

Лясович Татьяна Георгиевна, Удальцов Андрей Александрович

**ОХРАНА ОБЩЕСТВЕННОГО ПОРЯДКА И БЕЗОПАСНОСТИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ В РОССИИ В МАРТЕ-ОКТЯБРЕ 1917 Г.**

Данная статья посвящена исследованию реформ Временного правительства, направленных на организацию охраны общественного порядка и безопасности на железнодорожном транспорте России в марте - октябре 1917 г. Авторы, ссылаясь на архивные данные, исследуют ряд проектов создания железнодорожной милиции и делают вывод о том, что единый закон о железнодорожной милиции так и не был принят в силу политических причин, а проблема организации общественного порядка и безопасности на железных дорогах России так и не нашла должного разрешения.

Адрес статьи: [www.gramota.net/materials/3/2016/4-2/24.html](http://www.gramota.net/materials/3/2016/4-2/24.html)

Источник

**Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики**

Тамбов: Грамота, 2016. № 4(66): в 2-х ч. Ч. 2. С. 103-106. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: [www.gramota.net/editions/3.html](http://www.gramota.net/editions/3.html)

Содержание данного номера журнала: [www.gramota.net/materials/3/2016/4-2/](http://www.gramota.net/materials/3/2016/4-2/)

**© Издательство "Грамота"**

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: [www.gramota.net](http://www.gramota.net)  
Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: [hist@gramota.net](mailto:hist@gramota.net)

*Список литературы*

1. Айзенштадт А. М. Некоторые особенности нанайского песенного фольклора // Александр Миронович Айзенштадт: к 90-летию со дня рождения. Исследования. Исторические материалы и воспоминания. Новосибирск: Новосибирская гос. консерватория им. М. И. Глинки, 2012. С. 20-44.
2. Арановский М. Г. Музыкальный текст: структура и свойства. М.: Композитор, 1998. 343 с.
3. Гаксель Л. Е. Фортепианная музыка XX века. Л. – М.: Советский композитор, 1976. 296 с.
4. Долинская Е. Б. Фортепианный концерт в русской музыке XX столетия: исследовательские очерки. М.: Композитор, 2005. 560 с.
5. Жоссан Н. Ю. Проблема претворения русских народных жанров в сочинениях кантатно-ораториального типа (на материале отечественной музыки 60-80-х годов): автореф. дисс. ... к. искусствоведения. М., 1998. 28 с.
6. Иванова Л. П. Фольклоризм в русской музыке XX века. Астрахань, 2004. 223 с.
7. Казанцева Л. П. Полистилистика в музыке: лекция по курсу «Анализ музыкальных произведений». Казань, 1991. 36 с.
8. Лескова Т. В. Обработка и цитата в аспекте фольклорно-стилевого моделирования (на примере творчества композиторов Дальнего Востока России) // Вестник Кемеровского государственного университета культуры и искусств. 2016. № 34. С. 13-29.
9. Лескова Т. В. Творчество композиторов Дальнего Востока России: учеб. пособие. Хабаровск: ХГИИК, 2012. 360 с.
10. Матвеева Л. А. Фортепианная культура Сибири и Дальнего Востока России (конец XVIII в. – 1980-е гг.). Хабаровск: ХГИИК, 2009. 288 с.
11. Менцер Н. Н. Мелодии Севера. Современные песни народов Приамурья и Дальнего Востока. Хабаровск, 1993. 141 с.
12. Угрюмов Г. П. Нанай дярини. Шесть нанайских песен. Хабаровск, 1963. 24 с.

**FOLKLORE AND POLYSTYLISTICS IN “FAR EAST CONCERT” OF YU. VLADIMIROV**

**Leskova Tat'yana Vladimirovna**, Ph. D. in Art Criticism  
*Khabarovsk State Institute of Culture*  
*hgiik@pochta.ru*

The originality of the composition considered in the article is in the combination of different stylistic features: folklore origins, the marks of other composers' folklorism, jazz allusions presented in the context of the romantic and modern types of the concert character of performance. The core of development is a folk and stylistic modulation conducted at all the levels. The function of folklore prototypes, the logic of which is directed towards their greater expressiveness in the text of the composition, is “gathering” together the polystylistic content of the Concert.

