

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

Н.Н. Петрыкин

**НА СТРАЖЕ БЕЗОПАСНОСТИ И БЛАГОЧИНИЯ:
ЖАНДАРМСКАЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ПОЛИЦИЯ
НА ТЕРРИТОРИИ КУРСКОЙ ГУБЕРНИИ
ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX – НАЧАЛЕ XX ВЕКА**

Монография

**Белгород
Белгородский юридический институт МВД России имени И.Д. Путилина
2022**

УДК 93/94:656.4
ББК 67.3(2)
П 31

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

Петрыкин, Н. Н.

П 31 На страже безопасности и благочиния: жандармская железнодорожная полиция на территории Курской губернии во второй половине XIX – начале XX века: монография / Н. Н. Петрыкин. – Белгород: Белгородский юридический институт МВД России имени И.Д. Путилина, 2022. – 159 с.
ISBN 978-5-91776-442-9

Рецензенты:

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

Волгин Ю.А., начальник Белгородского линейного отдела МВД России на транспорте.

В работе рассмотрены организационные основы устройства жандармских полицейских подразделений железных дорог, этапы становления жандармской железнодорожной полиции на территории Курской губернии, общая организация несения службы. Особое внимание уделено кадровому составу жандармской железнодорожной полиции, мерам, направленным на обеспечение безопасности пассажиров и грузов, охрану общественного порядка, реализацию специальных функций жандармской железнодорожной полицией.

Работа может быть использована в образовательном процессе образовательных организаций системы МВД России по учебным дисциплинам «Основы профессиональной деятельности», «Организация и обеспечение безопасности на транспорте», «История органов внутренних дел».

Предназначена для курсантов, слушателей, адъюнктов образовательных организаций системы МВД России, сотрудников органов внутренних дел Российской Федерации.

УДК 93/94:656.4
ББК 67.3(2)

ISBN 978-5-91776-442-9

© Белгородский юридический институт
МВД России имени И.Д. Путилина, 2022

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	5
РАЗДЕЛ 1. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ КАК ОСОБЫЙ ОБЪЕКТ ПРАВООХРАНИТЕЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ	16
1.1. Государственная политика Российской империи в сфере железнодорожного строительства	16
1.2. Формирование железнодорожной сети на территории Курской губернии	21
РАЗДЕЛ 2. ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ОСНОВЫ УСТРОЙСТВА ЖАНДАРМСКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПОЛИЦИИ	32
2.1. Кадровый состав жандармской железнодорожной полиции	32
2.2. Становление участков обслуживания подразделений жандармской железнодорожной полиции	53
РАЗДЕЛ 3. МЕХАНИЗМ И ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ЖАНДАРМСКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПОЛИЦИИ	78
3.1. Реализация общеполицейских функций – основное направление деятельности железнодорожных жандармов	78
3.2. Специальные функции в деятельности жандармской железнодорожной полиции.....	97
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	114
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК	118
Приложение А. Карта Курской губернии с линиями железных дорог (1903 г.)	130
Приложение Б. Карта Курской губернии с железнодорожными линиями (1913 г.)	131
Приложение В. Конотопско-Курское жандармское полицейское отделение Орловского ЖПУ ж.д.: этапы становления и развития	132
Приложение Г. Харьковское жандармское полицейское отделение Харьковского ЖПУ ж.д.	133
Приложение Д. Белгородское жандармское полицейское отделение Харьковского ЖПУ ж.д.	134
Приложение Е. Льгово-Брянское жандармское полицейское отделение Московско-Киевского ЖПУ ж.д.	135

Приложение Ж. Брянское жандармское полицейское отделение Московско-Киевского ЖПУ ж.д.	136
Приложение И. Глуховское жандармское полицейское отделение Орловского ЖПУ ж.д. (до 1897 г.), Московско-Киевского ЖПУ ж.д. (с 1897 г. до 1917 г.)	137
Приложение К. Сумское жандармское полицейское отделение Кременчугского ЖПУ ж.д.	138
Приложение Л. Основское жандармское полицейское отделение Кременчугского ЖПУ ж.д.: этапы становления и развития	139
Приложение М. Курско-Воронежское жандармское полицейское отделение Орловского ЖПУ ж.д. (с 1894 г. до 1897 г.)	140
Приложение Н. Ливно-Воронежское жандармское полицейское отделение Московско-Киевского ЖПУ ж.д. (с 1897 г. до 1905 г.)	141
Приложение О. Мармыжское жандармское полицейское отделение Московско-Киевского ЖПУ ж.д. (с 1907 г. до 1917 г.)	142
Приложение П. Валуйское жандармское полицейское отделение Харьковско-Царицынского ЖПУ ж.д. (с 1896 г. до 1906 г.) и Харьковско-ского ЖПУ ж.д. (с 1909 г. до 1917 г.)	143
Приложение Р. Старооскольское жандармское полицейское отделение Харьковского ЖПУ ж.д.	144
Приложение С. Острогожское жандармское полицейское отделение Харьковского ЖПУ ж.д.	145
Приложение Т. Хронология становления жандармских полицейских отделений на сети железных дорог, проходивших по территории Курской губернии	146
Приложение У. Ведомость дознаний, произведенных чинами Валуйского и Старооскольского отделений Харьковско-Царицынского ЖПУ ж.д. за 1896 г.	150
Приложение Ф. Ведомость дознаний, произведенных чинами Валуйского и Старооскольского отделений Харьковско-Царицынского ЖПУ ж.д. за 1898 г.	151
Приложение Х. Ведомость дознаний, произведенных чинами Валуйского и Старооскольского отделений Харьковско-Царицынского ЖПУ ж.д. за 1899 г.	153
Приложение Ц. Ведомость дознаний, произведенных чинами Валуйского и Старооскольского отделений Харьковско-Царицынского ЖПУ ж.д. за 1900 г.	156

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования определяется потребностями современной государственно-правовой политики в сфере обеспечения транспортной безопасности и поиском наиболее оптимальных правовых и организационных форм ее реализации. Указом Президента Российской Федерации от 2 июля 2021 г. № 400 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации» задачам по повышению уровня защищенности объектов транспортной инфраструктуры отведено особое место.

Опора на традиционные ценности России должна стать благодатной почвой для гармоничного развития государства, личности, профессионального роста действующих сотрудников полиции. Одной из ярких страниц истории деятельности правоохранительных органов России стала служба жандармской железнодорожной полиции, обеспечивавшей безопасность и благочиние на железнодорожном транспорте Российской империи во второй половине XIX – начале XX века.

Понятия безопасности и благочиния взаимосвязаны. На сущность этих понятий обращал внимание И.Е. Андриевский в Энциклопедическом словаре Ф.А. Брокгауза и И.А. Ефрона. Соблюдение благочиния ими рассматривалось как совокупность мер, направленных на обеспечение безопасности [1]. Безопасность, в свою очередь, понималась как целенаправленный процесс по реализации конкретных усилий государства для достижения общественных и личных интересов [2]. Органы правительственного аппарата Российской империи являлись основными субъектами обеспечения безопасности, в том числе и на транспорте. Одним из таких субъектов была жандармская железнодорожная полиция, действовавшая на линиях железных дорог в регионах Российской империи во второй половине XIX – начале XX в.

С середины XIX века железнодорожный транспорт в Российской империи стал особым объектом государственного регулирования, требующим специальных мер. Необходимость обеспечения безопасности железнодорожного транспорта была обусловлена его инновационным характером и многоуровневыми технологическими процессами, соблюдение которых влияло на сохранность жизни и здоровья обслуживающего персонала и пассажиров, целостность перевозимых грузов. Обращение к вопросам обеспечения безопасности и благочиния в региональном аспекте позволяет объективно оценить механизм практической реализации государственной политики на уровне подразделений низшего звена, проследить вопросы взаимодействия с представителями различных служб и ведомств, гражданами, организацию правоохранительной деятельности.

Территориальные рамки исследования находятся в границах Курской губернии и незначительно выходят за ее пределы в связи с тем, что деятельность жандармской железнодорожной полиции была организована по линейному принципу, тесно связана с организацией железнодорожного сообщения. Административно-территориальное деление в этой связи уходило на второй план.

Аграрные земли Курской губернии территориально располагались таким образом, что одними из первых приняли у себя устроителей железнодорожного дела в России. Пути, объединявшие Российскую империю с севера на юг и с запада на восток, сходились на территории Курской губернии. Это обстоятельство позволяет рассматривать подразделения жандармской железнодорожной полиции на территории Курской губернии как своеобразных первопроходцев в выработке методов обеспечения безопасности на объектах железнодорожного транспорта в России. Особенности перевозочных процессов, повышенное внимание к проездам по железным дорогам высших лиц государства сочетались со спецификой аграрной провинции Курской губернии и ее географическим положением. Таким образом, деятельность самостоятельной правоохранительной структуры, действовавшей по линейному принципу¹, представляет особый интерес для её рассмотрения на уровне губернии.

Объектом исследования является совокупность общественных отношений, сложившихся в середине XIX – начале XX в. при строительстве и эксплуатации железных дорог на территории Курской губернии, которые необходимо было взять под охрану государственным аппаратом Российской империи в лице жандармской железнодорожной полиции.

Предметом исследования являются отделения жандармской железнодорожной полиции, участки обслуживания которых проходили по территории Курской губернии. Особый интерес к отделениям жандармской железнодорожной полиции вызван тем, что, являясь основой целостной системы жандармских полицейских управлений железных дорог (далее – ЖПУ ж.д.), они имели свою собственную организацию и определенную независимость от местных властей, обладали исключительной мобильностью для периода XIX – начала XX в.

Хронология исследования охватывает период с 1867 г. по 1917 г. 16 марта 1867 г. Высочайшим повелением был установлен порядок «для руководства при назначении жандармского полицейского надзора на вновь строящихся линиях» [3, с. 3]. 19 марта 1917 г. постановлением Временного правительства были ликвидированы ЖПУ ж.д. Незначительный выход за рамки хронологических границ обусловлен необходимостью приведения общей картины о первых успешных попытках использования железных дорог в России, этапах их строительства.

Территориальные рамки исследования проходят по линиям Московско-Курской, Курско-Харьково-Азовской, Курско-Киевской, Киево-Воронежской, Южной, Северо-Донецкой и Юго-Восточной и другим участкам железных дорог в пределах границ Курской губернии Российской империи.

Хронологически историографию темы можно условно разделить на три периода:

- 1) дореволюционный (1867–1917 гг.);
- 2) советский (1917 – начало 1991 г.);
- 3) современный (с 1991 г. по настоящее время).

¹ Линейный принцип организации полиции на транспорте сохраняется до настоящего времени, но на протяжении ряда лет является предметом научных и практических дискуссий.

Первый период отличается практически полным отсутствием специальных научных трудов в части организации деятельности ЖПУ ж.д. Этот период можно охарактеризовать публикациями, лишь косвенно свидетельствующими о деятельности подразделений жандармской железнодорожной полиции. Авторы уделяли большое внимание вопросам железнодорожного дела, анализировали потенциальные возможности его развития, давали характеристики новому социально-экономическому явлению для Российской империи второй половины XIX – начала XX в.

Влияние железных дорог на экономическое состояние России рассматривалось в трудах экономиста, банкира и концессионера железных дорог И.С. Блюха [4; 5; 6; 7; 8]. По мнению С.Ю. Витте, сам И.С. Блюх свои труды не писал, а использовал наемный труд [9, с. 120], тем не менее эти работы, так или иначе вышедшие под началом И.С. Блюха, представляют особый интерес, так как он стоял у истоков железнодорожного строительства в России. Не менее интересны труды В.М. Верховенского, в 1860 г. окончившего Петербургский институт Корпуса инженеров путей сообщения и уже в 1863 г. возглавившего несколько участков одной из первых железных дорог, соединивших столицу с западными рубежами Российской империи. Труды В.М. Верховенского интересны тем, что он лично принимал активное участие в строительстве Московско-Курской железной дороги, вся его профессиональная деятельность протяженностью более 50 лет была тесным образом связана со строительством и эксплуатацией железных дорог, он являлся членом Совета Министра путей сообщения и представлял Россию на международных железнодорожных конгрессах.

С начала XX в. в свет вышел ряд очерков об истории Министерства внутренних дел. Среди таковых следует назвать труды С.А. Адрианова [10], А.А. Макарова [11]. Предметом исследований этих авторов стали полицейские учреждения России, тогда как подразделения жандармской железнодорожной полиции не становились специальным предметом для изучения. Особо стоит отметить работы правоведа заслуженного профессора декана Московского университета И.Т. Тарасова [12], который выделял сущностные вопросы, определявшие в первую очередь содержание и смысл полицейской деятельности, в том числе роль и место жандармской железнодорожной полиции в структуре правоохранительных органов Российской империи.

Особо стоит отметить труды генерал-майора Отдельного корпуса жандармов А.И. Спиридовича [13; 14; 15]. Будучи высокопоставленным чиновником жандармского ведомства, он, кроме того, был даровитым литератором. Описывая исторические события не только на основе документов, он непосредственно обращался к свидетелям и участникам событий.

Среди аналитических работ первого периода историографии, относящихся к теме исследования, следует отметить статью В.В. Давыдова [16], где автор высказал собственный взгляд на целесообразность участия железнодорожной жандармерии в производстве предварительного следствия. Специфические вопросы службы жандармской железнодорожной полиции, связанные с профилактикой и раскрытием хищений грузов на железных дорогах, рассматривали Г.С. Кикодзе и Л.А. Видеман [17].

Подводя итог первому периоду историографии, следует отметить, что работ, специально посвященных изучению деятельности жандармской железнодорожной полиции, практически не было за редким исключением, связанным с фрагментарным изучением частных вопросов. Деятельность ведомства в историографии опосредованно отражена в работах, посвященных становлению и развитию железнодорожного транспорта в России.

Специальное изучение деятельности жандармской железнодорожной полиции не вызывало особого интереса и у исследователей второго периода историографии. Второй период историографии характеризуется изучением государственного аппарата царской России преимущественно с идеологических позиций, господствовавших в Советском государстве. Поскольку жандармские полицейские управления железных дорог являлись частью Отдельного корпуса жандармов, а сам Корпус, стоявший на службе у царского правительства, оценивался тенденциозно-отрицательно, то жандармы в структуре правительственного аппарата Российской империи рассматривались как представители карательного органа. Это обстоятельство повлекло идеологическую обусловленность выводов в тех немногих трудах по теме исследования, которые в тот период издавались. Следует отметить отсутствие интереса у исследователей к «карательному органу» самодержавной власти «царизма», да еще к узкой специфической его части – подразделениям жандармской железнодорожной полиции, тем более их деятельности не в масштабах государства, а на региональном уровне.

Однако, несмотря на некоторые особенности второго периода историографии, российским историком П.А. Зайончковским был сделан значительный шаг в методологии изучения политических структур Российской империи. П.А. Зайончковский один из немногих авторов, в советское время не побоявшихся обратиться к теме, которая не считалась значимой в советской историографии. В центре внимания его работ были личности и их роль в истории. Несмотря на некоторую тенденциозность и субъективность приводимых им оценок, особенно в части ума тех или иных государственных деятелей, значимость трудов П.А. Зайончковского существенна. Им применена методология, которая исходит не из концепции, господствовавшей в Советском государстве, а из приоритета фактов. Для этого автор использует обширный круг исторических источников. Для темы настоящего исследования в первую очередь представляют интерес две его книги «Самодержавие и русская армия на рубеже XIX–XX столетий. 1881–1903» и «Правительственный аппарат самодержавной России в XIX в.» [18; 19]. В этих работах автор представил подробную картину состояния Российской армии на рубеже столетий, существовавших в ней недостатков.

Таким образом, при идеологической обусловленности выводов был сделан значительный шаг в рассмотрении источниковой базы, методологии изучения политических структур. К научным трудам этого периода, рассматривавшим государственный аппарат и политическую полицию дореволюционной России, следует отнести работы П.А. Зайончковского [20], Д.И. Шинджихашвили [21; 22], Р.С. Мулукаева [23; 24], А.Д. Степанского [25], Н.П. Ерошкина [26]. Ко второму этапу историографии относятся диссертации А.Н. Ярмыш [27], А.В. Хохлова [28], Л.И. Тютюнник [29]. В результате рас-

ширяется представление о месте и роли жандармской железнодорожной полиции в общей структуре правоохранительных органов Российской империи.

Для историографии современного периода характерно начало восстановления исторической справедливости при изучении деятельности жандармской железнодорожной полиции. В большей части рассматривали вопросы деятельности Отдельного корпуса жандармов как политической полиции П.А. Кошель [30], З.И. Перегудова [31], В.С. Измозик [32], А.И. Колпакиди [33] и др. В исследованиях эти авторы выделяют в структуре отдельного корпуса и жандармскую полицию, их работы отличаются новизной применяемых методик, опорой на обширный круг источников. К публикациям этого периода относятся труды Ш.М. Нурадинова, Н.Д. Литвинова [34], В.В. Романова [35].

Отдельные направления деятельности жандармских полицейских подразделений железных дорог рассматривали Д.Р. Мамлеева [36], В.Д. Путятин [37; 38], В.В. Фролов [39], Н.К. Тышковец [40; 41], Т.М. Лаврик [42], С.С. Гостева, В.В. Мыцыков [43; 44; 45; 46] и др.

Впервые жандармские полицейские отделения ЖПУ ж.д. как подразделения низшего звена становятся предметом специального изучения у С.А. Кузнецова [47; 48]. Анализ общих закономерностей функционирования жандармских полицейских подразделений на железных дорогах прослеживается в работах А.В. Целуйко [49; 50], Ю.В. Рыжовой [51; 52; 53; 54], В.Е. Санина [55; 56; 57].

Внимание исследователей стали привлекать вопросы повышения образовательного и профессионального уровня кадров. Так, в работах А.И. Мурашко [58; 59; 60] раскрывается деятельность по улучшению качества подготовки железнодорожных жандармов за счет обучения унтер-офицеров как основного кадрового звена жандармской железнодорожной полиции. Исследователи выделили этапы становления и развития жандармской полиции соответственно тому, как формировался объект правоохранительной деятельности – железнодорожный транспорт, проследили становление, развитие и правовой статус самой железнодорожной полиции, проанализировали работу по раскрытию преступлений, предотвращению террористических актов, вопросы охраны общественного порядка, обеспечения безопасности общества и государства, взаимодействия транспортной полиции с иными государственными органами. При этом основное внимание авторов, как правило, сосредоточено на изучении деятельности центрального аппарата жандармских управлений железных дорог. Деятельность подразделений низшего звена изучена значительно меньше.

Ценными для исследования являются краткие очерки об истории отделов транспортной полиции Курской [61; 62], Белгородской, Орловской, Воронежской и других областей [63; 64; 65; 66]. Главное их содержание составляет описание общих этапов становления транспортной полиции и складывавшихся традиций органов МВД.

Большой фактический материал, важный для выявления региональной специфики в деятельности жандармской железнодорожной полиции, содержится в работе М.А. Колодия «Летопись транспортной милиции Поволжья» [67].

О возросшем научном интересе к исследуемой проблеме свидетельствует появление кандидатских диссертаций историков, юристов. Одной из первых на современном этапе историографии стала диссертация на соискание ученой степени доктора исторических наук Ю.А. Реента [68]. Диссертации Н.В. Сениной [69], С.А. Кузнецова [70], А.М. Лавреновой [71] интересны постановкой новых проблем, привлечением широкого круга архивных источников. Так, А.М. Лавренова ставит вопросы о внутриведомственном взаимодействии жандармской железнодорожной полиции в рамках политической полиции и межведомственном взаимодействии с Министерством путей сообщения.

Наиболее близко к нашей теме исследования примыкает диссертация В.М. Горяинова [72], который, исследуя деятельность Отдельного корпуса жандармов как элемента государственного аппарата Российской империи, выделил линейные (на железнодорожном транспорте) подразделения политического сыска. Проводя исследования в пределах Российской империи, В.М. Горяинов большое внимание уделил центральным городам, и Курской губернии в том числе, на основе архивных материалов дал анализ практики деятельности Курского губернского жандармского управления (далее – КГЖУ).

По темам, связанным с деятельностью жандармской железнодорожной полиции на территории Российской империи или ее отдельных регионов, были защищены диссертации на соискание ученых степеней кандидата юридических наук Ю.В. Гончаровой [73], Д.Р. Мамлеевой [74], В.Е. Санина [75] и др.

Подробно стали изучаться вопросы влияния строительства железных дорог на социально-экономическое региональное развитие Центрального Черноземья в целом и Курской губернии в частности. Интересные подходы можно проследить в работах А.О. Костылева [76], О.Н. Кузнецова [77], М.А. Шаненкова [78], В.Н. Тестова [79] и др. Провинциальное чиновничество в Курской губернии исследовала А.А. Бутусова [80]. Работы Е.А. Локтионовой [81], Н.И. Горловой [82], С.М. Главинской [83], Е.И. Степановой [84] посвящены роли общей полиции в обеспечении правопорядка на территории Курской губернии.

Важный материал, необходимый для определения этапов и особенностей становления правоохранительной структуры на территории Курской губернии, оценки опыта, содержания службы чинов общей полиции и губернских жандармских подразделений, содержится в работах Г.А. Салтык. Работы этого автора ценны тем, что, рассматривая правоохранительную сферу в границах Курской губернии, автор поднимает и такие специфические вопросы, непосредственно относящиеся к теме настоящего исследования, как обеспечение чинами общей полиции проезда поездов «чрезвычайной важности» через Курскую губернию [84; 85; 86; 87; 88; 89; 90; 91; 92; 93; 94].

Немногочисленная иностранная научная литература представлена трудами J.W. Daly [95], Ch. Ruud [96], J. Schneiderman [97], N. Weissman [98]. Данные работы рассматривают политическую ситуацию в дореволюционной России, взаимоотношения между правоохранительными органами и революционными организациями, место и роль личностей А.А. Лопухина, С.В. Зубатова в истории.

Анализ публикаций по темам, смежным с темой настоящего исследования, свидетельствует, что многие проблемы ставились и решались в рамках организационно-правовых основ функционирования органов политического сыска, Отдельного корпуса жандармов, жандармских полицейских управлений железных дорог в пределах Российской империи или отдельных железнодорожных магистралей. Вместе с тем деятельность жандармской железнодорожной полиции непосредственно в границах Курской губернии ранее не становилась специальным предметом научных исследований.

Таким образом, историографический обзор показывает скудность научных публикаций по теме исследования в дореволюционной России, незначительное их количество в советское время и самую плодотворную исследовательскую активность на современном этапе с широким кругом охвата научных проблем, смежных с темой обеспечения безопасности и благочиния на железных дорогах на территории Курской губернии во второй половине XIX – начале XX в.

Цель работы заключается в исследовании процесса обеспечения безопасности и благочиния жандармскими полицейскими на железных дорогах Курской губернии во второй половине XIX – начале XX в.

Цель исследования достигается посредством решения следующих задач:

- выявления основных предпосылок создания во второй половине XIX – начале XX в. системы жандармских полицейских подразделений железных дорог на линиях, проходивших по территории Курской губернии;
- выделения роли региональной специфики транспортной инфраструктуры, анализа темпов и особенностей складывания системы жандармских полицейских подразделений на линиях железных дорог с учетом плотности сети железных дорог, проходивших по территории Курской губернии;
- рассмотрения на примере разграничения участков обслуживания жандармских полицейских отделений ЖПУ ж.д., действовавших на территории Курской губернии, линейного принципа организации их службы, возможности в этой связи реализации ими горизонтальных связей, в том числе в рамках межведомственного взаимодействия;
- рассмотрения обусловленности уровня общественного порядка и общественной безопасности на линиях железных дорог в Курской губернии от профессиональной подготовки унтер-офицеров жандармских полицейских отделений ЖПУ ж.д.;
- характеристики системы жандармских полицейских отделений железных дорог ЖПУ ж.д., выполнявших на территории Курской губернии во второй половине XIX – начале XX в. функции по охране общественного порядка и обеспечению безопасности на объектах железнодорожного транспорта, по степени организованности, зависимости от местных властей, ведомств;
- рассмотрения роли жандармских полицейских отделений железных дорог ЖПУ ж.д. при обеспечении безопасности на территории Курской губернии высших лиц государства при их поездках с использованием железнодорожного транспорта;

– установления соотношения основных направлений деятельности жандармских полицейских отделений ЖПУ ж.д. на территории Курской губернии во второй половине XIX – начале XX в., места и роли жандармских полицейских подразделений железных дорог в решении экономических, социальных проблем губернии и Центрально-Черноземного региона в целом.

