 61-519.

В январе 1981 г. был построен и испытан опытный образец, серийный выпуск начался с 1982 г. За основу новой модели вагона была принята выпускаемая до 1981 г. модель 61-512 с внесением в его конструкцию следующих изменений: установлены датчики обнаружения, подведен в каждую камеру трубопровод, улучшена система вентиляции на кухне, оборудована обогревающим устройством труба мойки, введены выдвижная подножка, электроугольное отопление, полки и шкафы в кухне выполнены из алюминиевых каркасов и установлены замки новой конструкции в дверях камер. Датчики обнаружения контактного типа устанавливались у наружных дверей тамбуров и служили для выдачи звукового и светового сигналов на существующий нумератор при несанкционированном открывании дверей. Трубопровод для подачи кипяченой питьевой воды от комбинированного электрокипяtilьника имел общий кран подачи воды (установлен в служебном коридоре), регулировочный вентиль (установлен в общем большом коридоре). Трубопровод в каждой камере (кроме № 9) заканчивался кнопочным краном, при нажатии на который потребитель получал воду [1]. Вентиляция на кухне была улучшена путем введения устройства для вытяжки разогретого плитного воздуха. Эта система действовала как во время движения поезда, так и во время его стоянки. Этим устройством является дополнительный металлический кожух с дверцами, которым закрывалось все пространство между поверхностью плиты и существующим вытяжным зондом. В воздуховод зонта монтировался вытяжной вентилятор, включатель которого размещался на стене в помещении кухни. Сливная труба мойки кухни оборудовалась обогревающим устройством, исключающим замерзание сливаемой наружу воды. Таким устройством являлась вторая труба с воронкообразным захватом. Дополнительная выдвижная четвертая подножка введена для удобства входа в тамбур вагона на станциях (в местах остановки поезда), не имеющих высоких платформ.

Электроугольное отопление позволяло при следовании вагона на электрифицированных участках железных дорог исключить применение каменного угля и других видов твердого топлива в системе отопления вагона и освободиться от нежелательных последствий его применения (запыленности, загазованности, доставки и хранения топлива и т. д.).

В 1985 г. разрабатывается и внедряется в практическую деятельность подразделений по конвоированию специальный вагон модели ЦМВ 61-824, имеющий следующие характеристики: длина кузова 23 600 мм; ширина кузова 3100 мм; масса тары вагона не более 52 т; количество мест

для осужденных (при продолжительности перевозки до четырех часов) — 98; количество мест для осужденных (при продолжительности перевозки более четырех часов) — 75; количество служебных мест — 11. Оборудование вагона такое же, как для модели ЦМВ 61-519, за исключением следующих особенностей: уменьшено количество камер, введено служебное отделение, пульт управления электрооборудованием перенесен из купе проводников в служебное помещение и установлен дополнительный охладитель воды.

Таким образом, 1950—1980-е гг. стали переломными в конструировании и использовании специальных железнодорожных вагонов при перевозке осужденных и лиц, находящихся под стражей. Их оснащение необходимыми техническими средствами для комфортного размещения людей позволило приблизить конвоирование правонарушителей в России к нормам, рекомендованным международными организациями по защите прав подозреваемых, обвиняемых и осужденных.

Рассматриваемый период в развитии конвойных подразделений завершился Указом Президента РСФСР от 20 октября 1991 г. «О передаче внутренних войск МВД СССР, дислоцирующихся на территории РСФСР, под юрисдикцию РСФСР»; все объединения, соединения, части и военные училища внутренних войск, дислоцированные на территории РСФСР, были приняты под юрисдикцию и подчинены МВД России.

Литература

1. Органы и войска МВД России: Краткий исторический очерк. — Москва : Объединенная редакция МВД России, 1996.
2. Высочайше утвержденное Положение о перевозках арестантов по железным дорогам от 24 марта 1877 г. № 57096 // ПСЗРИ. Собрание (1825—1881). Т. 52 (1877). Ч. I. С. 234—246.

References

1. Organy i voyska MVD Rossii [Bodies and troops of the Ministry of Internal Affairs of Russia]: Kratkiy istoricheskiy ocherk. — Moskva: Ob'yedinennaya redaktsiya MVD Rossii, 1996.
2. Vysochayshe utverzhdennoye Polozheniye o perevozkakh arestantov po zheleznym dorogam ot 24 marta 1877 g. № 57096 [The highest approved Regulation on the transportation of prisoners by railways of March 24, 1877, No. 57096] // PSZRI. Sobraniye (1825—1881). T. 52 (1877). CH. I. S. 234—246.