

**БЕЛГОРОДСКИЙ ЮРИДИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ МВД РОССИИ
ИМЕНИ И.Д. ПУТИЛИНА**

Н.Н. Петрыкин

**ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ
ЖАНДАРМСКИМИ ПОЛИЦЕЙСКИМИ УПРАВЛЕНИЯМИ
(1867-1917 гг.)**

Учебное пособие

**Белгород
Белгородский юридический институт МВД России
имени И.Д. Путилина
2019**

УДК 351.742:94(470)
ББК 67.3(2)
П 31

Печатается по решению
реакционно-издательского совета
Бел ЮИ МВД России
имени И.Д. Путилина

По итогам конкурса на присуждение Премии Министра внутренних дел Российской Федерации за лучшие научно-исследовательские (творческие) работы, посвященные 300-летию российской полиции, в соответствии с Положением, утвержденным приказом МВД России № 244 от 23 апреля 2018 г., Петрыкину Н.Н. присуждена третья Премия Министра внутренних дел Российской Федерации за учебное пособие «Обеспечение безопасности железных дорог жандармскими полицейскими управлениями (1867-1917 гг.)».

П 31 Петрыкин, Н. Н.

Обеспечение безопасности железных дорог жандармскими полицейскими управлениями (1867-1917 гг.) : учебное пособие / Н. Н. Петрыкин. – Белгород : Бел ЮИ МВД России имени И.Д. Путилина, 2019. – 71 с.
ISBN 978-5-91776- 278-4

Рецензенты:

Кирнос А.В. – кандидат политических наук, доцент (Воронежский институт МВД России);

Фомичева Е.В. – заместитель начальника Белгородского ЛО МВД России на транспорте.

Учебное пособие посвящено вопросам функционирования жандармских полицейских подразделений железных дорог Российской империи. Проанализированы исторические особенности развития жандармских полицейских управлений железных дорог в период с 1867 по 1917 годы. Изучение пособия направлено на формирование способности анализировать основные этапы и закономерности исторического развития России.

Предназначено для курсантов и слушателей образовательных организаций системы МВД России.

УДК 351.742:94(470)
ББК 67.3(2)

ISBN 978-5-91776-278-4

© Бел ЮИ МВД России
имени И.Д. Путилина, 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	4
Глава 1. ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ОСНОВЫ УСТРОЙСТВА ЖАНДАРМСКИХ ПОЛИЦЕЙСКИХ УПРАВЛЕНИЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ.....	7
§ 1.1. Становление жандармской железнодорожной полиции в Российской империи	7
§ 1.2. Правовая регламентация деятельности.....	12
§ 1.3. Кадровый состав железнодорожной жандармерии.....	15
§ 1.4. Особенности взаимодействия с другими институтами государственной власти.....	25
§ 1.5. Последствия ликвидации Жандармских полицейских управлений железных дорог для транспортной системы Российской империи.....	28
Глава 2. ОБЩЕПОЛИЦЕЙСКИЕ ФУНКЦИИ ЖАНДАРМСКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПОЛИЦИИ.....	32
§ 2.1. Профилактика нарушений общественного порядка и спокойствия....	32
§ 2.2. Пресечение и расследование преступлений.....	34
§ 2.3. Действия на месте происшествия и производство дознаний.....	45
§ 2.4. Обеспечение личной безопасности граждан.....	47
Глава 3. СПЕЦИАЛЬНЫЕ ФУНКЦИИ ЖАНДАРМСКИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ.....	51
§ 3.1. Борьба с преступными посягательствами на грузы.....	51
§ 3.2. Надзор за железнодорожными служащими, обществами, союзами и собраниями. Борьба с забастовками.....	55
§ 3.3. Охрана на железных дорогах при путешествиях высокопоставленных лиц. Борьба с терроризмом.....	58
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	64
ВОПРОСЫ ДЛЯ САМОКОНТРОЛЯ.....	66
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК	67

ВВЕДЕНИЕ

На всех исторических этапах функционирования и развития органов внутренних дел России была и остается актуальной задача формирования профессионализма, компетентности, морально-психологической устойчивости, воспитания патриотизма сотрудников. Значительную роль в решении этих задач играет использование опыта органов правопорядка Российской империи, в том числе жандармской железнодорожной полиции.

В истории транспортной полиции немало примеров высокого профессионализма, честного и самоотверженного выполнения своего долга высшими и нижними чинами. Одна из таких страниц истории – деятельность жандармской железнодорожной полиции, которая приходилась на период со 2-й половины XIX века и до февраля 1917 года. Для России этот период был характерен ростом общественного самосознания, появлением десятка новых профессий, поиском ответов на вызовы нового времени – времени поворота от аграрного сознания к промышленному, капиталистическому устройству. Знаковым событием для России стало начало массового железнодорожного строительства. Это событие сказалось на устройстве жизни как простого человека, так и всей Российской империи в целом.

Железнодорожный транспорт и его инфраструктура играют все возрастающую роль в социально-экономическом развитии России. Современные масштабы работы транспортной полиции огромны: в оперативном обслуживании территориальных органов на железнодорожном транспорте находится 17 железных дорог протяженностью более 86 тыс. км, 508 железнодорожных вокзалов, 1942 железнодорожных моста, 139 тоннелей, 297 путепроводов [1].

Впервые железнодорожная линия в России была открыта между Санкт-Петербургом и Царским Селом 30 сентября 1837 г. К ее постройке приступили через четыре года после открытия (в 1831 г.) первой в мире железнодорожной линии в Англии. Массовое строительство железных дорог в Российской империи приходится на середину 60-х годов XIX столетия.

К началу XX века железная дорога приобрела статус важного стратегического объекта Российской империи, а обеспечение безопасности на железнодорожном транспорте стало одним из важнейших приоритетов государственной политики.

Высочайшим повелением 16 марта 1867 г. был установлен порядок назначения жандармско-полицейского надзора на вновь строящихся линиях [2, с. 3]. Жандармско-полицейские управления железных дорог (далее – ЖПУ ж.д.) формировались одновременно с открытием начала работ, и их структура строилась по линейному принципу. ЖПУ ж.д. осуществляли свою деятельность в полосе отчуждения, отведенной под железные дороги, проходившей зачастую вдали от населенных пунктов [3, с. 19]. Именно специфика работы железнодорожного транспорта обусловила создание в структуре правоохранительных органов Российской империи специального аппарата, который призван был решать задачи обеспечения общественной безопасности и порядка на железной

дороге. Место службы железнодорожных жандармов само по себе было более опасным, чем у их территориальных коллег, из-за специфики контингента, сложности объекта обслуживания. К началу XX века в Российской империи действовали 32 жандармских управления железных дорог, которые включали 332 подразделения [4, с. 116]. По оценкам историков, именно жандармская железнодорожная полиция была наиболее многочисленной, активной и многофункциональной частью жандармского корпуса. Обеспечивая правопорядок на железнодорожном транспорте, жандармская железнодорожная полиция способствовала нормальному функционированию и развитию экономики Российской империи, пресечению попыток подрыва тыла действующей армии во время военных действий и, в целом, обеспечению обороноспособности и стабильности государства.

На волне Февральской революции 2 марта 1917 г. был упразднен Департамент полиции, а затем, 6 апреля 1917 г., и Корпус жандармов с его учреждениями были ликвидированы. Жандармы были объявлены «царскими сатрапами». На протяжении более чем 70-ти последующих лет, в соответствии с господствовавшей идеологией, органы жандармской железнодорожной полиции оценивались лишь в отрицательном контексте, слово «жандарм» стало именем нарицательным. В результате общество, суммировав свои антипатии по отношению к правоохранителям, не вдаваясь в подробности организации и функционирования жандармского ведомства, использовало идеологические штампы, порой весьма далекие от исторической действительности.

Накопленные историками знания позволяют сегодня объективно подойти к оценке места и роли жандармских железнодорожных подразделений в обеспечении общественного порядка и безопасности на транспорте, исходя из того, что это часть истории всего государства, и в ней были не только светлые и героические страницы. Архивные материалы, опубликованные источники показывают, что сотрудники жандармской железнодорожной полиции на протяжении 50 лет честно и добросовестно служили Закону, обеспечивали охрану имущественных прав, чести и достоинства граждан.

Знание особенностей правовой регламентации и опыт, накопленный железнодорожной жандармерией в ходе борьбы с преступностью, в решении административных задач, проведении кадровой политики, в обеспечении взаимодействия с полицейскими учреждениями в целях поддержания общественного порядка и безопасности имеет не только познавательное, но и практическое значение. Период, когда происходило складывание и развитие структуры, функциональных обязанностей железнодорожной жандармерии, во многом созвучен с нынешним этапом реформирования полиции. Совершенствование государственных правовых институтов предполагает их развитие с учетом переосмысления опыта предшественников.

Верность долгу, профессионализм, нравственные нормы – это пример для ныне действующих сотрудников органов внутренних дел на транспорте. Ни одна крупномасштабная общегосударственная задача не решается без участия железнодорожного транспорта, поэтому обеспечение безопасности

на его объектах приобретает особую актуальность. Сегодня территориальные органы МВД России на транспорте – высокоорганизованная, самостоятельная правоохранительная система, способная эффективно выполнять возложенные на нее функции по обеспечению общественной безопасности и борьбе со всеми формами и проявлениями преступности, включая организованную, трансграничную и транснациональную.

Целью учебного пособия является исследование исторических особенностей становления транспортной полиции.

Проанализированы исторические особенности развития жандармских полицейских управлений железных дорог Российской империи в период с 1867 по 1917 годы, сформированы критические выводы, уточнены и разграничены общеполицейские и специальные функции деятельности жандармских полицейских подразделений.

Глава 1.
ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ОСНОВЫ УСТРОЙСТВА
ЖАНДАРМСКИХ ПОЛИЦЕЙСКИХ УПРАВЛЕНИЙ
ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

§ 1.1. Становление жандармской железнодорожной полиции
в Российской империи

Всесторонне рассмотреть вопрос о становлении жандармской железнодорожной полиции в России можно только в единстве с изучением истории возникновения объекта обслуживания – самого железнодорожного транспорта.



Савицкий К.А. «Ремонтные работы на железной дороге», 1874 г.

Начало железнодорожному строительству в России положил Указ императора Николая I от 15 апреля 1836 года «О строительстве железной дороги». Первая железная дорога протяженностью в 25 верст между Санкт-Петербургом и Царским селом была построена в кратчайший срок. Ее официальное открытие состоялось 30 октября 1837 года.

Начало массового строительства железных дорог приходится на 60-е гг. XX века, так называемая «концессионная горячка». Преимущественно в этот период строительство шло за счет частных капиталов. Это грозило односторонним развитием железнодорожной сети преимущественно в тех направлениях, которые давали наибольшую коммерческую выгоду в интересах концессионеров.

Последующий курс на казенное строительство железных дорог, начатый в 1880 году, сделал развитие сети более планомерным и учитывающим военно-стратегические интересы государства, что, естественно, вызывало противодействие при решении многих вопросов со стороны торгово-промышленных кругов. Учитывая, что железные дороги в Российской империи строились как казной, так и частными обществами и отдельными лицами, то все строящиеся железные дороги находились в ведении управления по сооружению железных дорог министерства путей сообщения.

За 1898-1902 гг. железнодорожная сеть Европейской части России развивалась довольно высокими темпами. Прирост ее протяженности составил 23%. Почти на 30% увеличилась длина двухпутных линий. Парк паровозов вырос до 12,5 тыс. единиц (прирост 30,7%), классных вагонов почти до 15 тыс. (на 36,1%) и товарных вагонов (с платформами) до 284 тыс. ед. (на 33,1%) [5, с. 4].

С середины 1865 года правительством был взят курс на централизованное управление железнодорожным транспортом через систему госорганов. Тем самым Россия в решении проблемы государственного регулирования транспорта на десятилетия опередила многие более развитые страны мира. В последующие периоды государственное регулирование как на казенных, так и на частных железных дорогах России не ослабевало, возрастала специфическая государственно значимая роль железных дорог.

С другой стороны, мошенничества при строительстве дорог, вовлечения криминальных элементов в их постройку, а затем концентрация на ограниченном пространстве значительных масс населения, материальных ценностей неизбежно влекли криминализацию объектов железнодорожного транспорта. Это, в свою очередь, потребовало обеспечения правопорядка в местах строительства, а затем и общественной безопасности при эксплуатации железных дорог. Очевидной стала необходимость в некой силовой структуре.



Управление Московско-Киево-Воронежской железной дороги, г. Курск

Варианты решения проблемы сводились или к созданию новой специальной силовой структуры, или на объекты железнодорожного транспорта дополнительно требовалось привлекать территориальную (общую) полицию.

Привлекать к охране общественного порядка территориальную полицию на линиях железных дорог оказалось нецелесообразным. Дело в том, что строительство железных дорог проходило по малонаселенным, зачастую совершенно не обжитым территориям, дорога занимала участки местности окраин губерний, куда из губернских городов и уездных центров добираться было весьма затруднительно. Линейный характер дорог, не совпадавший с административными границами губерний, не позволял местной полиции эффективно выполнять функции по обеспечению правопорядка. Очевидно, требовалась особая полицейская структура, отличием которой являлась бы мобильность и особая подготовка. Такой структурой стали Жандармские полицейские управления железных дорог, которые 50 лет с 1867 по 1917 гг. олицетворяли собой на местном уровне в полосу отчуждения всю исполнительную власть [3, с. 285].

Обращаясь к истории становления ЖПУ ж.д., следует сказать, что организационные формы полицейской службы на железнодорожном транспорте складывались поэтапно. Сначала это были различные жандармские команды и эскадроны, непосредственно подчиненные министерству путей сообщения. Так, 15 марта 1844 года указом Николая I был учрежден полицейский надзор за ходом строительства железнодорожного полотна от Санкт-Петербурга до Москвы.

Для этого вдоль линии постройки железной дороги создавались жандармские команды и эскадроны [6, с. 285]. В 1859 году в целях надзора за ходом строительства железных дорог была учреждена жандармская команда на Московско-Нижегородской железной дороге [7, с. 9]. Затем стали формироваться Жандармские полицейские управления на отдельных дорогах. Первыми из них стали два ЖПУ ж.д.: на Санкт-Петербургско-Варшавской и Московско-Нижегородской железных дорогах. Сформированы они были 27 июля 1861 года, однако говорить о самостоятельной структуре правоохранительных органов на железных дорогах Российской империи было пока преждевременно, так как подчинялись они Министерству путей сообщения [6, с. 286], и, по сути, являлись ведомственной охраной. По мнению исследователя В.Д. Путятина, такой подход к обеспечению охраны правопорядка в начале строительства железных дорог был оправданным – еще нереально было создавать новую структуру, деятельность первых жандармских команд носила «обеспечивающий характер». Они должны были исполнять требования, обращаемые к ним строителями участков и местной железнодорожной администрацией, то есть сливались с этой администрацией для наблюдения за порядком производства работ. Их деятельность зависела от ситуации и характера строительства. До 1867 года ЖПУ ж.д. не имели единого централизованного руководства и специального нормативного правового регулирования, не являлись самостоятельным институтом обеспечения правопорядка на железнодорожном транспорте. После принятия Высочайшего повеления от 16 марта 1867 года произошла централизация управления, пересмотрены организационная структура, штатное построение [8, с. 8].

В январе 1867 года по ходатайству шефа корпуса жандармов генерал-адъютанта Шувалова было принято решение об изъятии железнодорожных жандармов из оперативного управления МПС и подчинении жандармско-полицейских управлений корпусу жандармов [9, с. 13]. Они стали подчиняться шефу жандармов. Теперь, в соответствии с утвержденным 13 марта 1867 года «Порядком учреждения жандармского надзора на вновь проводимых дорогах» в ведении каждого жандармско-полицейского управления включался участок дороги протяженностью 2000 верст. Это расстояние делилось на участки в 200 верст каждый, находившиеся в ведении отделений [3, с. 13]. Линейные отделения были низовым структурными подразделениями жандармской железнодорожной полиции и также строились по «линейному принципу». В соответствии с Высочайшим повелением от 16 марта 1867 года штатное число нижних чинов жандармских полицейских управлений железных дорог определялось нормой по два унтер-офицера на станцию, за исключением столичных местностей, где было положено по три унтер-офицера на станцию. В отдельных случаях, «для облегчения службы начальника отделения или для исполнения определенных обязанностей по паспортной части на пограничных железнодорожных станциях» в состав отделения вводились должности помощников начальников. Самым низовым структурным подразделением жандармской железнодорожной полиции были «унтер-офицерские пункты», находившиеся на

отдельных станциях. Таким образом, выстраивалась четкая вертикаль: унтер-офицерский пункт, отделение, управление [3, с. 22].

На строящихся железных дорогах на жандармских чинов железнодорожной полиции, кроме общих обязанностей, возлагались особые, заключавшиеся в том, чтобы:

1) принимать все меры к установлению правильных и законных оснований между подрядчиками и рабочими;

2) наблюдать, чтобы подрядчики и рабочие выполняли все взаимные обязательства друг перед другом;

3) принимать к своему производству все заявления и жалобы, возникающие между рабочими и подрядчиками, и разрешать их;

4) осуществлять надзор за правильной организацией продовольственного, санитарного и врачебного обеспечения в местах производства работ;

5) осуществлять сбор и владеть сведениями о лицах администрации работ, подрядчиках и прочих лиц в каждом пункте строительства железных дорог;

6) владеть точными сведениями о ходе работ на линии [10, с. 1].

Как отмечает исследователь В.Д. Путятин, на этапе становления деятельность жандармских подразделений носила обеспечивающий характер [11, с. 37].

Вследствие бурного развития железнодорожной сети жандармские полицейские управления железных дорог к началу XX века сделались самыми крупными подразделениями Отдельного корпуса жандармов, по численности превосходящими все остальные части корпуса вместе взятые [3, с. 23]. Если к концу XIX в. в России существовало 22 ЖПУ ж.д. [12, с. 22], то к 1907 году на территории Российской империи действовало уже 28 ЖПУ ж.д., а к 1917 году в общую структуру жандармерии входило уже 33 Жандармских полицейских управления железных дорог, в составе которых действовало 322 жандармских отделения [4, с. 116], возглавляемых офицерами, в подчинении которых находилось по 20-30 унтер-офицеров сверхсрочной службы [12, с. 45]. В 1900 году в Российской империи существовало 40 железных дорог, к 1917 г. их количество увеличилось до 73, общий прирост железнодорожных линий с 1900 по 1917 год составил 24 530 верст [13, с. 9-10].

Оценивая этапы становления жандармской железнодорожной полиции и основы ее существования, нужно выделить ряд положений, заложенных в этот период и имеющих принципиальное значение для ее дальнейшего развития: транспортная полиция представляла собой особую силовую структуру, отличную от общей полиции, построенную по линейному принципу, структура и штаты которой определялись характером объекта обслуживания – железной дорогой и ее инфраструктурой.

§ 1.2. Правовая регламентация деятельности

Активное формирование сети железных дорог, усложнение их инфраструктуры, втягивание в сферу влияния «чугунки» значительной части населения России потребовали четкого определения места и роли ЖПУ ж.д. в отношениях с различными ветвями власти, хозяйствующими субъектами. С другой стороны, сами подразделения жандармской железнодорожной полиции, действовавшие на протяженной территории, зачастую на значительном удалении друг от друга, нуждались в четком, единообразном подходе к обеспечению правопорядка, к разрешению порой нестандартных ситуаций на законном основании.

Начало правовой регламентации деятельности ЖПУ ж.д. было положено введением в действие 27 июля 1861 г. «Положения о Полицейских Управлениях Санкт-Петербургско-Варшавской и Московско-Нижегородской железных дорог» [14]. На тот момент, оставив жандармскую полицию в ведении МПС (что ограничивало ее активность), данное положение более конкретно определяло обязанности полиции по отношению к железнодорожному ведомству в части контроля за действиями подрядчиков при строительстве железных дорог, что само по себе означало повышение уровня правовой регламентации в деятельности железнодорожной жандармерии.

Существенную роль сыграли «Правила о порядке действия чинов Корпуса Жандармов по исследованию преступлений», высочайше утвержденные 19 мая 1871 г. [15].

