

## **История Барнаульского отряда ведомственной охраны – структурного подразделения филиала ФГП ВО ЖДТ России на ЗСЖД**

9 декабря 1921 года по предложению Феликса Эдмундовича Дзержинского ВЦИК и СТО (Совет труда и Оборона) приняли декрет «Об охране складов, пакгаузов и кладовых, а равно сооружений на железнодорожных и водных путях». В постановлении указано, что «охрана ... возлагается на Наркомат путей сообщения и его местные органы. Все остальные виды охраны ликвидируются... НКПС предложено создать потребные кадры вооруженных сторожей, которые должны находиться в полном подчинении и на продовольственном снабжении железной дороги... Всю ответственность за целостность и сохранность грузов полностью возложить на НКПС».

Декрет подписали Председатель Всероссийского Исполнительного Комитета М.И. Калинин и Председатель Совета Труда и Оборона Владимир Ильич Ленин.

**Эту дату – 9 декабря 1921 года принято считать днем рождения (военизированной) ведомственной охраны МПС.**

По постановлению Совета министров СССР № 400 от 6 мая 1961 года две соседние Сибирские дороги Транссибирской магистрали (Омская и Томская) после более чем сорокалетнего самостоятельного существования объединены в Западно-Сибирскую железную дорогу с местонахождением Управления в г. Новосибирске. На дороге базировались Омский, Барабинский, Новосибирский, Тайгинский, Новокузнецкий и Барнаульский отряды военизированной охраны.

История Барнаульского отряда начинается свои истоки с 30-40-ых годов прошлого века.

Все начальники (руководители) Барнаульского отряда:

Мощенко	1932 – 1934г.
Пономарев	1934г.
Митькиных	1934 – 1936г.
Сирота М. П.	1937 – 1941г.
Плотников И.К.	1941 – 1942г.
Спода	1942 – 1944г.
Платуха С. А.	1944 – 1946г.
Чумачков З. Д.	1946 – 1950г.
Гирник А. А.	1950 – 1959г.
Давиденко Б. А.	1959 – 1972г.
Лихачев С. И.	1972 – 1986г.
Сироткин В. Ф.	1986 – 2006г.
Бурлаков С. И.	2006г. по настоящее время

В 50-ые годы в Барнаульском отряде было около 420 человек. Размещался он на территории стадиона «Локомотив» в бараке, где находился штаб, и столовая, и сапожная мастерская. Там же была конюшня с четырьмя лошадьми и гараж для двух пожарных машин.

В те же годы подразделения Барнаульского отряда ютились, где только могли. На ст. Бийск – в вагончике, который по возможности утеплили. В таком же «уютности» пребывали команды на ст.ст. Кулунда, Ленки. Личный состав стрелковых команд ст.ст. Барнаул, Алтайская был поселен в небольших деревянных постройках.

С 1-го февраля 1975 года Карасукский отряд упразднен. Его личный состав перешел в территориальное подчинение Барнаульского отряда. Это подразделения на ст.ст. Карасук, Камень-на-Оби, Купино, команда № 9 охраны первой категории. Через шесть лет, в феврале 1981 года, в соответствии с Указанием МПС Карасукский отряд военизированной охраны во второй раз обрёл самостоятельность. В подчинение вошли: команда первой категории № 5 по охране моста ст. Камень-на-Оби, стрелковая команда ст. Камень-на-Оби, стрелковые команды на ст.ст. Карасук, Татарская.

В декабре 1977 года стрелково-пожарные команды Барнаульского отряда на ст. Камень-на-Оби и Карасук разделены на четыре самостоятельных подразделения. То есть, на ст. Камень-на-Оби появился отдельный пожарный поезд и стрелковая команда. В итоге, в апреле 1981 года в состав отдела военизированной охраны Западно-Сибирской железной дороги входило 4 отряда: Омский (НОР-1), Новосибирский (НОР-2), Барнаульский (НОР-3), Карасукский (НОР-4).

В 1970-е годы на Алтайском отделении дороги большими темпами возрастал грузооборот. Более половины всех перевозимых Западно-Сибирской железной дороги грузов были транзитными, в связи с этим строились сортировочные комплексы. В эти годы руководители сообща прививали стрелкам, бойцам и командирам чувство повышенной ответственности, подтягивали дисциплину, вносили уверенность в работе и создавали атмосферу определенной гордости за мундир стражей железной дороги.