*Key words and phrases:* composer's folklorism; re-intonation of folklore; citation; stylistic modeling; polystylistics; The Far East.

УДК 34

**Юридические науки**

*Данная статья посвящена исследованию реформ Временного правительства, направленных на организацию охраны общественного порядка и безопасности на железнодорожном транспорте России в марте - октябре 1917 г. Авторы, ссылаясь на архивные данные, исследуют ряд проектов создания железнодорожной милиции и делают вывод о том, что единый закон о железнодорожной милиции так и не был принят в силу политических причин, а проблема организации общественного порядка и безопасности на железных дорогах России так и не нашла должного разрешения.*

*Ключевые слова и фразы:* Февральская революция; Временное правительство; милиция Временного правительства; железнодорожная милиция; охрана общественного порядка; борьба с преступностью.

**Лясович Татьяна Георгиевна**, к.ю.н., доцент  
**Удальцов Андрей Александрович**, к.ю.н., доцент  
*Санкт-Петербургский университет МВД России*  
*vyaznikova@mail.ru; oudaltsov@mail.ru*

**ОХРАНА ОБЩЕСТВЕННОГО ПОРЯДКА И БЕЗОПАСНОСТИ  
НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ В РОССИИ В МАРТЕ-ОКТЯБРЕ 1917 Г.**

В феврале 1917 года в результате революционных событий в России «произошло упразднение регламентированной иерархии всей структуры управления государством (в центре и на местах)» [1, с. 387]. Перед Временным правительством, пришедшим к власти в марте 1917 года, встало множество сложных и важных вопросов государственного масштаба, требовавших незамедлительного разрешения. Одним из таких вопросов был вопрос об организации правоохранительной системы, построенной на кардинально новых принципах.

В первом же акте правительства от 3 марта 1917 года, явившемся программным документом преобразований, провозглашалось упразднение царской полиции и замена ее народной милицией, подчиненной органам местного самоуправления [3]. Однако по оценкам исследователей, процесс организации новой силовой структуры не был централизованным и упорядоченным. В. И. Романов справедливо отмечает, что «Временное правительство и его местные органы фактически устранились от реального участия и контроля за процессом создания милиции, а разрабатывавшиеся на местах различные модели не соответствовали требованиям времени» [6, с. 19]. Многие актуальные вопросы, требовавшие незамедлительной реакции, не были разрешены. Одним из них был вопрос об организации охраны общественного порядка и безопасности на железных дорогах.

Н. Д. Литвинов, В. Д. Путятин отмечают, что крушение существовавшего имперского государственного механизма и последующее осложнение политической и криминогенной обстановки были во многом обусловлены состоянием и работой железнодорожного транспорта, а также спецификой охраны общественного порядка на железных дорогах. Ведение военных действий, начиная с 1914 г., значительно ухудшило состояние железнодорожного транспорта. Шпалы и рельсы в значительном количестве были отправлены на фронт для строительства защитных сооружений. Большое количество вагонов было занято грузами эвакуированных предприятий. Многие станции оказались забитыми пассажирскими вагонами с эвакуированными людьми. В то же время концентрация миллионов людей на фронтах и в больших городах привела к изменению продовольственных потоков. Запасы продовольствия в центральных районах были использованы, потребовалось подвозить его из восточных районов, из Сибири и Средней Азии. Но железнодорожный транспорт не справлялся с такими перевозками. Нехватка продовольствия привела к возникновению массовых беспорядков в городах [5, с. 3].

Ликвидация Временным правительством жандармской железнодорожной полиции, выполнявшей функции по обеспечению общественного порядка и безопасности на железнодорожном транспорте, еще более углубила кризисное состояние на железных дорогах. Ситуация осложнялась массовыми беспорядками и различного рода эксцессами, которые вызывались солдатскими массами, перемещавшимися в огромных количествах из-за начавшейся анархии в армии и дезертирства. Как следствие, небывалых размеров достигли хищения грузов на железных дорогах.