Правила служебной деятельности чинов ЖПУ ж.д. определялись статьями с 11 по 19. Статья 11 Закона от 19 мая 1871 г. определяла, что чины ЖПУ ж.д. на железных дорогах заменяют общую полицию и исполняют все ее права и обязанности.

Обязанности эти заключались в следующем:

- 1) поддержании правопорядка на железных дорогах: охране общественного спокойствия, благочиния и личной и имущественной безопасности;
- 2) предупреждении и пресечении совершающихся преступлений и проступков;
- 3) раскрытии уже совершенных преступлений и проступков, производстве дознаний, осмотре мест происшествия, сохранении и изъятии следов преступления, розыске и задержании преступников.

Статьи 12 и 13 определяли порядок прокурорского надзора, а также полномочия прокурора давать чинам ЖПУ ж.д. различные поручения по обнаружению преступлений. Поручения прокурора были обязательны для железнодорожных жандармов. Исполнять их предписывалось незамедлительно и «не испрашивая разрешения своего начальства».

Статья 14 определяла порядок передачи материалов чинам общей полиции.

Статья 15 позволяла в районе железных дорог действовать общей полиции в случаях отсутствия на месте происшествия чинов ЖПУ ж.д.

Статьи 16, 17, 18 и 19 определяли порядок прокурорского надзора и действия прокурора при выявлении им недостатков в деятельности чинов ЖПУ ж.д.

Всякое право, данное по должности каждому чину ЖПУ ж.д., ставило его в вполне определенные границы. Незнание этих прав могло привести служащего ЖПУ ж.д. к двум противоположным крайностям равно незаконным по своим последствиям: либо превышению полномочий, либо бездействию. Существенно важным для каждого унтер-офицера или офицера было знать, какие именно права были ему даны 11 статьями вышеназванного закона, где эти права заканчиваются и в чем заключаются. Тем самым усиливалась правовая основа и законность в деятельности жандармских железнодорожных подразделений.

Существенным этапом нормативной регламентации деятельности жандармских полицейских управлений железных дорог стал 1885 год, когда 12 июня был издан «Общий Устав Российских железных дорог» [16]. Он состоял из 5 разделов, один из которых содержал нормы о жандармском полицейском надзоре на объектах железнодорожного транспорта.



Александр III. Император Всероссийский, 1881-1894 гг.

Этот документ значительно расширил круг обязанностей жандармских управлений, однако его принятие далось не легко. В течение 4-х лет в правительственных кругах шла борьба вокруг проекта устава российских железных

дорог. Первоначальная редакция устава содержала целый ряд мер по усилению жандармского надзора и контроля, что противоречило интересам частных обществ, а их активная деятельность приводила к тому, что проект устава неоднократно переписывался. Лишь в 1885 году император Александр III утвердил решение комитета министров о введении Общего устава российских железных дорог и организации Совета по железнодорожным делам, который просуществовал до 1917 года. Это было первое крупное правительственное решение, определившее основы регулирования в соответствии с требованиями единого железнодорожного закона.

В рамках своей деятельности, самостоятельной от Министерства путей сообщения, ЖПУ ж.д. с 1867 года находились в двойном подчинении. С одной стороны, как военное ведомство, они подчинялись III Отделению Собственной Его Императорского Величества канцелярии, во главе которой стоял шеф жандармов, подчинявшийся, в свою очередь, непосредственно императору. С другой стороны, в это же время существовало Министерство внутренних дел и внутри этого Министерства – Департамент полиции, которому жандармские полицейские подразделения также были подчинены в оперативно-служебной деятельности.

К началу XX века после упразднения III Отделения Собственной Его Императорского Величества канцелярии сложилась следующая система управления железнодорожной полицией. Высшее «начальствование над Отдельным корпусом жандармов», а следовательно, и общее руководство деятельностью железнодорожной полиции осуществлял Министр внутренних дел Российской империи. Он являлся шефом жандармов. Непосредственное руководство, то есть «ближайшее заведывание корпусом», возлагалось на товарища (заместителя Министра внутренних дел), которым являлся командир Отдельного корпуса жандармов. Непосредственное руководство осуществлял начальник штаба Отдельного корпуса жандармов. Именно он руководил деятельностью жандармской железнодорожной полиции в масштабе всей империи. С учетом того, что Отдельный корпус жандармов являлся войсковым подразделением, начальник штаба жандармов обладал правами начальника дивизии [3, с. 45].

По своему правовому положению железнодорожная жандармерия организационно представляла собой воинскую часть и состояла на бюджете Военного министерства, входя в то же время в структуру МВД. Чины жандармской железнодорожной полиции подчинялись только своему начальству – Штабу отдельного корпуса жандармов и командиру корпуса. Департамент полиции осуществлял общее руководство ЖПУ ж.д., однако наказать или поощрить жандарма, а также переместить его на другую должность могло только лишь непосредственное военное начальство [12, с. 45]. К этому моменту четко обозначились отличия железнодорожной жандармерии от других жандармских подразделений, а также от общей полиции. Как отмечают исследователи, железнодорожные полицейские из-за специфических условий службы имели право на большую самостоятельность.

Главным отличием жандармской железнодорожной полиции от чинов общей полиции являлось то, что на ЖПУ ж.д., помимо охраны общественного порядка и борьбы с уголовной преступностью (это было актуальным и для общей полиции), были возложены обязанности по взаимодействию с войсками, общей полицией, охранными отделениями (в вопросах надзора за политически неблагонадежными, особенно, железнодорожными служащими), проверке паспортов на пограничных станциях, контролю за соблюдением «Полицейских железнодорожных правил», обеспечению охраны императорских поездов. Таким образом, функции жандармской железнодорожной полиции превосходили объем задач территориальной (общей) полиции.

Таким образом, к концу XIX века завершилось организационно-правовое становление мощной и разветвленной структуры жандармской железнодорожной полиции, определился круг обязанностей. Становление ЖПУ ж.д. осуществлялось на уровне Высочайших повелений, что подчеркивало государственную значимость деятельности полицейских органов на транспорте.

§ 1.3. Кадровый состав железнодорожной жандармерии

Специфические условия несения службы, сложность объекта обслуживания (железной дороги) предопределили особые требования к кадрам жандармской железнодорожной полиции.

Требования для поступления на службу в корпус жандармов были высоки. Необходимо было окончить военное или юнкерское училище по первому разряду с отличием, быть нравственно здоровым, православного вероисповедания, физически развитым, не иметь долгов, способным к обучению и прохождению соответствующей аттестации.

Как отмечал в свое время начальник Киевского охранного отделения А. Спиридович, для выполнения такой высокой задачи «соответствующий контингент лиц могла дать только русская армия, всегда служившая верой и правдой своим государям, создавшая им славу, ковавшая величие и могущество России» [17, с. 35].



Разъезд Отдельного корпуса жандармов

На офицерские должности в ЖПУ ж.д. могли поступить только офицеры, прослужившие в строю не менее 3-х лет, ранее не привлекавшиеся судом к штрафным санкциями, без долгов (частных или государственных), исключительно православного вероисповедания и женатых не на католичках [18, с. 3-5]. Не допускались к службе евреи, даже принявшие православие. Такие ограничения были продиктованы стремлением беречь чистоту рядов, не допустить ни в малейшей степени проявления сепаратизма, для сохранения единства российской государственности.

Для поступления на офицерскую должность в ЖПУ ж.д. необходимо было пройти предварительные испытания, заключавшиеся в письменном экзамене, целью которого было определение общего развития кандидата, в том числе, знание им иностранных языков [18, с. 8-9]. Насколько был строг отбор, говорит тот факт, что в 1871 г. для поступления в корпус жандармов подали прошения 142 офицера, а из них отобрали 21. Признаны способными к службе были 6 человек [19, с. 11].

Требования для приема в корпус жандармов постоянно изменялись и уточнялись. Одни из последних изменений в декабре 1913 г. коснулись «Положения о приеме офицеров в отдельный корпус жандармов». Статья 2 гласи-

ла: «В корпус жандармов переводятся из войск всех родов оружия, или определяются из запаса, или отставки только офицеры, прослужившие в офицерских чинах в строю не менее 3-х лет и имеющие от роду не менее 24-х и не более 33-х лет». Связано это было с пониманием руководством Штаба корпуса жандармов недопустимости принятия в корпус жандармов подпоручиков и корнетов, едва достигших 21 года еще с «неустановившимся характером и не умеющих разобраться в своей собственной жизни», не говоря уже о сложных вопросах, выдвигаемых жизнью политической [4, с. 341].

Чины ЖПУ ж.д., поставленные законом блюсти в пределах железных дорог порядок и благочиние, сами были обязаны служить первым примером такого порядка. Им предписывалось везде, как на службе, так и в быту вести себя сообразно воинскому званию, то есть в непоколебимой верности Престолу охранять пользу службы Его императорского величества, быть всегда строгими к своему поведению, неукоснительно исполнять обязанности воинской дисциплины, высоко чтить свое звание и честно, бескорыстно нести службу, а когда потребуется, то с полным самоотвержением и не задумываясь жертвовать жизнью и здоровьем своим ради спасения и помощи ближнему [20, с. 10].

Кандидат должен был выдержать предварительные испытания при штабе корпуса, после чего его имя заносилось в соответствующий список. Далее, согласно очереди, он должен был пройти в столице четырехмесячные курсы. Слушателям читали уголовное право, железнодорожное дело, Устав российских железных дорог, основы железнодорожного дела, общие обязанности жандармских офицеров, историю революционного движения. От обучающихся требовалась особая наблюдательность, сообразительность, смекалка, логика, мышление.

Следует сказать, что социальная зрелость и осознанный выбор нравственных ценностей были ключевым фактором в подборе и деятельности кадрового состава чинов жандармской железнодорожной полиции. Однако духовный кризис и падение нравственности к началу XX века отмечались повсеместно [21, с. 17], и жандармские полицейские, как часть общества, не могли быть исключением. В своем понимании нравственности штаб отдельного корпуса жандармов пытался балансировать на узкой грани соблюдения благопристойного реноме, с одной стороны, и отъявленного лицемерия – с другой. Работа с кадровым составом не возвышалась до широкого понятия о воспитании, а ограничивалась одними служебно-воспитательными требованиями, которые имели своей задачей лишь удовлетворение внешнего порядка, благопристойности и субординации.

Вместе с тем, часть российского прогрессивного общества второй половины XIX – начала XX века безразлично относилось ко всем видам полиции, в том числе и жандармской, рассматривая их действия буквально под микроскопом [22, с. 178].

Жандармские офицеры в большей своей части происходили из обедневших дворян, живущих на одно жалованье. Некоторые из них не меньше своих спутниц искали успешного бракосочетания. Удачная женитьба приносила им

не только приданное невесты, но и могла обеспечить необходимыми связями, протекцией, которые в жандармском мире имели порой решающее значение [23, с. 32-33]. Другие же, напротив, рассуждали как Ф.Ф. Дубисс-Корчак, занимавший разные должности в МВД: «если меня повысят помимо просьб, это даст мне указание на мою пригодность к службе, усилит мою энергию; если же я добьюсь повышения просьбами со стороны, то есть протекцией, то и останусь в неизвестности относительно своих личных и служебных талантов; этими соображениями и руководствовался, не только не заискивая для повышения, а напротив того, видя, что только это и требовалось (заискивание), удалялся от таковых с тем, чтобы сохранить возможную в службе независимость. Он же искренне полагал, что «людей вполне способных и пригодных к полицейской службе также трудно найти, как трудно между монахами указать на действительного подвижника», а дальнейшая полицейская служба окончательно убедила его в том, что «настоящий полицейский чиновник если и не выше подвижника, то его синоним» [6, с. 574].

Мотивы, с которыми честные офицеры поступали на службу в жандармский корпус, ярко показал еще в 1830 году молодой офицер Л.В. Дубельт. Эти события, конечно, происходили за несколько десятилетий до создания ЖПУ ж.д., однако принципы и цели, которыми руководствовались будущие чины ведомства, оставались незыблемыми. Приведем текст его письма, в котором Л.В. Дубельт убеждал свою супругу: «Ежели я, вступая в корпус жандармов, сделаюсь доносчиком, наушником, тогда доброе мое имя, конечно, будет запятнано. Но ежели, напротив, я не мешаясь в дела, относящиеся до внутренней полиции, буду опорой бедных, защитой несчастных; ежели я, действуя открыто, буду заставлять отдавать справедливость угнетенным, буду наблюдать, чтобы в местах судебных давали тяжёлым делам прямое и справедливое направление, – тогда чем назовешь ты меня? Не буду ли я тогда достоин уважения, не будет ли мое место самым отличным, самым благородным? Так, мой друг, вот цель, с которой я вступаю в корпус жандармов»¹. Об этом же, сущностно важном и неизменном, спустя 83 года говорил и Санкт-Петербургский градоначальник Н.В. Клейгельс, когда, обращаясь в целом к правоохранительной системе, писал, что в основе полицейской службы лежит евангельское начало: «Возлюби ближнего своего как самого себя <...> В редкой деятельности приходится так непосредственно, так осязательно проявлять любовь к человеку, как в полицейской. Плачет ли слабое, беспомощное дитя, брошенное злосчастной матерью... заблудился ли путник..., бродит ли поврежденный в уме, готовый бессознательно сделать какую-нибудь беду себе и другим»² везде раскроется простор для деятельности неравнодушного сердца, желающего принести пользу себе и обществу. Жандармская полицей-

¹ *Абакумов О.Ю.* На страже нравственности и благочиния: монография. - Москва: РГНФ, 2016. С. 12-13.

² *Алафьев М.К.* Профессиональная подготовка полицейских в России XVIII- XIX вв.: Историко-правовой анализ // Психопедагогика в правоохранительных органах. 2012. № 3. С. 11.

ская служба этому весьма способствовала. Однако не все правильно расставляли жизненные приоритеты и ценности, действительно следовали им.

Командование корпуса жандармов заботилось о нравственном облике не только самих служащих, но и их жен. Иначе как объяснить приказ Московского ЖПУ ж.д. от 3 июля 1887 г. № 87, который указывал на непозволительность жандармским унтер-офицерам оказывать содействие своим женам «открывать заведения для продажи крепких напитков». Начальник управления полковник Гернет напомнил личному составу, что приказом № 29 командир Корпуса жандармов еще в 1875 г. запретил жандармским чинам «всякое участие в каких бы то ни было промышленных предприятиях, как не соответствующих их служебному положению» [24, с. 86]. Авторы, изучавшие деятельность ЖПУ ж.д. на Сибирской железной дороге (СЖД) сталкивались с документами, свидетельствовавшими о попытках нижних чинов ЖПУ ж.д. СЖД негласно подзаработать. В телеграмме от 8 сентября 1907 года подполковник В.Н. Деболи требовал от унтер-офицеров прекратить заниматься подрядами на поставку дров, воды, угля и т.д. [25, с. 123].

Вместе с тем, необходимо отметить и те проявления, которые привели к бюрократизации, формализации структуры. Идеологические основы, кастовость сдерживали приток свежих сил, перевешивали профессионализм и знания. Ориентированность на внешние формы мешала инициативной и живой работе, которая требовалась государству [26]. Жандармским чинам того времени не хватило понимания значимости оперативной работы во всей ее полноте. Не хватило образования, чтобы замечать разницу между революционными и либеральными партиями и не путать их представителей [27]. Являясь частью оскудевшего, в нравственном смысле, общества, жандармы к 1917 году функционировали по инерции, не чувствуя приближающейся трагедии.

Усугубляло ситуацию и то, что в начале XX века уровень образовательного и культурного ценза для зачисления кандидатов на службу в жандармы был снижен. Большинство лиц, пришедших на службу в жандармские управления, оказались не готовы к надлежащему исполнению своих должностных обязанностей. Они не были специалистами политического розыска и оказались не готовыми к росту революционного движения и борьбы с ним. Указанные обстоятельства стали следствием той политики, которую с сожалением еще в 1906 году обозначил шеф жандармов П.Н. Дурново в своем ходатайстве в военное министерство о снижении образовательного ценза для зачисления кандидатов на службу в Корпус жандармов, мотивируя это крайними затруднениями при комплектовании офицерами частей и подразделений Отдельного корпуса жандармов. Он писал, что «...к переводу в корпус нужно допускать всех офицеров независимо от их образования и выслуги в войсках»¹.

¹ Борисов А.В., Дугин А.Н. [и др.]. Полиция и милиция России: страницы истории. - Москва: Наука, 1995. С. 56.

Являясь частью социума, жандармы не могли явить собой подлинный образец безукоризненного поведения. Конечно, то тут, то там проявлялись общечеловеческие слабости и пороки: склонность к пьянству, агрессии, неудовлетворительное психическое состояние, разгульный образ жизни, растраты казенных средств. Все это вступало в диссонанс со столь декларируемой благородной ролью чинов корпуса, поэтому золотым правилом жандармской корпорации было «не выносить сора из избы»: жалобы не доводить до суда, скандалы не делать достоянием гласности. Несогласных увольняли. Так распрощались с начальником Бердянского отделения железных дорог подполковником Б.А. Левенцом. Его беда была в том, что он неоднократно намекал начальству на свою осведомленность в вопросе злоупотреблений своих коллег. Повод к увольнению был формальным и, как позже выяснилось, не подтвердившимся [23, с. 45-46]. Подобные факты единичны и являются скорее исключением, а вот в чем большинство исследователей сходится единодушно, так это в том, что в структуре МВД и Департамента полиции Российской империи жандармская железнодорожная полиция была самым дисциплинированным и профессионально подготовленным подразделением [28, с. 45] и ее деятельность была четко регламентирована на всех уровнях.

На протяжении нескольких лет сложилась система кадровой вертикали ЖПУ ж.д.

Основной силой ЖПУ ж.д., с которой имели дело пассажиры и работники железнодорожного транспорта, были **унтер-офицеры**, входившие в состав патрульно-постовой службы жандармской железнодорожной полиции [29, с. 66]. Они наблюдали за «порядком и благочинием» не только на станциях, вокзалах и в поездах, но и в депо, мастерских, складах, подъездных путях. Раз в месяц унтер-офицеры обязаны были обходить всю территорию вверенного участка, при этом на них возлагались обязанности по осмотру и проверке надежности запорных механизмов дверей вагонов, пломб, замков. При выявлении хищений чины ЖПУ ж.д. действовали с теми же процессуальными правами, что и общая полиция.

Унтер-офицер, будучи призван законом для полицейского наблюдения на определенном участке железной дороги, должен был для пользы дела суметь себя так поставить в среде окружающих лиц, чтобы те сами ему во всем оказывали содействие по доброй воле. Для того он должен был заслужить их полное доверие и расположение, что достигается ровным и справедливым отношением ко всем, строгой вежливостью и приличием к публике и служащим. К людям, поставленным выше себя, т.е. начальствующим агентам, унтер-офицер, не унижая своего звания и достоинства, должен был относиться почтительно, в особенности в глазах низших и подчиненных служащих. Если же начальствующий агент железной дороги позволял себе грубость по отношению к жандармскому унтер-офицеру или резко и непочтительно обходиться с ним, или требовать тоном приказаний каких-либо полицейских распоряжений, то жандармскому унтер-офицеру рекомендовалось, не вступая с ним в споры и пререкания, напомнить ему о том, что он не состоит в подчинении железнодоро-

рожных агентов, а затем доложить об этом своему начальнику отделения. В общении с низшими служащими жандармский унтер-офицер, хотя и должен был быть строгим и требовательным, однако ему предписывалось не злоупотреблять своим правом и не придирается, а напротив, добиться полного уважения их, чтобы они сами приходили к нему за советами и указаниями. С местными полицейскими и сельскими властями, как-то: становыми приставами, урядниками, старшинами, старостами – унтер-офицер должен был жить в мире и поддерживать, по возможности, хорошие отношения, чтобы совместными и дружными действиями с ними достигнуть успеха при обнаружении злоумышленников. В среде железнодорожных служащих, рабочих, торгового класса, городского, сельского и других слоев населения унтер-офицеру предписывалось выбирать себе благонадежных лиц (знакомых), через которых можно было бы добывать необходимые сведения о всяких происшествиях, злоупотреблениях и притонах злоумышленников. Словом, жандармский унтер-офицер был поставлен на железной дороге так, чтобы все окружающие, то есть публика и железнодорожные служащие, видели в нем полезного защитника и хранителя общественного порядка и безопасности [30, с. 136-137].