Источниковую базу исследования составили материалы 171 дела из 20 фондов восьми центральных и местных государственных архивов: Государственного архива Российской Федерации (далее – ГАРФ) использовано 5 фондов, 92 дела; Российского государственного исторического архива (далее – РГИА) – 1 фонд, 8 дел; Центрального Государственного исторического архива г. Москвы (далее – ЦГАМ) – 1 фонд, 1 дело; Государственного архива Белгородской области (далее – ГАБО) – 3 фонда, 15 дел; Государственного архива Брянской области (далее – ГАБО (Брянск)) – 3 фонда, 6 дел; Государственного архива Курской области (далее – ГАКО) – 4 фонда, 30 дел; Воронежского государственного архива (далее – ГАВО) – 4 фонда, 12 дел; Орловского государственного архива (далее – ГАОО) – 1 фонд, 7 дел.

Основным источником исследования послужила делопроизводственная документация ГАРФ: приказы, рапорты, распоряжения. Фонды ГАРФ весьма информативны, представляют наибольший интерес. Так, материалы Ф. 102 «Департамент полиции министерства внутренних дел» и Ф. 110 «Штаб отдельного корпуса жандармов» свидетельствуют о деятельности Кременчугского, Московского, Московско-Киевского (Орловского), Харьково-Царицынского и Харьковского жандармских полицейских управлений железных дорог, участки обслуживания которых проходили по территории Курской губернии, в части внутренней организации службы, подготовки и воспитания личного состава, реализации специальных и общеполицейских функций. Фонд ГАРФ Ф. 109 «Ведомости о происшествиях» содержит сведения о происшествиях в районе Московского жандармского полицейского управления железных дорог, Московско-Киевского ЖПУ ж.д., Харьковского ЖПУ ж.д.

Материалы РГИА, а именно Ф. 350, позволили установить дислокацию и границы обслуживания жандармской железнодорожной полиции в границах Курской губернии. В ЦГИА в фонде Главного архивного управления министерства СССР был обнаружен документ, относящийся к деятельности Основского отделения Кременчугского ЖПУ ж.д.², участок обслуживания которого проходил по территории Курской губернии.

Источниками для изучения вопросов межведомственного взаимодействия жандармских полицейских отделений ЖПУ ж.д. с местными органами власти на уровне Курской губернии послужили архивные материалы из фондов ГАКО. Также в фонде Ф. 1659 было обнаружено дело с описью всех дел Курского жандармского полицейского отделения ЖПУ ж.д. в период с 1869 г. по 1916 г., состоящее из 2118 наименований, что на примере Курского жандармского поли-

² ЦГАМ. Ф. 4888. Оп. 5. Д. 624. Л. 132.

цейского отделения ЖПУ ж.д. позволило сделать вывод о фактических направлениях деятельности жандармской железнодорожной полиции низшего звена.

Источниками информации о противодействии жандармской железнодорожной полиции революционным настроениям на территории Курской губернии, порядке сопровождения поездов чрезвычайной важности, взаимодействии с Курским губернским жандармским управлением служат архивные фонды ГАБО (Белгород). Материалы Государственных архивов Брянской, Орловской, Воронежской областей также были использованы, так как жандармские полицейские отделения обслуживали линии железных дорог, проходившие на территории смежных губерний.

Присутствует по теме исследования и мемуарная литература. Отдельно стоит назвать воспоминания таких высокопоставленных генералов и чиновников, как начальник императорской дворцовой охраны генерал-майор Отдельного корпуса жандармов А.И. Спиридович [99], директор Департамента полиции А.А. Лопухин [100], начальник Киевского Губернского жандармского управления генерала В.Д. Новицкий [101], начальник Московского охранного отделения, а впоследствии – глава Особого отдела Департамента полиции С.В. Зубатов [102], командир Отдельного корпуса жандармов генерал-лейтенант П.Г. Курлов [103] и др. Эти воспоминания содержат фрагментарные сведения об организации и проблемах деятельности жандармской железнодорожной полиции, при этом авторы не ставили своей целью отдельно показать специфику ее деятельности. Воспоминания А.А. Лопухина представляют особый интерес в связи с тем, что написаны человеком, перешедшим в оппозицию по отношению к правительству, при этом знавшим дело изнутри, понимавшим организационные и общеполитические процессы, происходившие в обществе. Не менее ценны книги, написанные генерал-лейтенантом П.Г. Курловым, который после Февральской революции был арестован Временным правительством, эмигрировал за границу, спасаясь от красного террора, и до конца своей жизни остался убежденным монархистом. Особый интерес представляют дневники императора Николая II [104], так как содержат фрагментарные сведения о событиях, происходивших на железных дорогах страны.

Наравне с архивными материалами значительный интерес по теме исследования представляют опубликованные источники, их можно разделить на четыре группы:

1. К первой группе следует отнести систематические сборники законов и предписаний, действовавших на территории Российской империи. В 1875 г. в свет вышел «Сборник узаконений для руководства чинов полиции и корпуса жандармов...» [105]. Данный сборник носил общий характер. В 1878 году появилось «Руководство для унтер-офицеров Жандармских полицейских управлений железных дорог при исполнении служебных обязанностей по закону 19 мая 1871 года» капитана Петрова. Им была систематизирована нормативная база для практического применения чинами жандармских полицейских подразделений железных дорог, и в первую очередь жандармскими унтер-офицерами [106]. Также следует упомянуть труды С.В. Савицкого [107], Н.Г. Волкова [108]. Названные сборники систематизировали предписания и правовые установле-

ния, регламентировавшие отношения в обществе, соблюдение которых было призвано обеспечивать жандармские полицейские подразделения железных дорог. Систематический сборник Н.Л. Брюля [109] обобщил перечень нормативных актов, действовавших на русских железных дорогах.

2. Документы, распоряжения, инструкции внутриведомственного характера «Правила ведения хозяйства в частях и управлениях Отдельного корпуса жандармов» [110], «Правила приема офицеров в Отдельный корпус жандармов» [111]. Особо следует отметить справочные книги, адресованные чинам Отдельного корпуса жандармов, А.А. Попова [112], старшего адъютанта Отдельного корпуса жандармов полковника С.И. Федорова [113]. Эти издания служили отличным служебным подспорьем для всех жандармских полицейских управлений железных дорог при исполнении ими служебных обязанностей. С 1908 г. начинают выходить справочники для практического использования чинами жандармской железнодорожной полиции Л.А. Тимофеева [3], содержащие в себе сведения об организации службы в ведомстве, приказы, циркуляры, указания внутриведомственного характера, отражающие различные направления деятельности: «по судебным делам» [114], «перевозкам военного времени» [115], «на строящихся дорогах» [116], «охрана императорских поездов» [117].

В 1912 и 1914 гг. указанные справочники Л.А. Тимофеевым были обновлены и дополнены.

3. Материалы, касавшиеся объектов оперативного обслуживания жандармских полицейских подразделений – железной дороги: проекты сооружения железных дорог на территории Курской губернии [118], путеводители по железным дорогам [119]; статистические данные о работе железных дорог [120], «Правила приема железнодорожных агентов на службу» [121], доклады специально создаваемых комиссий по обследованию состояния железных дорог и железнодорожного дела [122]; документы, описывавшие состояние Курской губернии в начале XX в. [123].

4. К четвертой группе отнесем публикуемые с 1870 года ежегодные издания, содержавшие в себе расписания чинов Отдельного корпуса жандармов, в том числе подразделений железнодорожной полиции. Эти издания [124; 125; 126] позволили воссоздать хронологический процесс создания и реорганизации подразделений в границах Курской губернии, определить количественный состав жандармских полицейских отделений железных дорог, их место в общей структуре ЖПУ ж.д.

К отечественной справочной литературе историографии – следует отнести памятные книжки [127]. Издания современного этапа историографии – Большая Курская Энциклопедия [128], «Краткий словарь государственной службы России» Д.В. Ливенцева [129], словарь русского языка С.И. Ожегова [130], историческая хроника «Память Белогорья» Б.И. Осыкова [131], «Курский район: прошлое и настоящее» Г.А. Салтык [132], различные справочные ресурсы русскоязычного Интернета.

Зарубежная справочная литература представлена работами D. Lieven [133], N. Schleifman [134], F. Zukerman [135], которые характеризуют русских императоров Александра II, Александра III, Николая II с позиций иностранных наблюдателей, приводят данные об этапах становления и развития политической полиции в Российской империи, сведения о революционных партиях и движениях второй половины XIX – начала XX в.

Подводя итог обзору источниковой базы, следует отметить, что совокупность источников является объективно-достоверным основанием, которое позволяет реконструировать многие явления, относившиеся к специфике деятельности жандармских полицейских подразделений железных дорог на территории Курской губернии во второй половине XIX – начале XX в., преодолеть субъективизм в оценке деятельности жандармского корпуса.

Методологические основы исследования основаны на принципе историзма как одном из основных принципов, определившем применение сравнительно-исторического, хронологического, ретроспективного, статистического методов. Сравнительный анализ типичных явлений позволил выявить отличия в деятельности жандармских отделений на этапах строительства и эксплуатации железных дорог от губернских жандармских управлений (далее – ГЖУ) и чинов общей полиции. Использовался математико-статистический метод для получения количественных показателей основных направлений деятельности жандармских железнодорожных подразделений, что позволило выявить удельный вес основных направлений деятельности железнодорожных жандармов, определить характерные черты. Для реализации принципа объективности автор стремился максимально сократить объем оценок и выводов, несущих признаки субъективизма. Опираясь на принцип системности, непосредственно взаимосвязанный с комплексным подходом к исследованию, на основе анализа событий и явлений с применением конкретно-исторического подхода была предпринята попытка понять историческую ситуацию, в которой происходила деятельность жандармских полицейских подразделений железных дорог на территории Курской губернии во второй половине XIX – начале XX в. В исследовании использовался проблемно-хронологический подход. С его помощью были реконструированы внутриорганизационные аспекты деятельности унтер-офицеров жандармских полицейских отделений железных дорог. Совокупность использованных методов явилась объективно достоверной основой для обобщений, научных выводов, определивших основные направления и специфику жандармского полицейского обеспечения работы железнодорожного транспорта на территории Курской губернии.

Обращение к опыту деятельности жандармской железнодорожной полиции железных дорог позволяет обосновать необходимость сочетания линейного и территориального подходов к организации правоохранительной деятельности на транспорте, увидеть ключевые детерминанты успешной подготовки кадров, что будет способствовать формированию государственно-патриотического мировоззрения, корпоративной культуры, профессионально значимых качеств сотрудников МВД России.

РАЗДЕЛ 1.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ КАК ОСОБЫЙ ОБЪЕКТ ПРАВООХРАНИТЕЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

1.1. Государственная политика Российской империи в сфере железнодорожного строительства

Впервые рельсы в качестве путепровода в России были применены в 1769 г. для перевозки «Камень-грома», ставшего основанием для пьедестала Медного всадника в Петербурге. Камень, весивший 1600 тонн, был перемещен по суше на 9 км по разборным рельсам на специальной платформе к берегу Финского залива.

Вскоре преимущества рельсовых путей было оценено в промышленности. В 1788 г. в Петрозаводске А.С. Ярцевым была построена чугунная дорога, именовавшаяся «чугунным колесопороводом», для перевозки грузов на горно-металлургическом заводе. В 1805 г. по чугунным рельсам в Петербурге перевозились гранитные камни для строительства здания Биржи на стрелке Васильевского острова. В начале XIX в. рельсы использовались для сооружения плотин, в строительстве Исаакиевского собора и других объектов столицы Российской империи.

Инженеры, разрабатывавшие способы перевозки грузов по рельсам, в частности П.К. Фролов, приводили цифры снижения трудозатрат для перемещения грузов по железным дорогам, которые в сотни раз были меньше, чем для тех же грузов при их перемещении по обычным дорогам: два человека и две лошади на железных дорогах могли справиться с тем объемом грузов, для перевозки которых по грунтовым дорогам потребовалось бы 1078 человек [136]. Первая железная дорога протяженностью почти 2 км, на которой в качестве тяги использовались лошади, была сдана в эксплуатацию в 1809 г. На этой дороге были применены лучшие технические решения мирового масштаба. Функционировала она на Колыванских заводах для перевозки промышленных грузов.

В 1834 г. была построена первая в России железная дорога, на которой использовалась паровая тяга. Эта дорога была введена в эксплуатацию на Нижнетагильском металлургическом заводе под руководством отца (Ефима) и сына (Мирона) Черепановых. Эти крепостные рабочие-изобретатели ввели в эксплуатацию сконструированный ими первый в России паровоз. Локомотив мог перемещать грузы весом до 3,3 тонн по чугунной дороге протяженностью 854 метра со скоростью до 16 км/ч. Эта дорога стала первым прообразом железнодорожных линий, спустя несколько десятилетий густой сетью связавших крупные населенные пункты Российской империи.

Развитие промышленности, в первую очередь горнодобывающей и металлургической, актуализировало инженерно-техническую мысль, направленную на развитие железнодорожного транспорта в России, обладавшей обширной территорией. В России строительство железных дорог было выгодно во

многих отношениях: и в экономическом, и в стратегическом, и в социально-культурном. Подвижные составы на паровой тяге могли обеспечить дешевые и быстрые грузоперевозки между городами, что давало мощный импульс развитию не только тяжелой, но и легкой промышленности, открывало новые рынки сбыта для сельскохозяйственной продукции. Преимущества железнодорожного транспорта были очевидны и для пассажирских перевозок, так как способствовали деловому общению между людьми, повышали мобильность населения, положительным образом влияли на социально-экономическое развитие страны. Существенное снижение стоимости перевозки грузов и пассажиров при многократном увеличении скорости их перемещения, сосредоточение материальных ресурсов на незначительных территориях стало фактором вовлечения в железнодорожное дело широких слоев рабочего населения. Крупные промышленники рассматривали железнодорожное строительство в качестве выгодных инвестиций. Криминальные круги оценивали потенциал возможных хищений. Все эти факторы требовали скорейшего государственного регулирования в деле упорядочивания и обеспечения надлежащего хода строительства и безопасного функционирования нового для России экономически выгодного и скоростного железнодорожного транспорта.

Указ о сооружении первой в России Царскосельской железной дороги был обнародован 15 апреля 1836 г. Предполагалось, что дорога станет своеобразным полигоном, на котором будут на практике проверены все сомнения относительно пользы или вреда от строительства железных дорог на прочих территориях Российской империи. Противники железнодорожного дела опасались снежных заносов на путях зимой, замерзания воды в котлах паровозов в сильные морозы, недостатка топлива для них в пути, пожаров от котлов вдоль железнодорожных линий и других неприятностей, с которыми могли столкнуться как учредители, так и пользователи в процессе эксплуатации. Строительство дороги было начато 1 мая 1836 г., а уже 6 ноября 1836 г. по готовому участку пути публике было продемонстрировано первое движение паровоза с локомотивами, продолжившего пробные поездки всю осень и зиму, весну и лето. Официальное открытие железной дороги состоялось 30 октября 1837 года. В этот день на участке в 23 км удалось развить невероятную по тем временам скорость в 60 км/ч. Публика была в восторге. Газеты отмечали успех в деле железнодорожного строительства.

Первое время наряду с паровозной тягой на Царскосельской железной дороге использовались лошади для приведения в движения карет. Исключительно на паровую тягу дорога перешла с 4 апреля 1838 г. Опыт её функционирования был учтен при сооружении новых линий на территории Российской империи.

Весной 1838 года специально созданный Особый комитет обсуждал возможность строительства новых линий железных дорог на территории России. Высказывались разные мнения и предложения. Часть решений, принятых тогда, применяется до сих пор. Так, предложение делать колею на последующих дорогах России не 6 футов (1829 мм), как на Царскосельской дороге, а 5 футов (1524 мм) нашло в последующем свое практическое применение. Новый пяти-

футовый стандарт был обусловлен меньшими затратами на сооружение земляного полотна при схожих эксплуатационных характеристиках. Кроме того, он не совпадал с принятым в европейских странах размером колеи, что давало преимущество в оборонительном аспекте: Россия не планировала вторжения в европейские страны, а неприятелю, в случае его вторжения в Россию, потребовались бы изрядные усилия для переоборудования своих составов на российские рельсы. В обсуждение вопросов относительно развития железнодорожного дела в России были вовлечены не только главноуправляющий путями сообщения К.Ф. Толь и Министр финансов Е.Ф. Канкрин, но и шеф жандармов А.Х. Бенкендорф, а также Министр внутренних дел Д.Н. Блудов. Обсуждение проектов новых железнодорожных линий проходило под председательством военначальника А.П. Ермолова. Привлечение руководителей силовых ведомств говорит об особой важности для государства развития путей сообщения как в военной, так и в социальных сферах.

Уже первая дорога представляла собой высокотехнологическую инфраструктуру, требовавшую особых подходов к обеспечению безопасности на ее линии. Первое крушение на Царскосельской железной дороге произошло 12 августа 1840 г.: столкнулись два пассажирских поезда по причине одновременного отправления их с конечных станций. Это происшествие стало поводом к пересмотру принципов организации движения, отработке новых приемов управления дорогой. Одновременно проводились изучения технических и эксплуатационных свойств как подвижного состава, так и железнодорожного полотна и его оснований. Проводились испытания иностранных паровозов с целью разработки отечественных машин. Изучались технические характеристики применяемой техники, измерялись нагрузки в условиях разных климатических явлений. Проводимые исследования относительно сцепных свойств паровозов на уклонах ложились в основу проектов новых линий на территории Российской империи.

Обсуждения относительно развития железных дорог в России продолжались не один год, пока 1 февраля 1842 г. не был подписан высочайший Указ о сооружении железной дороги Санкт-Петербург – Москва [137]. Названный Указ призывал Божие благословение на пользу и славу России, отмечая значимость строительства железных дорог для страны. Строительство дороги предполагалось за счет казны для общей пользы государства под началом особого Комитета, куда вошли, наряду с высокопоставленными чинами, шеф жандармов и Министр внутренних дел. Председателем Строительной комиссии был назначен шеф жандармов граф А.Х. Бенкендорф. Движение по дороге было открыто 1 ноября 1851 г. Время в пути первого поезда из С.-Петербурга в Москву составило 21 час 45 минут.

К середине XIX века социально-экономических предпосылок для развития железных дорог в России становилось все больше. Так, низкая цена на сельхозпродукцию из-за обильного урожая в одном регионе могла контрастировать с невероятно высокой ценой на ту же продукцию в другом регионе вследствие неурожая в нем. В Курской губернии, ввиду обильного произрастания ржи, ее стоимость могла составлять 75 копеек за 100 кг, тогда как в Псков-

ской губернии тот же объем такого же зерна продавался за 5 рублей. Правительство понимало, что железнодорожное сообщение между этими регионами не только могло бы восполнить недостаток зерна в Пскове, но и способствовать развитию экономики в Курске. Генерал-губернатор Малороссии М.С. Воронцов в 1852 г. отмечал, что неразвитость транспортного сообщения в центральных и южных регионах России не стимулирует к повышению посевных площадей из-за отсутствия рынков сбыта, тогда как наличие таковых стало бы стимулом для развития регионов с плодородными землями [136].

Вместе с тем строительство железных дорог предполагало существенные материальные вложения. Источником таких вложений могло стать не только государство, но и крупные частные компании. Кроме того, для успешного строительства железных дорог требовались не только огромные суммы, но и надлежащий контроль за их расходованием. Особенно это касалось казенных средств. Другим вызовом, с которым столкнулись устроители железнодорожного дела, стала нехватка людей. Производство шпал, рельсов, вагонов и паровозов, строительство путей, мостов, вокзалов и прочих объектов железнодорожной инфраструктуры, обеспечение ее функционирования требовало вовлечения значительных людских ресурсов. Для этого необходимы были существенные изменения во всем общественно-политическом строе государства. Требовалось раскрепощение крестьян, и в 1861 г. правительство пошло на это.

Таким образом, государственная политика Российской империи в сфере железнодорожного строительства была обусловлена политическими, оборонительными (стратегическими), социальными, экономическими, географическими аспектами. К середине XIX века строительство железных дорог на территории страны приняло массовый характер. Требовалось скорейшее развитие железных дорог. Правительство понимало, что железные дороги могли дать значительное конкурентное преимущество перед традиционными видами транспорта, а потому стало широко привлекать для их строительства частный капитал. Эта мера позволила наращивать темпы железнодорожного строительства, но погоня за большей прибылью со стороны частных компаний оборачивалась для общества и государства недобросовестным исполнением обязательств за счет существенных технологических недостатков при устройстве железных дорог. Очевидной стала потребность в особом надзоре со стороны государства за сохранностью строительных материалов, соблюдением правил строительства, должным исполнением подрядчиками своих обязательств.

В 1863 г. П.П. Мельников опубликовал первый перспективный план развития сети путей сообщения по всей территории России. Для устройства главных железнодорожных линий по территории страны он предложил провести эту работу в самое короткое время. В первую очередь была необходимость в соединении рельсовыми путями промышленных центров страны с Москвой, развить транспортную доступность Донбасса, организовать прямое сообщение между Москвой и портами южных морей. Предлагалось строить железные дороги от Москвы в южном, юго-западном, западном, восточном и юго-восточном направлениях. Для реализации этих проектов требовался значительный капитал. Проводилась работа по привлечению частных инвесторов, в том

числе иностранных. Однако им не всегда удавалось мобилизовать значительные материальные ресурсы, необходимые для постройки железных дорог в России. В этих условиях государство брало под свое начало главнейшие для страны направления и продолжало строительство за свой счет. Так, в 1864 г. в связи с невыполнением частными подрядчиками взятых на себя обязательств по постройке линии от Москвы до Севастополя государство приняло решение строить дорогу из Москвы до Курска за счет казны.

Уже на первых этапах эксплуатации железнодорожного транспорта стало понятно, что железные дороги на территории страны не могут функционировать автономно, а представляют собой единый организм, где должны действовать общие правила функционирования и управления. Причем роль государства в этой сфере должна быть ведущей, так как государство, по мнению видного государственного деятеля С.Ю. Витте, заботится о целом, восполняя пробелы и недостатки частнохозяйственной системы [9]. Для обеспечения безопасности движения поездов на государственных и частных железных дорогах разрабатывались единые документы, устанавливавшие порядок организации движения. Представители администрации железных дорог отвечали и на социальные потребности пассажиров: организовывали питание, заботились об их размещении в зданиях вокзалов для ожидания поездов, организовывали досуг таких пассажиров.

Период 1866–1868 гг. в историографии характеризуется как «железнодорожная горячка». Обусловлено это тем, что за эти три года правительство заключило договоры с частными компаниями на сооружение 26 новых линий. Такой интерес к железнодорожному делу со стороны частных компаний был вызван перспективностью развития железнодорожного дела. Перспективность возбуждала желание у предпринимателей получить большую доходность, для чего требовалась особая концентрация сил и ресурсов. Государство при этом поддерживало государственно-частное партнерство при строительстве железных дорог. Предпринимателям это сулило сверхприбыли, государству давало возможность быстрого развития необходимой стране железнодорожной сети за счет частного капитала без вовлечения в строительство значительных средств из государственного бюджета.

От первого применения в стране разборных рельсов до первой промышленной железной дороги на паровой тяге прошло 65 лет. Перевозка людей локомотивами стала возможной через 2 года, когда 6 ноября 1836 г. публике было продемонстрировано движение поездов на участке Царскосельской железной дороги. Регулярное железнодорожное сообщение между Москвой и Санкт-Петербургом было открыто спустя 15 лет – 1 ноября 1851 г., а еще через 13,5 лет в России стал реализовываться план по строительству сети железных дорог. Одним из первых направлений этого плана, утвержденного 23 апреля 1865 г., стала линия Москва – Курск. Строительству железнодорожных линий непосредственно на территории Курской губернии положило начало Высочайшее повеление от 8 июля 1865 г. В соответствии с этим документом предлагалось соединить железнодорожным сообщением Курск с Орлом, а Орел с Москвой [119, с. 8].

1.2. Формирование железнодорожной сети на территории Курской губернии

Курская губерния стала своеобразным полигоном развития транспортной железнодорожной сети в южных регионах страны. Курск был выбран в качестве пересечения с перспективными линиями южного и Киевского направления, а также линиями, идущими в каменноугольный бассейн Донбасса. Ввиду своего географического положения Курск был более перспективен, чем Орел [138, с. 5].

В сентябре 1868 г. была открыта Московско-Курская магистраль протяженностью 537 км, ставшая одной из первых линий сети российских железных дорог. В северном направлении от ст. Курск железнодорожная линия имела протяженность 73 версты³ (см. рис. 1).