Уездная и городская милиции были не в состоянии удовлетворительно выполнять функции по охране порядка на железных дорогах ввиду специфики функций, связанных с особенностями перевозки грузов, отсутствия у сотрудников определенной специализации, а также обремененности своими обязанностями.

Все это диктовало необходимость скорейшего создания отдельной милиции по охране порядка на железных дорогах страны. Однако несмотря на жизненную важность разрешения этой проблемы, разработка Положения о железнодорожной милиции затянулась, так как, с точки зрения Министерства внутренних дел Временного правительства, «...несмотря на очевидность огромного государственного значения железных дорог, со стороны организаций железнодорожных рабочих проявлена была тенденция конструировать железнодорожную милицию не в виде органа государственной власти, охраняющего безопасность на путях сообщения, а в виде местных организаций классового характера, призванных к охране не столько государственных, сколько местных и профессиональных интересов железнодорожных служащих» [4, с. 30]. Таким образом, попустительство и отсутствие четкой позиции со стороны Временного правительства привело к тому, что вопрос охраны общественного порядка на железных дорогах выпал из сферы его влияния и фактически оказался в руках стихийно возникших общественных структур. Так, после революции дело обеспечения безопасности и охраны порядка на железных дорогах страны взяли на себя профессиональные союзы и комитеты рабочих и служащих железных дорог.

В то же время Временное правительство, надеясь укрепить свои позиции, подготовило проект Временного Положения о железнодорожной милиции, который определял, что железнодорожная милиция должна быть «исполнительным органом государственной власти и находится в ведении Министра внутренних дел» [2, ед. хр. 186, л. 86].

Альтернативой министерскому проекту явился проект, выработанный Исполнительным комитетом Всероссийской железнодорожной конференции, согласно которому «железнодорожная милиция полностью подчинялась железнодорожному Союзу; связь какая-либо между железнодорожной милицией и органами МВД не предусматривалась; все чины милиции должны были избираться выборными органами рабочих и служащих дороги или районными комитетами с последующим утверждением Министром путей сообщения» [Там же, л. 19].

В Министерстве внутренних дел этот проект признали неприемлемым и предложили компромиссный вариант, в котором, допуская возможность подчиненности милиции железнодорожному Союзу, предлагался другой порядок избрания чинов железнодорожной милиции. Предложенная система избрания начальников милиции, по мнению Министерства, должна была обеспечить широкую представительность не только от рабочих и служащих железной дороги, но также и от населения близлежащих к ней районов.

Согласно этому альтернативному проекту, для избрания главного начальника железнодорожной милиции и его помощников начальник дороги должен был созвать общую по дороге избирательную коллегию в следующем составе: один представитель от управления железной дороги (или от правления дороги, если она частная); по одному представителю от местных городских и земских самоуправлений, либо заменяющих учреждений; один представитель от управления, который бы контролировал передвижение войск; по одному уполномоченному от районных избирательных коллегий.

Для избрания районных начальников милиций, начальник дороги созывал особые по каждому району дороги избирательные коллегии в следующем составе: один представитель от управления железной дороги;

по одному представителю от всех местных на протяжении района уездных земств и городских самоуправлений или учреждений их заменяющих; два представителя от местного волостного земства или учреждения его заменяющего; один представитель от управления, контролирующий передвижение войск; представители служащих и рабочих района дороги в числе, равном числу остальных членов районной избирательной комиссии.

Для избрания начальствующего состава железнодорожной милиции предусматривался необходимый кворум, который должен быть не менее половины указанных составов избирательных коллегий, в том числе не менее трех членов, не принадлежащих составу рабочих и служащих железной дороги. Выбранные избирательными коллегиями лица должны были утверждаться в должности Министром внутренних дел.

Вместе с тем, несмотря на сложную систему выборов должностных лиц в милиции, проект Положения предусматривал еще и коллегиальный совещательный орган, необходимый для содействия начальникам милиции и для согласования их действий с интересами местных учреждений и организаций, – Совет милиции. В состав этого коллегиального органа должны были входить представители общественных организаций и учреждений. Советы милиции предполагалось учредить при главном начальнике милиции дороги и при районных начальниках милиции.