Делом обучения вновь поступающих на службу нижних чинов непосредственно заведовал начальник отделения, поручая предварительную их подготовку вахмистру и испытанным в служебных познаниях старослужащим из числа унтер-офицеров [30, с. 104].

Вахмистр отделения руководствовался всеми правилами и постановлениями для унтер-офицеров ЖПУ ж.д., при этом являлся самым старшим среди них. Он передавал унтер-офицерам все распоряжения и приказания начальника отделения и следил за сохранением порядка, поведением унтер-офицеров на службе и в быту, точным исполнением ими возложенных на них обязанностей. Вахмистр отделения не только занимался обучением унтер-офицеров, но вел учет и распределял наряды на службу нижних чинов, заботился об исправном состоянии казенных вещей, отвечал за наличие форменного обмундирования унтер-офицеров. В помощь ему для исполнения этих и других обязанностей назначался один из наиболее подготовленных унтер-офицеров. Вахмистр отделения не имел права вести самостоятельную переписку, однако, в случае отсутствия начальника отделения, он мог его временно заменить: вскрыть корреспонденцию и от его имени дать ответ [20, с. 114-115].

Начальник отделения ЖПУ ж.д. являлся местным исполнителем предписаний и приказаний начальника управления и непосредственным блюстителем общественной безопасности, спокойствия и порядка в районе вверенного ему участка. В непосредственные обязанности начальника отделения ЖПУ ж.д. входило присутствие на станции во время прибытия и отправления пассажирских поездов, указанных начальником управления, и незамедлительная его явка на станции, когда его присутствие требовалось для личных распоряжений на месте происшествия [20, с. 102].

На столичных вокзалах и пограничных пунктах были введены должности **помощников начальников отделений**. Они осуществляли непосредст-

венное руководство подчиненным личным составом и пользовались дисциплинарными правами начальника отделения. Начальник отделения мог делегировать часть своих полномочий своему помощнику [20, с. 113].

Начальник ЖПУ ж.д. руководил служебной деятельностью подведомственных ему офицерских и нижних чинов посредством направления доведения до сведения требований нормативных правовых актов и изменений, вносимых в них, особых предписаний, циркуляров и отдельных распоряжений командира Отдельного корпуса жандармов, а равно непосредственные свои указания и разъяснения. Он также имел право лично и через подведомственные ему чины наблюдать за правильностью исполнения железнодорожными служащими тех обязанностей, которые были возложены на них особыми правилами о содействии этих служащих железнодорожной полиции [20, с. 78].

В отличие от общей полиции, в штатах ЖПУ ж.д. была должность адъютанта управления, который руководил канцелярией, делопроизводством. На эту должность назначались лица из числа обер-офицеров Отдельного корпуса жандармов.

Жандармское делопроизводство включало в себя разные виды документов.

Служебная переписка производилась: предписаниями, отношениями, рапортами и докладными записками.

Предписания исходили от старших к младшим.

Отношениями писали друг другу лица, равные по службе. Отношения жандармские унтер-офицеры ЖПУ ж.д. писали волостным и сельским правлениям.

Рапорты и докладные записки писались младшими к старшим. Рапорты и докладные записки жандармские унтер-офицеры писали своему начальству, прокурорам, судебным следователям, мировым судьям, исправникам, полицмейстерам, частным и станovým приставам, квартальным и полицейским надзирателям.

Каждый унтер-офицер имел у себя входящий и исходящий журнал и книгу для записи разыскиваемых лиц.

Во входящем журнале записывались в кратком содержании все поступающие к унтер-офицеру бумаги, а в исходящий вносились бумаги, отсылаемые унтер-офицером куда-либо от себя [31, с. 158-159].

Все поступавшие к унтер-офицеру бумаги, а равно копии со всех составляемых им протоколов и исходящих от него бумаг хранились при его делах и составляли четыре главных дела:

- дело с бумагами, которым предписывались какие-либо правила или объяснялось, как надлежит поступать унтер-офицеру ЖПУ ж.д. в том или ином случае;
- дело с копиями протоколов и бумаг, которыми препровожден протокол;
- дело с копиями донесений начальнику отделения о различных происшествиях;
- дело с различной перепиской, не подходящих под заголовки трех первых дел.

Каждое дело ежегодно сшивалось и с наступлением нового года заводилось новое с таким же названием [31, с. 162-167].

Поскольку органы жандармской полиции составляли важное звено государственного аппарата, расходы на их содержание были одной из важнейших статей государственного бюджета.

Начальники жандармских полицейских управлений железных дорог в хозяйственных вопросах руководствовались «Положением об управлении полком» и «Положением об управлении хозяйством в отдельных частях войск».

Начальники ЖПУ ж.д. были обязаны:

1) обеспечивать правильное и своевременное денежное довольствие вверенных подразделений;

2) своевременно покупать надлежащего качества товары для нужд подразделений;

3) в соответствии со штатным расписанием обеспечивать личный состав оружием и форменным обмундированием;

4) следить, чтобы приобретаемое форменное обмундирование соответствовало требуемому описанию;

5) контролировать в подчиненных подразделениях установленный порядок распоряжения имуществом [32, с. 3].

Согласно имеющимся сведениям, Министерство внутренних дел финансировалось значительно лучше иных министерств и ведомств. Так, например, в 1887 г. бюджет МВД составил 73 млн рублей, тогда как бюджет Министерства путей сообщения – 26 млн, просвещения – 21 млн, юстиции – 20 млн, иностранных дел – 5 млн. В годы первой мировой войны бюджет МВД возрос на 40% [6, с. 303].

Ощущения защищенности и спокойствия граждан непосредственно зависело от наличия «видимой» силы жандарма на вокзале, перроне. Каждый жандармский полицейский носил нагрудный знак, с наименованием Жандармского полицейского управления железных дорог.

Образ жандарма, встречавшего и провожавшего поезда, стал неотъемлемой фигурой железнодорожной инфраструктуры.



Нагрудный знак жандармской железнодорожной полиции

Жандарма потеряя форма,
Носильщики, слезы. Свисток —
И тронулась плавно платформа;
Пропел в отдаленье рожок.

А. Белый. 1905 г.

Но не только формой, револьверами системы «Смитт-Вессон» и автоматическими пистолетами «Браунинг» были обеспечены чины ЖПУ ж.д., но также и жильем, кроме того, действовала система льгот и поощрений [33, с. 8]. Служба в ЖПУ ж.д. считалась одной из самых престижных. Некоторые льготы в ЖПУ ж.д. были недоступны другим чинам корпуса жандармов, например, проходившим службу в губернских жандармских управлениях. Чины ЖПУ ж.д. пользовались правом бесплатного проезда по именным билетам. Члены их семей пользовались правом бесплатного проезда в вагонах того же класса, на который имел право проезда сотрудник ЖПУ ж.д. Нижние чины и их семейство пользовались медицинской помощью наравне с железнодорожными служащими. При этом, в число членов семей входили не только жена и дети, но и родители, незамужние сестры, несовершеннолетние братья. Начальник ЖПУ ж.д. обязан был обеспечить начальников отделений казенными квартирами в железнодорожных зданиях взамен квартирных денег. Если не было возможности выделить казенные квартиры или нанять частные за отпускаемые на это деньги, начальник ЖПУ ж.д. по соглашению с железнодорожными властями определял размер дополнительных сумм для того, чтобы унтер-офицеру хватило средств на найм частной квартиры.



Железнодорожное здание, XIX век

В целом жандармские железнодорожные полицейские были значительно эрудированней и образованней чинов общей полиции и непосредственных коллег – чинов губернских жандармских управлений. Так, жандармский офицер Н.А. Кравец, ссылаясь на данное обстоятельство, причины тому находил в том, что в подразделения жандармской железнодорожной полиции выбирались лучшие строевые унтер-офицеры гвардейских пехотных и кавалерийских полков, достаточно грамотные и развитые. При этом их обучали и железнодорожному и телеграфному делу [34, с. 175]. Каждый из них должен был уметь управлять паровозом, разбираться в железнодорожной отчетности, наизусть знать устав уголовного судопроизводства и уголовное уложение. Материалы прокурорских надзоров свидетельствуют о том, что качество дознаний железнодорожных жандармских унтер-офицеров не уступало дознаниям любых судебных следователей [34, с. 176]. Таким образом на протяжении десятилетия с 1876 по 1917 г. при увеличении объемов работы и появлении новых функций, в том числе политических, сохранялась прежняя штатная численность на число верст пути и железнодорожных станций. Эффективность работы достигалась не числом служащих, а умением.

§ 1.4. Особенности взаимодействия с другими институтами государственной власти

Для деятельности железнодорожной жандармерии были характерны четко организованные каналы коммуникации с различными ведомствами. Жандармские полицейские управления железных дорог взаимодействовали с Канцелярией товарища министра внутренних дел, Департаментом полиции, Штабом отдельного корпуса жандармов, губернскими и уездными жандармскими полицейскими управлениями, районными охранными отделениями, а также содействовали чинам сыскных отделений, полицейской страже и общей полиции, дворцовой полиции, чинам ведомства, контролирующих арестантов. Непосредственно на местах самым тесным образом взаимодействовали с представителями местного самоуправления, чинами акцизного ведомства [12, с. 46].

Исполняя обязанности в пределах полосы отчуждения, жандармские чины в интересах общего дела должны были согласовывать свои действия с чинами **общей полиции** и поддерживать с ней постоянную связь [20, с. 14].

Начальник отделения при назначении на должность был обязан представляться местному **губернатору** (градоначальнику, обер-полицмейстеру), **начальнику гарнизона, прокурору** палаты, сделать служебные визиты товарищам прокурорам окружного суда, **судебным следователям** и другим должностным лицам, имеющим отношение к полицейской деятельности на железных дорогах [20, с. 108].

Чинам ЖПУ ж.д. предписывалось оказывать полное содействие комендантам станций (и лицам их замещающим), **ведаящим передвижением войск**, так как это были единственные и ответственные хозяева и распорядители всякого воинского движения. Вся суть и цель деятельности ЖПУ ж.д. в части организации воинских перевозок сводилась к «полной и от всего сердца, невзирая на разницу иной раз в чинах, помощи и сотрудничестве заведующим передвижением войск, комендантам станций и лицам, их замещающим» [20, с. 803].

При проездах по железным дорогам воспитанников военно-учебных заведений (пажей, юнкеров и кадетов) чины жандармской полиции должны были иметь за ними постоянный надзор в целях «ограждения их от вредного воздействия публики, проезжающей в вагонах III класса» [20, с. 840].

При взаимоотношениях с офицерами унтер-офицеры ЖПУ ж.д. должны были руководствоваться инструкцией 1899 г. чинам жандармских полицейских управлений железных дорог о порядке исполнения ими полицейских обязанностей в отношении офицеров, проезжающих по железной дороге, утвержденной циркуляром штаба корпуса жандармов. Стоит отметить следующие особенности:

- унтер-офицеры ЖПУ ж.д. как нижние чины военного ведомства при несении службы проезжающим офицерам обязаны были оказывать знаки внимания и чести, в обязательном порядке первыми отдавали воинское приветствие;
- указания военных офицеров нижним чинам ЖПУ ж.д. были обязательны для исполнения нижними чинами жандармской полиции, если они касались замечаний в части нарушения последними дисциплинарного устава;
- самостоятельно удалять офицера, нарушающего общественный порядок в поезде, жандармские унтер-офицеры не имели права, исключением являлись лишь «крайние, не терпящие промедления случаи». Если требовалось к офицеру, совершившему преступление, применить обыск, то жандармский унтер-офицер не имел права ни под каким предлогом делать это самостоятельно, ему предписывалось доложить начальнику отделения. В случае отсутствия руководителя жандармского полицейского отделения железных дорог на месте или невозможности его прибытия на место происшествия, обыск военного офицера мог произвести начальник железнодорожной станции. Присутствовать при личном обыске офицеров нижним чинам ЖПУ ж.д. категорически запрещалось [20, с. 843-846].

Чины жандармской железнодорожной полиции взаимодействовали с различными ведомствами, а именно:

- акцизным ведомством в части контроля за продажей и распитием спиртных напитков в полосе отчуждения. Жандармской железнодорожной полиции предписывалось иметь непосредственное наблюдение за исполнением изготовителями, продавцами и покупателями правил, установленных Уставом о питейном сборе и общими законами в видах общественной безопасности, благочиния и народного здоровья [20, с. 904];

– чинами таможенной стражи и корпуса пограничной стражи в части предупреждения провоза по железным дорогам, прилегающим к границам, контрабанды [20, с. 908];

– чинами сыскных отделений в части «негласного расследования и производства дознаний в видах предупреждения, устранения, разоблачения и преследования преступных деяний общеуголовного характера» [20, с. 912];

– чинами охранных отделений в части выполнения всех требований, предъявляемых к ним. Общение между чинами охранных отделений и жандармской железнодорожной полиции было тайным и ни под каким предлогом не подлежало оглашению [20, с. 922];

– чинам полицейской стражи оказывали содействие при перевозках по железным дорогам отрядов и команд полицейской стражи путем предоставления им, по возможности, отдельных вагонов или размещения их отдельно от других пассажиров. Данные обязанности возлагались на начальников ЖПУ ж.д. [20, с. 922];

– чинам общей полиции оказывали содействие в поиске преступников на объектах железнодорожного транспорта, предоставлении для подачи срочных телеграмм железнодорожного телеграфа [20, с. 922];

– чинам министерства путей сообщения были обязаны оказывать полное содействие в части расследования любых происшествий и преступлений на железной дороге. Давать какие-либо пояснения в части своей служебной деятельности представителям МПС жандармские унтер-офицеры имели право лишь с разрешения начальника отделения [20, с. 923];

– чинам государственного контроля оказывалось содействие при проведении последними ревизий по оборотам денежных средств при строительстве и эксплуатации железных дорог [20, с. 924].

Испытанием на действенность всей структуры железнодорожной жандармерии стала Первая мировая война. Многообразие поставленных перед жандармерией задач в годы Первой мировой войны требовало привлечения дополнительных сил из числа личного состава отдельного корпуса жандармов. В течение 1914-1915 гг. в армию было направлено 178 офицеров ОКЖ, что составляло 18% от общей численности штатного состава [35].

Таким образом, жандармская железнодорожная полиция, построенная по линейному принципу и обладавшая определенной экстерриториальностью, в рамках своих функциональных обязанностей занимала особое место в решении вопросов охраны общественного порядка, предупреждении и пресечении преступлений и проступков в полосе отчуждения. Необходимость взаимодействия была обусловлена тем, что ЖПУ ж.д. являлись частью единого государственного аппарата и их деятельность осуществлялась в четких правовых рамках. Взаимодействие имело разностороннюю направленность: с одной стороны, это способствовало в достаточной степени продуктивному функционированию государственной машины. С другой стороны, излишняя загруженность обязанностями приводила к формализму, бумаготворчеству, дублированию отдельных функций.

§ 1.5. Последствия ликвидации Жандармских полицейских управлений железных дорог для транспортной системы Российской империи

К началу XX столетия в транспортной системе России преобладал железнодорожный транспорт. Правопорядок на объектах железнодорожного транспорта Российской империи обеспечивали Жандармские полицейские управления железных дорог. Они просуществовали под руководством шефа жандармов с 31 декабря 1866 года по 19 марта 1917 года, когда постановлением Временного правительства были расформированы как состоявшие на службе самодержавной власти. Жандармы были объявлены «царскими сатрапами». Только спустя годы в исторической ретроспективе произошла переоценка роли и места Жандармских полицейских управлений железных дорог в обеспечении безопасного функционирования транспортного комплекса.

Ряд авторов видят причины кризиса железнодорожного транспорта накануне февраля 1917 года в самой сети железных дорог. По их мнению, она обладала низкой пропускной способностью, непригодностью для перевозок тяжелой военной техники, неэффективной телеграфной системой связи и отсутствием централизованной системы управления.

Вместе с тем к началу Первой мировой войны суммарная длина железнодорожных линий в Российской империи была больше, чем в какой-либо европейской стране. И, несмотря на то, что по густоте железнодорожного полотна на единицу площади Российская империя значительно отставала от западных стран из-за масштабов своей территории, мобилизация и пропуск эшелонов к линии фронта в июле-августе 1914 года прошли вполне успешно. До 1917 года строительство железных дорог продолжалось. Железнодорожное сообщение успешно обслуживало военные и социально-экономические нужды страны. После событий февраля 1917 года ситуация на железных дорогах России изменилась коренным образом. Полагаем, что ликвидация правоохранительных органов в лице Жандармских полицейских управлений железных дорог стала решающим фактором в разгуле преступности и беспорядков, захлестнувших железнодорожные дороги так, что их безопасное функционирование стало не возможным.



Железнодорожный вагон, начало XX века

Свидетельства о том, что к концу 1917 года положение дел на железных дорогах стало кризисным, мы находим в многочисленных документах начальников дорог, председателей транспортных комитетов и представителей МПС.

Высшими путевыми администраторами происходившие события к концу 1917 года воспринимались следующим образом: «Ныне на железных дорогах фронта вследствие междоусобной борьбы создались крайние тяжелые условия, нарушающие нормальную жизнь, правильную работу железных дорог» [36, с. 65].

Посторонними лицами, не имевшими отношения к движениям поездов, захватывались железнодорожные телеграфные станции для передачи посторонней информации, что приводило к нарушениям и сбоям безопасного функционирования железных дорог. На железных дорогах появлялись в большом количестве воинские эшелоны, назначенные посторонними лицами без ведома администрации. Экстренные поезда и паровозы следовали в неизвестном направлении, иногда по участкам дорог, провозная способность которых уже полностью была занята срочными перевозками. Это создавало угрозу загромождения узловых и прочих станций и вызывало длительное нарушение движения, связанное с простоем как эшелонов, так и поездов с интендантскими и прочими грузами. Солдаты наполняли сплошь все пассажирские и товарные поезда, вмешивались в распоряжения железнодорожной администрации, захватывали

вагоны и паровозы, чинили над железнодорожниками насилия и самосуды. Никакие меры увещевания не действовали, и железнодорожные агенты, терроризированные и лишённые возможности работать, бросали службу. Со стороны местного населения усилились хищения инвентаря, угля и дров, предназначенных для обслуживания железных дорог.

На наш взгляд, искать причины, повлекшие кризис железных дорог, следует не только в событиях, предшествовавших февралю 1917 года, но и непосредственно в ликвидации властной структуры, обеспечивавшей правопорядок на объектах обслуживания – Жандармских полицейских управлений железных дорог. Пассажирский вагонный парк в 1917 г. был приведен в совершенно невозможное состояние. В ноябре-декабре поезда являли собою картину совершенно исключительную: все пассажирские вагоны были забиты лицами в солдатской форме, ехавшими преимущественно без всяких проездных билетов. Окна в вагонах были разбиты и служили для входа и выхода, пробраться нормальным путем через двери было невозможно; отопление во многих вагонах не действовало, лопнули трубы из-за замерзания воды, за невозможностью истопника проникнуть к топке. Внутреннее оборудование в вагонах было сорвано, в мягких вагонах обрезана обшивка, пассажиры, попавшие в купе вагонов, по несколько дней были не в состоянии выйти из него, мягкие вагоны кишели насекомыми, способствуя распространению эпидемий [36, с. 69-70].



Красноармейцы на железной дороге

В 1918 году состояние железнодорожной сети продолжало ухудшаться. 1919 год называют самым критическим годом в истории железных дорог, когда разрушение железнодорожного хозяйства достигло своих крайних пределов. Большинство авторов (как сторонников свержения самодержавия, так и противников) сходятся в одном: деятельность железных дорог с 1917 года по 1919 год оказалась на грани разрушения, упадок и разлад были повсеместными. Волна насилия и преступности захлестнула основной вид транспорта. При отсутствии правоохранительных структур в лице Жандармских полицейских управлений железных дорог любая группа решительно настроенных лиц могла добиться выполнения своих требований от работников транспорта в угоду их интересам и вопреки требованиям безопасности, экономической целесообразности, здравого смысла [37]. Вокзалы стали центром притяжения криминального элемента, они превратились в места массового стихийного скопления людей. Функции объектов транспортной инфраструктуры они уже не могли выполнять. В антисанитарных условиях они стали пристанищем для социально неблагополучных слоев общества.