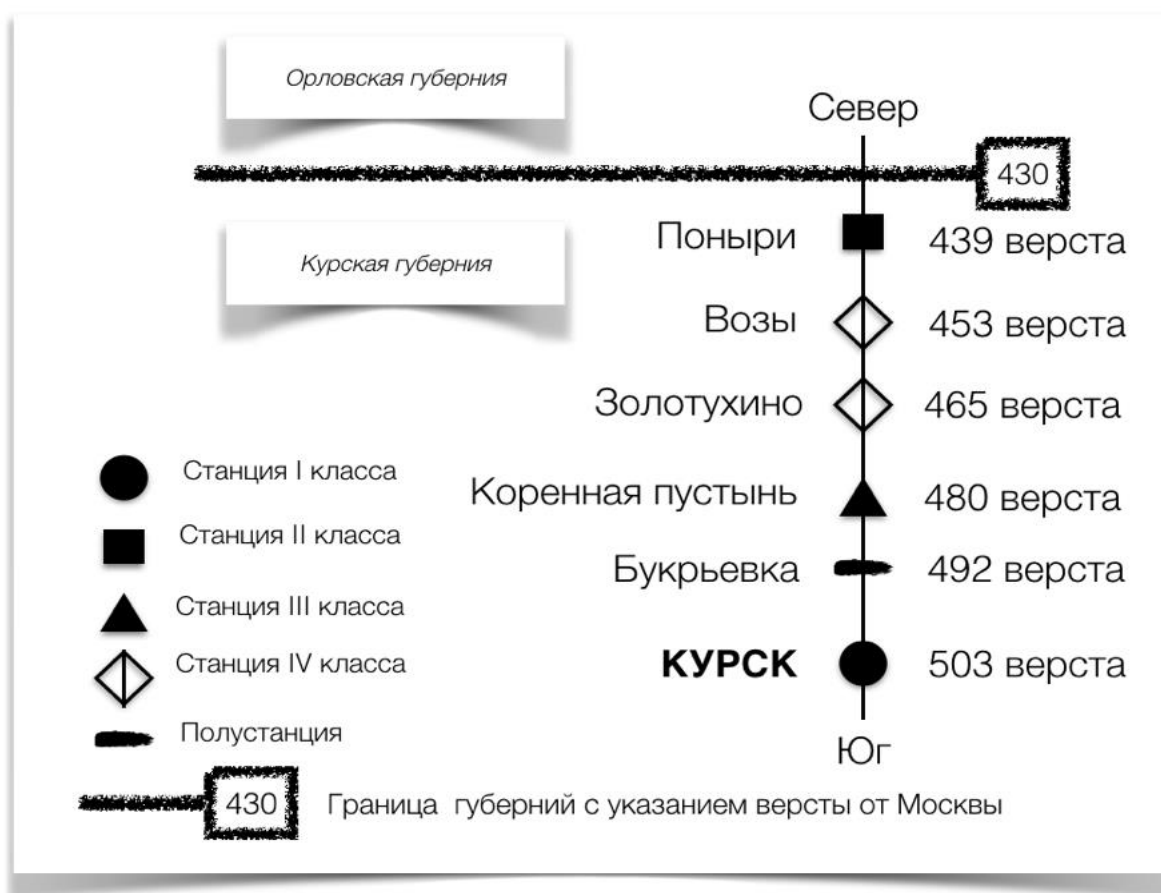


Рисунок 1. Линия Курск – Орел на территории Курской губернии

³ РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 1. Л. 2.

9 февраля 1867 г. было высочайше утверждено направление Курско-Киевской железной дороги⁴. Через полтора года, 14 ноября 1868 г., было открыто движение от ст. Курск до ст. Ворожба Сумского уезда Харьковской губернии. Далее по направлению к Киеву железнодорожная линия вновь возвращалась на территорию Курской губернии и проходила через станции Путивль и Грузское⁵. В западном направлении железнодорожная линия от ст. Курск имела протяженность 229 верст (см. рис. 2).

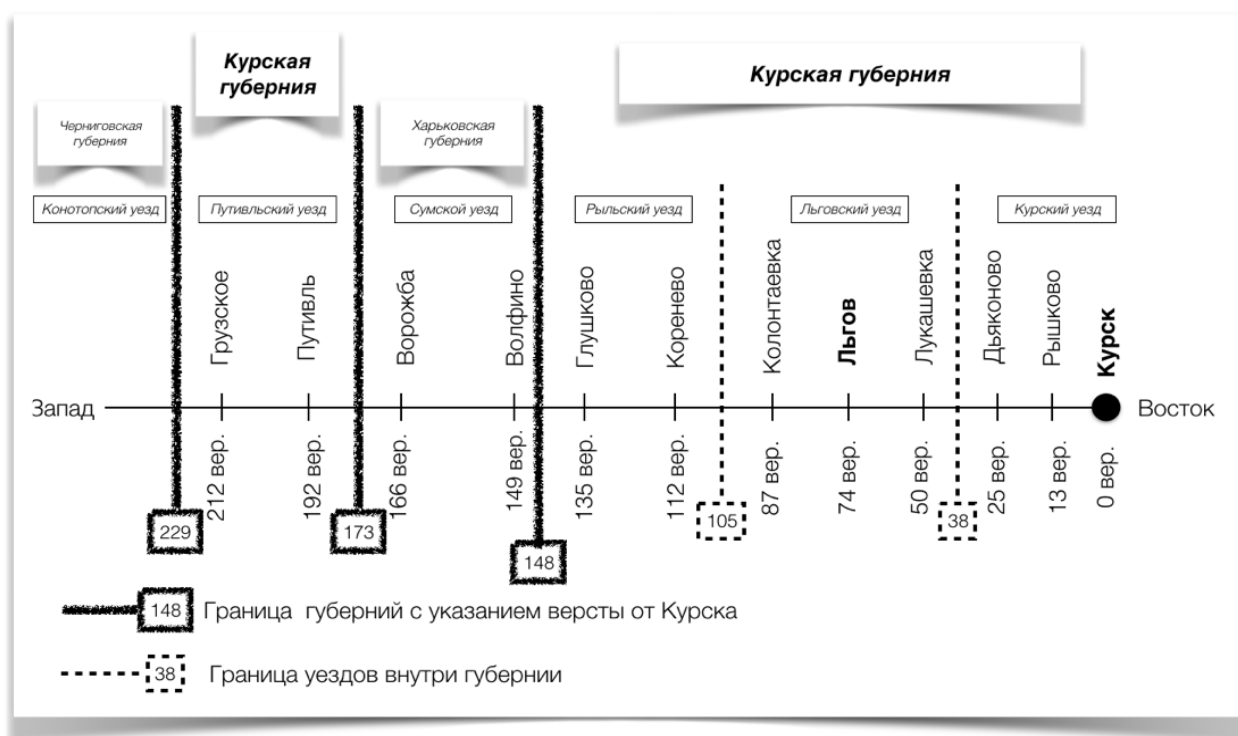


Рисунок 2. Линия Курск – Киев на территории Курской губернии

1 марта 1868 г. императором Александром II был издан Указ о строительстве Курско-Харьково-Азовской железной дороги. Предполагалось, что эта дорога пройдет через Белгород до Харькова, а далее к Крымскому полуострову. Уже через год, 14 апреля 1869 г., первый поезд прибыл в Белгород из Курска, а еще через 3 месяца, 6 июля 1869 г., было налажено сообщение между Курском и Харьковом [139, с. 1–4]. В южном направлении от ст. Курск железнодорожная линия имела протяженность 185 верст [140] (см. рис. 3).

⁴ РГИА. Ф. 350. Оп. 28. Д. 1. Л. 2–3.

⁵ Там же. Д. 2. Л. 1.

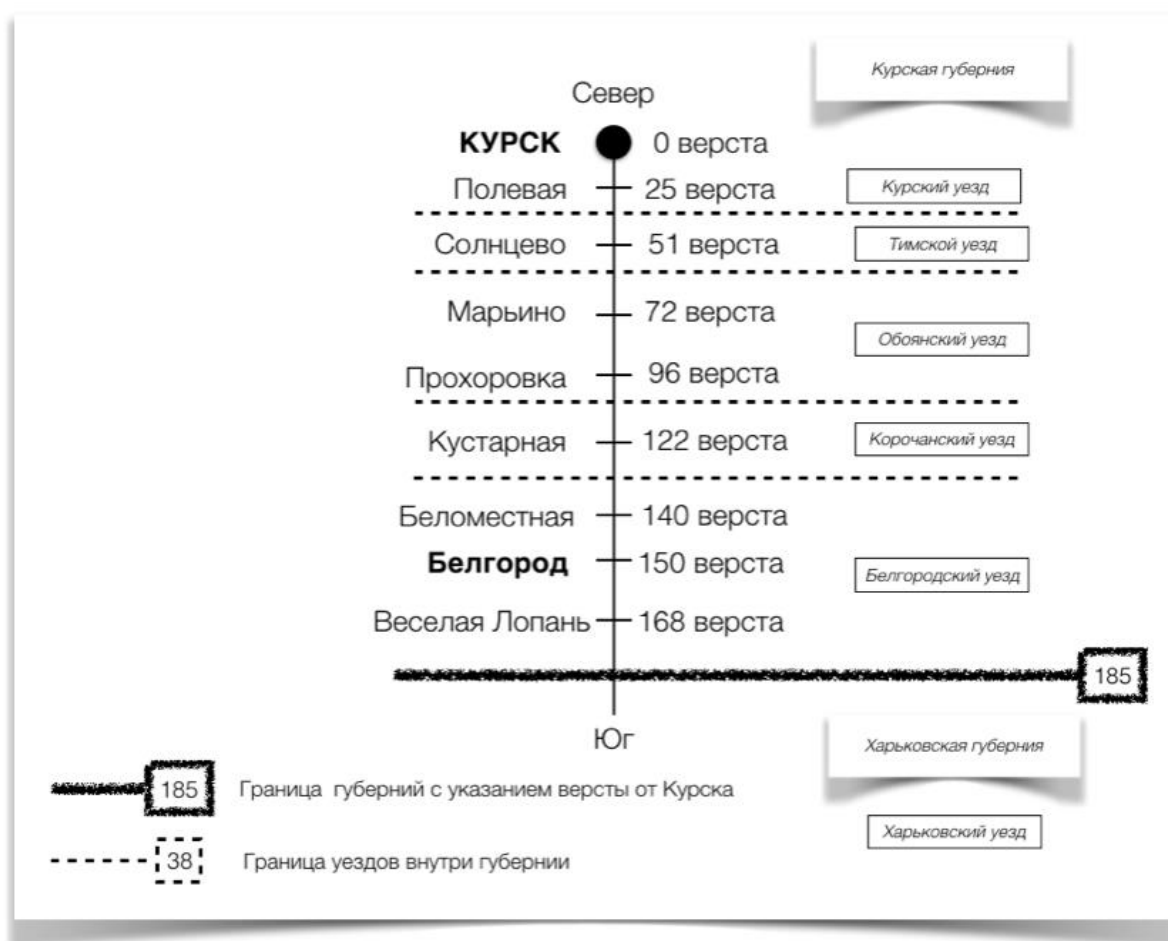


Рисунок 3. Линия Курск – Харьков на территории Курской губернии

На 72 версте от Курска в Обоянском уезде располагалась ст. Марьино, которая впоследствии, с 1898 г., стала именоваться Клейнмихелево, а с 1915 г. еще раз сменила название и получила название Ржава. Указанная станция была наиболее крупной на участке Курск – Белгород. На ней поезда имели более длительную стоянку в связи с техническим обслуживанием локомотивов по сравнению с другими станциями. Пассажиры в это время могли воспользоваться буфетом с горячей едой [141, с. 33].

Особенностью линии Курск – Харьков стало то, что этот участок в составе Курско-Харьково-Азовской железной дороги связывал центральные районы России с южными рубежами страны. По этому участку впоследствии проходили путешествия на юг высших лиц государства. Сама же дорога одной из первых связала центр страны с Донбассом, что дало мощный импульс каменно-угольной промышленности [139, с. 1]. Строительство Курско-Харьково-Азовской железной дороги явило пример государственно-частного партнерства с его выгодами (быстрота развития железнодорожной сети) и недостатками (опасная кривизна, значительные уклоны, временные сооружения, качество строительства) [142, с. 90], последствия которых преодолеvalo государство. Через 22 года эксплуатации, в 1891 г., эта дорога перешла в государственную собственность. Будучи государственной, линия от Курска до Харькова через

Белгород стала относиться к Севастопольской железной дороге, а с 1907 г. – к Южным железным дорогам (см. рис. 4).



Рисунок 4. Железнодорожный вокзал станции Курск на линии Москва – Харьков

Восточное направление от Курска стало развиваться значительно позже от уже существующих: северного, западного и южного. Через 22 года в соответствии с Высочайшим указом от 15 июня 1891 г. стал реализовываться проект по строительству линии от Курска до Воронежа. Дорогу строило управление Курско-Киевской железной дороги. Восточная ветвь должна была примкнуть к уже существующим линиям⁶ (см. рис. 5).

⁶ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 3. Д. 2194. Л. 2–2об.



Рисунок 5. Пассажирская платформа станции Курск на линии Киев – Воронеж

К этому времени в гражданском обществе Курской губернии скептические и осторожные отношения к новому виду транспорта истощились. Строительство новой линии местные власти использовали как повод для укрепления доверия в обществе. 20 апреля 1892 г. по случаю начала строительства новой железнодорожной линии от Курска до Воронежа курский губернатор отмечал не только социальную важность дороги для региона, но и то, что ее строительство создавало 2000 рабочих мест для местных крестьян, что сулило им большие заработки [143]. Строительство было завершено в течение двух лет – в 1893 г. линия вошла в состав Курско-Киевской дороги. Дорога, проходившая через Курск из Киева до Воронежа, стала называться Киево-Воронежской. В восточном направлении от ст. Курск железнодорожная линия имела протяженность 140 верст [140, с. 48–56] (см. рис. 6).

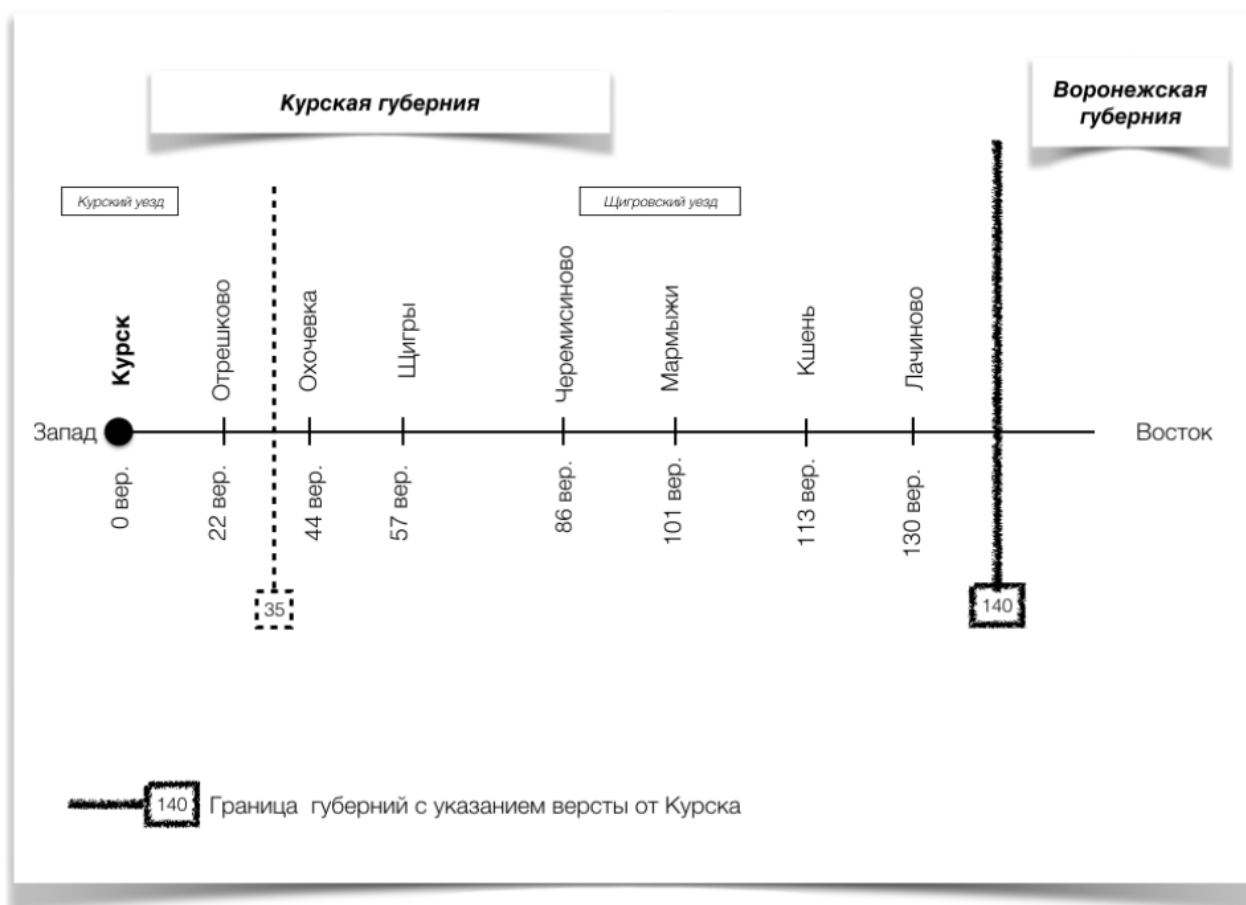


Рисунок 6. Линия Курск – Воронеж на территории Курской губернии

Движение пассажирских и товарных поездов по Курско-Воронежскому участку Киево-Воронежской ж.д. от ст. Курск до ст. Кшень было открыто 2 января 1984 г.⁷ С 1895 г. дорога сменила наименование за счет объединения с московской линией и стала называться Московско-Киево-Воронежской.

Вопросы обустройства железнодорожных линий в России рассматривались на самом высоком уровне. Давая распоряжение о сооружении той или иной дороги, правительство рассматривало это строительство как часть одной большой сети железных дорог, призванной обеспечить экономическое развитие страны, ее стратегическую безопасность. Вовлечение частного капитала в строительство железнодорожных линий способствовало реализации как коммерческих проектов государства, так и служило стратегическим приоритетам страны. Частный капитал преобладал в строительстве железных дорог на начальных этапах развития сети – это 60–70-е гг. XIX в. В 80-е гг. правительство взяло курс на обращение железных дорог из частной собственности в государственную путем их выкупа или строительства новых за счет казенных средств. Тем не менее на территории Курской губернии до распада Российской империи действовали две частные дороги – Московско-Киево-Воронежская и Юго-Восточные. Протяженность

⁷ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 3. Д. 2194. Л. 36.

же всех железных дорог к этому периоду составляла 1304 версты [144, с. 26] (1395 километров). Самая длинная линия железной дороги на территории Курской губернии относилась к Московско-Киево-Воронежской железной дороге и составляла 564 версты. Управление Московско-Киево-Воронежской железной дороги находилось в Курске с 1895 г. (см. рис. 7).

Эта дорога занимала лидирующие позиции среди других дорог по таким показателям, как объем перевозок (пассажирских и грузовых) и размер доходности. Востребованность Московско-Киево-Воронежской железной дороги была обусловлена тем, что она проходила по густонаселенным районам, являлась связующим звеном города Курска и трех направлений: северного, западного и восточного.

К 1917 г. помимо четырех названных направлений по территории губернии проходили линии Северо-Донецкой железной дороги; Юго-Восточных железных дорог, а также ряд узкоколейных дорог.

Узкоколейные железные дороги на территории губернии сооружались наряду с основными магистралями. Их строительство обходилось гораздо дешевле и оправдывало себя лишь на тех направлениях, которые не расценивались государством как первоочередные, а частные инвесторы не готовы были вкладывать значительные суммы в «широкую колею». На местном уровне с учетом хозяйственных нужд предприятий определялась потребность в строительстве подъездных путей и узкоколейных линий. Так, строительством и эксплуатацией узкоколейной железной дороги от линии Курско-Харьково-Азовской железной дороги на ст. Марьино до ст. Обояни заведовало местное Обоянское земство [145].



Рисунок 7. Управление Московско-Киево-Воронежской железной дороги в г. Курске

От ст. Коренево проходила узкоколейная ветвь до ст. Рыльск протяженностью 22 версты в одном направлении, в другом – узкоколейная ветвь от ст. Коренево до ст. Суджа протяженностью 38 верст. Колпнянская ветвь узкой колеи проходила от ст. Охочевка до ст. Колпна, ее длина составляла 29 верст. Узкоколейная ветвь проходила от ст. Ворожба до х. Михайловский. В северо-восточной части губернии была построена узкоколейная дорога от ст. Мармыжи до ст. Ливны Орловской губернии.

Таким образом, строительство основных железнодорожных магистралей на территории Курской губернии дополнилось сооружением узкоколейных линий местного значения. В продвижении железных дорог в глубинку губернии значительную роль играли дворянские собрания и земства, основным мотивом для которых было получение прибыли от их эксплуатации. Историк В.Н. Тестов обращает внимание на то, что с увеличением количества железнодорожных дорог обнаруживалось их стремление слиться в единую сеть, однако это не всегда удавалось. Причиной была разобщенность и отсутствие общего центра управления всеми железными дорогами. В то же время железнодорожное дело требовало упорядочивания в экономическом, техническом, административном отношениях [146, с. 81]. Так, между двумя частными дорогами на территории Курской губернии – Московско-Киево-Воронежской и Юго-Восточными – существовали трудности в вопросах взаимного использования подвижного состава, срочность доставки грузов оставляла желать лучшего [144, с. 56]. Государственные дороги, ввиду разрозненности центров управления ими, также испытывали трудности. Курско-Киевская и Курско-Харьково-Азовская дороги находились в соперничестве между собой, так как управления ими стремились обеспечить наибольшую прибыль каждый на своем участке [119, с. 22].

Отличительной особенностью первых лет эксплуатации железнодорожного транспорта на территории губернии являлось то, что технический парк подвижного состава на каждой дороге был свой. Грузы перегружались на пограничных станциях. В Курске сходились линии трех дорог: Московско-Курской, Курско-Киево-Воронежской и Курско-Харьково-Азовской. Таких пересечений дорог на территории губернии было несколько. Поскольку грузы перегружались на этих узлах, существовала угроза их хищений, порчи, злоупотреблений со стороны должностных лиц администраций дорог.

Белгород был крупной железнодорожной станцией на территории Курской губернии. В 1896 г. Белгород был соединен 43 верстовой веткой с Волчанском. От этой линии к сахарным заводам шли ветки на Шебекино и Боткино [141, с. 225]. С 1898 до 1901 г. была построена Белгород-Сумская железная дорога, общей протяженностью 144 версты (по территории Курской губернии 93 версты), она соединила Белгород с Харьковско-Николаевской железной дорогой на ст. Басы [147, с. 1]. Инициаторами ее строительства выступили местные сахарозаводчики. В 1909 году к Меловой горе Белгорода от центральной магистрали была проведена еще одна железная дорога, благодаря которой увеличилось производство строительных материалов, что позволило белгородскому мелу выйти на внешний рынок [131, с. 133].

Объем грузоперевозок ежегодно возрастал. Если мы сравним данные за 1880 г. и спустя почти четверть века, то увидим значительно увеличившейся объем. Так, если в 1880 г. через Белгород прошло около 12 миллионов пудов грузов, из которых 4 миллиона пудов относилось к донецкому каменному углю [148, с. 69], то в 1913 г. этот показатель увеличился почти вдвое и составил 21,5 миллионов пудов. Такой рост стал возможным благодаря развитию железнодорожной сети, строительству линий местного значения, оптимизации грузовой работы на станциях, увеличению количества подвижного состава, задействованного в работе. За пять лет паровозный парк на станции Белгород увеличился с 67 до 113 паровозов [148, с. 118].

Общий оборот грузов по железной дороге на территории Курской губернии в начале XX в. составлял 70 млн пудов [119, с. 329]. К началу XX в. на территории Курской губернии функционировало более 20 железнодорожных предприятий: паровозные депо, мастерские, путевые бригады. Если учесть, что в среднем каждые 2000 верст пути в России обслуживали 25000 человек [149, с. 1], то на территории Курской губернии к началу XX в. железнодорожном деле должны были быть задействованы более 16000 человек.

Таким образом, мы видим, что менее чем за полвека железные дороги прочно вошли в жизнь губернии, являлись мощным катализатором развития экономики региона, требовали вовлечения значительных материальных и людских ресурсов. Специфика железнодорожного транспорта стимулировала развитие средств связи. Для конца XIX века инновационной технологией был телеграф, позволявший оперативно передавать информацию не только в разные города Российской империи, но и во многие страны мира, в том числе в Индию, Японию, Китай. Белгородский телеграф в год отправлял и принимал более 2000 международных телеграмм [131, с. 127]. Телеграфные линии становились еще одним объектом, требовавшим особого внимания со стороны государства. Телеграфом были снабжены все железнодорожные станции.