Все остальные чины железнодорожной милиции, начиная с помощника начальника районной милиции, назначались и увольнялись вышестоящими начальниками. Старшие милиционеры и милиционеры должны были назначаться и увольняться районными начальниками милиции.

Ограничения, устанавливаемые при приеме на службу, были аналогичны тем, что применялись и при приеме на службу в городскую и уездную милицию. Для главного начальника милиции дороги, их помощников и районного начальника милиции вводился образовательный ценз не ниже среднего, на другие должности необходимы владение русским языком и грамотность.

Полномочия Министра внутренних дел в отношении железнодорожной милиции ограничивались теми же пределами, что и городской и уездной милиций. Главный начальник милиции дороги непосредственно был ответственен перед Министром внутренних дел и должен был ежегодно предоставлять ему отчет.

Согласно проекту Министерства внутренних дел, каждая железная дорога делилась на районы, устанавливаемые из расчета 250 верст протяжения дороги, во главе с районным начальником милиции.

Однако предложенный проект по организации железнодорожной милиции не был единственным. На отдельных железных дорогах организация милиции строилась на иных основаниях, которые были выработаны Исполнительным комитетом Всероссийской конференции рабочих и служащих железной дороги и легли в основу собственного отдельного проекта.

Согласно проекту Исполнительного комитета Всероссийской конференции рабочих и служащих железной дороги, во главе милиции дороги стоял главный комиссар, избираемый центральным комитетом или съездом делегатов. В районах комиссариаты возглавляли районные комиссары, которым подчинены старшие и младшие станционные милиционеры, а также надзиратели. При главных и районных комиссарах учреждались Советы из представителей от управления дороги, от центрального и районных комитетов служащих и рабочих дороги, от Советов рабочих, солдатских и крестьянских депутатов, от общественных организаций и военного ведомства. Главный комиссар наделялся правом увольнения чинов милиции по согласованию с двумя членами состоящего при нем Совета. Все чины милиции находились под контролем администрации дороги и комитетов рабочих и служащих. По такому принципу подчинения железнодорожной милиции профессиональным союзам железнодорожников создавалась милиция железнодорожной линии Петроград – Москва – Архангельск, Московского железнодорожного узла.

Таким образом, все попытки Министерства внутренних дел Временного правительства выработать единое Положение по организации железнодорожной милиции и подчинить ее органам государственной власти встречали открытое противодействие со стороны центрального органа профессиональных союзов железнодорожников – Исполнительного комитета Всероссийской конференции рабочих и служащих железной дороги.

В результате этой борьбы единый закон о железнодорожной милиции так и не был принят, а проблема организации общественного порядка и безопасности на железнодорожном транспорте России так и не нашла своего должного разрешения.

#### *Список литературы*

1. **Вязникова Т. Г.** Основные проблемы развития местного самоуправления в России в марте-октябре 1917 г. // Актуальные проблемы теории и истории государства и права: материалы межвузовской научно-теоретической конференции (г. Санкт-Петербург, 14 декабря 2001 г.) / под общ. ред. В. П. Сальникова, Р. А. Ромашова. СПб.: Санкт-Петербургский университет МВД России, 2002. 444 с.
2. **Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ).** Ф. 1791. Оп. 3.
3. **Декларация Временного правительства о его составе и задачах от 3 марта 1917 г.** // Вестник Временного правительства. 1917. № 1 (46). 5 (18) марта.
4. **Краткий очерк деятельности МВД со времен государственного переворота по 1 июля 1917 года.** Пг., 1917. 32 с.
5. **Литвинов Н. Д., Путьгин В. Д.** Становление органов внутренних дел на транспорте. 1917-1923 гг. Организационно-правовые аспекты // Органы внутренних дел на транспорте. 1917-1923: краткий очерк, основные документы и материалы / сост. Н. Д. Литвинов, В. Д. Путьгин. Якутск – М., 2002. 48 с.
6. **Романов В. И.** Народная милиция Урала в период Февральской революции: автореф. дисс. ... к.и.н. / Южно-Уральский университет. Челябинск, 2009. 26 с.