С начала 70-х годов XX века огнеборцы Барнаульского отряда ВО стальных магистралей на всех этапах ее развития грамотно противодействовали огненной стихии, ни на минуту не забывая, что от их мужества и высокого профессионализма зависят не только целостность многомиллионного железнодорожного имущества, но и жизни людей. Уже с начала 70-х годов стали применяться передовые методы тушения огня, почерпнутые из опыта пожарных подразделений ведомственной охраны как Западно - Сибирской, так и других дорог. В конце 70-х годов стало понятным отставание вооруженности пожарных поездов от требований времени. Управление ведомственной охраны МПС был осуществлен ряд мер по повышению боеспособности пожарных поездов, разработана техническая документация на оборудование вагон-насосных станций на базе пассажирских вагонов.

Трудно поспорить с утверждением, что пожар легче предупредить, чем потушить. Ведущая роль в предупреждении пожаров отводится качественно организованным профилактическим мероприятиям, каждодневной, кропотливой работе на закрепленных объектах. В 2000 –х годах в боевой расчет поездов вводились цистерны-водохранилища, поезда оснащались дыхательными аппаратами АИР-98 МИ, компрессором «Юниор» немецкого производства для зарядки баллонов со сжатым воздухом, ножницами-расширителями для резки металлических изделий и подъема железобетонных конструкций, установкой комбинированного тушения пожаров типа «Пурга», мотопомпой ИЖ-МП, утепленными костюмами пожарного, магнитной оснасткой. Нельзя не упомянуть о шагах по техническому переоснащению поездов, предпринятых в последнее время. В последнее время были получены и введены в боевой расчет новые вагон-насосные станции.

В 80-е годы был разработан комплекс новых организационно-технических мероприятий. На руководителей возлагались повышенная ответственность за сохранность государственной собственности и организацию работы по устранению причин и условий, порождающих потери грузов. Повышался спрос с охраны, особенно с командиров младшего звена. Принимать автотранспортную технику в парках станций стали

начальники команд, их заместители и обязательно – начальники караулов. Если же допускалось хищение, виновные персонально несли материальную ответственность. Стрелков хватало только для сопровождения в пути разрядных грузов и метанола. Из остальных грузов охранялись в дороге лишь десятая часть. Составы же нередко останавливались на станциях под пропуск пассажирских поездов или из-за неприема сортировочными узлами. Тут-то и происходили хищения, в основном – запчастей и оборудования к автотранспортной технике. Только благодаря профессионализму охранников, их оперативным действиям воровство пресекалось на корню. И если несколько лет назад из десяти хищений раскрывалось три-четыре, то в 80-е – восемь-девять.

Начало истории служебного собаководства в СССР началось со дня издания приказа Реввоенсовета от 23 августа 1924 года. В нем указывалось: «В целях проведения опытов по применению собак в военном деле организовать опытные питомники школы военных и спортивных собак в частях РККА». Вскоре при Высшей стрелково-тактической школе «Выстрел» был создан Центральный учебно-опытный питомник-школа военных и спортивных собак. Позднее на этой базе сформировалась Центральная школа военного собаководства, где разрабатывались теоретические основы разведения служебных собак, методика и техника их дрессировки и применения для сторожевой, караульной и других служб. Использование собак для охраны грузов и объектов железнодорожного транспорта началось в середине 20-х годов прошлого века. Это были первые, совсем робкие попытки научить четвероногих приносить пользу сторожевой охране. Особую роль в широком использовании служебных собак на железнодорожном транспорте сыграли открывшиеся курсы по подготовке младших специалистов служебного собаководства в конце 1932 года при ШУКСе. С приходом в ряды охраны настоящих профессионалов в области дрессировки стали появляться собаки, способные к несению розыскной службы. Успех энтузиастов нового дела еще больше укрепил престиж служебного собаководства в борьбе с хищением грузов и другими преступлениями. В последствии назрел вопрос о необходимости реконструкции и капитальном ремонте питомников, где находится основное поголовье служебных собак. В ходе реконструкции построены новые вольеры для содержания собак. В соответствии с санитарно-гигиеническими требованиями оборудовано варочное отделение для приготовления корма животным, произведены ремонт и обустройство дрессировочных площадок. Предусмотрен вопрос о предоставлении, на основе договоров, различных платных услуг организациям и населению, таких, как проведение общего курса дрессировки собак и специального курса для подготовки собак к розыскной и охранной работе.

Исторически сложилось так, что деятельность ведомственной охраны МПС неразрывно связана с работой Министерства внутренних дел, и, прежде всего, с органами внутренних дел на транспорте, Государственной противопожарной службой. Многие мероприятия, направленные на пресечение хищений, предупреждение пожаров и охрану особо важных объектов на железнодорожном транспорте, разрабатывались именно в МВД. Большая роль в обеспечении правопорядка и сохранности имущества на этих территориях отводится совместным специализированным группам ведомственной охраны и органов внутренних дел на транспорте (ССГ).