Генерал Русской императорской армии П.Н. Краснов, описывая события августа 1917 года, в IV главе своей книги «На внутреннем фронте» отмечал, что, когда он ехал из Могилева в Псков, «Провожатый вагона говорил нам, что все железнодорожники <...> мечтают, чтобы кто-либо обуздал беспардонные банды солдат, которые носятся теперь по всем путям, загаживают вагоны первого класса, бьют стекла, срывают обивку и терроризируют всех железнодорожников» [38]. Газеты к тому времени уже пестрили сообщениями о повсеместном воровстве, грабежах, бесчинстве и терроре на железных дорогах [28, с. 48].

Кроме того, ситуация была осложнена еще и тем, что прекращение соответствующей жандармской службы на транспорте создало широкие возможности для активации деятельности спецслужб противников России по Первой мировой войне. Различные авторы приводят многочисленные факты акций разведывательно-диверсионного характера [28, с. 46].

Изученные нами материалы свидетельствуют, что упразднение Жандармских полицейских управлений железных дорог привело к небывалому росту преступности на объектах железнодорожной инфраструктуры и грозило полным крахом железных дорог. Произошедшие события показали объективную необходимость существования специальных правоохранительных органов, призванных обеспечивать правопорядок на объектах транспорта. Территориальные органы, в свою очередь, были не способны эффективно действовать на транспортных магистралях, протянувшихся на сотни и тысячи километров, каждый метр которых мог стать объектом преступного посягательства. Это основной урок из событий февраля 1917 года.

Глава 2.

ОБЩЕПОЛИЦЕЙСКИЕ ФУНКЦИИ ЖАНДАРМСКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПОЛИЦИИ

§ 2.1. Профилактика нарушений общественного порядка и спокойствия

Жандармская железнодорожная полиция, являясь воинским подразделением, одновременно выполняла функции общей (территориальной) полиции в пределах полосы отчуждения и функции, связанные со спецификой объекта обслуживания. В ходе революции 1905 г. обозначились функции и политического характера.

Профилактика в сфере охраны общественного порядка и спокойствия являлась одним из основных направлений деятельности ЖПУ ж.д. При этом чины полиции были нацелены на предупреждение и пресечение даже самой возможности совершения преступлений и проступков.

Унтер-офицеры ЖПУ ж.д. обязаны были вести на своих станциях наблюдение за общим порядком и благочинием. Эти обязанности были сформулированы следующим образом:

1) все находящиеся на станции унтер-офицеры должны были нести службу исключительно в форменной одежде;

2) выходить следовало к каждому пассажирскому, почтовому, экстренному и воинскому поезду за час до их прибытия на станцию;

3) каждому лицу, независимо от сословия, жандармский полицейский должен был оказать необходимое содействие, внимательно выслушав его просьбу;

4) о любом железнодорожном беспорядке предписывалось незамедлительно сообщать руководству;

5) жандармский унтер-офицер должен был присутствовать возле билетной кассы во время продажи билетов, чтобы не допустить давки среди пассажиров;

6) чинам ЖПУ ж.д. предписывалось пресекать на станциях, платформах и в поездах любой шум, крик, ругательства, пение, азартные игры (карты, шашки и проч.), ссоры и драки;

7) лица, находящиеся в нетрезвом виде, должны были немедленно устраниваться как со станции, так и из поезда;

8) несанкционированных торговцев (разносчиков продуктов питания, не имеющих дозволения от общества железной дороги), а равно просящих подаяния предписывалось со станции удалять и впредь не допускать;

9) контролировать выход пассажиров из поезда, не допуская, чтобы пассажиры выходили до полной остановки поезда. Равно и не допускать пассажи-

ров в поезд после 3-го звонка к посадке, так как это угрожало их жизни и здоровью. Если пассажир успевал заскочить на подножку поезда после 3-го звонка во время начавшегося движения поезда, такого пассажира задерживать запрещалось, так как это могло повлечь травмирование пассажира;

10) чины ЖПУ ж.д. наблюдали не только за пассажирами, но и за машинистами. Если обнаруживали, что машинист пьян – незамедлительно сообщали об этом его руководству и своему начальству, требовали его замены на другого машиниста;

11) лица без проездных билетов по заявлению кондукторов чинами ЖПУ ж.д. удалялись из поезда. В отношении них составлялся протокол, после чего безбилетный пассажир передавался начальнику станции для взыскания с него неуплаченной суммы за безбилетный проезд в гражданском порядке. Если же сумма агентам железных дорог уплачивалась во время составления протокола, то такой протокол уничтожался, так как агенты дороги, заявляя унтер-офицеру о подобных пассажирах, имели в виду только денежное удовлетворение, а коль скоро деньги эти уплачивались, то и в составлении протокола необходимости уже не было;

12) в местах, где находились переезды, унтер-офицеры следили за тем, чтобы переезжающие и переходящие через железную дорогу не задерживались сторожами более положенного времени;

13) при перевозке арестантов чины ЖПУ ж.д. следили за тем, чтобы они не смешивались с толпой посторонних лиц и чтобы к ним никто близко из посторонних не подходил;

14) унтер-офицеры жандармской железнодорожной полиции следили за тем, чтобы железнодорожные служащие выполняли все требования для безопасной эксплуатации транспорта, с пассажирами были вежливы, с товаром обращались бережно. В случае выявления нарушения – незамедлительно докладывали своему начальнику отделения [31, с. 95-100].

Законом от 14 мая 1885 года ликвидировались питейные заведения, где вино предлагалось «на месте для употребления». С 1886 г. по всей Российской империи было закрыто свыше 80 тысяч кабаков [6, с. 325]. Чины ЖПУ ж.д. следили за порядком распития спиртных напитков и пресекали чрезмерное их употребление.

Одной из проблем, с которой сталкивались жандармские полицейские, была борьба с самовольным переселением крестьянских семей. При выявлении переселенцев на участках оперативного обслуживания чины ЖПУ ж.д. руководствовались специальной инструкцией от 24 марта 1897 г. № 48, регламентирующей действия жандармской полиции в целях пресечения самовольных переселений крестьян из губерний Европейской России в казенные земли Сибири и степные области [39, с. 108].

В сферу обязанностей жандармов входило также предупреждение беспризорности и безнадзорности малолетних и несовершеннолетних, пресечение проституции. Учитывались особенности поведения граждан, постоянно или временно пребывающих в районе железных дорог.

В основе эффективной работы по предупреждению правонарушений и преступлений лежала четкая организация службы, знание своей зоны ответственности в полосе отчуждения, готовность и умение действовать в нестандартных ситуациях.

§ 2.2. Пресечение и расследование преступлений

Вся совокупность преступных деяний, с которыми имели дело чины ЖПУ ж.д., в соответствии с Уложением о наказаниях была разделена на несколько групп. Рассмотрим их.

1. Преступления против веры: богохульство (произнесение бранных слов на Святую Троицу, Богородицу, Крест Господень, Св. Угодников, Ангелов и иконы); порицание религии (порушение при свидетелях христианской веры, Церкви, Св. Писания и Св. Таинств); кощунство (насмешки над обрядами православной церкви); святотатство (кража церковных вещей и денег, в том числе из кружек, выставляемых на станциях для сбора на церковь); лжеприсяга (ложные показания на суде); помешательство Богослужению (шум во время богослужений, совершаемых на станциях, открытие питейных и трактирных заведений в воскресный или торжественный день прежде окончания литургии). Все дела этой категории были подсудны общим судебным местам. Виновные в совершении данных преступлений задерживались жандармскими унтер-офицерами на месте, после чего они действовали по указанию начальников отделений ЖПУ ж.д. [31, с. 31-32].

2. Преступления государственные: преступления против особы Государя Императора и членов царствующего дома (оскорбления на словах, в письме, в изображениях и действиями Государю Императору или кому-либо из членов царствующего дома); бунт (восстание против государя и государства с целью изменить образ правления или порядок престолонаследия); измена (в военное время сообщение неприятелю каких-либо сведений или переход к неприятелю). Данные преступления унтер-офицер незамедлительно пресекал. При докладе начальнику отделения произносить бранные слова, которые он слышал от преступника, ему запрещалось [31, с. 34-35].

3. Преступления против порядка управления.

3.1. Сопротивления распоряжением Правительства и неповиновение распоряжениям властей: восстания с оружием; сопротивление военному караулу; вооруженное сопротивление чинам Корпуса жандармов; составление и распространение писем, сочинений и публичное произнесение речей, возбуждающих к сопротивлению властям; неисполнение постановлений Правительства или полицейских властей (курение табака в неустановленных

местах, например, в станционном пакгаузе, где, в соответствии с Постановлением министра путей сообщения, курить запрещалось); воспрепятствование жандармам и другим полицейским стражам, оказанное в связи с исполнением ими своих должностных обязанностей (например, неисполнение требования железнодорожного жандарма к пассажиру, оставшемуся без всякой надобности на платформе, войти в вокзал). О правонарушениях этого рода жандармские унтер-офицеры телеграфировали начальникам отделений. Неисполнение постановления Правительства или полицейских властей, а равно ослушание жандармов при исполнении ими своих обязанностей встречались часто в служебной деятельности жандармских полицейских. По данной категории преступления чины ЖПУ ж.д. дознания производили самостоятельно с составлением соответствующих протоколов. При необходимости жандармские унтер-офицеры ЖПУ ж.д. могли применить физическую силу для принуждения нарушителя выполнить его законное распоряжение (например, если при продаже из кассы билетов кто-либо без очереди, расталкивая других, пытался пройти к окну кассы и, несмотря на требование жандарма, не останавливался и продолжал толкаться. В этом случае жандармский полицейский мог силой вернуть его на его место в соответствии с очередью) [31, с. 36-40].

3.2. Оскорбления и явные неуважения к присутственным местам и чиновникам при исполнении ими своей должности или вследствие ее исполнения: уничтожение указов, присланных для объявления; составление и распространение ругательных писем на присутственное место или должностное лицо; повреждение объявления властей; оскорбление должностных лиц словами или действиями при исполнении ими или вследствие исполнения ими своих должностных обязанностей; оскорбление словами или действиями жандармских полицейских. В случаях, когда жандармский унтер-офицер при исполнении своих служебных обязанностей подвергался оскорблению (словами или действием), ему предписывалось немедленно составить об этом протокол и передать его Мировому судье. В соответствии со ст.ст. 30 и 31 Устава о наказаниях ответственность за данное деяние была весьма высока и предполагала до 3 месяцев ареста. Унтер-офицеру при этом строго воспрещалось вступать с обидчиком в разговор по поводу оскорбления и всегда помнить, что наносящий оскорбление вредит только самому себе [31, с. 41-43]. Возможно, именно поэтому в воспоминаниях русских революционеров об их взаимоотношениях с чинами Отдельного корпуса жандармов мы находим свидетельства их «преувеличенной галантности» в противовес манере поведения революционеров, «фонтанами изливающих желчь». «Посмотрите, как сдержаны, как тактичны жандармские полковники! Вы можете бросить ему в глаза какое угодно оскорбление – он не вспылит; вы можете говорить с ним как угодно резко – он будет с вами тем почтительнее, вы можете поймать его на слове и уличить в противоречии, во лжи, в глупости – он не будет защищаться, он замолчит и не проронит ни одного слова», – писал деятель русского революционного движения, уроженец Нового Оскола Курской губернии В.П. Махновец (известный под псевдонимом Бахарев). А русский писатель М. Горький удив-

лялся тому, что жандармы при допросах революционеров вели себя так, как будто считали совершенное ими преступление несчастьем, в первую очередь, для самих допрашиваемых, воспринимали совершенный ими поступок как «печальную ошибку молодости» [40, с. 26].

3.3. Участие в тайных обществах. Под тайными обществами понимались все преследующие какую-либо противозаконную цель сборища, собрания, сходки, товарищества, артели и т.д. Их деятельность считалась преступной тогда, когда цели, преследуемые этими обществами, заключались в сочинении и распространении воззваний к разрушению или изменению порядка государственного устройства, в распространении учений, противных религии или нравственности, в возбуждении неповиновения властям, вражды между сословиями, в склонении рабочих к стачкам и забастовкам и т.д. Унтер-офицерам ЖПУ жд. при получении сведений о деятельности тайных обществ предлагалось действовать внимательно и осторожно. С использованием негласного наблюдения предлагалось установить, действительно ли в подозреваемом им обществе существуют преступные намерения и в чем они заключаются. Дальнейшие действия жандармский унтер-офицер согласовывал с начальником своего отделения, которому о своем подозрении должен был доложить незамедлительно [31, с. 43-44].

4. Преступления против общественного благоустройства и благочиния.

4.1. Бродяжничество и нарушение постановлений о паспортах: бродяжничество (бродягами признавались лица, не имеющие письменные виды на жительство и не знающие своего происхождения и звания или с умыслом скрывающие эти сведения); укрывательство беглых; составление подложных видов на жительство; проживание с подложным видом на жительство; подделки иных документов; отлучки и проживания без письменных видов на жительство; держание в своем доме человека без письменного вида на жительство; самовольная отлучка лица с места жительства, находящегося под подпиской о невыезде; укрывательство лиц от суда и от исполнения приговоров суда. Лица, задерживаемые на объектах железнодорожного транспорта без письменных видов на жительство, должны были передаваться чинам общей полиции, после чего на основании ст. 614 Устава о паспортах эти лица должны были высылаться на родину. По Уставу о паспортах никто не имел права отлучаться с места своего жительства далее 30 верст без письменного вида (письменные виды, в соответствии со ст. 29 Устава о паспортах, были срочные и бессрочные; бессрочные письменные виды выдавались отставным офицерам и чиновникам, их женам и детям, а также уволенным от службы нижним воинским чинам и всем не служившим дворянам) [31, с. 45-47].

4.2. Нарушение порядка и спокойствия: распространение ложных слухов, возбуждающих беспокойство в народе (например, умышленно ложный крик пассажира о пожаре в поезде); ссоры, драки и всякого рода буйства в публичных местах (к публичным местам относились улицы, площади, железные дороги, их станции, поезда железных дорог, места общественных увеселе-

ний, трактиры и другие общественные установления); всякое нарушение порядка в публичных местах; появление в публичном месте пьяным до беспамятства или в безобразном от опьянения виде (под *пьяным до беспамятства* понимали такое состояние человека, когда он потерял силу благоразумно управлять своими движениями (шатается) и здраво сознавать свои поступки; под *безобразным* же видом понимали появление с обнаженными частями тела и, вообще, в виде, противном благопристойности и приличию); прошение милостыни по лени, с дерзостью или каким-либо обманом (например, если здоровый выдает себя за калеку). По правонарушениям данной категории у жандармских унтер-офицеров было два сценария поведения. Если нарушитель послушал железнодорожного полицейского и тут же прекратил свое противоправное поведение, удалившись с общественного места, то составлять протоколы не рекомендовалось. Если же оказывал сопротивление железнодорожному жандарму, буйствовал, то его предписывалось немедленно удалить от пассажиров в кабинет начальника станции, где составить в отношении нарушителя протокол. Составлять протоколы в отношении пьяных предписывалось не сразу, а лишь после их удаления от пассажиров и их повторном появлении в зоне патрулирования [31, с. 48-50].

4.3. Проступки против народного здоровья: передача сифилитической болезни посредством совокупления; лечение лицами, не имеющими права лечить; производство прививок (например, от оспы) лицами, не имеющими на это право; перевоз мертвого тела из одной местности в другую без соответствующего разрешения; продажа продуктов питания ненадлежащего качества; неопрятный внешний вид при продаже продуктов питания на станциях. При выявлении на станции перевозимого мертвого тела жандармскому унтер-офицеру предписывалось требовать от сопровождающего документы на перевозку. В случае, если к жандармскому полицейскому обращался пассажир с жалобой на некачественную пищу в буфете, ему предлагалось сначала записать жалобу в книге жалоб и предложений пункта общественного питания. Если пассажир настаивал на составлении соответствующего протокола жандармом и отказывался самостоятельно обращаться с жалобой, то жандармский унтер-офицер должен был в составе еще двух лиц, среди которых в обязательном порядке присутствовал начальник станции, осмотреть указанные продукты. Если он действительно обнаруживал признаки гнилого запаха, посторонних предметов или неопрятности в приготовлении кушанья, то составлял один или два протокола: один за гнилые продукты, другой – за неопрятно приготовленное блюдо, в соответствии со ст.ст. 115 и 116 Устава о наказаниях [31, с. 52-54].

4.4. Проступки против личной безопасности: хранение и ношение запрещенного оружия (*запрещенным оружием* считались: палки, кнуты, нагайки с вделанными в них ножами; кистени и ружья, стреляющие без звука); стрельба в местах, где это не дозволено; хранение заряженного оружия без надлежащей осторожности; ношение всякого оружия, где это запрещено; неосторожные действия, причинившие кому-либо раны или повреждение здоровью. На

объектах железнодорожного транспорта запрещалось ношение оружия без чехла. Если требование жандармского унтер-офицера завернуть оружие во что-либо или спрятать в чехол не исполнялось, то им составлялся протокол по ст. 118 Мирового устава [31, с. 54-55].

4.5. Нарушения Устава пожарного: неправильное устройство печей и дымоходных труб; продолжительная нечистка дымоходных труб; хранение легковоспламеняющихся веществ без надлежащей осторожности; несоблюдение осторожности при обращении с огнем (например, использование свечи, а не фонаря при хождении в станционный пакгауз); оставление истопником печи с огнем в вагоне, кончившем движение; курение табака в запрещенных местах (Постановлением МПС от 3 июня 1867 г. № 13 курение табака запрещено в пакгаузах, на товарных платформах, товарных дворах, в отделениях мастерских: столярном, пильном и обойном); раскладка огня близ строений; оставление огня не потушенным при уходе с места, где он был разложен; выжигание полей без окопки их канавами. В случае пожара на станции унтер-офицер должен был незамедлительно доложить о том начальнику отделения телеграммой и принять меры к его тушению. Если пожар произошел в вагоне, его первым делом следовало отцепить от других вагонов. После ликвидации пожара унтер-офицер производил дознание по факту его возникновения и о результатах докладывал своему начальнику [31, с. 55-57].

4.6. Нарушения правил, установленных для охраны путей сообщения: переход или переезд железной дороги в неустановленных местах; допущение скота на линию железных дорог; повреждения железной дороги; бездействие машиниста при обнаружении повреждения пути (например, при виде опасности машинист убежал с паровоза вместо того, чтобы закрыть пар и остановить состав); бездействие служащего, заметившего повреждение пути (вместо того, чтобы оградить повреждение сигналами и заблаговременно известить об этом); бездействие кондукторов (например, несмотря на тормозные свистки машиниста, кондуктор не завернул тормоза). За бездействия, повлекшие крушение поезда, машинист подвергался ссылке в Сибирь, кондуктор – заключению в тюрьму, а виновные лица в повреждении железнодорожного пути подвергались каторжным работам. В целях обеспечения безопасного следования поездов, каждому жандармскому унтер-офицеру предписывалось докладывать начальнику отделения о всякой задержке поезда более чем на 10 минут сверх установленного времени, так как нарушение графика движения одного поезда вызывало затруднения с движением других и угрожало безопасному их движению (угроза сходов и столкновений). При этом жандармский унтер-офицер не был наделен правом вмешиваться в деятельность железнодорожных служащих в части организации движения. Его задача сводилась к обязанности доложить своему начальнику о факте задержки движения. О проходе или переезде через железнодорожные пути жандармским унтер-офицером составлялся протокол (ст. 76 Устава о наказаниях). В случае выявления скота, который пасся на линии железной дороги, животное доставлялось (например, железнодорожным служащим, его выявившим) на станцию, жандармским по-

лицейским устанавливался его владелец. В отношении владельца унтер-офицером ЖПУ ж.д. составлялся протокол за допущение скота бродить по линии железной дороги (ст. 76 Устава о наказаниях). Если владелец оказывал сопротивление или самовольно уводил животное, то составлялся второй протокол – за сопротивление действиям жандармского унтер-офицера (ст. 151 Устава о наказаниях) [31, с. 58-63].