## MAINTENANCE OF PUBLIC ORDER AND SECURITY AT RAIL TRANSPORT IN RUSSIA IN MARCH-OCTOBER, 1917

**Lyasovich Tat'yana Georgievna**, Ph. D. in Law, Associate Professor  
**Udal'tsov Andrei Aleksandrovich**, Ph. D. in Law, Associate Professor  
*St. Petersburg University of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation*  
*vyaznikova@mail.ru; oudaltsov@mail.ru*

This article is devoted to the research of the Provisional Government reforms aimed at organizing the maintenance of public order and security at the Russian rail transport in March-October, 1917. The authors, referring to archival data, study a number of the projects of the formation of railway militia and conclude that a single law on railway militia was not adopted due to political reasons, and the problem of the organization of public order and security at the Russian rail roads was not resolved properly.

*Key words and phrases:* February Revolution; Provisional Government; militia of Provisional Government; railway militia; maintenance of public order; struggle against crime.

УДК 130.3

### Философские науки

*В статье рассматривается понятие религиозной идентичности как одной из актуальных форм самоидентификации индивида в условиях глобализации. Выявляется значимость религиозной идентичности в условиях усиления влияния новых регионов в межкультурном пространстве. Автор описывает религиозную идентичность, используя подход культурной мозаики, анализируя роль религиозного фактора в перспективе регионального развития. Показана возможность создания концепций религиозной идентичности, альтернативных западному конструкту и наиболее эффективных для решения глобальных проблем.*

*Ключевые слова и фразы:* религиозная идентичность; культурная идентичность; религия; региональная идентичность; развитие региона; культура; культурная мозаика; глобализация; самоидентификация.

**Максимова Елена Владимировна**, к. филос. н.

*Новгородский государственный университет имени Ярослава Мудрого*  
*novsu.maximova@mail.ru*

### РЕЛИГИОЗНАЯ ИДЕНТИЧНОСТЬ В КОНТЕКСТЕ ПРОБЛЕМАТИКИ РЕГИОНАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ

*Исследование выполнено при финансовой поддержке РГНФ и Новгородской области в рамках научного проекта № 16-13-53002 «Территориальная идентичность как символический ресурс региона».*

Вопрос о содержании понятия идентичности, маркирующего совокупность представлений человека о самом себе, остается дискуссионным и открытым. Учитывая, что все аспекты, формирующие концептуальную призму идентичности, – культура, генетика, личность, ценности, этика и т.д., – породили свои собственные сферы исследования, неудивительно, что фокус собирания воедино различных проявлений индивидуальной идентичности проблематичен и чаще всего означает практику ее описания сквозь одну из социальных призм.

Проблема может быть прояснена с помощью подхода, согласно которому для изображения ясной картины идентичности и понимания ее композиционной природы необходимо множество призм. Такую точку зрения представляет методология М. Кастельса, анализирующего идентичность в контексте культуры [3]. Устойчивое определение культуры чаще всего относится к Э. Тайлору, который подчеркивал важность культуры как совокупности приобретенных идентификаций, знаний, привычек, морали и обычаев, которые отделяют одну социальную группу от другой [9, р. 1-26]. Для концептуализации идентичности может быть удачно применена теория сложной социальной, или мультивариативной, идентичности, определяемой множеством факторов в каждый отдельный момент, без явного предпочтения доминирующему [2]. Также репрезентативный способ представления идентичности показывает теория культурной мозаики, разработанная Г. Чао и Г. Муном. Культурная мозаика – это метафорическая концептуализация множества культурных индикаторов, описывающих индивидуума [4, р. 1128]. Различные фрагменты мозаики, как критерии, с помощью которых индивид определяет себя, могут быть разделены на ассоциативные, демографические и географические. Ассоциативные критерии указывают на социальные группы, которые выбирает индивид для самоидентификации; демографические охватывают физические или социальные наследуемые особенности, такие как возраст, пол, раса и этническая принадлежность; географические представлены теми аспектами идентичности, которые базируются на географических особенностях региона, таких как городской-сельский, материковый-островной, климатический фактор и т.д. [Ibidem, р. 1129-1131].

Одним из преимуществ определения культурной мозаики является то, что идентичность конституируется всей мозаичной картиной сразу, что позволяет учитывать новые добавляющиеся культурные аспекты,