Широкий спектр обязанностей у работников специализированной команды на ст. Барнаул Барнаульского отряда. В их задачи входит выполнение договорных обязательств перед ОАО «РЖД» по надежной защите объектов инфраструктуры железной дороги, обеспечение безопасности движения поездов, предотвращение фактов незаконного вмешательства в деятельность железнодорожного транспорта, проведение мероприятий

по предупреждению терактов, наложений, хищений, и разоборудований средств СЦБ и связи.

01 апреля 2010 года на базе специализированной команды на ст. Барнаул Барнаульского отряда была создана СОМГ (совместная оперативная мобильная группа), которая предназначена для предотвращения и пресечения хищений перевозимых грузов, а также для усиления охраны вагонов, состоящая из работников ведомственной охраны и сотрудников полиции на транспорте.

Начиная с 90-х годов в Барнаульском отряде военизированной охраны продолжались совершенствоваться формы и методы социалистического соревнования, как между подразделениями, так и всеми стрелками и бойцами индивидуально. Были разработаны новые условия соревнования. Цель – чтобы каждый работник действовал с полной отдачей сил, точно соблюдал общественную, трудовую, технологическую, плановую дисциплины, неукоснительно держал слово, был бережливым, инициативным, хозяйственным. При подведении итогов раскрывалась полная картина того, насколько эти условия выполняются.

В 2001 году в Барнаульском отряде съехались работники специализированных и оперативных групп всех отрядов военизированной охраны ЗСЖД, где обменивались новым опытом в целях улучшения качества оперативно-профилактической работы. Подробно рассмотрены формы и методы взаимодействия военизированной охраны и транспортной милиции. Большой интерес у участников школы вызвал опыт Барнаульского отряда, где создан оперативно-информационный центр, оборудованный по последнему слову техники и занимающийся координацией действий всех спецподразделений. Было освещено множество других нюансов работы военизированной охраны: юридические аспекты, особенности физической подготовки личного состава, способы работы со служебными собаками.

В 2005 году прошла в Барнаульском отряде региональная школа среди спецкоманд филиала ведомственной охраны Западно-Сибирской железной дороги. В теоретическую часть школы вошло изучение современных технических средств, используемых в охране (информационные, транспортные технологии, средства связи, автоматики, телемеханики), и вариантов совместной работы транспортной милиции и ведомственной охраны. В практической части участники школы продемонстрировали работу с применением служебных собак, выборку вещей, задержание преступников.

2003 год стал поворотным этапом в реформировании железнодорожного транспорта России. Первого апреля 2003 года создано Федеральное Государственное предприятие «Ведомственная охрана Министерства путей сообщения Российской Федерации». Всем отрядам военизированной охраны присвоен статус структурных подразделений ФГП ВО МПС России.

26 мая 2005 года ведомственная охрана МПС России переименована в ведомственную охрану железнодорожного транспорта.

В настоящее время Барнаульский отряд кроме выполнения своих основных задач занимается вопросами строительства, ремонта зданий и сооружений, содержание в эстетическом состоянии прилегающих к ним территорий, реализации социальных программ, улучшению вопросов охраны труда.

Значительная роль в работе отводится служебному собаководству. Учитывая эффективность использования служебных собак в охране грузов и объектов, при проведении оперативно – профилактической работы по предупреждению и раскрытию правонарушений на железнодорожном транспорте, их численность увеличивается.

Подразделениями отряда стабильно обеспечивается надежное сопровождение поездов с номенклатурными грузами.

Работа по усилению пожарной безопасности на объектах дороги, обновлению вагонов-водохранилищ, созданию специализированных пожарных поездов и укреплению материально-технической базы пожарных подразделений – одна из приоритетных задач отряда.

Выполнение задач, возложенных на Барнаульский отряд, полностью зависит от грамотной организации работы всех его подразделений, от умелого воспитания и расстановки кадров. Главным критерием оценки состояния управления является уровень исполнительской дисциплины.

Большое внимание уделяется в отряде физической подготовке работников, соревнования проходят по следующим видам: лыжные гонки, волейбол, футбол, пожарно-прикладной спорт.

В Барнаульском отряде с давних пор ветераны на особом счету. Их проблемы и заботы касаются всего коллектива. На планерках вопросы участников войны приоритетны. Руководство отряда оказывает посильную помощь и поддержку ветеранам.