5. Преступления против имущества и доходов казны: подделка достоинства монеты (перелив, обрезка и всякое изменение веса или звонкости монеты для последующего употребления ее в обращение); подделка государственных кредитных билетов и ценных бумаг. За преступления данной категории наказание было предусмотрено в виде каторги. У виновного лица производился обыск при понятых, изымалось все, кроме платья, в которое он был одет. Результаты обыска записывались в протокол, телеграмма давалась начальнику отделения, до прибытия которого задержанный оставался на станции под надзором унтер-офицера ЖПУ ж.д. [31, с. 63-64].

6. Преступления против жизни, здоровья и чести частных лиц.

6.1. Смертоубийство: умышленное или случайное лишение жизни другого человека каким бы то ни было способом. Убийства подразделяли на: *предумышленное* (т.е. с заранее обдуманым намерением); *умышленные* (совершенные по внезапному побуждению); *случайные* или неосторожные (совершенные без намерения нанести смерть). За убийства предумышленные или умышленные следовали каторжные работы. Неосторожные убийства влекли более мягкое наказание, а причинение смерти, где не было неосторожности – и вовсе не влекли за собой никакого наказания (например, необходимая оборона, если нападавшему нанесена смерть во время самого нападения, а не после, когда он убегает; убийство арестантов во время их побега, если не было возможности применить другое средство остановить их). Относительно применения огнестрельного оружия чинами ЖПУ ж.д. обращалось их внимание на то, что «имея огнестрельное оружие, ранить или убить человека не составляет никакой доблести, а наоборот, гораздо похвальнее при сопротивлении арестанта доставить его к месту назначения» [31, с. 65-70].

6.2. Самоубийство: считалось преступлением, за исключением, когда оно сделано из чувств патриотизма, при соответствующих обстоятельствах, или для сохранения государственной тайны или для государственных целей. Наказанием за данное преступление было лишение церковного погребения и всех предсмертных распоряжений самоубийцы. Изобличенные в покушении на самоубийство и оставшиеся живыми предавались церковному покаянию (ст. 1472-1476 Уложения о наказании). Обнаружив тело самоубийцы, жандармский унтер-офицер охранял его до прибытия начальника отделения ЖПУ ж.д. [31, с. 71].

6.3. Нанесение ран и увечий. Под *увечьем* понималось лишение какого-либо члена или же его функции (например, лишение языка, зрения, слуха, пролом носа и т.д.). *Ранами* считались такие повреждения, которые представ-

ляли собой рассечение или разрыв мускулов тела. Раны и увечья подразделялись на тяжкие, менее тяжкие и легкие. *Тяжкими* считались те, которые угрожали продолжительностью болезни или опасностью для жизни. *Менее тяжкие* и *легкие* определялись индивидуально, по результатам беседы с врачом и самим потерпевшим [31, с. 72].

6.4. Оскорбление чести: обида на словах (бранные и ругательные слова либо без таковых, но с возвышением голоса и в крике); обида действием (нанесение удара, толчки, пинки, прикосновение к женщине против ее желания); клевета (разглашение про кого-либо дурного поступка, который в действительности не был им совершен). Дознание по этим проступкам начиналось и прекращалось по заявлению потерпевших. В случае, если унтер-офицер становился свидетелем оскорбления чести, он должен был прекратить такое противоправное поведение, после чего, при наличии заявления от потерпевшего, составить протокол, который он передавал начальнику отделения, а потерпевшему выдавал копию с него для подачи жалобы в порядке частного обвинения. Если оскорбление происходило в поезде, до во время стоянки поезда на станции жандармский унтер-офицер опрашивал потерпевшего и свидетелей и, в случае отсутствия времени на составление копии протокола, объявлял потерпевшему, что по его жалобе протокол будет выслан ему по почте для подачи жалобы в порядке частного обвинения по месту жительства [31, с. 73-75].

6.5. Угрозы насилия и самоуправство. Под *угрозой* понимали обещание, выраженное одним лицом другому, что над ним будет совершено преступление (например, что будет подожжен его дом, или что он или его близкие будут убиты или побиты; угроза, сопряженная с корыстной целью). Под *самоуправством* понимали насильственное над кем-либо действие, направленное для достижения своего права, в том числе и законного (например, взятие своей вещи у лица, незаконно ей завладевшего не через суд и полицию, а самовольно; нанесение побоев обидчику за грубое слово; физическое удаление пассажира из поезда, севшего не на свое место и т.д.). Дознания по данным правонарушениям жандармскими железнодорожными полицейскими возбуждались и прекращались только по жалобам потерпевших [31, с. 76-77].

6.6. Преступления против чести и целомудрия женщин: растление (посягательство лица мужского пола на девственность девушки, не достигшей 14-летнего возраста, посредством полового с ней совокупления, независимо от ее согласия); изнасилование (половое совокупление лица мужского пола с девушкой старше 14 лет или женщиной без их желания); похищение женщин против их воли; обольщение девушки или вдовы торжественным обещанием на ней жениться при неисполнении этого обещания. Протоколы по данным преступлениям жандармские унтер-офицеры составляли лишь по жалобам потерпевших, однако прекратиться подобные дела по последующим заявлениям потерпевших уже не могли и, в любом случае, рассматривались судом [31, с. 78-79].

7. Преступления и проступки против собственности частных лиц.

7.1. **Поджог:** умышленное зажжение с целью истребления чужого имущества (например, зданий, леса и т.д.). Поджог относился к наиболее опасным преступлениям, так как угрожал не только имуществу, но и людям, огонь мог распространиться стихийно. Наказанием за поджог были каторжные работы до 20 лет или бессрочные. Лицо, изобличенное в поджоге, унтер-офицеры задерживали, докладывали начальнику отделения и действовали по его указанию [31, с. 81-82].

7.2. **Разбой:** нападение на кого-либо с целью отнятия имущества с оружием или без оружия, но с опасностью для здоровья потерпевших (например, служащий железной дороги, проходя лесом, был подвергнут нападению, в результате чего у него злоумышленники отобрали деньги, а он оказался в больнице вследствие полученных травм). Наказанием за разбой были каторжные работы. Виновных лиц в разбое жандармским унтер-офицерам предписывалось всегда арестовывать [31, с. 82-83].

7.3. **Грабёж** представлял собой открытое завладение имуществом без нанесения физических повреждений потерпевшему или угрозы таковых (например, в ночное время к линейному сторожу, когда тот обходил свой участок, подошли два лица и потребовали не сопротивляться им, поднять руки. Сторож поднял руки, злоумышленники вынули деньги из карманов, после чего убежали, не причинив ему физического вреда) [31, с. 83-84].

7.4. **Кражей** считалось тайное без насилия или угрозы насилия похищение чужого имущества. Кражи подразделяли на виды: кража, совершаемая лицом, особого привилегированного сословия (дворянин, потомственный и почетный офицер, чиновник); кража со взломом; кража во время пожара, крушения поезда или при других несчастных случаях; кража чемоданов, сундуков и иных запертых хранилищ; кража на сумму свыше 300 рублей; кража после суда; кража товаров со станции; кража с повозок; кража у пассажиров; кража телеграфных принадлежностей. По кражам унтер-офицер незамедлительно докладывал начальнику отделения ЖПУ ж.д. и, не дожидаясь его приезда, делал обыски с изъятием вещей, возможно, имевших отношение к происшествию. Обнаруженные и изъятые вещи у преступника под расписку возвращались потерпевшему на месте с внесением соответствующей записи в протокол. При необходимости и для раскрытия совершенной кражи привлекались чины общей полиции, например, для производства обысков у подозреваемых лиц. Если кража происходила в поезде, о ее совершении ориентировались другие отделения ЖПУ ж.д. по маршруту следования потерпевшего [31, с. 84-88].

7.5. **Мошенничеством** считалось явное хищение чужой собственности посредством обмана (например, получив товар на станции, мошенник, используя имеющиеся у него документы, потребовал товар повторно, или, взявши деньги для покупки билета у одного пассажира для другого пассажира, мошенник и билет не купил, и денег не вернул). К этой категории преступлений относились и мошенничества, связанные с подделкой игорных карт и обман в

игре. Мошенников жандармским полицейским предписывалось задерживать на месте до приезда начальника отделения [31, с. 89-90].

7.6. Присвоение и растрата чужой собственности. Присвоением считалось употребление вещей или денег в свою собственность, если они были переданы на временное хранение. Виновный соблазнялся и обращал в свою пользу то, что ему было передано лишь временно. Растратой называлось издержание имущества, вверенного для хранения или употребления. По жалобам частных лиц о присвоении или растрате их имущества жандармские унтер-офицеры сами составляли протоколы и выдавали их копии потерпевшим. О растрате общественных железнодорожных сумм доносили своему начальнику отделения ЖПУ ж.д. [31, с. 90-91].

7.7. Подлогом считалось составление фальшивых актов в ущерб чужому имуществу (например, увеличение отправителем числа мест или веса товаров через подделку товарной квитанции, составление от имени другого лица денежного обязательства и т.д.). При выявлении данного преступления унтер-офицеры отбирали подложный документ, запечатывали его в конверт при свидетелях и хранили его у себя до прибытия начальника отделения, которого извещали об этом телеграммой. Обвиняемый оставался на станции под присмотром до особых указаний начальника отделений ЖПУ ж.д.

Вопросы обеспечения имущественной безопасности пассажиров стали актуальными с первых дней существования железных дорог. Исследователи приводят следующую цитату из Циркуляра управления железных дорог от 4 июня 1910 г. № 14939/3043: «На железных дорогах наблюдается значительное развитие краж и хищений в товарных и пассажирских поездах, причем обворовываются перевозимые в товарных поездах грузы и следующее с пассажирами их имущество» [41, с. 27].

Борьба с корыстной преступностью составляла основное содержание служебной деятельности чинов жандармских полицейских управлений [42, с. 50]. Развитию корыстной преступности против личной собственности граждан и перевозимых грузов способствовало то, что местность, по которой проходила железная дорога, зачастую была малонаселенной. Наиболее ярко проблема грабежей и разбоев проявлялась в Сибири, где в бесконечной тайге, окружавшей по обе стороны дорогу, грабежи и убийства на линии представлялись обычным явлением. Ситуация усугублялась тем, что географический центр Российской империи исторически являлся районом ссылок, последующая постройка железных дорог привлекала пришлое, крайне беспокойное и с дурной нравственностью население, которое в последующем сделало кражи и грабежи в поездах своим основным промыслом. К революционному 1906 г. железная дорога по территории Сибири функционировала уже 9 лет. За это время на ней совершалось до 3 000 случаев хищений и грабежей в год, из них более 90% составляли тайные хищения чужого имущества [42, с. 46-47].

Жандармские железнодорожные полицейские осуществляли защиту жизни и здоровья пассажиров от преступных посягательств на всей территории Российской империи, противодействовали общеуголовной преступности

(убийства, грабежи, разбои) на объектах железнодорожного транспорта. Исследователями отмечается тот факт, что служащие железных дорог не стали надежными помощниками чинам жандармских полицейских управлений железных дорог, а напротив, нередко сами становились субъектами преступлений либо активно содействовали преступникам [25, с. 120]. По сведениям о результатах следственных действий за 1896 год, проведенным чинами жандармского корпуса, вина железнодорожных служащих была установлена в 1601 случае, что составило 34% от общего числа совершенных краж в Российской империи [43, с. 189].

Общая картина о разновидности имущественных преступлений, совершаемых на железных дорогах России к концу XIX века, прослеживается в жандармских отчетах. В исследованиях, посвященных деятельности Жандармских полицейских подразделений железных дорог, встречаются такие цифры: в 1896 г. подразделениями ЖПУ ж.д. было зарегистрировано краж:

- в пассажирских поездах – 3324;
- на станциях – 4625, при этом уровень латентности совершаемых хищений был высок в связи с заинтересованностью самих железнодорожников в сокрытии краж. Если обратиться к структуре преступлений имущественного характера, совершавшихся на железных дорогах, то мы увидим, что к концу XIX века (по состоянию на 1896 год) на долю хищений личного имущества граждан приходилось 50,5% преступлений [44, с. 89-93].

Предупредительными мерами против совершения краж в пути служило сопровождение поездов жандармскими унтер-офицерами, преимущественно в ночное время и на тех участках, где эти кражи совершались наиболее часто. В целях профилактики новых преступлений чины ЖПУ ж.д. проводили разъяснительные беседы с кондукторами поездов, в ходе которых указывали на их обязанность заботиться о спокойствии и безопасности пассажиров, не допускать ограбления и краж личной собственности пассажиров в пути следования, в пределах своих компетенций принимать меры к задержанию злоумышленников, а в случаях совершения таковых, своевременно сообщать об этом железнодорожным жандармам. При выявлении фактов хищений личного имущества граждан дознания о них предписывалось совершать с «возможной быстротой». Для этого предписывалось сообщать о краже судебному следователю, а самим приступать к первоначальному опросу потерпевших, целью которого было выяснение существенных сведений, касающихся особых примет похищенного имущества, обстоятельств происшествия, примет преступника. О краже сообщалось в местную (сыскную полицию), на ближайшие железнодорожные станции. В случае необходимости, чины ЖПУ ж.д. имели право выехать с любым поездом для розыска похищенных вещей [41, с. 27-31].

Для профилактики краж на железнодорожных станциях чинам ЖПУ ж.д. предписывалось вести постоянное наблюдение за всеми лицами, пребывающими на станции. В случаях, если их поведение было подозрительным для жандарма, ему предписывалось собирать о них справки.

Случаи хищения из багажа также не были редкостью в повседневной практике железнодорожных жандармов. Чины ЖПУ ж.д. сталкивались с тем, что злоумышленники, извлекая ценные вещи из багажных мест, вновь их упаковывали, и багаж без видимых причин следовал до места назначения. Обнаружить хищения удавалось только собственникам после получения багажа. Для раскрытия данного вида преступления, в первую очередь, отрабатывались работники железнодорожного комплекса. Далее, если оперативно раскрыть преступление не удавалось, взаимодействовали с чинами общей полиции, отрабатывались наиболее вероятные места сбыта похищенных вещей за полосой отчуждения. В случае обнаружения похищенных вещей, украденные вещи изымались протоколом обыска, после чего возвращались законному владельцу под расписку [41, с. 28].

Небезынтересным будет узнать категории преступников, по которым к 1907 г. в системе МВД классифицировались лица за совершение тех или иных деяний. Все преступники делились на 30 категорий. Из общего списка приведем лишь те категории, которые действовали на объектах железнодорожного транспорта: 1) «гастролеры»; 2) карманные воры; 3) воровки-проститутки; 4) воры с употреблением обмана; 5) воры железнодорожные; 6) мошенники и аферисты; 7) грабители и разбойники; 8) подделыватели фальшивых денег; 9) убийцы; 10) шулера-картежники; 11) бродяги; 12) глухонемые; 13) соучастники преступлений [6, с. 375].

Софья Ивановна (Шейндля-Сура Лейбовна) Блювштейн, более известная как Сонька Золотая ручка, первые шаги своей воровской жизни совершала на Николаевской железной дороге, где промышляла тайным хищением чужого имущества в вагонах пассажирских поездов. Способствовала ей в ее преступном промысле удивительная внешняя красота и небрежливость к заработкам проститутки. Обворожив в пути поезда молодого юнкера, совершила хищение его багажа и скрылась. Юнкер был вынужден обратиться на станции Клин к жандармскому унтер-офицеру. Чинами ЖПУ ж.д. был организован поиск вероятной преступницы по ее внешнему описанию и описанию багажа, который дал потерпевший. Первым делом были отработаны извозчики, дежурившие возле станции Клин, установлено имя извозчика и наименование гостиницы, куда тот ее повез. Через несколько минут чинами жандармской железнодорожной полиции станции Клин тогда еще безызвестная Сонька Золотая ручка вместе с похищенным багажом впервые была задержана. Похищенные вещи были возвращены пострадавшему, а преступница от уголовной ответственности ушла, так как во всех допросах ссылалась на ошибочно взятый багаж, якобы без злого умысла, а «сугубо по ошибке». Этот случай стал уроком для юной преступницы, и подобных промахов она больше никогда не допускала. Задержать ее с поличным за всю ее последующую воровскую жизнь удалось лишь единожды, и опять – жандармской железнодорожной полиции. Находясь в Варшаве, тогда столице Привисленного края Российской империи, Сонька Золотая ручка скрывалась от правосудия. С намерением выехать из города она переделалась в пожилого мужчину и прибыла на железнодорожный вокзал. Бо-

рода, которая была приклеена к ее лицу, отпала в зале ожидания, и это заметили пассажиры. Реакция железнодорожного жандарма была молниеносной, и Сонька Золотая ручка была задержана прямо на перроне вокзала [45, с. 22-23].

Это еще раз подчеркивает важность иметь профессионально грамотное кадровое ядро, особенно в условиях незначительной штатной численности. Во многом благодаря четкой организации работы, отлаженной изнутри, и межведомственному взаимодействию было обеспечено своевременное и адекватное реагирование на обстановку. Настольной книгой каждого жандарма была справочная книга Л. Тимофеева «Справочная книга для чинов Жандармских Полицейских Управлений железных дорог. По жандармско-полицейской части. Общие обязанности жандармской железнодорожной полиции» [50]. Ее составителем был старший адъютант Штаба Отдельного корпуса жандармов подполковник Леонид Александрович Тимофеев, который, имея богатый опыт службы, занимался обучением офицеров, читал лекции на темы, связанные с деятельностью ЖПУ ж.д. На основе обобщения практики деятельности жандармской полиции Л. Тимофеев выделил более 500 различных ситуаций, бывших повседневной жизнью чинов полиции и требовавших активных действий.

Таким образом, даже краткий обзор деятельности жандармской железнодорожной полиции показывает, что ее функции значительно превосходили объем задач общей полиции. Успешному выполнению стоящих перед чинами ЖПУ ж.д. разнонаправленных задач способствовали высокий уровень профессиональной подготовки и единообразный подход к типовым ситуациям.

§ 2.3. Действия на месте происшествия и производство дознаний

Развитие железных дорог, которое выражалось в росте сети, грузооборота и пассажиропотока, одновременно сопровождалось ростом преступности, усложнением оперативной обстановки. Жандармская железнодорожная полиция в пределах полосы отчуждения проводила первоначальные мероприятия по каждому происшествию, так называемое «дознание».

Под **дознанием** чины ЖПУ ж.д. понимали «исследование уголовного дела по горячим следам в розыском порядке, направленное на обнаружение виновника и его виновности» [50, с. 1].

Цель полицейского дознания заключалась в том, чтобы собрать и предоставить в распоряжение судебной власти материал, необходимый для судебного исследования и рассмотрения уголовного дела [50, с. 3-4].

В соответствии со ст. 252 Устава уголовного судопроизводства дознание по преступлениям возлагалось на прокуроров и судебных следователей. Однако первоначальные и неотложные следственные действия производили чины общей полиции, а если вблизи объектов транспортной инфраструктуры находились чины ЖПУ ж.д., то – жандармской железнодорожной полицией на сво-

их объектах обслуживания. Вследствие этого каждый унтер-офицер ЖПУ ж.д. должен был знать, к какому судебному следователю, мировому судье или прокурору относится тот или иной участок оперативного обслуживания, находящийся в его ведении, с тем, чтобы незамедлительно (в течение суток) докладывать о происшествиях по подведомственности и осуществить передачу собранных им материалов проверки. Вместе с тем до передачи материалов по подведомственности унтер-офицеру ЖПУ ж.д. предписывалось на месте происшествия производить дознание путем словесных расспросов и наблюдений. Все дознание записывалось в протокол, в котором фиксировались время и место происшествия, способ его совершения, сведения о подозреваемых и основания подозрения.

Среди чинов ЖПУ ж.д. существовал определенный порядок действий на месте происшествия. Приведем его. Известив следователя и прокурора, жандармский унтер-офицер устанавливал свидетелей происшествия, после чего приступал к осмотру места происшествия. Информация, полученная от свидетелей, и все то, что было обнаружено унтер-офицером путем наблюдения на месте происшествия, записывалось в протокол. Протокол в рамках уже начавшегося дознания являлся важнейшим документом, так как малейшие подробности, на первый взгляд неважные и ненужные, при этом аккуратно записанные в протокол унтер-офицером ЖПУ ж.д., могли стать неоспоримым доказательством [31, с. 23].