Железнодорожные вокзалы привлекали внимание различных слоев населения. Здесь проходили крупные общественные мероприятия, устраивались чтения, на вокзалы приглашались представители художественной самодеятельности [119, с. 372].

Вместе с тем строительство железнодорожных линий в аграрной провинции привнесло ряд ранее незнакомых обществу особенностей, некоторые из которых можно охарактеризовать как неблагоприятные. Для обустройства линий и сопутствующей им железнодорожной инфраструктуры требовалось произвести отчуждение значительного количества земель. Земли требовались для прокладки железнодорожных линий. Они могли проходить как по пахотным угодьям, так и населенным пунктам, где уже имелись жилые дома. Для этих целей требовалось не менее 12,8 м ширины земельной полосы, а в ряде случаев и намного больше для обустройства всей необходимой инфраструктуры и дополнительных путей. Для их отчуждения возникали конфликты. Поскольку железнодорожные станции строились преимущественно в населенных пунктах, то нередко конфликты возникали с собственниками домохозяйств и городских объектов. Сооружение вокзалов в центре населенных пунктов делало их доступными и

удобными для последующей эксплуатации, но, с другой стороны, предполагало большие площади земель для отчуждения под инфраструктуру [150, с. 7]. Так как вопросы отчуждения затрагивали привычный уклад жизни многих жителей губернии и эти интересы не всегда совпадали, нарастали социальные противоречия, что требовало быстрого реагирования на возникающие конфликты, их разрешение в соответствии с законом⁸.

Другим аспектом, изменившим жизнь глубинки на этапе строительства железных дорог, стал резко увеличившийся миграционный поток, тяготевший к линиям строительства железнодорожных магистралей. В этой связи увеличилось количество насильственных и имущественных преступлений. Состояние правопорядка вдоль линий железнодорожного строительства требовало особого внимания со стороны государства.

Сложности, которые требовали предупредительных мер правоохранительной направленности, возникали и на этапах ввода железных дорог в эксплуатацию. Вокзалы становились прибежищем бродяг. Нередкими стали пожары от искр паровозных котлов, травмирование людей и сельскохозяйственного скота – все это требовало специальных предупредительных мер, направленных на недопущение подобных происшествий. Таким образом, железная дорога давала местному населению не только возможности заработка при строительстве линий путем трудоустройства в органы управления, разнорабочими в мастерские и депо, сферу обслуживания, торговли и т.д., но и становилась источником повышенной опасности для местного населения и привлекательной средой для криминальных элементов.

Совокупность факторов обусловила необходимость создания особого органа, способного обеспечить безопасность и правопорядок в процессе обустройства новых линий и последующей их эксплуатации.

Из особенностей формирования железнодорожной сети на территории Курской губернии можно выделить предпосылки для создания во второй половине XIX – начале XX в. специальных правоохранительных органов на линиях, проходивших по территории Курской губернии. К таковым следует отнести:

1) стратегическую важность развития железнодорожного транспорта для государства и региона, необходимость обеспечения стабильной деятельности объектов железнодорожного транспорта;

2) перевозку большого количества людей, требовавшую особых мер по обеспечению их безопасности, в том числе от преступных посягательств на станции и в пути следования;

3) значительную концентрацию материальных ресурсов на ограниченном пространстве, что провоцировало преступления против собственности, в том числе и в отношении перевозимых грузов;

4) повышенный травматизм в связи с особенностями эксплуатации железнодорожного транспорта, его пожароопасность.

⁸ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 6. Д. 2870. Л. 9–20 об.

В целом развитие железных дорог на территории Курской губернии характеризовалось быстрыми темпами строительства и густотой железнодорожной сети. На территории губернии действовали как государственные, так и частные железные дороги, что позволило обеспечить 11 из 15 уездов железнодорожным сообщением, преимущественно транзитного характера. Это обстоятельство приводило к стремительному росту численности местного населения, так как в строительстве было задействовано большое количество рабочих. Для функционирования этого вида транспорта требовались существенные людские ресурсы для работы на линиях дорог – в депо, мастерских, органах управления.

Таким образом, новые вызовы, связанные с началом строительства и деятельностью железнодорожного транспорта, предопределили формирование специальных правоохранительных органов, призванных обеспечить безопасность на его линиях. Проблема могла решиться путем создания специальной правоохранительной структуры либо путем наделения чинов общей полиции дополнительными обязанностями. Вопрос был закрыт императором Александром II 16 марта 1867 г., а именно его Высочайшим повелением о назначении жандармско-полицейского надзора «на вновь строящихся линиях железных дорог» [3, с. 3]. С этого времени подразделения ЖПУ ж.д. стали создаваться одновременно с началом работ по строительству новых железнодорожных линий, их штатно-организационная структура зависела от протяженности строившихся и введенных в эксплуатацию линий. Поскольку железнодорожное строительство развивалось быстрыми темпами, к началу XX в. эти подразделения стали самыми многочисленными среди других подразделений Отдельного корпуса жандармов и насчитывали 32 жандармских полицейских управления, в состав которых входили 332 жандармских полицейских отделения железных дорог [31, с. 116].

РАЗДЕЛ 2.

ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ОСНОВЫ УСТРОЙСТВА ЖАНДАРМСКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПОЛИЦИИ

2.1. Кадровый состав жандармской железнодорожной полиции

Специфические условия функционирования железнодорожного транспорта обусловили потребность в специальных мобильных правоохранительных подразделениях, способных обеспечить правопорядок на линиях железных дорог вдали от населенных пунктов, в том числе и в пути следования поездов. Такими подразделениями стали отделения жандармской железнодорожной полиции в составе управлений, подчинявшихся Отдельному корпусу жандармов. Жандармские полицейские ЖПУ ж.д. наиболее полно отвечали тем высоким требованиям, которые предъявлялись к органам правопорядка на железнодорожном транспорте на этапе его зарождения. Во многом это было обусловлено проводимой работой по подбору кадров для ведомства. В отличие от чинов общей полиции на службу в жандармские полицейские подразделения принимались унтер-офицеры, прошедшие военную службу и хорошо себя зарекомендовавшие. Руководство Отдельного корпуса жандармов исходило из того, что армия как оплот государственной стабильности была наилучшим источником кадрового потенциала для вновь создаваемого ведомства – жандармской железнодорожной полиции [99, с. 35].

Жандармская железнодорожная полиция преимущественно комплектовалась нижними чинами. На 20 унтер-офицеров в среднем приходилось по 1 офицеру. На офицерские должности для службы в полицейских подразделениях Отдельного корпуса жандармов могли поступить лишь те лица, которые прослужили в армии не менее трех лет в офицерских званиях. Судимость, денежные долги, национальность, вероисповедание были основными критериями, которые учитывались при приеме на службу в Отдельный корпус жандармов. Наличие криминального прошлого и кредитные обязательства были препятствиями, по которым кандидаты отклонялись однозначно. Кандидат должен был быть исключительно православного вероисповедания, не польского происхождения и не евреем. Если жена исповедовала католичество, то это также являлось препятствием для прохождения службы в Отдельном корпусе жандармов [111, с. 3–5]. Таким способом царское правительство, выступавшее за целостность государства, пресекало любые попытки зародить элементы сепаратизма со стороны любых конфессий, отличных от православного вероисповедания, исключало возможность влияния на представителей жандармского корпуса чуждого мировоззрения, способного дестабилизировать ведомство. Отсюда самое пристальное внимание к сохранению чистоты рядов на протяжении всего периода существования жандармского корпуса, вплоть до февраля 1917 года.

Нравственным качествам кандидатов уделялось особое внимание. До приема на службу наводились справки о кандидатах. Изучались отзывы коллег, армейских командиров. Мотивы смены места службы могли стать поводом для отказов в приеме в Отдельный корпус жандармов, если они были вызваны корыстными побуждениями. Дело в том, что жандармские полицейские подразделения обслуживали передовой вид транспорта, товарооборот которого был значительно выше иных сфер деятельности народного хозяйства. Люди с испорченной нравственностью не должны были оказаться на службе, где соблазн злоупотреблений был высок. Это и перевозимые грузы, и значительный пассажиропоток. Кроме того, обеспечивая безопасность и благочиние на линиях железных дорог, жандармские полицейские должны были первыми явить образец нравственности и правды. На службе и дома им предписывалось сохранять верность Престолу, заботиться о пользе службы Его императорскому величеству. Для этого требовались трезвость и строгость к самому себе. Нравственный ориентир для служащих жандармской железнодорожной полиции был высок: он восходил к полному самоотречению ради помощи ближним, добровольному принесению себя в жертву ради тех, кто оказывался рядом [3, с. 10].

Отсюда особое внимание к вопросам вероисповедания. Православный образ мыслей и действий был той естественной средой, в которой осуществляли свою деятельность представители жандармских полицейских подразделений железных дорог. Архивные источники указывают, что для всех представителей Отдельного корпуса жандармов участие в православной литургии было весьма желательным и контролировалось соответствующими списками. Так, статьи 22 и 30 книги Свода военных постановлений 1869 г.⁹, циркуляр по Корпусу Жандармов 1897 года № 5¹⁰, ежегодные предписания начальников ЖПУ ж.д. (приказы начальников Харьковского ЖПУ ж.д. от 30 января 1896 г. № 14¹¹, от 1 марта 1899 г. № 29¹², от 12 февраля 1911 г. № 23¹³ и т.д.) свидетельствуют о том, что всем чинам жандармских полицейских подразделений железных дорог предписывалось ежегодно в течение Великого поста исполнять христианский обряд говения. Для нижних чинов порядок говения устанавливали начальники отделений. Офицеры следили за тем, чтобы каждый унтер-офицер в период Великого поста непременно был у исповеди и Святого Причастия. По окончании поста начальники отделений в обязательном порядке представляли начальникам ЖПУ ж.д. установленные исповедные списки о бытности у исповеди и Святого Причастия, надлежащим образом засвидетельствованные православным священником.

Для службы в жандармской железнодорожной полиции важны были физические данные кандидатов: допускались лица не только без явных физических недостатков, но и не моложе 24 лет. Доктор исторических наук З.И. Перегудова в своей монографии, посвященной политическому сыску в

⁹ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 22. Д. 481. Л. 17.

¹⁰ Там же. Д. 135. Л. 8 об.

¹¹ Там же. Д. 478. Л. 8 об.

¹² Там же. Д. 481. Л. 17.

¹³ Там же. Д. 135. Л. 8 об.

России, приводит причину такого ограничения. Руководство отдельного корпуса жандармов считало, что молодые люди, не достигнувшие этого возраста, имели не только неустановившийся характер, но и плохо разбирались в своей собственной жизни, не говоря уже о жизни политической [31, с. 341].

Умственные способности кандидатов на офицерские должности начальников отделений оценивались на письменных экзаменах. После предварительных испытаний в штабе Корпуса кандидаты поступали на четырехмесячные курсы в Санкт-Петербурге. Здесь офицеры изучали иностранные языки, основы уголовного права, железнодорожного дела, историю революционных движений. Ярким примером того, насколько привлекательной была служба в ведомстве и насколько серьезным был отбор, являются следующие цифры за 1871 г.: прошения о поступлении в Отдельный корпус жандармов подало 172 офицера, из них успешно сдали экзамены 21, и лишь 6 человек были признаны способными к прохождению службы [42, с. 299]. Такой жесткий отбор был продиктован спецификой деятельности жандармских полицейских, которые, в отличие от своих территориальных коллег, несли службу по большей части автономно, зачастую вдали от крупных городов. В условиях ограниченного времени они должны были принимать быстрые и верные решения. Любое промедление было чревато потерей важных вещественных доказательств, сокрытием следов преступления, «растворением» в толпе виновных лиц, недостатком свидетелей.

Рассматривая кадровый состав жандармской железнодорожной полиции, следует обратить внимание на систему и структуру жандармских полицейских подразделений железных дорог, а именно их вертикальное и горизонтальное построение (см. рис. 8). По вертикали жандармские полицейские управления подчинялись Отдельному корпусу жандармов и имели в своей структуре жандармские полицейские отделения – низшее звено с ответственным офицером во главе, который являлся начальником отделения. Ему подчинялись около 20 унтер-офицеров с дислокацией на ближайших станциях, как правило, по 1, 2 или 3 человека. Таким образом, унтер-офицеры были основными представителями жандармской железнодорожной полиции на крупных железнодорожных станциях. В число унтер-офицеров жандармских полицейских подразделений железных дорог принимались как служащие различных войсковых частей, так и отставные чины¹⁴.

Унтер-офицеры жандармской железнодорожной полиции несли службу гласно, в специальном форменном обмундировании. Такая мера была направлена на то, чтобы пассажиры и гости вокзалов, видя представителей власти на перроне, ощущали защищенность. Это была эффективная профилактическая мера. По этой причине нижним чинам было запрещено находиться на службе без формы. Исключением могли стать лишь особые случаи, когда проводились специальные мероприятия по раскрытию преступлений [151, с. 179–180].

¹⁴ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 2. Д. 238. Л. 31 об.



Рисунок 8. Служащие Отдельного корпуса жандармов в штабе Корпуса

Обмундирование унтер-офицеров состояло из сапог, шаровар, гимнастических рубаш, мундиров с аксельбантами, шинелей, фуражек¹⁵. В повседневной службе каждый жандармский полицейский должен был носить нагрудный знак с наименованием Жандармского полицейского управления железных дорог и уникальным номером (см. рис. 9).



Рисунок 9. Нагрудный знак жандармской железнодорожной полиции

¹⁵ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 22. Д. 480. Л. 119 об.

Старшим среди унтер-офицеров был вахмистр. Как и **унтер-офицеры**, **вахмистр** относился к нижним чинам жандармской железнодорожной полиции. Он назначался из наиболее опытных и ответственных унтер-офицеров и выполнял аналогичные функции: охрану общественного порядка на станциях и в поездах, пеший обход линий железнодорожного пути на вверенном участке с изучением обстановки в мастерских, депо, иных предприятиях железнодорожного транспорта, взаимодействие с железнодорожными служащими. При взаимодействии с работниками железных дорог унтер-офицеры и вахмистры должны были себя так поставить, чтобы те по доброй воле оказывали им всякое содействие на пользу безопасности и благочиния. Такое расположение достигалось честностью, ответственностью, готовностью служить людям вне зависимости от их положения в обществе. Только при соблюдении жандармскими полицейскими этих условий, обращаясь к нуждам людей, а не служа лишь собственным интересам, чины жандармской железнодорожной полиции могли заслужить доверие граждан.

Отдельно регламентировались отношения с железнодорожными служащими. С нижними служащими жандармские унтер-офицеры и вахмистры должны были сочетать требовательность с доброжелательным и уважительным отношением к ним. Если обстоятельства требовали строгих мер реагирования, жандармские полицейские должны были применить меры реагирования для пресечения выявленных нарушений, при этом, сделав все, чтобы не обидеть человека. В связи с тем, что нижним чинам жандармской железнодорожной полиции предписывалось без злоупотребления своими правами добиваться уважительного отношения со стороны всех служащих железных дорог, в отношении руководителей железных дорог им было рекомендовано, не унижая своего звания и достоинства, с почтением относиться к ним, особенно в глазах их подчиненных. Если же кто-либо из железнодорожного начальства позволял себе грубость и бестактность в отношении жандармских полицейских, последним следовало в спокойной форме, не вступая с ним в пререкания, указать на то, что жандармская железнодорожная полиция не подчиняется железнодорожным властям, после чего об этом следовало доложить начальнику своего отделения. При успехе в расположении к себе железнодорожных служащих, иных представителей городского и сельского населения, жандармские полицейские получали возможность быть информированными о всякого рода нарушениях, подготавливаемых и совершившихся, и лицах, причастных к ним.

Для эффективной профилактики нарушений, раскрытия совершенных преступлений требовались хорошие отношения с представителями местной полиции и властями. Мир и доброжелательные отношения с представителями общности и местной власти способствовали эффективному взаимодействию и оперативному реагированию на происшествия, взаимной выручке в условиях дефицита времени, при нехватке сил и средств. Внешние обстоятельства, созданные войнами и внутренней смутой, актуализировали потребность жандармских полицейских быть особенно внимательными и строгими к себе и своему долгу, чтобы не подавать ни малейшего повода к упрекам со стороны граждан. При общении с гражданами железнодорожным жандармам предписы-

валось быть очень осторожными и вежливыми, чтобы не вызывать жалоб с их стороны, бесполезно не раздражать их. Более того, представители жандармской железнодорожной полиции, повышая доверие населения, стремились вовлечь местных жителей в охрану правопорядка.

Для этого вахмистр, наиболее опытный из унтер-офицеров, был обязан заниматься обучением поступавших на службу нижних чинов, прививать высокие образцы нравственного поведения, проводить смотры и занятия по служебной подготовке. Будучи старшим среди унтер-офицеров, вахмистр исполнял роль связующего звена между начальником отделения и нижними чинами, передавал им все распоряжения и указания начальника. Составление графиков несения службы и их исполнение, внешний вид унтер-офицеров, состояние форменного обмундирования подчиненных сотрудников, вопросы быта, качество несения службы – все это входило в сферу повседневных задач вахмистра отделения. Кроме того, вахмистр мог временно замещать начальника отделения и даже дать немедленный ответ от его имени на срочные запросы.

Вахмистрами назначались лица из числа унтер-офицеров, отмеченные начальниками отделений за примерное поведение, хорошую грамотность и полное знание службы. Именно с такой формулировкой в Старооскольское отделение был назначен 16 февраля 1899 г. вахмистр Ефим Бондаренко¹⁶. 9 сентября 1905 г. в то же отделение был назначен вахмистром из числа унтер-офицеров Михаил Кичаев, как «прослуживший в Корпусе жандармов более 6 лет и по удостоверению начальника отделения выдающийся отличным поведением, хорошей грамотностью и полным знанием обязанностей службы»¹⁷.

Начальник отделения ЖПУ ж.д. взаимодействовал с начальником управления. В его обязанность входило общее руководство подразделением, решение хозяйственных вопросов, подбор и расстановка кадров, их обучение и воспитание, взаимодействие с представителями местной администрации, чинами общей полиции, губернским жандармским управлением, руководителями дорог. В особых случаях требовалось его личное присутствие в поездах и на станциях при их прибытии и отправлении, исполнение поручений начальника управления.

Адъютант ЖПУ ж.д. руководил делопроизводством в канцелярии управления.

Начальник ЖПУ ж.д. осуществлял общее руководство жандармскими полицейскими отделениями. Доводил до сведения подчиненных сотрудников требования нормативных правовых актов, циркуляры и распоряжения командира Отдельного корпуса жандармов. Издавал собственные приказы по организации службы. Проводил смотры. По обслуживаемому участку проверял несение службы, лично сопровождал поезда с высшими лицами государства.

¹⁶ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 2. Д. 481. Л. 14.

¹⁷ Там же. Д. 487. Л. 48.

По горизонтали подразделения жандармской железнодорожной полиции взаимодействовали друг с другом на уровне отделений, в том числе входивших в структуру разных управлений ЖПУ ж.д., и с местными властями. Территория губернии обуславливала специфику взаимодействия с различными службами и ведомствами. Так, на территории Курской губернии представители жандармской железнодорожной полиции взаимодействовали с:

- акцизным ведомством в части контроля за продажей и распитием спиртных напитков в полосе отчуждения, следовательно, сами должны были являться примером трезвого образа жизни, выявлять и пресекать нарушения антиалкогольного законодательства;

- чинами сыскных отделений в вопросах расследования преступлений и производства дознаний, следовательно, сами должны были владеть приемами и навыками ведения розыска и установления местонахождения похищенного имущества;

- чинами охранных отделений в части выполнения всех требований, предъявляемых к ним, следовательно, должны были уметь хранить государственную тайну, после контактов с чинами охранных отделений не разглашать личные сведения о них;

- чинами полицейской стражи, чтобы оказывать содействие при перевозках по железным дорогам, в предоставлении по возможности отдельных вагонов или размещении отдельно от других пассажиров. Для эффективного общения с представителями железнодорожной администрации требовались навыки оперативного принятия решений и деловой коммуникации;

- чинами общей полиции для содействия в поиске преступников на объектах железнодорожного транспорта, предоставлении для подачи срочных телеграмм железнодорожного телеграфа, проведения совместных профилактических мероприятий;

- чинами министерства путей сообщения, которые были обязаны им оказывать полное содействие в части расследования любых происшествий и преступлений на железной дороге, могли заменять железнодорожных служащих при выполнении некоторых функций. Учитывая, что железнодорожные служащие сами могли быть причастными к совершению преступлений, унтер-офицерам жандармской железнодорожной полиции запрещалось давать какие-либо пояснения представителям МПС, они не подчинялись железнодорожной администрации;

- чинами государственного контроля, которым оказывалось содействие при проведении ревизий по оборотам денежных средств при строительстве и эксплуатации железных дорог, следовательно, жандармским полицейским необходимо было обладать аналитическим мышлением.

Жандармские полицейские подразделения функционировали в рамках отдельных управлений, а управления – в масштабах всего государства. Между этими подразделениями происходила ротация кадров. Для исполнения обязанностей по службе жандармский офицер должен был круглосуточно находиться на той станции, которая была ему назначена при распределении. Для этого его жилище находилось в здании самой станции или недалеко от нее. Редким явле-

нием было, когда жандармский унтер-офицер происходил из местных жителей и его место службы совпадало с его малой родиной. Зачастую кадровое звено вновь создаваемых подразделений формировалось за счет уже действовавших подразделений путем перевода части служащих на новые места. При формировании Валуйского и Старооскольского отделений, штаб квартиры которых находились на территории Курской губернии, их штат был сформирован на 50% за счет унтер-офицеров, которые ранее несли службу в других местах Курской и других губерний¹⁸. Обычно такая ротация происходила в рамках одного управления. Так, при создании Курско-Воронежского отделения Орловского ЖПУ ж.д. были переведены 4 унтер-офицера из Московского отделения, 3 унтер-офицера из Царицынского отделения (Саратовская губерния), 5 унтер-офицеров за счет их перемещения из Курского и Курско-Конотопского отделений (Курская губерния). Все эти перемещения были осуществлены в рамках одного приказа по Орловскому ЖПУ ж.д. от 1 июля 1892 г. № 90¹⁹. Известны многочисленные случаи, когда горизонтальные перемещения происходили между разными управлениями. Перемещались между разными управлениями как офицеры, так и младшие чины. Так, из числа всех прикомандированных к вновь созданному Основскому отделению Кременчугского ЖПУ ж.д., штаб-квартира которого находилась на территории Курской губернии, лишь один унтер-офицер (Андрей Савенко²⁰) был переведен из Виленского ЖПУ ж.д., все остальные унтер-офицеры были перемещены в рамках Кременчугского управления, но в большей части из других губерний: Никифор Тюнин и Онуфрий Синельников из Полтавского отделения; Нестор Бабенко, Кирилл Белосевич, Василий Кислый из Николаевского отделения; Иван Извеков из Сумского отделения; Феофил Бережной из Херсонского отделения; Мартын Ткаченко из Знаменского отделения²¹; Иван Ефременко и Григорий Окунев из Константиновского отделения²²; Иларион Шамар из Полтавского отделения²³. Приведенные примеры свидетельствуют, что штат вновь создаваемых жандармских полицейских отделений на территории Курской губернии в первую очередь создавался за счет сотрудников, переводимых из других отделений в рамках одного управления ЖПУ ж.д., однако были случаи, когда сотрудников переводили из других ЖПУ ж.д.

Перевод на новые участки опытных сотрудников давал существенные преимущества. Новые отделения получали в штат до 50% сотрудников, знакомых с жандармской полицейской службой. Они становились наставниками для вновь прибывавших из армейской среды и не имевших опыта деятельности на линиях железных дорог. В тех же подразделениях, откуда эти сотрудники выбывали, высвобождались места для новых кадров, обучением которых занима-

¹⁸ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 2. Д. 478. Л. 54 об.

¹⁹ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 22. Д. 238. Л. 39–39 об.

²⁰ Там же. Д. 135. Л. 4.

²¹ Там же. Д. 624. Л. 44 об.

²² Там же. Д. 135. Л. 4 об, 12.

²³ Там же. Л. 14.

лись опытные унтер-офицеры, оставшиеся на местах. Как правило, такие переводы были продиктованы исключительно служебной необходимостью, но иногда эта мера носила дисциплинарный характер. Дело в том, что начальник отделения подавал начальнику управления списки тех, кого следует перевести, а кого оставить. Естественно, что оставлять он стремился добросовестных и верных службе сотрудников, а от нерадивых стремился избавиться в первую очередь путем переводов. Учитывая, что переводы происходили на равнозначные должности со сменой места жительства, такие переезды, как правило, были нежеланными для унтер-офицеров. А потому эти переводы происходили в приказном порядке с формулировкой «для пользы службы»²⁴. Примером дисциплинарной ротации может служить перевод двух офицеров Гавриила Улановского и Петра Чехлыстова: одного на место другого между станциями Купянск и Валуйки Харьково-Царицынского ЖПУ ж.д.²⁵

Начальники отделений часто пользовались возможностью дисциплинарного воздействия на подчиненных унтер-офицеров путем их ротации. Так, по представлению начальника Старооскольского отделения ротмистра Ларионова сразу после его назначения он заменил на станции Старый Оскол Никиту Кочкина Никодимом Судорженко: первый убыл на станцию Суковкино, последний прибыл со станции Елец²⁶.