Существовали **правила опроса** свидетелей и потерпевших на месте происшествия. Они отличаются от ныне существующих. Так, например, не рекомендовалось жандармским полицейским при проведении первоначальных следственных действий принимать объяснения от опрашиваемых лиц от первого лица, например: «я такой-то по делу показываю, что проходя там-то, увидел то-то и т.д.». Такой подход назывался формальным и его могли использовать лишь судебные следователи в процессе производства по делу с учетом уже имеющихся материалов проверки. На месте же происшествия, при первоначальном опросе рекомендовано было фиксировать конкретные сведения «от лица, производящего дознание», т.е. то, как жандармский унтер-офицер ЖПУ ж.д. понимал происходящее сам. Если ему что-то было не понятно, он обращался к опрашиваемому (очевидцу, потерпевшему или нарушителю), на что тот ему пояснял те или иные обстоятельства, после чего жандармский железнодорожный полицейский продолжал от собственного лица записывать в протокол все то, что сам осознавал относительно происшествия.

Производить **опросы от первого лица** жандармским полицейским предписывалось лишь в исключительных случаях, например, при угрозе смерти опрашиваемого лица до прибытия судебного следователя. Исключительные обстоятельства, которые могли повлечь утрату следов с места происшествия до прибытия судебного следователя, также являлись основанием для их изъятия жандармскими полицейскими. По общему правилу жандармские полицейские принимали лишь меры охраны **следов на месте происшествия** до прибытия судебного следователя без изъятия таковых [31, с. 24].

Иначе обстояло дело с обысками. **Обыски** предписывалось жандармским полицейским производить на месте и в возможно короткий срок, до прибытия судебного следователя. Это объяснялось тем, что чем быстрее производился обыск, тем он, как правило, был успешнее. Вещественные доказательства, обнаруженные при обыске, изымались, сведения о них фиксировались в протоколе [31, с. 25].

Для того, **чтобы подозреваемый не скрылся от следствия**, в исключительных случаях жандармские полицейские ЖПУ ж.д. могли применить две меры: лишение вида на жительство или арест. **Лишить вида на жительство** мог любой жандармский унтер офицер прямо на месте в случаях, определенных ст. 257 Устава уголовного судопроизводства:

- 1) когда подозреваемый был застигнут во время совершения преступления;
- 2) когда потерпевшие от преступления или очевидцы прямо указывали на подозреваемое лицо;
- 3) когда при подозреваемом или в его жилище обнаруживались явные следы преступления;
- 4) когда при подозреваемом обнаруживались вещи, служащие доказательством преступления;
- 5) когда подозреваемый совершил попытку побега;
- 6) когда подозреваемый не имел постоянного места жительства.

В указанных выше случаях и при необходимости **ареста** подозреваемого лица жандармский унтер-офицер ЖПУ ж.д. доставлял его на ближайшую станцию в зоне своего обслуживания, откуда срочно телеграфировал начальнику отделения и охранял задержанное лицо до получения соответствующих указаний от начальника отделения. Об аресте подозреваемого выносилось либо отдельное постановление, либо делалась запись в том же протоколе дознания (с места происшествия). Материалы проведенного дознания, изъятые вещи и задержанные лица предавались судебному следователю. Похищенные вещи могли быть возвращены потерпевшим прямо на месте с истребованием от них соответствующей расписки, которая прилагалась к протоколу [31, с. 27-28].

Таким образом, эффективность действий на местах происшествий зависела от четкости организации работы, межведомственного взаимодействия с чинами общей полиции, следственными органами, судебными властями.

§ 2.4. Обеспечение личной безопасности граждан

Специфические черты объекта обслуживания определили тактику обеспечения личной безопасности и методы борьбы с правонарушениями и преступлениями.

Административно-правовое обеспечение личной безопасности граждан на железнодорожном транспорте характеризовалось особенностями как в ор-

ганизации (расстановка сил и оперативное управление ими), так и тактике (направлениях, средствах, формах) ее осуществления.

Протяженность участков (200 верст и более) затрудняла управление, организацию контроля и оказание помощи. В большинстве случаев унтер-офицеры несли службы на одиночных постах и маршрутах при круглосуточных циклах работы, испытывая на себе сезонные колебания погодных условий.

Вопросы обеспечения личной безопасности пассажиров стали актуальными с первых дней существования железных дорог. Случавшиеся происшествия требовали упреждающих мер со стороны жандармской железнодорожной полиции.

В ночь с 11 на 12 августа 1840 г. близ станции Шушары Царскосельской железной дороги произошло лобовое столкновение двух поездов. Погибли шесть пассажиров, 78 были ранены, разбит паровоз «Богатырь». В 1851 году (4 сентября) произошло лобовое столкновение пассажирских поездов у станции Клин (Петербурго-Московской железной дороги). Погибли 4 члена локомотивной бригады. В 1875 г. (22 октября) на Одесской железной дороге произошло крушение грузо-пассажирского поезда, перевозившего нефть и солдат, когда машинист привел поезд на разобранный участок пути. Погибло 70 человек и 120 было ранено. В 1882 году в ночь с 29 на 30 июня возле деревни Кукуевка Тульской области произошло крушение почтового поезда, в результате чего 42 человека погибли, 35 были ранены. Эти события легли в основу произведений А.П. Чехова «Счастливчик», «Тайны ста сорока четырех катастроф, или Русский Рокамболь» и М.Е. Салтыкова-Щедрина «Современная идиллия», а выражение «кукуевская катастрофа» стало нарицательным и использовалось для обозначения аварий, серьезных неудач. 17 октября 1888 года у железнодорожной станции Борки произошло крушение императорского поезда, в котором царь Александр II с семьей путешествовал из Крыма в Санкт-Петербург [29, с. 9].



Крушение императорского поезда, 17 октября 1888 г.

Крупные железнодорожные происшествия неминуемо влекли человеческие жертвы, создавали потенциальную угрозу личной безопасности пассажиров. Причиной железнодорожных происшествий становилась неправильная эксплуатация подвижного состава работниками транспортного комплекса, всевозможные нарушения железнодорожного полотна, вызванные как прямыми диверсионными актами незаконного вмешательства, так и ненадлежащим отношением к строительству железных дорог ввиду всевозможных хищений и нарушений последующей их эксплуатации. Несомненно, Жандармским полицейским управлениям железных дорог открывался широкий простор для деятельности.

В целях обеспечения личной безопасности пассажиров чины ЖПУ ж.д. осуществляли:

- надзор за качеством строительства железных дорог;
- техническим состоянием подвижного состава и железнодорожного полотна;
- проводили профилактические мероприятия в целях предупреждения актов незаконного вмешательства в деятельность железнодорожного транспорта, в том числе террористического характера;
- осуществляли защиту жизни и здоровья пассажиров от преступных посягательств общеуголовной направленности (убийства, грабежи, разбои) и т.д.



Паровоз после крушения возле ст. Борки, 17 октября 1888 г.

Значительное внимание чины ЖПУ ж.д. уделяли профилактике, предупреждению и пресечению преступлений против личности. В конце XIX – начале XX вв. рост преступности прогрессировал. В 1900 г. общее число уголовных дел по империи было на 48% больше, чем в 1884 г., при том, что население увеличилось лишь на 24-25%. Рост числа краж и грабежей в два раза опережал прирост населения, а телесных повреждений – в семь раз [6, с. 265].

Основным профессиональным звеном, занятым в обеспечении общественной безопасности на объектах транспорта, были жандармские унтер-офицеры. Они были призваны выявлять:

- все повреждения пути и устанавливать причины таких повреждений;
- факты наложения на путь посторонних предметов;
- крушения и сходы с рельсов паровозов и вагонов;
- факты разрыва поездов;
- нарушения железнодорожными служащими технических и специальных правил эксплуатации железнодорожного транспорта [45, с. 24].

Для исполнения возложенных обязанностей жандармский унтер-офицер должен был находиться при той станции, которая была назначена ему как место жительства. Кроме этого он пешком, не менее двух раз в месяц, должен был обходить свой участок, осматривая железнодорожное полотно и всякого рода сооружения (мосты, туннели, канавы, трубы и т.д.), то есть обязан был знать свой участок, места, требующие особого внимания, в том числе ночлежки, питейные заведения и места сбора служащих вдоль железной дороги.

Жандармская железнодорожная полиция осуществляла не только борьбу с преступностью, но и следила за соблюдением «Полицейских правил», заключавшихся в оказании помощи потерпевшим, наблюдении за исправностью пути.

Жандармские железнодорожные полицейские отличались мобильностью и высокой организованностью. В качестве примера можно привести действия жандармских полицейских при крушении в 1906 г. в районе станции Ояш воинского эшелона. Как свидетельствовали очевидцы, первыми на место катастрофы прибыл не священник для отпевания погибших, а отряд железнодорожных жандармов для расследования причин трагедии [29, с. 11].

Нельзя обойти вниманием вопросы организации работы жандармских подразделений при авариях и крушениях на железных дорогах. Опыт локализации и ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций показывает, что данные задачи имели специфику, обусловленную нарушением нормального режима работы транспорта и режима жизни в зоне бедствия. В таких условиях деятельность жандармской полиции приобретала огромную общественную значимость.

Глава 3.

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ФУНКЦИИ ЖАНДАРМСКИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ

§ 3.1. Борьба с преступными посягательствами на грузы

Предметом особой заботы руководителей Жандармских полицейских управлений железных дорог всегда были деяния, связанные с преступными посягательствами на грузы. Обусловлено это было тем, что перевозки по железным дорогам России были преобладающими в системе транспорта, их безопасное обеспечение играло определяющую роль как в военной, так и в социально-экономической сферах страны.

С конца XIX века кражи грузов стали наиболее распространенными видами уголовных преступлений. По данным исследователей, на долю хищений перевозимых грузов приходилось от 40% (в 1897 г.) до 53% (в 1906 г.) от общего числа преступлений, совершаемых на Сибирской железной дороге [42, с. 48]. В центральной части России доля «грузовых» преступлений в общей структуре уголовной преступности была сопоставима с приведенными цифрами.

Воровали на железной дороге все товары, которые можно было унести и продать: ценности, деньги, меха, изделия. Не брезговали и необычными товарами, такими как эксклюзивные дамские туалеты или лабораторное оборудование. В инструкциях для железнодорожных жандармов приводится перечень разных видов и способов хищений грузов:

1. Кражи грузов из пакгаузов еще до погрузки в вагон, путем прореза обшивки в стене пакгауза или дверях. Способ этой кражи был таков: вор, просверлив несколько отверстий, вырезал ножовкой часть доски и проникал через образовавшееся отверстие в пакгауз, а затем через то же отверстие возвращался с похищенным. Подобные кражи случались на небольших станциях, где для охраны пакгаузов не имелось специальных сторожей.

2. Кражи грузов из вагонов на станционных путях. Путем срыва пломбы злоумышленник(и) срывал(и) пломбу и открывал(и) дверь. Похищалось то, что можно было унести. Если товары оказывались габаритными, то похищалась их часть. Для сокрытия следов преступления пломба после закрытия вагона вновь навешивалась на дверь.

3. Открытие люка. Устройство люков в вагонах было столь несовершенным, что они открывались даже сами собой от тряски при движении. Этим пользовались злоумышленники, без большого труда открывая люк и проникая в вагон. Для того, чтобы после вскрытия люк находился в закрытом положении, к нему изнутри привязывали какой-либо тяжелый предмет на веревке, который и удерживал люк в закрытом положении.

4. В крыше вагона возле люка прорезалось небольшое отверстие, через которое открывались задвижки люка изнутри, а после совершения кражи через это же отверстие люк закрывался на задвижки. Отверстие закрывалось подручными материалами.

5. Отверстия в крыше легко обнаруживали, поэтому злоумышленники стали возле люка выбивать 2-3 дощечки вагона для того, чтобы открывать задвижки люка. После кражи дощечки прибивались на место. Порой это делали так искусно, что лишь незначительные трещины по их краям составляли признаки того, что они выбивались.

6. Ввиду особенностей конструкций дверей вагонов существовали способы открытия дверей со стороны петель без нарушения целостности пломбы.

7. Кражи из грузовых вагонов совершались и на ходу поезда, когда злоумышленник цеплялся к вагону особыми приспособлениями и проникал в вагон, после чего выбрасывал из вагона ценные вещи, затем и сам спрыгивал.

8. Фиксировались случаи хищения грузов самими железнодорожными служащими, когда ими осуществлялась подмена ценного груза на хлам, не представляющий никакой ценности. Расчет был на то, что на промежуточных станциях считали, как правило, места багажа без его взвешивания и сверки содержимого.

9. Выявлялись случаи, когда злоумышленник сдавал весовщику хлам и объявлял, что внутри вложены ценные товары. При получении на станции заявлял о якобы подмене его багажа и писал заявление о краже.

10. Злоумышленника самого помещали в корзину, прикрывали товарами и сдавали в багаж. В пути следования злоумышленник распаковывал корзину изнутри, похищал сопутствующие товары, открывал вагон изнутри и скрывался с похищенным. Отправители якобы груза (где находился злоумышленник) заявляли о якобы хищении из той самой корзины.

11. Весовщики, имея доступ к грузу на промежуточных станциях, похищали тот груз, который следовал дальше, а для того, чтобы хищение сделать менее заметным, уничтожали и сопроводительные документы или производили соответствующие изменения в них путем подчисток и исправлений.

12. Похищались грузы и путем предъявления весовщику подложных накладных.

13. Железнодорожные служащие, обеспечивающие движение вагонов по станции, злоупотребляли своим правом на перемещение тех или иных вагонов, ставя вагоны на дальние пути (наиболее удобные для совершения хищений) или же под вымышленным предлогом (например, мнимый дефект вагона) отцепляли вагон от состава [51, с. 35-43].

Таким образом, способам хищения грузов, методам их выявления со стороны чинов ЖПУ ж.д. уделялось значительное внимание. Профилактика и раскрытие преступлений данного вида являлось приоритетным направлением деятельности.

Полномочия патрульных жандармских унтер-офицеров в этом плане были весьма широки. Они занимались проверкой исправности люков, запоров и

дверей вагонов, пресекали допуск к погрузке посторонних лиц, присутствовали при наложении пломб на вагоны, участвовали в осмотре вагонов [45, с. 21].

Общим уставом российских железных дорог на чинов жандармской железнодорожной полиции были возложены обязанности по составлению протоколов (так называемых «коммерческих») при выявлении нарушений, определенных Уставом правил перевозки по железным дорогам пассажиров, их багажа и грузов. Такие протоколы составлялись, как правило, жандармскими унтер-офицерами исключительно по заявлениям либо железной дороги, либо собственников грузов. В случае, если при составлении коммерческого протокола обнаруживались признаки хищения груза, то унтер-офицерами составлялся отдельный (полицейский) протокол и проводилось дознание в порядке ч. 9 ст. 261 Устава уголовного судопроизводства [20, с. 691].

Унтер-офицеры во взаимодействии с начальниками станций осуществляли контроль за правильностью оформления сопроводительных документов, отражавших перемещение принятых к перевозке грузов: ведением ответственными книг учета, счетов, а также собирали информацию об образе жизни, расходах ответственных лиц.

В целях раскрытия преступлений, связанных с хищениями грузов, вблизи больших железнодорожных станций чинами ЖПУ ж.д. проводились повальные обыски. Цель этих обысков заключалась в выявлении лиц, проживающих без паспортов и регистрации, бродяг, беглых преступников, воров, грабителей, а также в изъятии краденого имущества из незаконного хранения [42, с. 48].

При повторных кражах на станциях железнодорожная полиция проводила ночные обходы и засады, следила за подозрительными лицами. Систематически проверялись нижними чинами постоянные места сбыта краденых вещей, жилье лиц, занимающихся таким сбытом [24, с. 82].

Нижние чины составляли большое количество протоколов по происшествиям, связанным с перевозками грузов. Руководствуясь Общим уставом российских железных дорог, унтер-офицеры проводили осмотры неудовлетворительно упакованных или неправильно поименованных грузов, участвовали в уничтожении грузов в случае их порчи, осматривали невостребованные грузы. По каждому случаю участия жандармского унтер-офицера в осмотре грузов составлялись протоколы. По сведениям исследователей, в одном лишь отделении за год составлялось до 3,5 тысяч таких протоколов [24, с. 80].

Известны случаи, когда хищениями грузов занимались целые банды, состоящие из железнодорожных рабочих. Вообще, работники железных дорог в первую очередь должны были быть заинтересованными в предотвращении хищений грузов, так как несли ответственность за их повреждение и утрату, они же становились первыми подозреваемыми.

В 1896 г. на железных дорогах было зарегистрировано 2 712 краж перевозимых товаров и грузов, из них 1 601 преступление было совершено служащими железных дорог [24, с. 82].

Надо отдать должное руководству железных дорог – спрос с таких работников был самым строгим. На представления сотрудников полиции железнодорожная администрация реагировала оперативно.

В период первой русской революции 1905-1907 гг., а также после нее вооруженные нападения на грузовые поезда, грабежи и разбои, совершаемые в отношении лиц, обеспечивающих сопровождение и сохранность перевозимых грузов, стали называться экспроприацией. Этот вид хищений на железнодорожном транспорте совершался боевиками революционных политических партий. В качестве примера приведем случай, когда боевая группа Польской социалистической партии под руководством Юзефа Пилсудского 26 сентября 1908 г. на станции Безданы, расположенной на пути из Варшавы в Санкт-Петербург, совершила вооруженное нападение на почтовый поезд. В результате один жандарм был убит, другой ранен. Пострадали четыре солдата, сопровождавшие груз. Сумма экспроприированного (награбленного) составила 200 000 рублей [44, с. 92-93].

О том, что проблема хищения грузов на железнодорожном транспорте стояла очень остро, свидетельствует тот факт, что с 1902 г. министр путей сообщения получил право вооружать служащих Владикавказской, Закавказской, Сибирской и Забайкальской железных дорог огнестрельным оружием [44, с. 91].

Из-за малочисленности жандармских чинов в помощь привлекались вооруженные сторожа. Они принимались на службу и увольнялись с нее начальниками жандармских полицейских отделений, то есть в административном отношении подчинялись ЖПУ ж.д. Все формальности по определению сторожей на службу совершались начальниками станций. Они же вели учет личного состава сторожей, выплаты им жалованья. Для них разрабатывалась специальная инструкция. Согласно этой инструкции «на сторожей возлагается охрана всех груженных вагонов, складочных мест и имущества железной дороги в пределах станций; каждому сторожу жандармской полиции указывается участок для охраны; сторож не должен был допускать посторонних лиц и ходить по путям» [24, с. 93]. Сторожа проверяли целостность вагонных пломб, замков у складов, а о замеченных неисправностях докладывали дежурному унтер-офицеру. Если сторож был замечен в халатном исполнении обязанностей трижды, он увольнялся со службы соответствующим начальником Жандармского полицейского отделения железных дорог.

Ряд исследователей сходятся во мнении, что железнодорожные жандармы вносили значительный вклад в борьбу с преступными посягательствами на грузы, перевозимые по железным дорогам Российской империи. Вместе с тем ввиду массовых хищений грузов на железных дорогах Российской империи признать борьбу с «грузовыми» преступлениями успешной не могло даже руководство Корпуса жандармов, отмечая, что «успехи железнодорожной жандармерии в борьбе с хищениями были весьма скромными». Причины такого положения коренились в самой организации и осуществлении службы жандармскими чинами железных дорог. Согласно изданному Отдельным корпусом жандармов 2 июня 1914 г. циркуляру № 77, унтер-офицеры должны были

находиться только в тех поездах, которые перевозили грузы на сумму свыше 100 000 рублей. Более того, жандармы не осуществляли оперативную работу. Им запрещалось переодеваться в гражданскую одежду. Все это снижало их возможности по раскрытию уголовных преступлений, особенно хищений грузов [24, с. 82].

В борьбе с преступными посягательствами на грузы исследователи выделяют две проблемы:

1) отсутствие в структуре железнодорожной жандармской полиции сыскных отделений;

2) формализм и бюрократическое отношение чиновников к вопросам взаимодействия, что не позволяло жандармам эффективно решать задачи розыска и задержания преступников [42, с. 49].

§ 3.2. Надзор за железнодорожными служащими, обществами, союзами и собраниями. Борьба с забастовками

Жандармская железнодорожная полиция, являясь институтом государственной власти Российской империи, обеспечивала контроль за выполнением железными дорогами и железнодорожниками полицейских правил Общего устава российских железных дорог.

Начальник отделения ЖПУ ж.д. должен был знать в лицо всех агентов, начальствующих над низшими железнодорожными служащими. Ему предписывалось владеть следующими сведениями в отношении железнодорожных служащих:

- о численном составе агентов на вверенных участках пути;
- о происхождении и исповедании;
- их исполнительности и добросовестности, особенно среди лиц, имеющих доступ к материальным ценностям;
- о всех взысканиях, которым подвергались (судебным и служебным);
- о взаимоотношениях между железнодорожными начальниками и подчиненными, в том числе в цехах и мастерских;
- принимаемых железнодорожным начальством мер к сохранности имущества [20, с. 108].

Кроме того, к концу XIX века рабочее движение железнодорожников становилось более массовым. Изнурительный труд, отсутствие охраны жизни и здоровья, жизнь в переполненных бараках и казармах, с одной стороны, и работа политических партий, с другой стороны, привели к росту рабочего движения на железных дорогах империи. Первые стихийные выступления за улучшение экономического положения начались еще в 70-е годы. Первые шаги рабочее движение делало в пору активной деятельности народников, которые оказывали влияние на железнодорожных рабочих и служащих.

В середине 90-х годов наметился поворот от стихийных выступлений к организованному. Правительство стремилось закрепить защиту общества и государства от нелегальных общественных организаций.

В 1867 году был издан указ «О противозаконных сообществах», к которым были отнесены нелегальные общественные организации, товарищества, артели, преследующие «вредную цель». В 1874 году указом «О наказаниях за составление противозаконных сообществ и участие в оных» было установлено строгое наказание (лишение свободы сроком до 4-х лет), за участие в нелегальном обществе, имеющем целью противодействие распоряжениям правительства или возбуждение вражды между хозяевами и рабочими.

В период случавшихся забастовок чины ЖПУ ж.д. принимали следующие меры, направленные на:

- предупреждение новых и прекращение уже случившихся забастовок;
- недопущение насильственного воздействия на железнодорожных служащих как на линиях дорог, так и в железнодорожных мастерских;
- охрану брошенного забастовщиками имущества, которое осталось без надзора;
- заботу о пассажирах, оказавшихся в безвыходном положении на глухих станциях [20, с. 600].



Железнодорожный мост через реку, начало XX века

В целях профилактики железнодорожных забастовок чинам ЖПУ ж.д. предписывалось следующее:

1) быть знакомыми с жизнью железнодорожных служащих и рабочих, быть в курсе их высказываний, недовольств, требований;

2) обо всех брожениях незамедлительно уведомлять чины общей полиции и начальников губернских жандармских управлений, поддерживая с ними непрерывную связь;

3) выявлять агитаторов забастовочных движений и предъявлять к ним требования незамедлительно прекратить пропагандистскую деятельность, а в случае неисполнения требований – арестовывать таковых и предавать в установленном порядке в распоряжение начальников (или их помощников) губернских жандармских управлений для возбуждения в отношении них уголовного преследования;

4) при возникновении забастовок чины ЖПУ ж.д. должны были принимать решительные меры, направленные на пресечение беспорядков. При необходимости привлекать для оказания содействия чины общей полиции и губернских жандармских управлений. Общую координацию деятельности всех ведомств брал на себя губернатор [20, с. 600-601].

Борьба с забастовками для чинов ЖПУ ж.д. стала особенно актуальна после событий 1905 г., когда требования власти к силовым структурам по противодействию забастовкам значительно ужесточились.

Осенью 1905 года массовые выступления железнодорожников распространились по всей сети и парализовали работу транспорта. Начальники ЖПУ ж.д. сообщали о массовых выступлениях. Правительство начало наступление на рабочее движение. Министерство путей сообщения разослало приказ о немедленном увольнении всех членов комитетов, бюро, делегатских собраний и тех, на кого укажут жандармы.

В полосе отчуждения железных дорог были запрещены «всякие собрания», приостановлена и продажа «всякого рода произведения печати и тиснения», разрешено выселение «отдельных лиц» и наказание по законам военного времени. В 1906 г. с предприятий железнодорожного транспорта было уволено более 20 тыс. революционно настроенных рабочих и служащих. Все предприятия, где были забастовки, были закрыты, все без исключения мастерские считались уволенными. Обратный прием на службу производился с самым строгим разбором, только после разрешительного талона начальника жандармского полицейского отделения. Начальнику жандармского полицейского отделения предъявляли свидетельства о политической благонадежности, заверенные губернатором.

Так, на Московско-Казанской дороге в январе 1906 года был создан «Особый комитет», куда для предотвращения революционных выступлений входили представители железнодорожной администрации и ЖПУ ж.д. Особые комитеты создавались и на других железных дорогах империи и существовали до 1917 г. С поступающих на железную дорогу служащих представители Осо-

бых комитетов брали расписки, что служащий ознакомлен с Высочайшим указом от 2 декабря 1905 года «О временных правилах», о наказуемости за участие в забастовках на предприятиях, имеющих общественное или государственное значение. Кроме того, поступающий на службу обязался не принимать участия в каких-либо собраниях, митингах и сходках.

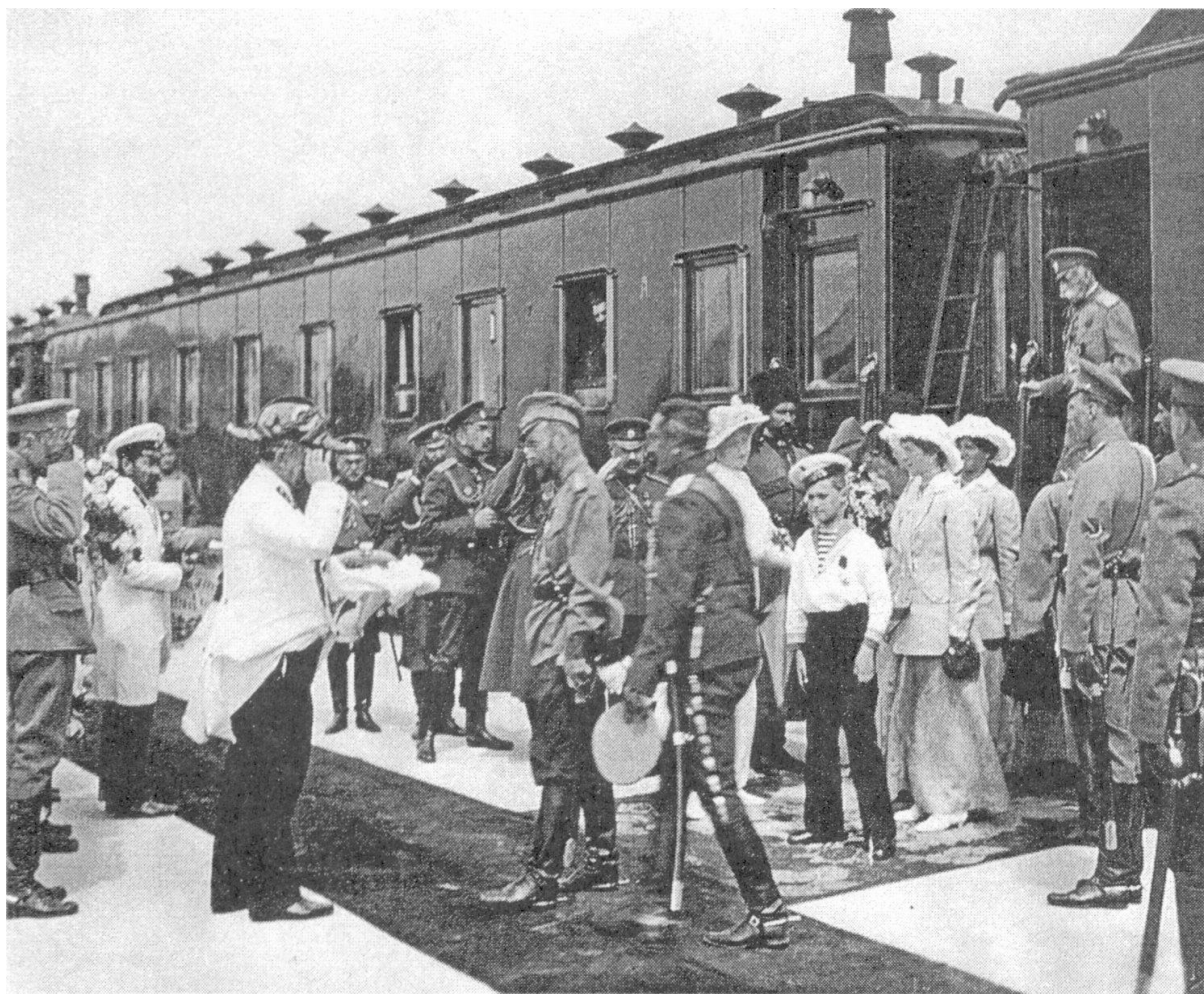
Реакцией правительства на революционное движение 1905 года стало привлечение жандармской железнодорожной полиции к проведению дознаний о всех преступных действиях, совершаемых в полосе отчуждения железных дорог. Решение это было оформлено Приказом от 28 июля 1906 г. № 145 [46, с. 147]. Этим приказом на начальников ЖПУ ж.д. возлагались обязанности по политическому розыску посредством «секретных сотрудников» или «вспомогательных агентов» [4, с. 199]. Для этого жандармскими полицейскими учреждалось негласное наблюдение за рабочими железных дорог, особое внимание уделялось мастерским и депо для того, чтобы не было противоправительственной агитации во время их работы. В случае выявления агитаторов, их предписывалось незамедлительно арестовывать [47, с. 49].

Политический розыск на железных дорогах Российской империи чины ЖПУ ж.д. вели по указаниям департамента полиции и под ближайшим руководством начальника местного охранного отделения и своего начальника управления. К сведениям о результатах политического розыска нижние чины не допускались. Всю отчетность вел начальник отделения лично [20, с. 109].

Таким образом, рабочее движение на железных дорогах тесно взаимодействовало с политическими партиями социалистического толка и было серьезной политической силой, противодействие забастовкам требовало значительных усилий со стороны ЖПУ ж.д. Вплоть до 1906 г. ЖПУ ж.д. были отстранены от политической деятельности. Только в 1906 г. в связи с дальнейшим ростом революционного движения и активным участием в нем рабочих и служащих на железных дорогах правительство привлекло ЖПУ ж.д. к деятельности, направленной на борьбу с народными выступлениями.

3.3. Охрана на железных дорогах при путешествиях высокопоставленных лиц. Борьба с терроризмом

Частые поездки императора по железным дорогам в условиях социально-политической нестабильности провоцировали радикально настроенных лиц на акты незаконного вмешательства в деятельность железнодорожного транспорта. В этих условиях важнейшей задачей жандармских полицейских управлений железных дорог было обеспечение безопасности участков обслуживания от актов незаконного вмешательства при Высочайших следованиях императорских поездов [48].



Путешествие Императора Николая II

Необходимость охраны императорских поездов была вызвана прежде всего реальной угрозой совершения террористических актов со стороны радикально настроенных лиц. С 1866 года волна народовольческого террора захлестнула Россию. В этих условиях для охраны членов императорской фамилии во время Высочайших путешествий по Российской империи, 6 мая 1878 г. в Москве был сформирован 1-й железнодорожный батальон. В него входили две строительные и две эксплуатационные роты. Террористические акты в России тем временем продолжались: 18 ноября 1879 года террористы-народовольцы во главе с А.И. Желябовым совершили покушение на Александра II во время его следования в императорском поезде через станцию Александровск по пути из Крыма в Петербург. Во время прохождения состава под Александровском террористы перепутали провода, и взрыв не последовал, тем не менее, уже на следующий день, 19 ноября 1879 года прогремел взрыв под поездом возле Москвы. Был взорван свитский¹ поезд, который террористы перепутали с императорским. К концу 1879 года стало очевидным, что меры по обеспечению безо-

¹ От слова «свита».

пасности императора во время проезда по железным дорогам были не достаточны.

Службой охраны императора совместно с министерством путей сообщения 2 сентября 1882 г. были составлены «Правила для движения экстренных поездов чрезвычайной важности по железным дорогам России» [49]. Они состояли из 25 параграфов и предназначались: «для обеспечения в техническом отношении безопасности и правильности движения экстренных поездов чрезвычайной важности». В «Правилах» шла речь о содержании пути, расписании движения, исправности вагонов и их отбора, об охране, запорах на дверях вагонов, проверках технической прислуги на предмет благонадежности жандармами, о сопровождении паровозов начальникам участка службы пути и допуску машинистов к управлению. Экстренный поезд чрезвычайной важности были обязаны сопровождать: а) заведующий технической частью охраны; б) правительственный инспектор дороги или его помощник, если главный начальник охраны того потребует; в) начальник Жандармского полицейского управления железных дорог; г) управляющий дорогой; д) агент службы телеграфа. Кроме того, этими правилами предписывалось, чтобы вся техническая прислуга (слесари, осмотрщики, смазчики и другие агенты) должны были бы находиться в поезде. Кроме указанных лиц никто не должен быть допущен к осмотру вагонов императорского поезда. Наибольшие полномочия по организации безопасного движения экстренных поездов чрезвычайной важности возлагались на главного начальника охраны.

Начальники ЖПУ ж.д. были обязаны в районе своего управления лично сопровождать поезда, в которых следовали:

- 1) Император;
- 2) шеф жандармов – Министр внутренних дел;
- 3) Военный министр;
- 4) Командир отдельного корпуса жандармов;
- 5) Начальник штаба отдельного корпуса жандармов [20, с. 100].

При следовании императорских поездов, помимо общих мер, принимаемых чинами ЖПУ ж.д. для обеспечения безопасности на объектах железнодорожного транспорта, принимались еще и особые меры охраны, направленные на обеспечение благополучного следования императорского поезда. Главные задачи этих мер сводились к тому, чтобы:

- 1) предупредить всякую попытку остановки или крушения поезда заранее подготовленных работ (например, разборудования пути, подкопов, повреждение мостов, установку на железнодорожный путь взрывных устройств);
- 2) наложение на рельсы посторонних предметов, могущих вызвать нарушение движения или сход поезда;
- 3) недопущение действий в отношении лиц, следующих в поезде (например, выстрел) [50, с. 1].

При следовании императорских поездов, независимо от общих мер, ограждающих безопасность проезда по железным дорогам, дополнительно принимались особые меры охраны.

7 апреля 1883 года была издана инструкция чинам жандармских полицейских управлений железных дорог для охраны экстренных поездов чрезвычайной важности и наблюдения за населением, проживающим на земле, отчужденной под железные дороги (меры охраны пути до времени следования поездов чрезвычайной важности). Согласно этому документу чины Жандармских полицейских управлений железных дорог должны были наблюдать в полицейском отношении за исполнением министерством путей сообщения обязанностей по организации безопасного движения, за строительством новых объектов. Станционные жандармы обязаны были иметь списки всех лиц, проживающих в участках и знать живущих в лицо. Должны быть списки мест пути, требующих особенно бдительного наблюдения. Императорские покои, находившиеся на станции, а также истопники, сторожа и обслуга были в ведении ЖПУ ж.д. Подвалы под покоем императора не могли быть ничем заняты. При этом допускалось под покоем императора отведение квартир жандармским унтер-офицерам, чинам полиции и некоторым служащим железных дорог по выбору начальников отделений ЖПУ ж.д. Ремонт всех помещений производился в присутствии лица, назначенного начальником жандармского полицейского управления. При следовании экстренного поезда чрезвычайной важности привлекались все чины железнодорожной полиции. Если их было недостаточно, то докладывалось в штаб корпуса жандармов с указанием недостаточного числа чинов. В этом случае начальник ЖПУ ж.д. мог обратиться к губернатору с просьбой о привлечении к охране пути лиц из числа местных жителей. Начальники отделений ЖПУ ж.д. хранили у себя списки лиц, обязанных быть на пути во время следования экстренных поездов. Все лица, находившиеся на пути, снабжались билетами «известного цвета» с подписями и печатями начальника жандармского полицейского отделения. После снятия охраны все билеты отбирались начальником отделения и сдавались начальнику управления для проверки. Каждый случай утери билета надлежало немедленно расследовать местным начальником отделения ЖПУ ж.д. Начальники ЖПУ ж.д. для определения необходимой численности воинских чинов должны были иметь списки: а) числа нижних чинов и местных жителей; б) местности и населенных пунктов, где должны были располагаться воинские чины. В ожидании поездов пути и сооружения на них обследовались начальниками отделений вместе с начальниками участков ремонта. Все предварительные соображения по охране согласовывались между железнодорожной и общей полицией. Принятие мер и ответственность по охране железнодорожного пути в полосе отчуждения лежала исключительно на железнодорожной полиции. Все лица, принимавшие участие в охране, должны были руководствоваться указаниями чинов железнодорожного жандармского полицейского управления. Начальники местной железнодорожной полиции разрешали все недоразумения между войсками и чинами общей полиции и железнодорожными служащими. Чины ЖПУ ж.д. имели право требовать содействия военных чинов, следили за строгим исполнением всех распоряжений, сделанных по случаю движения поездов чрезвычайной важности и всех правил, установленных главным начальником охраны по соглашению с

министром путей сообщений. В день прохода экстренных поездов чрезвычайной важности лица, не имевшие билетов за подписью и печатью начальника отделения ЖПУ ж.д., на дорогу не допускались. В порядке исключения разрешалось железнодорожным служащим осуществлять экстренные работы только в сопровождении уполномоченного лица и с разрешения начальника местного отделения ЖПУ ж.д. Перед прибытием поезда чрезвычайной важности все барьеры запирались. Проход и проезд через пути полностью исключался. Приближаться к рельсам ближе 100 сажен для посторонних лиц было полностью запрещено. Не допускалась остановка и движение в путепроводах пешеходов и экипажей. Кроме того, чины ЖПУ ж.д. делали распоряжения о прекращении движения судов и плотов под железнодорожными мостами в тех местах, где это признавалось необходимым. Вагоны с соседних путей, смежных с теми, где должен был проследовать экстренный поезд, предписывалось убирать. В случае, если это было невозможно сделать, чины ЖПУ ж.д. наблюдали, чтобы эти вагоны были заперты. Начальник ЖПУ ж.д. был обязан сопровождать поезд чрезвычайной важности по своему участку. При этом начальник ЖПУ ж.д. должен был иметь при себе список всех агентов, сопровождавших поезд в качестве прислуги, и рабочих (кондукторов, смазчиков, осматривщиков, слесарей). При остановке поезда на станциях к составу и паровозам никто не допускался. Осмотры производились агентами, находившимися в поезде. У всей прислуги были удостоверения их компетентности технической (выдаваемые управлением дорогой и инспекторами) и нравственной (выдаваемые начальником ЖПУ ж.д.). После проследования по своему участку начальник ЖПУ ж.д. передавал поезд и списки другому начальнику ЖПУ ж.д., который принимал поезд для дальнейшего сопровождения [51].