Военная организация службы предполагала, что на сверхсрочную службу в жандармские полицейские отделения зачислялись унтер-офицеры, состоявшие в запасе армии, с обязательством прослужить на таковой не менее 5 лет. Об этом свидетельствуют многочисленные приказы ЖПУ ж.д. (от 15 сентября 1899 г. № 48²⁷, от 25 января 1911 г. № 12²⁸ и др.). По завершении этого срока сверхсрочная служба в жандармских полицейских подразделениях продлевалась ежегодно приказами по ЖПУ ж.д. на основании ст.ст. 46 и 49 книги VI Свода военных постановлений 1869 г.²⁹ Это обстоятельство давало еще один инструмент начальникам отделений для дисциплинарного воздействия на личный состав. Если унтер-офицер на протяжении обозначенного срока не справлялся с возложенными на него обязанностями или допускал нерадение к службе, соответствующий контракт ему могли не продлить.

Если унтер-офицера после пятилетней службы в жандармском полицейском отделении оставляли на шестой год – это означало, что он справляется с возложенными на него обязанностями, в противном случае его увольняли. Приказом № 45 Кременчугского ЖПУ ж.д. от 31 марта 1911 г. на основании ст.ст. 46 и 49 книги VI Свода военных постановлений 1869 г. в Сумском отделении на годичный срок сверхсрочной службы были оставлены: Гревцев Владимир – на 10-й год службы; Гуторов Егор – на 15-й год службы; Полянский

²⁴ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 22. Д. 135. Л. 12.

²⁵ Там же. Д. 481. Л. 2–2 об.

²⁶ Там же. Д. 482. Л. 22 об.

²⁷ Там же. Д. 481. Л. 48.

²⁸ Там же. Д. 12473. Д. 135. Л. 4.

²⁹ Там же. Д. 135. Л. 4 об., 10 об.; Там же. Оп. 22. Д. 624. Л. 49, 134.

Григорий – на 16-й год службы; Третьяков Иван – на 24-й год службы³⁰. Длительные сроки службы в жандармских полицейских подразделениях 10, 15, 16 и 24 лет свидетельствуют о том, что унтер-офицеры не стремились покидать жандармские полицейские подразделения по истечении пяти лет, служба в этих подразделениях была для них привлекательной, несмотря на ее сложности и специфику.

Подробно специфика службы в жандармских полицейских подразделениях будет рассмотрена в следующей главе. Здесь же мы остановимся на сложностях, которые испытывали служащие подразделений жандармской железнодорожной полиции, и ценностных аспектах, которые позволяли им оставаться верными ведомству на протяжении десятилетий.

Сложности начинались с того, что каждый унтер-офицер был обязан пешком обходить свой участок несколько раз в месяц (см. рис. 10). Как правило, участки были достаточно протяженными с множеством объектов железнодорожной инфраструктуры, от сохранности деталей железнодорожного полотна, средств сигнализации и связи зависела безопасность движения поездов. Для того чтобы эффективно раскрывать кражи и иные преступления, жандармский полицейский должен был знать на своем участке все питейные заведения, ночлежки и места сбора преступных элементов. Кроме того, он должен был владеть информацией о настроениях в среде железнодорожных служащих, чтобы не опускать массовых нарушений общественного порядка.



Рисунок 10. Участок железнодорожного пути под Курском

³⁰ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 22. Л. 16 об.

Железная дорога характеризуется круглосуточным циклом деятельности. В этой связи поезда через станцию могли следовать в любое время суток и при любой погоде. Этот фактор накладывал свой отпечаток на условия деятельности жандармских полицейских. И в зной и в стужу и днем и ночью необходимо было встречать и провожать поезда. Ослабление бдительности вело к существенным упущениям по службе, которыми могли воспользоваться злоумышленники.

Штатная численность жандармских полицейских отделений не позволяла расставить на каждой станции унтер-офицеров, а там, где они были, как правило, предусматривался порядок несения службы в единственном лице, в лучшем случае – по двое, а на особо крупных станциях – по три человека. В этой связи унтер-офицеры часто становились объектами преступных посягательств, так как среда, в которой они действовали, была в некоторой степени враждебна к ним. Так, 30 июня 1907 г. в полуверсте от ст. Конотоп Московско-Киево-Воронежской ж.д. был убит унтер-офицер Конотопского отделения Николай Иванович Гусак, обнаружен он был лишь спустя несколько дней после убийства. Неизвестный произвел в него 5 выстрелов из огнестрельного оружия, из которых 3 оказались смертельными³¹. 2 декабря 1907 г. на ст. Альма Южных железных дорог неизвестными в 4 часа 30 минут выстрелом из охотничьего ружья в упор был убит унтер-офицер Севастопольского отделения³². В стране совершалось множество подлых убийств служащих жандармской железнодорожной полиции, когда они были менее всего защищены – на одиночных постах и в ночное время. Эти убийства происходили за пределами Курской губернии, но осознание реальной опасности ощущал каждый унтер-офицер, кто нес службу. О том, что опасность для унтер-офицеров со стороны преступности была реальной, а не надуманной, свидетельствуют многочисленные факты. Так, А.В. Перегудов пишет, что за год до описанных событий унтер-офицер Воронежского ГЖУ Юркин в Коротоякском уезде стал жертвой нападения 10 человек, вооруженных дубинками, и, основываясь на данных делопроизводственной документации штаба ОКЖ, приводит данные, что «за 1905–1907 гг. ранения в ходе терактов получили 106 жандармов (19 офицеров и 87 нижних чинов), а за 1905–1908 гг. злоумышленники убили 178 жандармов (26 офицеров и 152 нижних чина)» [151, с. 181].

Сложностью прохождения службы в жандармских полицейских подразделениях, впрочем, как и в армии вообще, было отсутствие оплачиваемых отпусков. В отпуск унтер-офицер мог уйти, но лишь при крайней необходимости, но такой отпуск не был оплачиваемым³³.

Определенные сложности и некоторый интерес и воодушевление вызывали ежегодные выездные смотры. Наибольшие сложности испытывали подразделения, укомплектованные служащими из всех родов и войск³⁴. Недостатки

³¹ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 2. Д. 12473. Л. 1–1 об.

³² Там же. Д. 12989. Л. 1–1 об.

³³ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 22. Д. 485. Л. 48–58.

³⁴ Там же. Д. 487. Л. 21–22 об.

их обучения проявлялись в суетливости. Дело в том, что времени у жандармских полицейских для отработки строевых приемов не было, да и не было возможности часто собираться всем вместе, а при проведении смотров именно на строевую выправку обращалось особое внимание, так как строй производил внешний эффект. Отсутствие строевых навыков у нижних чинов на смотрах приводило даже к травмам и повреждению обмундирования³⁵. Кроме того, сбор для смотров отвлекал от выполнения повседневных задач, хотя предполагалось, что такие сборы должны были проходить без ущерба для повседневной службы. О невозможности без ущерба службы проводить смотры свидетельствует тот факт, что весь личный состав управления во главе с начальниками отделений выезжал в указанное начальником управления место. Для несения службы на 200 верстовых участках оставалось не более четырех унтер-офицеров из 20. Подобные смотры проходили ежегодно, и масштабы впечатляли размахом. Для организации их проведения на железной дороге заказывали отдельные вагоны, так как везли с собой все обмундирование, вооружение, дела, книги, по отделению числившиеся в описях³⁶. На смотрах проводились учебные стрельбы, проверялись знания нижними чинами теории несения службы, правил пользования огнестрельным оружием и прочие вопросы. В рамках строевых занятий отрабатывались повороты, приемы маршировки, ломка фронта и сабельные упражнения³⁷. В подобных смотрах определялись лучшие отделения по управлению. Так, в 1903 г. лучший результат показало Валуйское отделение (74% положительных индикаторов), худший – Старооскольское отделение (39% положительных индикаторов)³⁸. Тем не менее подобные смотры давали некоторые положительные результаты. Если в строевых приемах жандармские полицейские не нуждались на практике, то навыки применения ими огнестрельного оружия могли стоить им жизни. Кроме того, на смотрах начальник управления оценивал манеру поведения нижних чинов и мог дать такую формулировку: «вид здоровый и молодцеватый»³⁹, по переписке проверял почерк и грамотность, давал оценку чистоте форменного обмундирования. Все это должно было служить укреплению авторитета службы. По результатам смотров начальник управления благодарил нижних чинов за их «службу и честное отношение к своим обязанностям»⁴⁰.

В глазах нижних чинов жандармской железнодорожной полиции важными были ценностные аспекты. Ценилось живое участие руководства в деятельности и условиях быта нижних чинов. Старшие по службе обучали младших собственным примером, воодушевляли и внушали им важность жандармской полицейской службы в масштабах государства. Железная дорога представляла собой инновационный вид транспорта, услугами которого пользовались выс-

³⁵ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 22. Д. 487. Л. 21 об.

³⁶ Там же. Д. 479. Л. 52–52 об.

³⁷ Там же. Л. 17 об.–18.

³⁸ Там же. Д. 485. Л. 33.

³⁹ Там же. Д. 478. Л. 86–87 об.

⁴⁰ Там же. Д. 482. Л. 21–21 об.

шие лица государства, и младшие чины жандармской железнодорожной полиции становились непосредственными участниками этих событий. По территории Курской губернии неоднократно следовали императоры и первые лица государства. При организации безопасности поездов чрезвычайной важности низшие чины жандармской железнодорожной полиции выполняли функции координаторов по отношению к чинам общей полиции и иным силам по обеспечению безопасности и охране общественного порядка на маршрутах следования этих поездов.

В знаменательные дни, одним из которых являлся учрежденный 6 декабря 1901 г. День жандарма [152, с. 44], офицеры поздравляли друг друга словами, указывавшими на личную верность Богу. Так, в поздравительной телеграмме, посланной из Харьково-Царицынского ЖПУ ж.д. в декабре 1904 г. полковником Федоровым в Штаб Отдельного корпуса жандармов, содержатся сведения о том, что личный состав Харьково-Царицынского ЖПУ ж.д. осуществляет «горячую молитву за здоровье и счастье драгоценного Государя», заверяет, что он и подчиненные ему чины ЖПУ ж.д. одушевлены чувствами «святой любви Царю и Родине», показывает твердое упование на «Божие благословение»⁴¹. Рождение наследника Цесаревича Великого Князя Алексея Николаевича Романова 30 июля 1904 г. было ознаменовано в Старооскольском отделении Харьково-Царицынского ЖПУ ж.д. тем, что чинами этого отделения была сооружена икона Святителя Алексия, митрополита Московского, с лампадой при ней. Икона была записана в опись имущества Старооскольского отделения, а «день празднования Святой Церковью памяти Святителя Алексия 5 октября» был установлен как «праздник для названного отделения»⁴².

Кроме того, железная дорога обеспечивала нижних чинов и членов их семейств средствами мобильности, что не было в столь яркой форме выражено в других правоохранительных структурах Курской губернии.

Перевозочный процесс и ограничения во времени тренировали навыки жандармских полицейских до совершенства. Если при совершении кражи на территории города неустановленным лицом, как правило, полицейским был известен круг лиц из числа неблагонадежных, проживавших в окрестностях, понятно, где и когда совершена кража, то на железнодорожном транспорте это была задача из трех неизвестных: не было понятно не только кто, но и где и когда произошла кража. Круг лиц, которые могли совершить кражу в условиях функционирования транспортного комплекса, был намного шире и охватывал жителей других губерний, вопрос о месте совершения преступления оставался открытым, так как преступление могло совершиться в пути, а быть обнаруженным совершенно в другой части страны. В зависимости от времени совершения преступления вагон мог находиться не то что в разных уездах, а в разных губерниях. Соответственно, и виновные лица там же могли или уехать, или остаться в месте совершения преступления. Это обстоятельство накладывало

⁴¹ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 6. Д. 486. Л. 55 об.

⁴² Там же. Л. 44.

свой отпечаток на личностные качества жандармских полицейских, которые не могли себе позволить ни малейшего промедления без существенных упущений для результативной деятельности. Для этого они изучали все обстоятельства, аккуратно заносили все данные в протоколы. Устанавливали возможных очевидцев. При опросах свидетелей подробнейшим образом выясняли детали происшествий. Все процессуальные материалы контролировали начальники отделений. Своеобразной наградой железнодорожным жандармским полицейским была высокая оценка качества собранных ими материалов по подобным делам. По сравнению с чинами общей полиции судебные органы более «осмысленными» и «хорошо подготовленными к производству дознаний»⁴³ считали именно чинов жандармской железнодорожной полиции. А.И. Мурашко, изучая материалы прокурорских надзоров, также отметил, что качество дознаний железнодорожных жандармских унтер-офицеров не уступало дознаниям любых судебных следователей [58, с. 176].

Положительной наработкой в деятельности жандармской железнодорожной полиции было то, что зазубривание статей и законов не требовалось. Важно было понимание. Для этого на случай различных происшествий существовали специальные справочники, распространяемые по линиям жандармских полицейских подразделений. Большую популярность получили справочники Л.А. Тимофеева [114; 115; 116]. Это позволяло вновь прибывшим на службу чинам быстро понять в специфику деятельности⁴⁴.

Честность по отношению к руководству и обязанностям службы, сознание необходимости своей деятельности, личное желание и упорство в достижении намеченных цели, в обучении и любовь к полицейскому делу – вот те ключевые факторы, которые делали из жандармских полицейских элиту российской полиции. О высокой оценке служащих жандармской железнодорожной полиции свидетельствовал И.Т. Тарасов, который приводил сведения о том, что в отличие от общей полиции, куда шли не за высоким служебным положением, а за куском насущного хлеба, в жандармскую железнодорожную полицию привлекались лица испытанной нравственности, отмечая, что люди гордились своей профессией [12, с. 51]. Этой же позиции придерживается и современный исследователь В.М. Горяинов, добавляя, что сложившийся в советское время образ жандарма-палача не выдерживает сколько-либо серьезной критики [72, с. 109].

Что же привлекало на службе жандармской железнодорожной полиции в условиях, когда часть российского общества с пренебрежением относилась ко всем видам полиции вообще и жандармской в частности [151, с. 178]? Во-первых, это обязанность служить порядку и быть примером нравственности и благочиния. Во-вторых, служба Престолу Его императорского величества и в определенной степени самостоятельность от местных властей в принятии решений. В-третьих, участие в борьбе с преступностью. В-четвертых, материальное обеспечение и социальные гарантии. Рассмотрим эти аспекты подробнее.

⁴³ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 22. Д. 487. Л. 21–22 об.

⁴⁴ Там же. Л. 22.

Пример нравственности и благочиния могли явить люди, достигшие социальной зрелости и сделавшие осознанный выбор в пользу нравственных ценностей перед материальными. Такой выбор мало чем отличается от выбора пути подвижничества в монашестве. Об этих наблюдениях писал Ф.Ф. Дубисс-Корчак, занимавший разные должности в системе МВД: «Людей вполне способных и пригодных к полицейской службе также трудно найти, как трудно между монахами указать на действительного подвижника <...> настоящий полицейский чиновник, если и не выше подвижника, то его синоним» [66, с. 574]. Красота и высота подвига привлекала людей с горячим сердцем, манила, как манят горы и опасные путешествия. Сложности и трудности, которые энтузиасты испытывали на своем пути, – ничто перед ожидаемыми ими наградами. При этом награды далеко не всегда измерялись материальной составляющей и даже не благодарностями и общественным признанием. Здесь было нечто большее, выходящее за границы утилитарных конструкций и схем. Не случайно за проявленное мужество в опасных обстоятельствах, «служебные и нравственные качества» служащие жандармской железнодорожной полиции поощрялись в дни празднования Рождества Христова и Святой Пасхи⁴⁵.

Вместе с тем сама по себе внешняя обстановка не могла изменить сущность жандармского полицейского, повлиять на него без него. Как обязательное условие для возрастания в духе евангельских ценностей требовалось личностное самоопределение. Руководство Отдельного корпуса лишь способствовало тому, понимая, что православие, ориентированное на созидание и воспитание внутреннего человека, более всего способствовало честному отношению к службе.

Служба Престолу Его императорского величества обязывала высоко чтить свое звание. Жандармский унтер-офицер был призван поставить себя так, «чтобы все окружающие, то есть публика и железнодорожные служащие, видели в нем полезного защитника и хранителя общественного порядка и безопасности» [113, с. 136–137]. О том, что такое поведение встречалось, свидетельствуют архивные материалы. Так, Емельян Курган, унтер-офицер Старооскольского отделения, изблотив преступника из крестьян, отказал ему в возможности подкупить себя и передал деньги, предложенные нарушителем, на благотворительность⁴⁶. Иван Крыломач не взял деньги в сумме, сопоставимой с его месячным жалованием – 24 руб. 88 коп., предлагавшиеся ему в качестве подкупа за сокрытие раскрытой им кражи⁴⁷. Подобный факт отражен в приказе Харьковского ЖПУ ж.д. от 16 января 1907 г. № 9 о поощрении благодарностью Прохора Шахова, унтер-офицера Старооскольского отделения, который также не взял деньги в качестве подкупа от железнодорожного служащего⁴⁸. Подобные примеры свидетельствуют о безупречной службе многих унтер-офицеров жандармской железнодорожной полиции. По истечении 5 лет безупречной

⁴⁵ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 6. Д. 2514. Л. 8–8 об.

⁴⁶ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 22. Д. 479. Л. 61 об.; Там же. Д. 487. Л. 36 об.

⁴⁷ Там же. Д. 198. Л. 48 об.

⁴⁸ Там же. Д. 467. Л. 12 об.

службы унтер-офицеров награждался узким золотым шевроном на левом рукаве мундира, по истечении 10 лет безупречной службы – серебряной медалью «За усердие»⁴⁹. Особо отличившихся отмечали в юбилейные даты. Двоим из 19 унтер-офицеров Основского отделения Терентию Карамуше и Петру Сироте Высочайше были пожалованы светло-бронзовые медали для их ношения на груди на Андреевской ленте за безупречную службу и в честь празднования 200-летия победы в Полтавской битве⁵⁰. Моральное поощрение было важно для воспитания нравственных качеств. Однако не все начальники ЖПУ ж.д. ставили ценности нематериального порядка выше материальных благ. Так, начальник Московско-Киевского ЖПУ ж.д. генерал-майор Петров больше был сосредоточен на финансовой стороне поощрений. Он, не называя похвальных действий, за которые поощрял своих сотрудников, указывал награду без пояснения и приведения в пример ценности внутренних мотивов подчиненных, тогда как его преемник – полковник Правиков во всех приказах подробно описывал то, за что хвалил личный состав, отмечал заслужившие похвалы действия подчиненных сотрудников, что являлось мощным инструментом для назидания, добрым примером и, на наш взгляд, было более эффективным, так как положительная деятельность, сопряженная с личным подвигом, возможна только за счет воспитания сотрудников, их духовно-нравственных качеств, патриотизма.

Самостоятельность жандармских полицейских, даже самого низшего звена, проявлялась на местах и позволяла им действовать в интересах закона, даже несмотря на сложности отношений с местными властями. Характерны действия унтер-офицера Кременчугского ЖПУ ж.д. Авраама Олейника, который был столь решителен по отношению к представителю местной администрации, что в дело пришлось вмешаться курскому губернатору. Губернатор лично обратился к начальнику Сумского отделения ротмистру Мариничу и просил разрешить конфликт. Однако Маринич не спешил безоговорочно выполнять требования губернатора, разобрался в проблеме и поддержал своего подчиненного – унтер-офицера Авраама Олейника. Тогда губернатор обратился с просьбой подействовать на унтер-офицера к начальнику Кременчугского ЖПУ ж.д.⁵¹ Это яркий пример самостоятельности жандармских полицейских подразделений по отношению к местным властям. Такая независимость обеспечивала жандармским полицейским подразделениям возможность действовать активно, исходя из внутренних убеждений, решительно⁵², что было значимым в условиях перевозочного процесса, требовавшего в первую очередь оперативности, а затем соблюдения бюрократических предписаний. Территориальные полицейские подразделения и губернские жандармские управления такой независимостью от местных властей не обладали. Независимость жандармских полицейских подразделений от местных властей давала им гарантию личной защищенности от

⁴⁹ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 22. Д. 135. Л. 4 об., 16; Там же. Д. 479. Л. 20 об., 87; Там же. Д. 481. Л. 39; Там же. Д. 482. Л. 50.

⁵⁰ Там же. Л. 13 об.

⁵¹ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 6. Д. 2870. Л. 4–5.

⁵² Там же. Л. 20–20 об.

неправомерного вмешательства местной администрации, что являлось существенным фактором, привлекавшим кандидатов на службу.

Значимые результаты в борьбе с преступностью, розыск лиц и оказание помощи терпевшим бедствия приносили моральное удовлетворение унтер-офицерам жандармской железнодорожной полиции и являлись поводами для публичного поощрения таких сотрудников. Павел Северин задержал беглого преступника⁵³, Василий Березин спас жизнь железнодорожного кондуктора⁵⁴, Козьма Скопцов обнаружил и задержал бежавшего из армии новобранца⁵⁵, Мартын Булуй задержал австрийского дезертира, Василий Жикин раскрыл кражу⁵⁶. Названным унтер-офицерам были объявлены благодарности. Известны случаи, когда жандармских унтер-офицеров благодарили за принятые ими меры сами потерпевшие. Так, Петру Соломатину некая госпожа Жукова предложила принять от нее десять рублей в качестве награды за розыск потерянного ею портмоне. Самостоятельно принять такой подарок унтер-офицер не мог, а потому доложил руководству. В свою очередь руководство, желая поощрить усердие сотрудника, разрешило вписать указанные деньги в приходно-расходную книгу отделения и приказом по управлению наградило Петра Соломатина этой же суммой⁵⁷. Ефим Бондаренко, будучи на службе в Старооскольском отделении, был награжден денежной суммой 37 руб. 50 коп. от лица Подольской епархии за пресечение деятельности по изготовлению некачественных церковных свечей⁵⁸. В этой истории примечательно то, что награда нашла своего героя уже после того, как он переместился для несения службы с Московской в Курскую губернию. Унтер-офицеру Основского отделения Тимофею Сибадиру были пожалованы 3 рубля и 2 копейки от начальника Севастопольской крепостной жандармской команды за представленную информацию, которая послужила установлению и привлечению виновных лиц к ответственности⁵⁹. Самостоятельное принятие подарков от благодарных лиц унтер-офицерам жандармской железнодорожной полиции категорически запрещалось, в случае выявления подобных фактов наказание было суровым. Василий Суханов за принятие без ведома руководства от пассажира денежного подарка был подвергнут аресту на 3 недели⁶⁰. Таким образом, система мер морального и материального поощрения эффективно действовала наряду с мерами дисциплинарного воздействия.

Материальное обеспечение и социальные гарантии являлись важной составляющей, обеспечивавшей устойчивый интерес к службе в ведомстве. На содержание жандармской железнодорожной полиции в государстве выделялись

⁵³ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 6. Д. 480. Л. 113 об.

⁵⁴ Там же. Д. 238. Л. 63.

⁵⁵ Там же. Д. 239. Л. 37.

⁵⁶ Там же. Д. 242. Л. 54–54 об.

⁵⁷ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 22. Д. 482. Л. 57 об.

⁵⁸ Там же. Д. 483. Л. 30 об.

⁵⁹ Там же. Д. 135. Л. 1 об.

⁶⁰ Там же. Д. 482. Л. 47 об.

существенные средства, превышавшие расходы на другие ведомства. Так, на 8 унтер-офицеров вновь создаваемого отделения на Мармыжи-Ливенской железной дорог в 1896 г. предусматривались следующие ежегодные расходы: 1500 рублей в год для жалования на штат из 8 унтер-офицеров и 1 начальника отделения. Кроме того, на канцелярские расходы требовалось 40 руб. в год, на обмундирование – 200 руб. в год, на ремонт оружия и патронов – 6 руб. в год. Открытие нового отделения требовало значительных сумм на единовременные траты, к которым относились первоначальное обмундирование вновь прибывших и их снаряжение. Также независимо от жалования унтер-офицеры обеспечивались частными или общественными квартирами с компенсацией расходов на их содержание, освещение и отопление⁶¹.