Для обеспечения безопасности следования поездов чрезвычайной важности привлекались войска и чины общей полиции с ближайших и соседних территорий, а в некоторых случаях и придорожное население. Ответственность за выбор людей из числа местных жителей лежала на общей полиции. Если местные жители были расставлены вперемешку с войсками, то при охране войсковые начальники наблюдали за ними. Если местные жители занимали отдельные участки, то чины общей полиции наблюдали за ними под руководством чинов ЖПУ ж.д. По извещению губернатора местный исправник составлял списки и направлял благонадежных лиц в пункты, назначенные для охраны железной дороги. Местные жители охраняли участки железной дороги вблизи своих жилищ. При крайней необходимости их должны были перевозить бесплатно железнодорожным транспортом. Места для наблюдения местные жители занимали по указанию чинов ЖПУ ж.д. Под руководством общей полиции на расстоянии 100 саженей от пути (с обеих сторон) они осматривали участки местностей, прилегавшие к их участку охраны. В лесах и оврагах устанавливались особые посты. Осматривались ямы, рывины, канавы, трубы, мосты и другие сооружения. Все места, которые имели следы свежих работ, обследовались особенно тщательно. Местные жители, призванные для охраны железной дороги, должны были предупреждать: а) всякую попытку причинить крушение или остановку

поезда путем подготовительных работ (таких как: подкопов, повреждений сооружений, установки мин и др.); б) покушение против безопасного проезда путем наложения на рельсы посторонних предметов; в) выстрелы и бросание снарядов в лиц, следующих в поезде. Уездный исправник после получения сообщения от губернатора о движении поезда чрезвычайной важности стягивал к полосе отчуждения возможно большее количество чинов общей полиции и урядников, а при недостаточном количестве таковых доносил об этом по телеграфу губернатору с объяснением причин. Наблюдению урядников поручались отдельные участки, где они должны были находиться безотлучно, объезжая их как можно чаще. В день же следования поезда чрезвычайной важности урядники должны были производить разъезды вдоль участка безостановочно. Таким образом, все предварительные соображения по охране пути, возникавшие между войсками, общей и железнодорожной полицией согласовывались между собой. В связи с тем, что принятие мер и ответственность по охране железнодорожного пути в полосе отчуждения лежала исключительно на железнодорожной полиции, то всем задействованным лицам необходимо было руководствоваться указаниями чинов ЖПУ ж.д. [52].

Во время Русско-Японской войны спектр обязанностей жандармской железнодорожной полиции расширялся. Необходимо было осуществлять надзор за перевозкой взрывчатых и легковоспламеняющихся военных грузов, оказывать содействие комендантам военно-санитарных поездов, пресекать пьянство и правонарушения нижних чинов во время следования воинских эшелонов по железной дороге, учитывать и контролировать процесс перевозки военнопленных. Эту деятельность регламентировали:

- «Положение о перевозке войск по железным дорогам» 1873 г.;
- «Временное положение о военно-санитарных поездах» 1904 г.;
- «Военно-судный устав»;
- «Временное положение о военнопленных русско-японской войны» 1904 г. [53, с. 24].

Кроме того, жандармские унтер-офицеры в пределах своих полномочий противодействовали шпионам. Для этого жандармский полицейский подсаживался в вагон, где следовал иностранец, садился напротив него в форме и с оружием, что сильно смущало иностранцев. У подозрительного лица проверялись документы неспешно, тщательно с целью максимально отвлечь его от сбора необходимых ему сведений [29, с. 39].

Мероприятия по охране поездов чрезвычайной важности предполагали значительную мобилизацию сил и средств в обеспечении безопасности следования императорских поездов. Вместе с тем уровень обеспечения безопасности напрямую зависел от организации межведомственного взаимодействия силовых структур и исполнительской дисциплины на местах, единообразного понимания и исполнения должностными лицами соответствующих распоряжений и инструкций, надлежащего контроля и руководства за действиями нижних чинов.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В условиях реформирования системы МВД принципиально важно определить тенденции, направления и основы трансформации, учитывая имеющийся исторический опыт предшествующих структур. Оценивая деятельность жандармских железнодорожных полицейских, крайне важно видеть суть вещей, а не их форму. К сожалению, преемственность между историческими периодами была нарушена, и при смене государственных идеологий предыдущие достижения нивелировались. Спустя годы, мы можем объективно оценить деятельность жандармских полицейских управлений железных дорог. С момента развития нового вида транспорта – железнодорожного – была создана специальная силовая структура, которая обеспечивала безопасность его функционирования. Проблемы, с которыми столкнулось государство с введением в эксплуатацию железных дорог, были связаны, как и сейчас, с хищениями собственности, преступлениями против личности, совершением террористических актов на объектах транспортной инфраструктуры. На всех уровнях – от ЖПУ ж.д. до унтер-офицерских пунктов – в рамках своей компетенции железнодорожные жандармы решали первостепенную государственную задачу – повышение эффективности системы транспортной безопасности, уровня защищенности граждан на объектах транспорта. С периода самого становления железнодорожной жандармерии полицейские служащие совершенствовали свою профессиональную деятельность, нарабатывали опыт и навыки работы в специфических условиях, отличных от деятельности общей полиции.

Во многом эффективность работы ЖПУ ж.д. была связана с последовательной кадровой политикой на всех уровнях: от управления до низового звена, непосредственных исполнителей. Исторический опыт функционирования ЖПУ ж.д. доказал необходимость специальной подготовки кадров для работы на транспорте. Обеспечение целевой подготовки кадров для органов МВД России на транспорте – это важный этап формирования условий защищенности пассажиров и работников транспорта и транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства. Приказом МВД России от 2 августа 2013 года № 591 «О внесении изменений в приказ МВД России от 29 августа 2012 года № 820 «О профилизации образовательных учреждений МВД России» функциями учебно-научного центра по реализации приоритетного профиля подготовки «Деятельность подразделений по обеспечению безопасности на объектах транспорта» наделен Белгородский юридический институт МВД России имени И.Д. Путилина.

50 лет железнодорожные жандармы надежно обеспечивали охрану общественного «порядка и благочиния», укрепляли нравственные устои, противостояли терроризму и революционному брожению. После Февральской революции 1917 года деятельность жандармских полицейских подразделений железных дорог прекратилась, и страна погрузилась в хаос, одним из его проявлений стал паралич железных дорог. Российская жандармская железнодорожная по-

лиция за годы существования сформировала традиции, которые побуждают к образцовому выполнению служебного долга, честному и добросовестному служению народу, к всемерному укреплению правопорядка, строгому соблюдению законности и служебной дисциплины на объектах несения службы.

С учетом специфических условий несения службы и перспектив развития объектов обслуживания, влияния факторов социально-экономической политики, роль транспортной полиции объективно будет только возрастать. Об этом свидетельствует и мировой опыт. Транспортная полиция за рубежом является одним из старейших правоохранительных институтов. Это обусловлено прежде всего социально-экономической значимостью выполняемых ею многочисленных функций по обеспечению установленного правопорядка. Практика показывает, что нельзя передать правоохранительные функции на транспорте негосударственным структурам, даже при условии развитых партнерских отношений и взаимодействии всех ветвей государственной машины.

Безусловно, время влияет на работу транспортной полиции, вносит коррективы в реорганизацию основных функций. Так, в связи с разгосударствлением железных дорог на первый план вышла задача организации мер по сопровождению структурной реформы железнодорожного транспорта и предупреждению правонарушений при осуществлении экономических преобразований, обеспечивающих защиту интересов государства.

Еще одно обстоятельство внесло коррективы в деятельность структур территориальных органов МВД России на транспорте. При сохранении линейного принципа их построения сейчас в оперативном обслуживании находится не каждая железная дорога в отдельности, а несколько дорог на уровне федеральных округов. Такая ситуация требует четкого нормативного правового обеспечения правоохранительной деятельности на транспорте, в частности, в плане взаимодействия с железнодорожным ведомством.

Для повышения эффективности деятельности правоохранительных органов на транспорте необходимо учитывать развитие инфраструктуры, увеличение скорости движения грузов, пассажиров, террористические угрозы, так что тенденции к снижению объемов работы у сотрудников транспортной полиции не предвидится.

Как отмечал В.В. Путин, важно, «чтобы каждый сотрудник, выполняя слова однажды произнесенной присяги: «Служу России, служу Закону!» – осознавал меру личной ответственности перед страной и обществом за каждое принятое им решение» [54].

ВОПРОСЫ ДЛЯ САМОКОНТРОЛЯ

1. Почему охрана железной дороги потребовала создания особой полицейской структуры – жандармской железнодорожной полиции?
2. Какова была структура жандармско-полицейских управлений железных дорог?
3. Кто мог служить в жандармской железнодорожной полиции?
4. Какие требования предъявлялись к поступающим на службу в жандармско-полицейские управления железных дорог?
5. Назовите основные нормативные акты, отражающие процесс становления и развития жандармских полицейских управлений железных дорог.
6. Какие основные направления деятельности железнодорожных жандармов?
7. В чем отличие организации службы в жандармской железнодорожной и общей полиции?
8. Какие функции жандармской железнодорожной полиции относились к общеполицейским?
9. Назовите специальные функции жандармских железнодорожных подразделений.
10. В чем значение опыта жандармской железнодорожной полиции для сотрудников современных территориальных органов МВД России на транспорте?

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. В оперативном обслуживании органов внутренних дел на транспорте России находится 17 железных дорог протяженностью 86 тыс. 151 км // PPT.RUURL: <http://ppt.ru/news/11767> (дата обращения: 16.05.2017).

2. Тимофеев Л. Справочная книга для чинов Жандармских Полицейских Управлений железных дорог. По жандармско-полицейской части. Общие обязанности жандармской железнодорожной полиции. – Санкт-Петербург: Типография Штаба Отдельного Корпуса Жандармов, 1908. – 1238 с.

3. Овчинников Н.А., Захаренков В.В., Ромахов А.В. На службе отечеству. История организации и обеспечения правопорядка на транспорте. К 90-летию транспортной милиции. – Нижний Новгород: Содействие, 2008. – 264 с.

4. Перегудова З.И. Политический сыск России (1880-1917). – Москва: РОССПЭН, 2000. – 431 с.

5. Якунин В.И. Железные дороги России и государство: монография – Москва: Научный эксперт, 2010. – 432 с.

6. Борисов А.В., Малыгин А.Я., Мулукаев Р.С. Российская империя. История полиции: монография. – Москва: РИПОЛ классик, Де'Либри, 2014. – 608 с.

7. Романов В.В. Зарождение подразделений корпуса жандармов на железных дорогах в 40-50-х гг. XIX в. // История государства и права. 2005. № 8. С. 37-42.

8. Амельчаков И.Ф., Александров А.Н., Дергилева С.Ю. Становление и развитие транспортной полиции России в XVIII – начале XX веков // Проблемы правоохранительной деятельности. 2016. № 3. С. 6-10.

9. Страницы истории и современности правоохранительной деятельности на Юго-Восточной железной дороге: сборник материалов об истории и нынешнем состоянии правоохранительной деятельности на Юго-Восточной железной дороге, посвящен 200-летию юбилею МВД России / В.И. Краснов, В.П. Долбилов, В.И. Кораблин [и др.]; под ред. М.И. Савченко. – Воронеж: Кор-Полиграф, 2002. – 184 с.

10. Тимофеев Л.А. Справочная книжка для чинов Жандармских Полицейских Управлений железных дорог. Жандармские обязанности на строящихся железных дорогах. – Санкт-Петербург Типография Штаба Отдельного Корпуса Жандармов, 1908. – 56 с.

11. Путятин В.Д. Становление и развитие органов внутренних дел на транспорте в дореволюционной России // Транспортное право. 2006. № 4. С. 37-43.

12. Министерство внутренних дел, 1902-2002: исторический очерк / под общ. ред. Р.Г. Нургалиева. – Москва: Объединенная редакция МВД России, 2004. – 648 с.

13. Гостева С.С., Мыцыков В.В. Жандармский полицейский надзор на железных дорогах России в начале XX в. // Берегиня-777-Сова. 2009. № 1. С. 9-34.

14. Полное собрание законов Российской империи. – Санкт-Петербург, 1885. Собр. 2. Т. 36. № 37289.

15. Полное собрание законов Российской империи. – Санкт-Петербург, 1885. Собр. 2. Т. 46. № 49615.
16. Полное собрание законов Российской империи. – Санкт-Петербург, 1885. Собр. 3. Т. 5. № 3055.
17. *Спиридович А.* Записки жандарма. – Москва, 1991. – 263 с.
18. *Козьмин К.* Правила для приема офицеров в отдельный корпус жандармов. – Казань: Типография П.И. Кидалинского, 1899. – 16 с.
19. *Шамаев В.Г.* У истоков спецслужб в армейской форме // Подъем. 2001. № 1. С. 11.
20. *Тимофеев Л.А.* Обязанности жандармской железнодорожной полиции по жандармско-полицейской части. – 2-е изд., перераб. и доп. – Санкт-Петербург Типография Министерства Внутренних Дел, 1912. – 1195 с.
21. *Алексеев А.В.* Духовно-нравственное состояние русского общества конца XIX – начала XX веков; историко-конфессиональный (православный) взгляд: автореф. дис. ... канд. ист. наук. – Москва, 2008. – 28 с.
22. *Перегудов А.В.* Эволюция представлений о мундире среди чинов отдельного корпуса жандармов // Вестник Оренбургского государственного педагогического университета: электронный научный журнал. 2017. № 3. С. 177-178.
23. *Лавренова А.М.* Синий мундир в зеркале вены: взаимовлияние личной жизни и служебной карьеры чинов отдельного корпуса жандармов // Новый исторический вестник. 2015. № 44. С. 31-53.
24. *Колодий М.А.* Летопись транспортной милиции Поволжья. – Саратов: Приволжское управление внутренних дел на транспорте МВД России, 2009. – 432 с.
25. *Санин В.Е.* Особенности нормативного регулирования правоприменения в борьбе жандармерии Сибирской железной дороги с корыстной преступностью // Вестник экономической безопасности. 2016. № 6. С. 119-124.
26. *Лавренова А.М., Мартынова А.П.* Служба в Саратовском охранном отделении (о кризисе идентичности в жандармской среде) // Новый исторический вестник. 2015. № 43. С. 99-116.
27. *Егоров А.Н.* Документы губернских жандармских управлений как источник формирования образа провинциального либерала (по материалам Вологодской и Новгородской губерний) // Вестник Череповецкого государственного университета. 2013. Т. 1. № 3 (49). С. 34-37.
28. *Харитонов А.Н., Абдрахманов А.И.* Ликвидация железнодорожной полиции после свержения самодержавия как один из факторов крушения железнодорожного комплекса дореволюционной России // Вестник Всероссийского института повышения квалификации сотрудников МВД России. 2013. № 4. С. 44-48.
29. *Бачинский Л.А., Бурыкин В.М., Бревнов А.В.* [и др.]. Время: люди и магистрали. – Москва: Наша молодежь, 2014. – 336 с.
30. Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов. Исправлен по 15-е сентября 1887 г. – Санкт-Петербург: Типо-литография Месника и Рима, 1887. – 331 с.

31. *Петров*. Практическое руководство для унтер-офицеров Жандармских полицейских управлений железных дорог при исполнении служебных обязанностей по закону 19 мая 1871 года. – Санкт-Петербург: Русская Скоропечатня (П.С. Нахимова), 1878. – 170 с.

32. *Залесский И.П.* Правила ведения хозяйства в частях и управлениях. – Санкт-Петербург Типография Штаба Отдельного Корпуса Жандармов, 1910. – 288 с.

33. *Антропов В.М.* Правовое регулирование применения оружия полицией и жандармерией Российской Империи в конце XIX – начале XX вв. // Алтайский юридический вестник. 2016. № 13. С. 7-11.

34. *Мурашко А.И.* Первоначальная профессиональная подготовка железнодорожных жандармов Российской Империи // Актуальные проблемы юридического образования. – Минск, 2016. С. 174-176.

35. *Перегудов А.В.* Военный шпионаж в Воронежской губернии в годы Первой мировой войны // Вестник Воронежского государственного университета. Серия: История. Политология. Социология. 2015. № 1. С. 109-115.

36. *Михайлов И.Д.* Эволюция русского транспорта 1913-1925 г. – Москва: Экономическая жизнь, 1925. – 246 с.

37. *Нурадинов Ш.М., Литвинов Н.Л.* Развитие органов внутренних дел на транспорте в дореволюционной и советской России / Правоохранительная деятельность на транспорте: итоги перспективы: материалы Межд. науч.-практ. конф. – Орел: Орловский юридический институт МВД России, 1999. С. 44-49.

38. *Краснов П.Н.* На внутреннем фронте. В Донской станице при большевиках (февраль 1918 года). Всевеликое Войско Донское. – Москва: Айрис-Пресс, 2003. – 454 с.

39. *Санин В.Е.* Жандармское полицейское управление Сибирской железной дороги в организации обеспечения порядка и законности в ходе переселенческого движения в России (1893-1914 гг.) // Вестник Московского университета МВД России. 2014. № 4. С. 106-110.

40. *Лавренова А.М.* Чины отдельного корпуса жандармов в восприятии российских революционеров // Вестник РГГУ. Серия: История. Филология. Культурология. Востоковедение. 2014. № 19 (141). С. 21-32.

41. *Фролов В.В., Тышковец Н.К.* Особенности совершения краж на железных дорогах в России в конце XIX – начале XX века // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. 2009. № 2. С. 27-31.

42. *Санин В.Е.* Деятельность Жандармского полицейского управления Сибирской железной дороги по борьбе с преступностью: XIX – начало XX века // Международный журнал конституционного и государственного права. 2017. Т. 2. № 2. С. 46-50.

43. *Глушаченко С.Б.* К вопросу о содействии служащих железных дорог железнодорожной жандармерии // Вестник экономической безопасности. 2016. № 5. С. 188-190.

44. *Абдрахманов А.И.* Проблема хищений на железнодорожном транспорте Российской империи периода империализма (конец XIX – начало XX вв.) // Вестник Всероссийского института повышения квалификации сотрудников Министерства внутренних дел Российской Федерации. 2014. № 2. С. 89-93.

45. *Захаренков В.В., Сальников А.А.* На страже магистралей. Очерки истории транспортной милиции России / под общ. ред. В.В. Захаренкова. – Москва: Иван Федоров, 2002. – 248 с.

46. *Гурулев И.В.* Взаимодействие полиции и корпуса жандармов в Российской империи (1826-1917 гг.) // Власть. 2017. Т. 25. № 7. С. 142-148.

47. *Афанасьева О.В.* Деятельность Ишимского отделения Омского Жандармского полицейского управления железных дорог в 1914-1917 гг. (по документам Тюменского государственного архива) // Историческая и социально-образовательная мысль. 2016. Т. 8. № 6/1. С. 47-50.

48. Полное собрание законов Российской империи. – Санкт-Петербург, 1885. Собр. 2. Т. 42. Отд. 2. № 44956.

49. Правила для движения экстренных поездов чрезвычайной важности по железным дорогам России, составленные по соглашению Министра Путей Сообщения с Главным Начальником охраны (2-го сентября 1882 г.) / М-во путей сообщ., Деп. полиции МВД. – В содерж. также: Правила для передачи телеграмм во время движения экстрен. поездов чрезвыч. важности... (1-го мая 1882 г.). В надзаг.: Не подлежит оглашению. – Санкт-Петербург, 1883. – 13 с.

50. *Тимофеев Л.А.* Справочная книга для чинов Жандармских Полицейских Управлений железных дорог. Охрана ИМПЕРАТОРСКИХ поездов. – Санкт-Петербург: Типография Штаба Отдельного Корпуса Жандармов, 1908. – 95 с.

51. Государственный архив Белгородской области (ГАБО). Ф. 101. Оп. 1. Д. 2. Л. 399-405.

52. Государственный архив Белгородской области (ГАБО). Ф. 101. Оп. 1. Д. 2. Л. 406-410.

53. *Санин В.Е.* Организационно-правовое обеспечение деятельности жандармского полицейского управления Сибирской железной дороги (1893-1917 гг.): историко-правовой аспект: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – Москва, 2017. – 30 с.

54. Путин напомнил полицейским о присяге и личной ответственности // Комсомольская правда [Режим доступа]. URL: <https://www.kp.ru/daily-/26605.4/3621861/> (дата обращения: 24.05.2018).

УЧЕБНОЕ ИЗДАНИЕ

Петрыкин Николай Николаевич

**ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ
ЖАНДАРМСКИМИ ПОЛИЦЕЙСКИМИ УПРАВЛЕНИЯМИ
(1867-1917 гг.)**

Учебное пособие

Редактор *О.Н. Тулина*
Техн. редактор *Т.Л. Ковалева*

Подписано в печать .2019 г., формат бумаги 60х90/16, уч.изд.л. 4,0
бумага офсетная, печать трафаретная
Тираж 80 экз., заказ № 22

Отпечатано в отделении полиграфической и оперативной печати
Белгородского юридического института МВД России имени И.Д. Путилина
г. Белгород, ул. Горького, 71

ISBN 978-5-91776-278-4