Унтер-офицерам жандармской железнодорожной полиции назначались три вида окладов: низший, средний и высший. Размер окладов назначал начальник управления по ходатайству начальника отделения, при этом учитывался опыт и качество несения службы. Тогда как одни отличались особым усердием, другие были лишь терпимы на службе⁶². Так, в одном отделении могли служить опытные унтер-офицеры, но с разными окладами, как Даниил Тарабанов со стажем в 10 лет на низшем окладе и Тимофей Сабадир со стажем в 15 лет на высшем окладе⁶³. Кроме оклада, отдельными статьями проходили выплаты за участие в охране железнодорожного пути при проследовании высших лиц государства – по 1 руб. 50 коп.⁶⁴ и выплаты на содержание агентуры. Последние производились только начальникам отделений. В случае, если информация поступала регулярно и была результативна, эти выплаты были довольно существенными и могли составлять до 180 рублей в месяц⁶⁵.

Вооружение унтер-офицеров состояло из револьверов «Смитт-Вессон» или автоматических пистолетов «Браунинг» с 50 боевыми патронами, а также драгунских пашек⁶⁶.

Социальные гарантии являлись важной составляющей для привлечения кандидатов на службу в ведомство. Унтер-офицерам железная дорога выделяла земли для ведения личного подсобного хозяйства⁶⁷, строила жилье вблизи станций. Помимо компенсаций на найм и освещение квартир, офицерам и нижним чинам выделялись средства на покупку угля, столовые расходы, на воспитание детей⁶⁸. В случае нехватки денег, выделяемых железными дорогами на социальные нужды служащих ЖПУ ж.д., начальники управлений выходили с ходатайствами перед руководителями дорог о необходимости увеличения де-

⁶¹ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 4. Д. 990. Л. 51–52.

⁶² Там же. Оп. 6. Д. 2514. Л. 2 об.

⁶³ Там же. Л. 3 об.

⁶⁴ Там же. Оп. 22. Д. 480. Л. 95 об.

⁶⁵ ГАРФ. Ф. 102. Оп. 316. Д. 24. Ч. 10. Л. 124.

⁶⁶ Там же. Ф. 110. Оп. 22. Д. 624. Л. 50 об–68.

⁶⁷ Там же. Оп. 6. Д. 2870. Л. 11.

⁶⁸ Там же. Д. 135. Л. 6–14 об.

нежных выплат⁶⁹, что свидетельствует о заботе высших чинов о своих подчиненных. Немаловажным было бесплатное качественное медицинское обслуживание не только унтер-офицеров, но и членов их семей (жен, детей, родителей, несовершеннолетних братьев и незамужних сестер) наравне с железнодорожными служащими⁷⁰. Если унтер-офицер заболел, то с жалования не снимался⁷¹. Если за болезнью следовало увольнение по дальнейшей непригодности к несению службы – выплачивалось единовременное пособие в размере 1000 рублей вне зависимости от срока службы. Такой же размер пособия полагался родственникам в связи со смертью унтер-офицера⁷² и всем унтер-офицерам, прослужившим на сверхсрочной службе 20 лет и более (на основании ст.ст. 54 и 459 книги VIII Свода военных Постановлений 1869 г.)⁷³. При увольнении за унтер-офицером оставалось и его форменное обмундирование⁷⁴.

Еще одной особенностью социальных возможностей чинов жандармской железнодорожной полиции была их мобильность. Если совершались преступления или начинались где-либо беспорядки, то чинов ЖПУ ж.д. железная дорога доставляла на место специальными вспомогательными поездами⁷⁵. Для поездок между станциями по служебной необходимости все служащие ЖПУ ж.д. могли пользоваться проходившими поездами.

Таким образом, высокий уровень мобильности, социальные гарантии, достойное материальное обеспечение, возможность непосредственного участия в борьбе с преступностью, определенная доля независимости от местных властей и принадлежность к Отдельному корпусу жандармов, славившемуся своими традициями, создавали максимально благоприятные условия для добросовестного прохождения службы на протяжении нескольких десятилетий. Пример унтер-офицера Ильи Докиенко, прослужившего в Отдельном корпусе жандармов на сверхсрочной службе более 33 лет⁷⁶, свидетельствует об особой верности службе отдельных ее представителей.

Вместе с тем, несмотря на то, что дисциплинарных взысканий в жандармской полицейской среде было меньше, чем поощрений, тем не менее кадровая составляющая деятельности жандармской железнодорожной полиции имела определенные недостатки. В исследованиях духовно-нравственного состояния русского общества конца XIX – начала XX в. можно прочесть о бюрократизации и формализме для всего российского общества позапрошлого – начала прошлого века, о противоречивых процессах, приведших страну к кризису [153, с. 12]. Отмечались случаи употребления на службе спиртного, самовольного отлучения с поста. За нетрезвое поведение унтер-офицеры привлекались к ответственности

⁶⁹ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 4. Д. 3371. Л. 2–3 об.

⁷⁰ Там же. Оп. 6. Д. 480. Л. 59–58.

⁷¹ Там же. Оп. 22. Д. 486. Л. 22–26 об.

⁷² ГАРФ. Ф. 110. Оп. 2. Д. 19636. Л. 1–4.

⁷³ Там же. Д. 15625. Л. 1–7.

⁷⁴ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 22. Д. 479. Л. 38 об.

⁷⁵ ГАКО. Ф. 46. Оп. 60. Д. 20 Л. 148.

⁷⁶ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 2. Д. 19812. Л. 1–7.

правами начальника отделения. Употребление спиртного на службе считалось столь существенным нарушением, что нередко к наказанию подключались начальники ЖПУ ж.д., требовавшие от начальников отделений докладов о каждом случае нетрезвого поведения унтер-офицеров. «Нетрезвые унтер-офицеры в Корпусе жандармов не могут быть терпимы, – объявлял начальник Штаба ОКЖ в приказе от 9 июня 1898 г. № 71, – поэтому подобные проступки должны быть караемы наложением ареста, а в случае недействительности такой меры унтер-офицер, замеченный в пьяном виде, должен быть представлен к увольнению из службы из Корпуса жандармов, так как нетрезвый унтер-офицер роняет своим недостойным поведением высокое звание Жандармского унтер-офицера и не может в таком случае приобретать уважения со стороны железнодорожных агентов»⁷⁷. Так, Николай Селиванов, унтер-офицер Валуйского отделения, в ночь на 10 августа 1898 г. пропьянствовал и к поездам не выходил, за что был подвергнут аресту сначала на 5 суток, затем как не осознавший вину еще на 25⁷⁸. На унтер-офицера Глуховского отделения Карпа Давидюка за повторное появление в пьяном виде на службе 1 и 3 октября 1901 г. был наложен простой арест на 30 суток с предупреждением, что при следующем случае пьянства он будет предан суду⁷⁹. Подобные факты практически всегда предавались огласке, потому что рождали поводы упрекать жандармских полицейских гражданскими лицами, в том числе причастными к криминальной и (или) революционной среде, компрометировали ведомство.

Жалобы могли быть объективными и надуманными, поэтому непосредственные руководители внимательно оценивали их. В случаях, когда они были необоснованными и исходили из ненависти к ведомству, оставались без рассмотрения. Однако достаточно часто люди действительно отмечали недостатки жандармских полицейских. Характерен факт увольнения унтер-офицера Харьковско-Царицинского ЖПУ ж.д. Бондаренко, который был приглашен для контроля перевеса груза на станции, где нес службу. Стандартная процедура, однако в ходе надзора за весовщиками Бондаренко вступил с ними в преступный сговор и совместно с ними похитил из одного багажного места три самовара, которые следовали в качестве багажа⁸⁰. Унтер-офицеры, которые проявляли полнейшую неспособность к жандармской полицейской службе, позволяя себе неоднократно появляться на станции в нетрезвом виде, подвергались увольнению по «несоответствию»⁸¹. Многодневные аресты следовали не только за употребление спиртного, но и за невыполнение своих должностных обязанностей, за отсутствие на сборах для обучения личного состава. Так, 15 суток ареста получил унтер-офицер Старооскольского отделения Георгий Яценко, который, прибыв на занятие в отделение к установленному времени, не стал дожидаться начальника, а самовольно ушел домой. Такое поведение унтер-офицера вызвало

⁷⁷ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 22. Д. 481. Л. 27.

⁷⁸ Там же. Д. 192. Л. 78.

⁷⁹ Там же. Д. 195. Л. 91.

⁸⁰ Там же. Оп. 6. Д. 664. Л. 5–5 об.

⁸¹ Там же. Л. 12–12 об.

возмущение начальника отделения, и он послал за отсутствовавшим домой, однако тот отказался выполнить требования начальника и по вызову начальника так и не явился, самостоятельно устроив себе выходной⁸². Другой унтер-офицер Старооскольского отделения Николай Амелюшкин не желал выходить к ночным поездом, несмотря на неоднократные замечания со стороны начальника отделения. В результате он получил 20 суток ареста с содержанием на гауптвахте⁸³.

Руководство жандармских полицейских подразделений обращало внимание не только на поведение сотрудников на службе, но и в быту. Примером может стать увольнение из Коренево-Курского отделения Московско-Киевского ЖПУ ж.д. унтер-офицера Тимофея Васюкина. Из формулировки причины увольнения следует, что «такому нижнему чину не может быть места в Корпусе жандармов», т.к. он «утратил всякое понятие о порядке службы и воинской дисциплине», небрежно хранил обмундирование под постелью «в грязи и пыли», в быту и на службе действовал исключительно с целью личной наживы⁸⁴. Система работала таким образом, что унтер-офицеров увольняли не только за появление в нетрезвом виде, но и за корыстные проступки, небрежение и неисполнение должностных обязанностей. При этом унтер-офицерам, которые были уволены по негативным основаниям с лишением воинских званий, не выплачивались пособия, положенные при увольнении за сверхсрочную службу⁸⁵.

В приказах по управлениям ЖПУ ж.д. слово «унтер-офицер» встречается чаще всего, и это не случайно, так как именно унтер-офицеры были основным кадровым звеном жандармской железнодорожной полиции. На них ложилась основная тяжесть службы и результативность деятельности всего ведомства. На их воспитание и обучение были направлены наибольшие усилия и внимание руководства. Унтер-офицеры более всего контактировали с людьми, и по их образу в обществе складывалось мнение о жандармской железнодорожной полиции. Эффективность работы жандармских полицейских подразделений железных дорог достигалась не числом служащих, а их качественным отбором, обучением, воспитанием, контролем навыков и знаний, ротацией кадров, перемещениями по службе, мерами дисциплинарного воздействия (наказанием и поощрениями) и т.д.

Таким образом, мы видим, что инструменты для воспитания личного состава у руководителей отделений и управлений жандармской железнодорожной полиции были эффективными и разнообразными, представляли собой систему поощрений, взысканий, переводов, ротации. Перемещение кадров позволяло не только решать вопросы воспитания личного состава, но и обеспечивать быстрое становление новых подразделений. Правило ежегодного продления службы также содействовало должной мотивации, непрестанному стремлению к совершенству. Руководство же получало возможность избавляться от нерадивых со-

⁸² ГАРФ. Ф. 110. Оп. 6. Д. 481. Л. 33.

⁸³ Там же. Оп. 22. Д. 481. Л. 38.

⁸⁴ Там же. Оп. 6. Д. 1144. Л. 2–3 об.

⁸⁵ Там же. Оп. 22. Д. 479. Л. 66.

трудников. Изученные материалы свидетельствуют, что качество жандармской полицейской службы большей частью определялось не столько управленческими решениями, сколько условиями, требовавшими внутренней зрелости от каждого жандармского служащего, начиная от унтер-офицера и заканчивая начальниками управлений. От личного отношения к внешним обстоятельствам зависел потенциал служащих для добровольного жертвенного служения, готовности тратить свою жизнь на службу в ведомстве ради безопасности людей и Отечества.

Выстроенная кадровая политика способствовала тому, чтобы чины жандармских полицейских подразделений железных дорог были элитой правоохранительной системы Российской империи. Воспитание духовно-нравственных начал, личная мотивация, ведомственный контроль создавали условия для успешной деятельности на территории Курской губернии отделений ЖПУ ж.д., что позволяет охарактеризовать совокупность жандармских полицейских отделений железных дорог как высокоорганизованную, самодостаточную правоохранительную систему, призванную выполнять на территории Курской губернии функции по охране общественного порядка и обеспечению общественной безопасности на объектах железного транспорта.

2.2. Становление участков обслуживания подразделений жандармской железнодорожной полиции

Как самостоятельная структура правоохранительных органов на железнодорожном транспорте жандармская железнодорожная полиция создавалась после отмены крепостного права при одновременном реформировании местной полиции. Так, 25 декабря 1862 года были приняты «Временные правила об устройстве полиции в городах и уездах губерний» [137]. Согласно названному документу произошло объединение земской и городской полиции и создание уездных полицейских управлений во главе с уездным исправником. Уездные исправники стали напрямую подчиняться губернатору. Специального органа руководства губернской полицией не было.

Уезды делились на станы, где полицейские функции выполняли становые приставы. Становые приставы подчинялись уездным исправникам. Г.А.Салтык, Н.И. Горлова и др. отмечают, что вся территория Курской губернии была поделена на 60 станов по 4 на уезд и включала в свой состав 214 волостей. В среднем на стан приходилось от 10 000 до 25 000 жителей. Становой пристав являлся непосредственным исполнителем обеспечения общественного порядка и безопасности на территории стана. Его помощниками были сотские и десятские. На эти должности назначались лица из крестьян. Как правило, крестьяне не хотели добровольно исполнять эти обязанности, поэтому назначались в приказном порядке, иногда даже в порядке наказания. На территории Курской губернии действовало 1 725 сотских и 16 712 десятских [62, с. 25–29]. Помимо уездной полиции на территории Курской губернии с середины XIX в. правоохранительными функциями занималось Курское губернское жандармское

управление (далее – КГЖУ). Во главе КГЖУ стоял начальник управления, ему были подчинены 1 адъютант управления, 3 помощника начальника управления и 16 унтер-офицеров [62, с. 243]. Сферой деятельности этого ведомства были преимущественно политические преступления и профилактика революционных настроений в обществе. Таким образом, мы видим, что на территории Курской губернии в середине XIX в. действовала система правоохранительных органов, включавшая в себя общую полицию и губернскую жандармерию, которые были организованы по административно-территориальному принципу.

С середины XIX в. в эту систему стали вливаться правоохранительные органы, организованные по линейному принципу, территории участков обслуживания которых делились не по административно-территориальному принципу, а были привязаны к линиям железных дорог. Эти подразделения имели общие черты с общей полицией и Губернской жандармерией, вместе с тем отличались от той и другой своей спецификой. Границы обслуживания линий железных дорог не совпадали с границами уездов и даже губерний. Управления подразделений, создаваемых на территории Курской губернии, находились в Харькове, Орле и Москве.

Участки обслуживания этих управлений тянулись на сотни верст. Несовпадение мест дислокации штабов управлений с участками обслуживания, проходившими по территории нескольких губерний, в том числе губернских городов, могло порождать недопонимание со стороны местных властей. Так, в связи с тем, что управление Московско-Киево-Воронежской железной дороги находилось в Курске, а начальство Московско-Киевского ЖПУ ж.д. – в Москве, то представители местной власти, в частности управления Московско-Киево-Воронежской железной дороги, желая общаться напрямую с начальником жандармского полицейского управления, ходатайствовали о том, чтобы штаб управления Московско-Киевского ЖПУ ж.д. был перемещен из Москвы в Курск, по месту дислокации начальника управления железной дорогой. По этому поводу имеется переписка управляющего Московско-Киево-Воронежской железной дороги инженера Погорелко с Управлением железных дорог, в которой инженер Погорелко, ссылаясь на нарушение рангового соответствия руководителей, между начальником управления железной дороги и начальником отделения ЖПУ ж.д. должность начальника отделения называл «второстепенной», а нахождение управления Московско-Киевского ЖПУ ж.д. не в Курске, а в Москве «случайным»⁸⁶. Однако это лишь эпизод, отражавший субъективное восприятие отдельными должностными лицами особой специфической структуры построения жандармских полицейских подразделений по линейному принципу.

С общей полицией подразделения жандармской железнодорожной полиции объединяли схожие задачи по охране общественного порядка и выполнению полицейских функций на линиях железных дорог и в поездах по профилактике и раскрытию преступлений, с губернской жандармерией – выявление

⁸⁶ ГАКО. Ф. 46. Оп. 60. Д. 20. Л. 226–227.

политических неблагонадежных лиц, предупреждение революционных потрясений, обеспечение государственной безопасности.

Датой создания специальных правоохранительных органов на объектах железнодорожного транспорта Российской империи принято считать 16 марта 1867 г. В этот день был установлен порядок «для руководства при назначении жандармского полицейского надзора на вновь строящихся линиях» [3, с. 3], т.е. подразделения были объединены в самостоятельную правоохранительную систему. Положение о Корпусе жандармов от 9 сентября 1867 г. [137] определило правовые основы деятельности жандармской железнодорожной полиции, закрепило организационные формы построения жандармской полицейской службы на железных дорогах [73, с. 13].

Уже с первых лет своего существования особенностью жандармской железнодорожной полиции было то, что ее штатная численность превышала численность Курского ГЖУ. Это объяснялось быстрым развитием железных дорог и нормированием штатной численности подразделений в зависимости от скорости постройки линий железных дорог. На одно отделение в среднем приходилось 200 верст пути. На одно управление – 2000 верст пути. В среднем в состав управления входило по 10 отделений. Штат среднестатистического отделения состоял из 1 начальника отделения, 1 вахмистра и 20 унтер-офицеров.

С созданием первых жандармских полицейских отделений на территории Курской губернии в сентябре 1867 г. обозначилась их особая государственная значимость. Об этом свидетельствуют Высочайшие повеления (от 16 марта 1867 г., 9 сентября 1867 г. и др.). На железнодорожных линиях, проходивших по территории Курской губернии, новые ЖПУ ж.д. создавались одновременно с открытием начала работ на вновь строящихся железнодорожных магистралях. ЖПУ ж.д. с входящими в их структуру отделениями подчинялись III Отделению Собственной Его Величества Канцелярии, Министерству внутренних дел, Отдельному корпусу жандармов, Штабу корпуса жандармов и Департаменту полиции. Высочайшее решение о создании ЖПУ ж.д. принимал российский император⁸⁷. Этому решению предшествовали доклады Шефа жандармов, являвшегося до 1880 г. начальником Третьего Отделения Собственной Его Величества Канцелярии, с 1880 г. Министром внутренних дел. Отделения ЖПУ ж.д. создавались и реорганизовывались внутри управлений распоряжениями командира Отдельного корпуса жандармов (далее – ОКЖ) по представлению начальников управлений. Штатная численность отделений формировалась в соответствии со спецификой и протяженностью участков обслуживания так, чтобы унтер-офицеры были максимально приближены к объектам сначала строительных работ, а затем самим объектам железнодорожного транспорта.

Отделения ЖПУ ж.д. были самыми низовыми подразделениями жандармской железнодорожной полиции. Их спецификой было то, что они обладали максимальной самостоятельностью в решении стоявших задач на местах, взаимодействовали с представителями местной власти и перевозчикам, прини-

⁸⁷ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 22. Д. 238. Л. 28 об. – 29.

мали процессуальные решения. Унтер-офицеры были самостоятельны в вопросах несения службы. В своем большинстве они несли службу на удалении в десятки и даже сотню верст от дислокации штаб-квартиры своего отделения, где располагался начальник отделения. Между унтер-офицерами участки пути были поделены на зоны обслуживания. В границах обслуживания унтер-офицеры были обязаны выходить на место происшествия.

Вместе с тем в административно-территориальных границах Курской губернии можно выделить совокупность жандармских полицейских отделений, которые были объединены в систему с вертикальными и горизонтальными связями. Эти жандармские полицейские отделения, участки которых проходили по территории Курской губернии, можно охарактеризовать как систему с четким структурным построением и внутренней иерархией. Своей сетью жандармские полицейские подразделения охватывали не только Курскую губернию, но и были включены в правоохранительную систему Российской империи.

Необходимость абстрактного представления системы жандармских полицейских подразделений на территории Курской губернии обусловлена спецификой их деятельности. Густота железнодорожной сети на территории Курской губернии, включавшая в себя линии разных дорог, привела к тому, что на территории Курской губернии действовало полтора десятка жандармских полицейских отделений, подчинявшихся разным управлениям. Со всеми этими отделениями местные власти должны были взаимодействовать, следовательно, воспринимали совокупность этих отделений как единую систему и самостоятельную структуру.

Однако для того, чтобы вычленить участки обслуживания каждого конкретного жандармского полицейского подразделения из всей системы и структурного построения ЖПУ ж.д., необходимо обратиться к историческим границам Курской губернии и истории развития железнодорожного транспорта на ее территории.

Особенность вертикальной организации деятельности ЖПУ ж.д. была в двойной подчиненности: Штабу ОКЖ и Департаменту полиции. Штабу корпуса подразделения жандармской железнодорожной полиции подчинялись по вопросам материального обеспечения, вопросам поступления и прохождения службы. Департаменту полиции – в части профилактики, расследования и раскрытия преступлений. Такая организация вызывала сложности внутри ведомства. Поскольку финансирование зависело от Штаба ОКЖ, то Департамент полиции был лишен финансовых рычагов воздействия, как позитивных (поощрение), так и негативных (понижение уровня окладов) [64, с. 45]. Кроме того, у Департамента полиции отсутствовали возможности непосредственной корректировки организационно-штатного построения. Прием на службу, перемещение на другую должность, наложение дисциплинарных взысканий, увольнение – все эти вопросы находились в ведении Отдельного корпуса жандармов.

Структурно и функционально жандармские полицейские подразделения были «встроены» в сеть железных дорог и в некотором смысле объединяли их в едином поле, на которое была распространена их деятельность. Сами железные дороги, как и железнодорожные служащие, для представителей ЖПУ ж.д. были

внешней средой, на которую была направлена деятельность железнодорожных жандармов. Вместе с тем представителям жандармской железнодорожной полиции необходимо было взаимодействовать с местными властями и местными жителями. Такое взаимодействие происходило в границах административно-территориальных единиц. Таким образом, жандармская железнодорожная полиция была организована и действовала по линейному принципу вне административно-территориальных границ губерний, вместе с тем взаимодействовала с представителями всех уровней власти на территории губерний, по которым проходили линии железных дорог. Одной из таких губерний была Курская.

Таким образом, подразделения жандармской железнодорожной полиции были жандармскими по составу, железнодорожными – по участку обслуживания, полицейскими – по объему выполняемых функций. В общей структуре правоохранительных органов Российской империи жандармская железнодорожная полиция оставалась самостоятельной и выполняла только ей присущие функции и задачи.

Для того, чтобы оценить скорость развития жандармских полицейских подразделений на территории Курской губернии, приведем следующие цифры: в то время, когда штат Курского губернского жандармского управления состоял из 16 унтер-офицеров и 4 офицеров [154, с. 74], численность всех подразделений ЖПУ ж.д., участки обслуживания которых проходили по территории Курской губернии, составляла 98 унтер-офицеров и 3 офицера в 1884 г. и 269 унтер-офицеров и 11 офицеров – в 1812 г. Увеличение количества жандармских полицейских подразделений проходило за счет строительства новых железнодорожных объектов и ввода их в эксплуатацию. На увеличение штатной численности влияли не столько письма отдельных должностных лиц об увеличении численности штата унтер-офицеров⁸⁸, сколько существовавшие нормы положенности личного состава при вводе железных дорог в эксплуатацию. Однако уже на этапе строительства железнодорожных линий будущие сотрудники отделений командировались на участки проводившихся строительных работ с целью полицейского надзора. Так, начальник Орловского ЖПУ ж.д. полковник Красовский 31 мая 1889 г. испрашивал разрешение в Штабе отдельного корпуса жандармов «безотлагательно командировать от Орловского и Курско-Воронежского отделений по 2 унтер-офицера» для полицейского надзора на вновь сооружаемую линию от станции Ливны до ст. Мармыжи Курской губернии⁸⁹. Таким образом, командирование на участки вновь сооружаемых линий лиц из числа действовавших сотрудников позволяло организовывать охрану общественного порядка на участках и линиях железных дорог незамедлительно.

Рассмотрим этапы становления и развития отделений на территории Курской губернии в составе различных управлений (см. рис. 11), (приложения А [123, с. 23], Б [181]).

⁸⁸ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 3. Д. 2194. Л. 13.

⁸⁹ Там же. Оп. 4. Д. 990. Л. 26–26 об.



Рисунок 11. Участки обслуживания жандармских полицейских отделений железных дорог, проходивших по территории Курской губернии в начале XX в.

Первое ЖПУ ж.д., отделения которого были созданы на территории Курской губернии, – Орловское. В составе Орловского ЖПУ ж.д. в разный период времени действовало от 9 до 11 отделений, на каждое из которых в среднем приходилось от 208 до 211 верст пути⁹⁰. Кроме Орловского ЖПУ ж.д. на территории Курской губернии действовали отделения Московского (создано из Орловского ЖПУ ж.д.), Московско-Киевского, Харьковского, Харьково-Царицынского и Кременчугского ЖПУ ж.д.⁹¹ Самым малочисленным отделением, действовавшим на территории Курской губернии, было Белгородское в составе Харьковского ЖПУ ж.д. Его численность в 1901 г. составляла 17 человек, включая начальника и вахмистра. Обслуживало 203 версты [155, с. 113]. Самое многочисленное – Курское Московского ЖПУ ж.д. Его численность в 1902 г. составляла 49 человек, включая начальника и вахмистра. Обслуживало 327 верст пути [156, с. 83]. Увеличение численности жандармских полицейских подразделений железных дорог происходило за счет увеличения числа железнодорожных линий.

⁹⁰ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 3. Д. 2194. Л. 13.

⁹¹ Там же. Оп. 4. Д. 4504. Лл. 12–12 об.

Развитие сети железных дорог вело к развитию системы правоохранительных органов на железнодорожном транспорте, участки обслуживания которых проходили по территории Курской губернии.

Курское жандармское полицейское отделение имело участок обслуживания, который располагался в северном направлении от Курска. Штаб-квартира отделения находилась в г. Курске. До 1897 г. отделение подчинялось Орловскому ЖПУ ж.д. [157, с. 89]. После реорганизации Орловского ЖПУ ж.д. в 1897 г. стало подчиняться Московскому ЖПУ ж.д. [158, с. 78], о чем свидетельствует приказ по Орловскому ЖПУ ж.д. от 1 сентября 1897 г. № 76 о переименовании управления из Орловского в Московское⁹². Протяженность участка отделения на территории Курской губернии составляла 64 версты⁹³ (см. рис. 12).

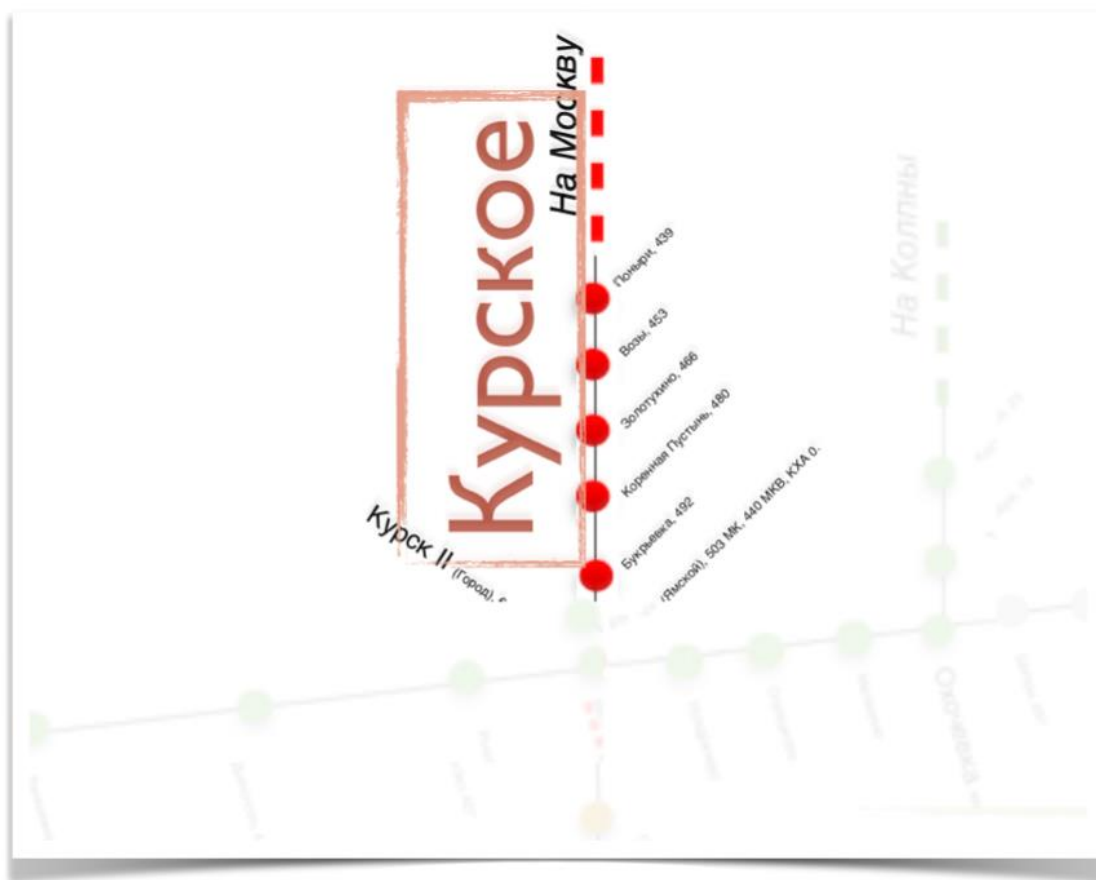


Рисунок 12. Участок обслуживания Курского отделения на территории Курской губернии

В 1902 г. протяженность всех участков обслуживания и штатная численность отделения достигли своего максимума и составили 327 верст и 49 человек (1 начальник, 1 вахмистр и 47 унтер-офицеров) [156, с. 83]. С 1903 г. происходило постепенное сокращение участков обслуживания отделения и количества унтер-офицеров [159, с. 87]. В конце 1915 г. в ведении Курского отделения находились участки пути Московско-Курской железной дороги протяженно-

⁹² ГАРФ. Ф. 110. Оп. 22. Д. 242. Л. 65.

⁹³ РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 3. Л. 2.

стью 238 верст, из них по территории Курской губернии проходили 64 версты, а штат отделения состоял из начальника, вахмистра и 39 унтер-офицеров [160, с. 117] (см. табл. 1).

Таблица 1. Курское жандармское полицейское отделение Московского ЖПУ ж.д.

№ п/п	Дата	Наименование ЖПУ ж.д.	Начальник управления (ЖПУ ж.д.)	Начальник Курского отделения	Штатная численность Курского отделения
1	1884, 15 мая	Орловское, кв. г. Москва	полковник Задонский	подполковник Альбертусь	Вах.: 0. Унт.-оф.: 32
2	1887, 1 февр.		полковник Золотовский		Вах.: 1. Унт.-оф.: 31
3	1887, 15 сент.	Орловское, кв. г. Орел			Вах.: 1. Унт.-оф.: 38
4	1889, 15 янв.	Орловское, кв. временно в г. Москве	полковник фон Шперберг		
5	1890, 15 янв.				
6	1892, 15 янв.				
7	1894, 15 июл.				
8	1896, 18 янв.		ротмистр Соловь-ев		
9	1896, 16 окт.	подполковник Соловьев			
10	1897, 18 янв.				
11	1897, 3 сент.			подполковник Тархов	
12	1901, 10 апр.	Вах.: 1. Унт.-оф.: 44			
13	1902, 25 апр.		подполковник Эльяшевич		
14	1903, 15 янв.			Вах.: 1. Унт.-оф.: 47	
15	1904, 15 янв.	подполковник Чурилов			
16	1905, 10 март.		Вах.: 1. Унт.-оф.: 44		
17	1907, 20 янв.			полковник Чернявский	
18	1909, 10 окт.	полковник Макамов			
19	1910, 26 февр.		Вах.: 1. Унт.-оф.: 39		
20	1911, 13 окт.			генерал-майор Фрейберг	
21	1912, 15 ноябр.	подполковник Чурилов			
22	1914, 15 окт.		Вах.: 1. Унт.-оф.: 44		
23	1915, 15 окт.			полковник Макамов	

Киевское жандармское полицейское отделение обслуживало линию в западном направлении от Курска до Киева (см. рис. 13).

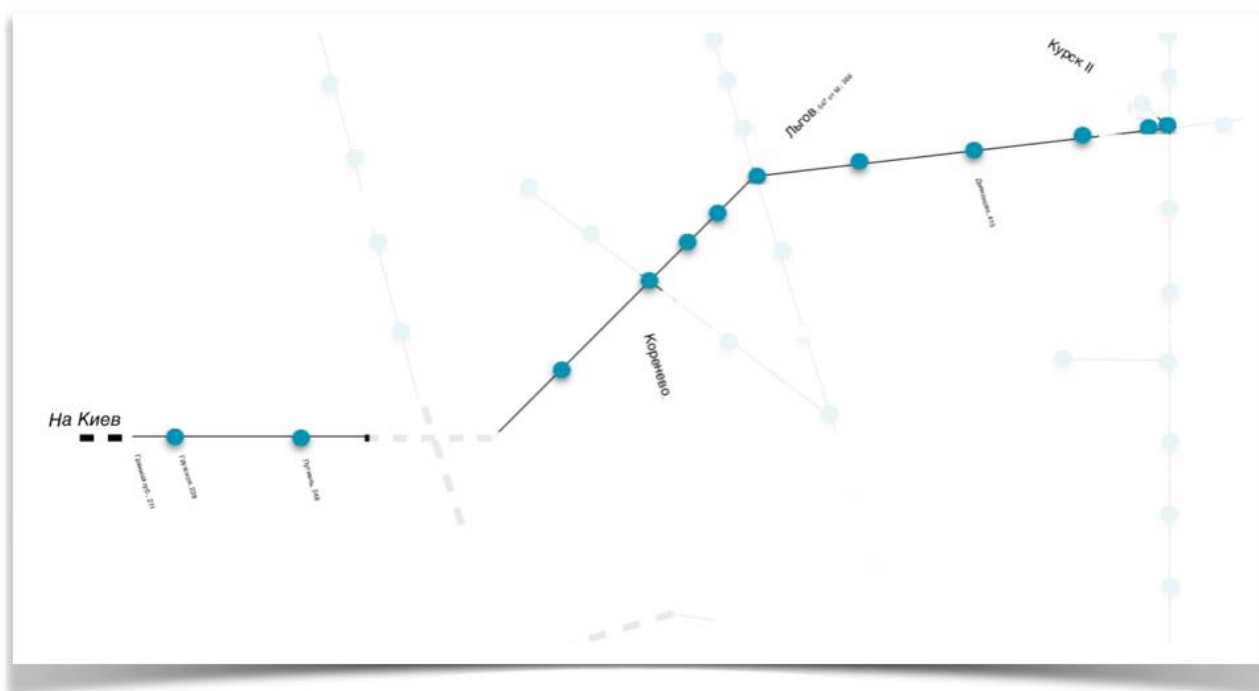


Рисунок 13. Участок обслуживания Киевского отделения на территории Курской губернии

Относилось к ведению Орловского ЖПУ ж.д. (до 1887 г.). После 1887 г. в связи с созданием Конотопско-Курского жандармского полицейского отделения часть участка Киевского отделения отошла к его ведению. Линия дороги, проходившая по территории Курской губернии от Курска в западном направлении, относилась к Курско-Киевской железной дороге. Протяженность этого участка составляла 229 верст⁹⁴. Эта железнодорожная линия дважды пересекала границу Курской и Харьковской губерний.

Личный состав отделения состоял из начальника, вахмистра и 33 унтер-офицеров [126, с. 98]. Штаб-квартира Киевского отделения находилась в г. Киеве (см. табл. 2).

⁹⁴ РГИА. Ф. 350. Оп. 28. Д. 2. Л. 1.

Таблица 2. Киевское жандармское полицейское отделение Орловского ЖПУ ж.д.

№ п/п	Дата	ЖПУ ж.д.	Начальник управления	Линия дороги в ведении отделения и количество верст	Участок обслуживания по территории Курской губернии, количество верст, наименование станций и разъездов	Начальник отделения	Штат отделения
1	1884, 15 мая	Орловское г. Москва	полковник Задонский	Курско-Киевская ж.д. от г. Курска до г. Киева (442 версты)	229 верст от Курска до границы с Конотопским уездом Черниговской губернии, включая станции и разъезды: Винниково, Рышково, Дьяконово, Лукашевка, Льгов, Артаково, Колонтаевка, Коренево, Глушково, Путивль, Грузское	ротмистр Доброхотов	Унт.-оф.: 34
2	1886, 15 мая		полковник Золотовский				Унт.-оф.: 33
3	1887, 1 февр.						
4	1887, 15 сент.			Курско-Киевская ж.д. от г. Конотопа до г. Киева (206 верст)	нет		Вах.:1. Унт.-оф.: 18

Конотопско-Курское жандармское полицейское отделение Орловского ЖПУ ж.д. было создано в 1887 г. в результате разделения Киевского жандармского полицейского отделения, после чего участок от Курска до Конотопа Курско-Киевской железной дороги перешел в зону его ответственности. Штаб-квартира Конотопско-Курского жандармского полицейского отделения находилась в уездном г. Конотопе Черниговской губернии. Протяженность всего участка обслуживания отделения составляла 236 верст [161, с. 98], из них 229 верст проходило по территории Курской губернии⁹⁵. Штат отделения состоял из 20 человек, включая начальника и одного вахмистра [162, с. 98] (приложение В).

С 1892 г. к ведению Конотопско-Курского отделения стал относиться участок дороги от Курска до ст. Грузское с ветвями между станциями Коренево, Рыльск и Суджа. Таким образом, общая протяженность участков обслуживания отделений увеличилась до 271 версты⁹⁶. Через два года произошла реорганизация этого жандармского полицейского отделения в Коренево-Курское со штаб-квартирой в г. Курске в соответствии с приказом по ОКЖ от 19 мая 1894 г.⁹⁷

⁹⁵ РГИА. Ф. 350. Оп. 28 Д. 2. Л. 1.

⁹⁶ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 3. Д. 2194. Л. 29–30.

⁹⁷ Там же. Оп. 22. Д. 239. Л. 54 об.

Коренево-Курское жандармское полицейское отделение Орловского ЖПУ ж.д. было создано в 1894 г. со штатной численностью из числа начальника, вахмистра и 21 унтер-офицера⁹⁸. В связи увеличением участков обслуживания в 1897 г. количество унтер-офицеров отделения было увеличено до 28 [163, с. 118]. Протяженность участка пути отделения составляла 234 версты [158, с. 83]. В 1897 г. отделение перешло в ведение Московско-Киевского ЖПУ ж.д. (см. таб. 3).

**Таблица 3. Коренево-Курское отделение Орловского ЖПУ ж.д. (с 1894 до 1897 г.);
Московско-Киевского ЖПУ ж.д. (с 1897 до 1905 г.)**

№ пп	Дата	Наимено- вание ЖПУ ж.д.	Началь- ник управле- ния	Участок обслужи- вания отделения (весь)	По территории губернии	Начальник отделения	Штат отделе- ния
1	1894, 15 июля	Орловское, кв. времен- но г. Москва	полковник Красовский	Московско-Киево-Воронежская ж.д. от 113 версты (вблизи ст. Глушково) до ст. Винниково, включая станции и разъезды: Коренево, Колонтаевка, Ар- таково, Льгов, Лукашевка, Дьяконово, Рышково, а также ветви: от ст. Корене- во на Рыльск, включая разъезд Пуш- карный, и от ст. Коренево до ст. Суд- жа, включая ст. Снагость (212 верст)		подполковник Бырдин	Вахм.: 1. Унт.- оф.: 2
2	1896, 18 янв.						
3	1896, 16 окт.						
4	1897, 18 янв.						
5	1897, 3 сент.	Московско- Киевское, кв. г. Москва	полковник Петров	Московско-Киево-Воронежская ж.д. от ст. Глушково до ст. Щигры, включая станции и разъезды: Коренево, Колон- таевка, Артаково, Льгов, Лукашевка, Дьяконово, Рышково, Винниково, Кур- скую городскую ветвь, Ноздрачево, Отрешково, Мелихово, Охочевка, а также ветви: от ст. Коренево на Рыльск, включая разъезд Пушкарный, и от ст. Коренево до ст. Суджа (234 в.)			Вахм.: 1. Унт.- оф.: 22
6	1901, 10 апр.		генерал- майор Пузанов				
7	1902, 25 апре- ля						
8	1903, 15 янв.		генерал- майор Петров	От ст. Коренево до ст. Щигры с ветвя- ми: от ст. Рыльск до ст. Суджа и Кур- ской городской и от ст. Охочевка Киево- Воронежской ж.д. до ст. Колпны (291 в.)	От ст. Коренево до ст. Щигры с ветвями: от ст. Рыльск до ст. Суджа и Кур- ской городской и от ст. Охочевка Киево- Воронежской ж.д. до ст. Колп- ны (291 в.)	ротмистр Немирович- Данченко	Вахм.: 1. Унт.- оф.: 28
9	1904, 15 янв.						
10	1905, 10 марта						

⁹⁸ ГАРФ. Ф. 110. Д. 239. Л. 54 об.

С 1894 по 1899 г. начальником Коренево-Курского отделения Орловского жандармского полицейского управления железных дорог был Бырдин Павел Ильич: (1847–1912 гг.). В 1899 г. он уехал с повышением на должность начальника Забайкальского жандармского полицейского управления железных дорог, откуда в 1906 г. был уволен в отставку с мундиром и пенсией и производством в генерал-майоры (см. рис. 14).

До 1904 г. участок обслуживания Коренево-Курского отделения полностью проходил по территории Курской губернии (см. рис. 15).

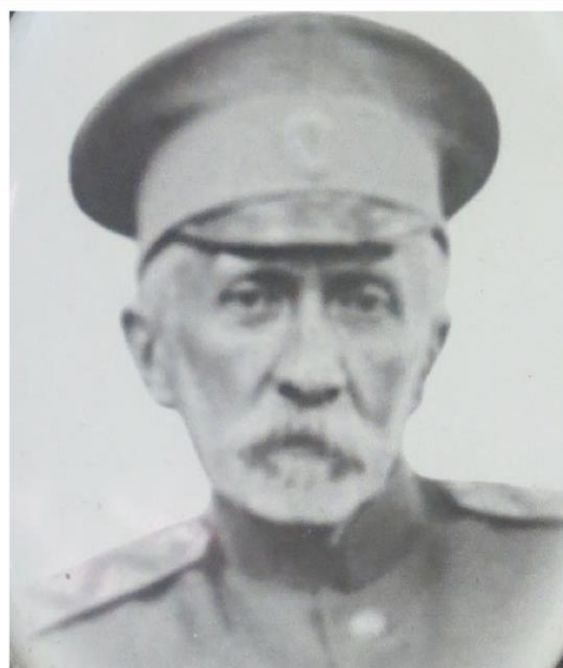


Рисунок 14. Бырдин Павел Ильич

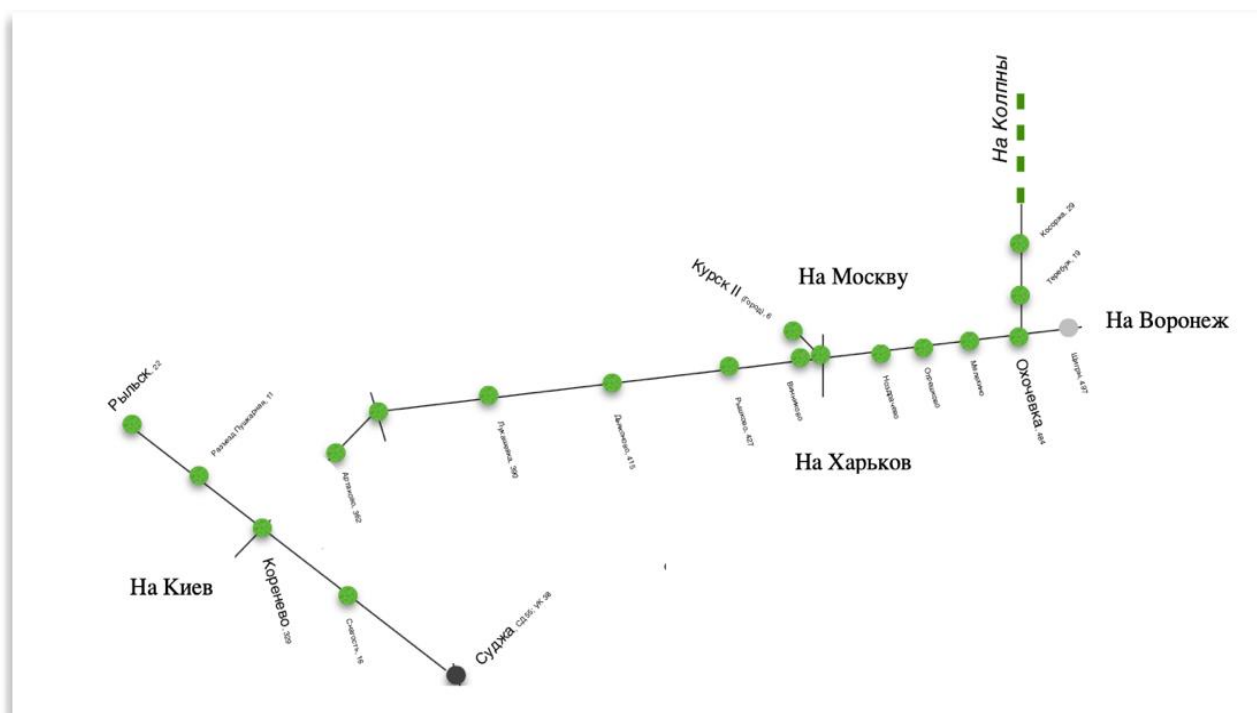


Рисунок 15. Участок обслуживания Коренево-Курского отделения на территории Курской губернии в 1904 г.

После 1904 г. в его зону обслуживания была включена линия железных дорог от станции Косоржа до станции Колпны, проходившая по территории Орловской губернии. Общая протяженность участка обслуживания отделения в 1904 г. составляла 291 версту, из них 264 версты проходили по территории Курской губернии.

После 1905 г. Коренево-Курское жандармское полицейское отделение было реорганизовано в связи с созданием Рышковского жандармского полицейского отделения [164, с. 120].

Рышковское жандармское полицейское отделение Московско-Киевского ЖПУ ж.д. обслуживало тот же участок, что и реорганизованное Коренево-Курское отделение (см. рис. 16) (см. табл. 4).

**Таблица 4. Рышковское жандармское полицейское отделение
Московско-Киевского ЖПУ ж.д.**

№ пп	Дата	ЖПУ ж.д.	Начальник управления	Участок обслуживания отделения (весь)	По территории губернии	Начальник отделения	Штат отделения
1	1907, 20 янв.	Московско-Киевское, кв. Г. Москва	генерал-майор Петров	Московско-Киево-Воронежская ж.д. от семафора ст. Артаково до ст. Щигры с ветвями: от ст. Рыльск до ст. Суджа и Курской городской и от ст. Охочевка до ст. Колпны (290 в.)		ротмистр Плахов	Вахм.: 1. Унт.-оф.: 28
2	1909, 10 окт.		полковник Правиков	Московско-Киево-Воронежская ж.д. от ст. Коренево до ст. Щигры с ветвями: от ст. Рыльск до ст. Суджа и Курской городской и от ст. Охочевка до ст. Колпны (297 в.)			
3	1910, 26 фев.						
4	1911, 13 окт.						
5	1912, 15 ноября		генерал-майор Маас	Московско-Киево-Воронежская ж.д. от ст. Коренево до ст. Щигры с ветвями: от ст. Рыльск до ст. Суджа и Курской городской и от ст. Охочевка до ст. Колпны (293 в.)			Вахм.: 1. Унт.-оф.: 29
6	1914, 15 окт.						
7	1915, 15 окт.						

Штаб-квартира Рышковского отделения находилась в губернском городе Курске⁹⁹. Штат отделения состоял из 30 человек, включая начальника и вахмистра [165, с. 121], с 1912 г. был увеличен еще на одного унтер-офицера [166, с. 122].

В ведении отделения находились участки пути Московско-Киево-Воронежской ж.д. общей протяженностью 290 верст [164, с. 120]. Особенность Коренево-Курского и Рышковского жандармских полицейских отделений в том, что их участки пути занимали центральные районы Курской губернии и практически не выходили за его границы, за исключением небольших участков пути по территории Харьковской и Орловской губерний.

⁹⁹ ГАКО. Ф. 1642. Оп. 56. Д. 2. Л. 7.



**Рисунок 16. Петров Михаил Иванович, начальник Московско-Киевского ЖПУ ж.д.
(1897–1899; 1901–1909)**

Харьковское жандармское полицейское отделение Харьковского ЖПУ ж.д. обслуживало участок дороги в южном направлении от Курска (см. рис. 17), (приложения Г, Д).



**Рисунок 17. Участок обслуживания Харьковского и Белгородского отделений
на территории Курской губернии**

Этот участок железнодорожного пути относился к Курско-Харьково-Азовской железной дороге. Протяженность участка на территории Курской губернии составила 186 верст¹⁰⁰. В 1896 г. участок обслуживания был разделен между двумя отделениями – Харьковским и Белгородским [167, с. 114]. В 1907 г. последовала очередная реорганизация, после которой этот участок с находящейся на ней станцией перешел в зону ответственности Белгородского отделения [168, с. 154]. Участок по территории Курской губернии от Белгорода в южном направлении стал относиться к Южным железным дорогам. С 1907 г. на территории Курской губернии уже не осталось зон оперативного обслуживания Харьковского отделения. Все участки, ранее относившиеся к Харьковскому отделению, перешли в ведение Белгородского.

Белгородское жандармское полицейское отделение было создано в 1896 г. со штатом личного состава в количестве 17 человек, включая начальника и вахмистра. В 1909 г. количество унтер-офицеров было увеличено с 15 до 19 человек [168, с. 154]. Штаб-квартира отделения дислоцировалась в уездном городе Белгороде, участок обслуживания включал в себя 203 версты по территории Курской губернии до присоединения участка Харьковского отделения [164, с. 156] и 239 верст после [168, с. 154]. Особенностью Белгородского отделения было то, что его участки обслуживания не выходили за пределы Курской губернии.

По периферии губернии проходили участки обслуживания отделений, штаб-квартиры которых находились, как правило, за пределами Курской губернии, а участки обслуживания частично проходили по ее территории. В северо-западной части губернии проходили участки Льгово-Брянского, Брянского и Глуховского жандармских полицейских отделений; в западной части – Конопского; в юго-западной части – Сумского и Основского, на юго-востоке – Валуйского; на востоке – Старооскольского; на северо-востоке – Мармыжского жандармских полицейских отделений.

Льгово-Брянское отделение Московско-Киевского ЖПУ ж.д. обслуживало линию от ст. Льгов до ст. Брянск Московско-Киево-Воронжской ж.д. с 1902 г. По территории Курской губернии протяженность железнодорожных линий составляла 76 верст. Штаб-квартира отделения располагалась в уездном городе Дмитриеве Курской губернии. Отделение состояло из 20 человек, включая начальника и вахмистра. В 1903 г. штат отделения пополнился на одного унтер-офицера. К 1907 г. отделение было реорганизовано в Брянское (приложение Е).

Брянское жандармское полицейское отделение Московско-Киевского ЖПУ ж.д. было создано на основе Льгово-Брянского жандармского полицейского отделения. Штаб-квартира отделения была перемещена в г. Брянск Орловской губернии¹⁰¹. Всего в ведении отделения находилось 209 верст линии Московско-Киево-Воронежской ж.д., из них по территории Курской губернии проходил участок протяженностью 76 верст [169, с. 98]. Штат отделения за весь

¹⁰⁰ РГИА. Ф. 350. Оп. 28. Д. 2. Л. 1.

¹⁰¹ ГАКО. Ф. 1642. Оп. 56. Д. 2. Л. 13.

период существования оставался неизменным и состоял из 20 человек, включая начальника и вахмистра [160, с. 128] (см. рис. 18), (приложение Ж).

Рисунок 18. Участок обслуживания Льгово-Брянского и Брянского отделений на территории Курской губернии

В 1897 г. через три года после создания Глуховского отделения самый западный участок пути на территории Курской губернии, проходивший между двумя ее границами на 173-й и 229-й версте от Курска, вместе со станциями Грузское и Путивль отошел к ведению Конотопского жандармского полицейского отделения. В зоне ответственности Глуховского отделения осталось 195 верст, из которых по территории Курской губернии проходило 99 верст.

¹⁰³ ГАКО. Ф. 1642. Оп. 56. Д. 2. Л. 20.

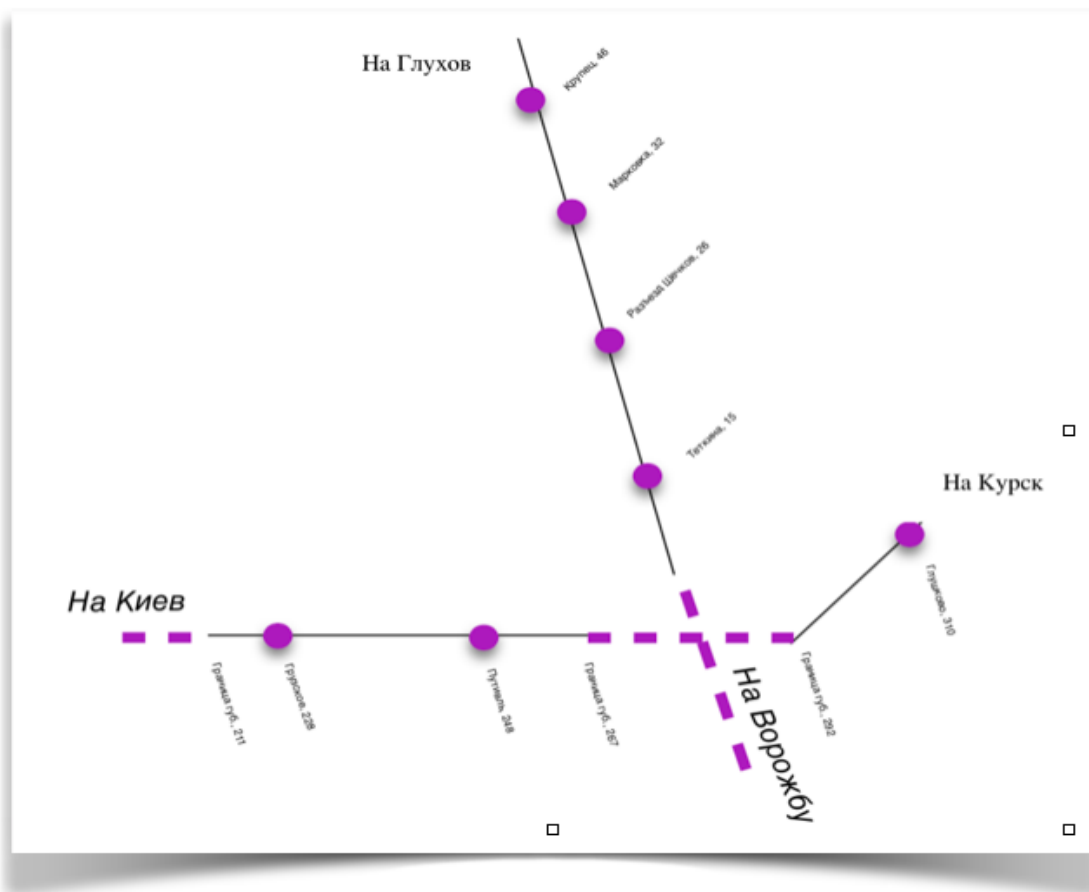


Рисунок 19. Участок обслуживания Глуховского отделения на территории Курской губернии в 1894 г.

Штат Глуховского отделения состоял из 21 сотрудника, включая начальника отделения и вахмистра [158, 83]. В 1905 г. численность унтер-офицеров отделения была увеличена на четыре человека, в 1911 еще на два человека [165, с. 118–120] в связи с увеличением участка обслуживания отделения до 269 верст за счет линий за пределами Курской губернии. При этом участок обслуживания Глуховского отделения на территории Курской губернии до 1917 г. оставался неизменным и составлял 99 верст¹⁰⁴.

Конотопское жандармское полицейское отделение Московско-Киевского ЖПУ ж.д. было создано в 1897 г. Оно обслуживало западный участок железнодорожной линии Московско-Киево-Воронежской железной дороги (см. рис. 20).

¹⁰⁴ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 4. Д. 990. Л. 44.

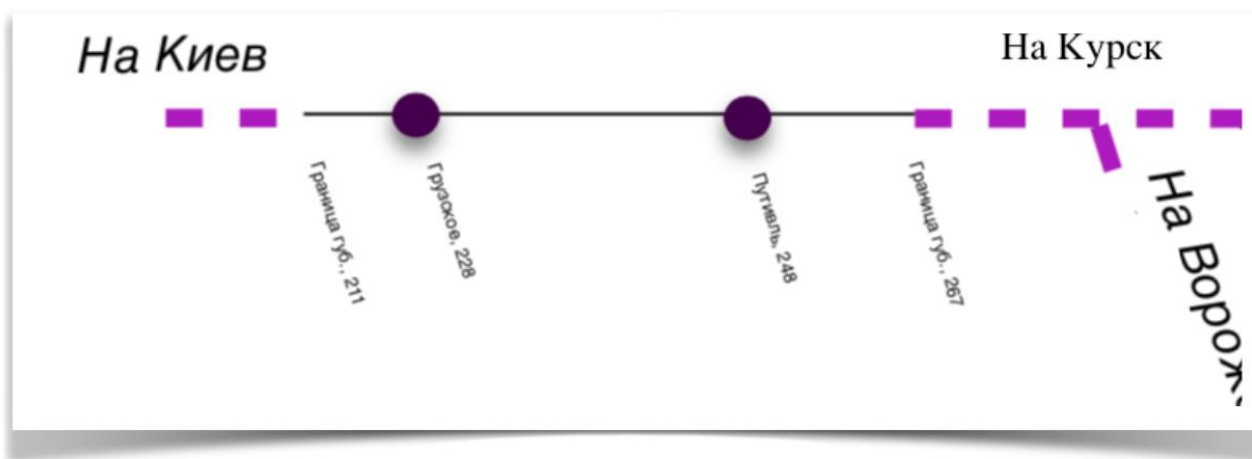


Рисунок 20. Участок обслуживания Конотопского отделения на территории Курской губернии в 1897 г.

По территории Курской губернии проходил участок протяженностью 56 верст. Штаб-квартира отделения находилась в г. Конотопе Черниговской губернии¹⁰⁵. На территории Курской губернии в зоне ответственности этого отделения было две станции: Грузское, где постоянно дежурил один унтер-офицер, и Путивль — там несли службу два унтер-офицера¹⁰⁶.

Сумское жандармское полицейское отделение Кременчугского ЖПУ ж.д. было создано в 1904 г. в связи с постройкой железнодорожной линии от Белгорода до Сум (см. рис. 21), (приложение К).

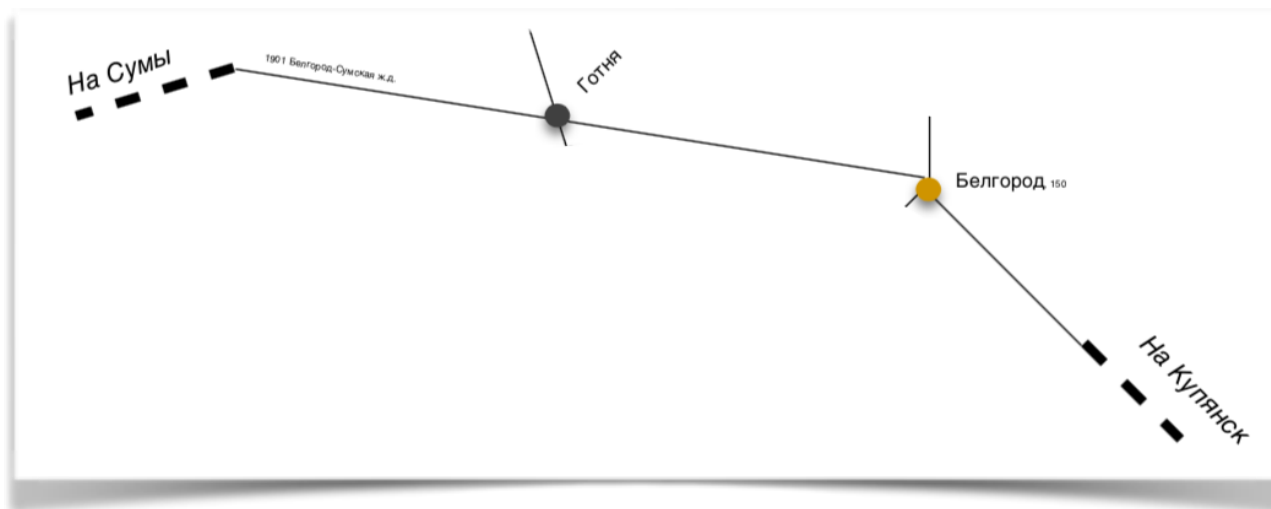


Рисунок 21. Участок обслуживания Сумского отделения на территории Курской губернии в 1904 г.

Штат отделения состоял из 23 человек, включая начальника и вахмистра. В ведении отделения находился участок Южных железных дорог (до 1907 г. Курско-Харьково-Севастопольской ж.д.) протяженностью 216 верст [160, с. 111].

¹⁰⁵ РГИА. Ф. 350. Оп. 28. Д. 2. Л. 1.

¹⁰⁶ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 4. Д. 990. Л. 43–43 об.

По территории Курской губернии проходила лишь часть участка обслуживания этого отделения – линия от ст. Белгород до ст. Готня и далее до границы Курской и Харьковской губерний. Штаб-квартира отделения располагалась в г. Сумы Харьковской губернии [170, с. 81].

Основское жандармское полицейское отделение Кременчугского ЖПУ ж.д. было создано в 1910 г. о чем было объявлено в приказе Кременчугского ЖПУ ж.д. от 27 августа № 112¹⁰⁷. Отделение обслуживало участок Северо-Донецкой железной дороги. Основское отделение состояло из 20 человек, включая начальника и вахмистра. В зону ответственности отделения входил участок пути протяженностью 280 верст, из них 152 версты проходили по территории Курской губернии [160, с. 113]. Штаб-квартира Основского отделения находилась в г. Харькове¹⁰⁸ (см. рис. 22), (приложение Л).

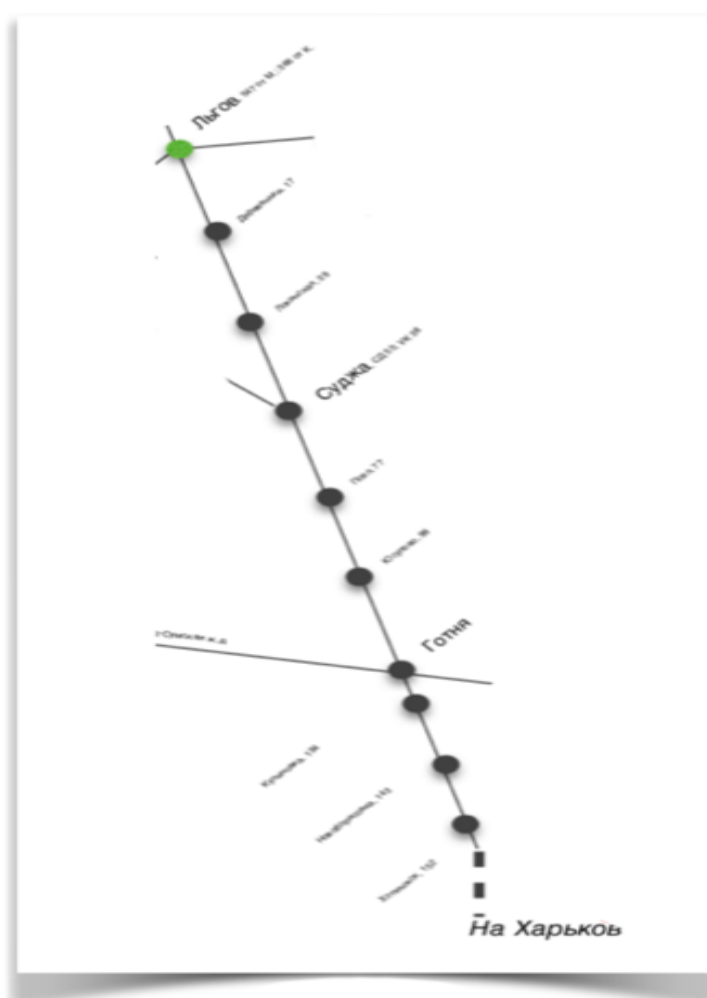


Рисунок 22. Участок обслуживания Сумского отделения на территории Курской губернии

¹⁰⁷ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 22. Д. 624. Л. 134. Л. 42–42 об.

¹⁰⁸ РГИА. Ф. 350. Оп. 11. Д. 3. Л. 2.

На станции Готня пересекались участки обслуживания Основского с Сумским жандармским полицейским отделением, на станции Льгов – Основского с Рышковским (см. рис. 23).

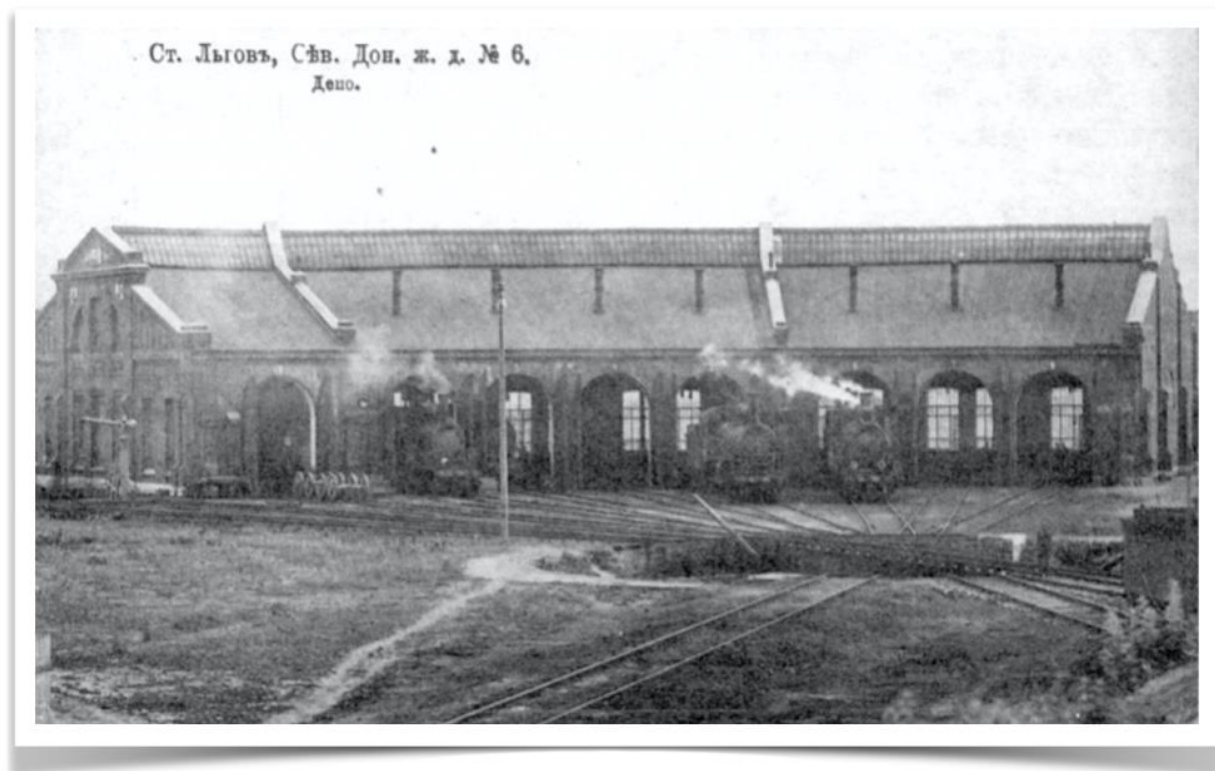


Рисунок 23. Паровозное депо станции Льгов Северо-Донецкой ж.д.

Курско-Воронежское жандармское полицейское отделение Орловского ЖПУ ж.д. был создан в 1892 г. Отделение было призвано обслуживать сначала имевшуюся, а затем введенную в эксплуатацию в 1893 г. линию от Курска до Воронежа Московско-Киево-Воронежской ж.д.

В штат отделения входили 23 сотрудника, включая начальника и вахмистра¹⁰⁹. Отделение обслуживало участок пути от ст. Винниково до ст. Воронеж общей протяженностью 209 верст, из которых 133 версты проходили по территории Курской губернии [140].

Штаб-квартира отделения находилась в г. Воронеже. Реорганизация отделения последовала за реорганизацией ЖПУ ж.д. Орловского в Московско-Киевское в 1897 г. Был изменен участок обслуживания и название отделения. Часть пути от ст. Винниково до ст. Щигры перешла в ведение Коренево-Курского отделения, а участок от ст. Щигры до ст. Лачиново – к вновь созданному Ливно-Воронежскому жандармскому полицейскому отделению [158, с. 83] (см. рис. 24) (приложение М).

¹⁰⁹ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 3. Д. 2194. Л. 29–29 об.

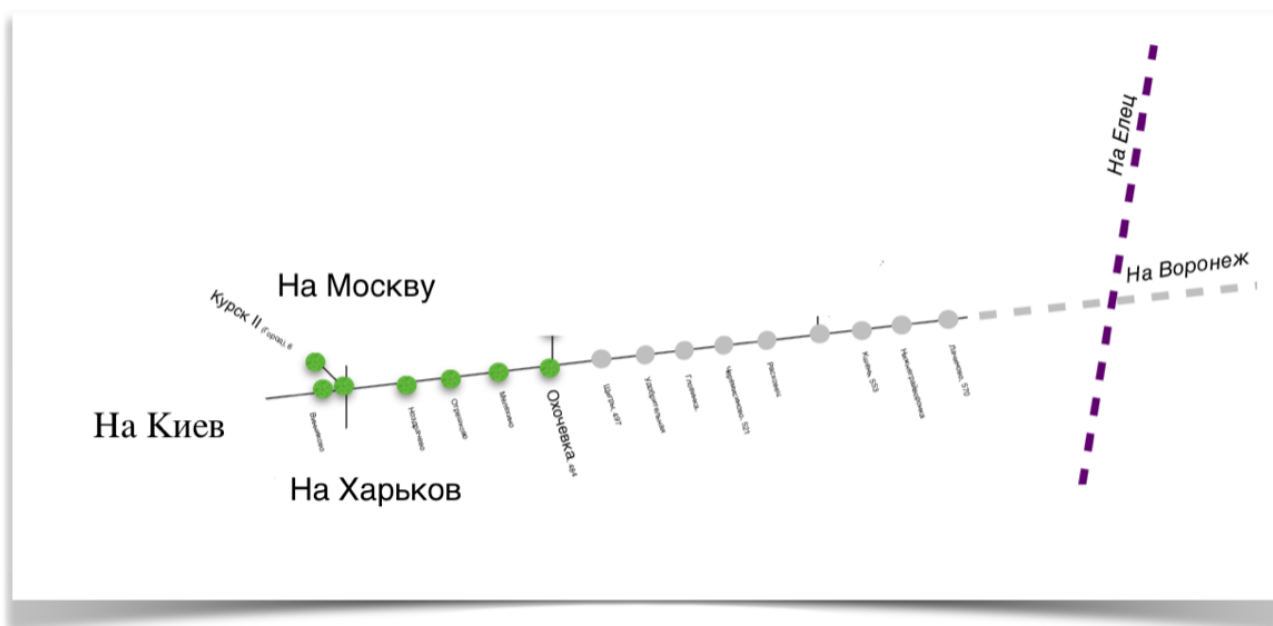


Рисунок 24. Участок обслуживания Курско-Воронежского отделения на территории Курской губернии в 1904 г.

Ливно-Воронежское жандармское полицейское отделение Московско-Киевского ЖПУ ж.д. было создано в 1897 г. в связи с реорганизацией Курско-Воронежского отделения и созданием Московско-Киевского ЖПУ ж.д. В ведении отделения находилась линия Московско-Киево-Воронежской ж.д. от ст. Щигры до ст. Воронеж и строившаяся линия от ст. Мармыжи до ст. Ливны¹¹⁰. Общая протяженность участков обслуживания Ливно-Воронежского отделения составила 209 верст, из них по территории Курской губернии проходили участки обслуживания протяженностью 93 версты. Отделение было реорганизовано в 1905 г. Штат отделения – 30 человек, включая начальника и вахмистра [163, с. 119] (приложение Н).

Мармыжское жандармское полицейское отделение Московско-Киевского ЖПУ ж.д. было создано в 1905 г. после реорганизации Ливно-Воронежского отделения [164, с. 120] (см. рис. 25), (приложение О).

Станция Мармыжи находилась в Щигровском уезде Курской губернии на линии Московско-Киево-Воронежской ж.д. Участок обслуживания Мармыжского отделения по территории Курской губернии полностью совпадал с участком обслуживания предшествующего ему Ливно-Воронежского отделения.

Штат отделения состоял из 29 человек, включая начальника и вахмистра [166, с. 122]. Штаб-квартира отделения находилась в губернском городе Воронеже¹¹¹.

¹¹⁰ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 4. Д. 990. Лл. 59–61.

¹¹¹ ГАКО. Ф. 1642. Оп. 56. Д. 2. Л. 11.

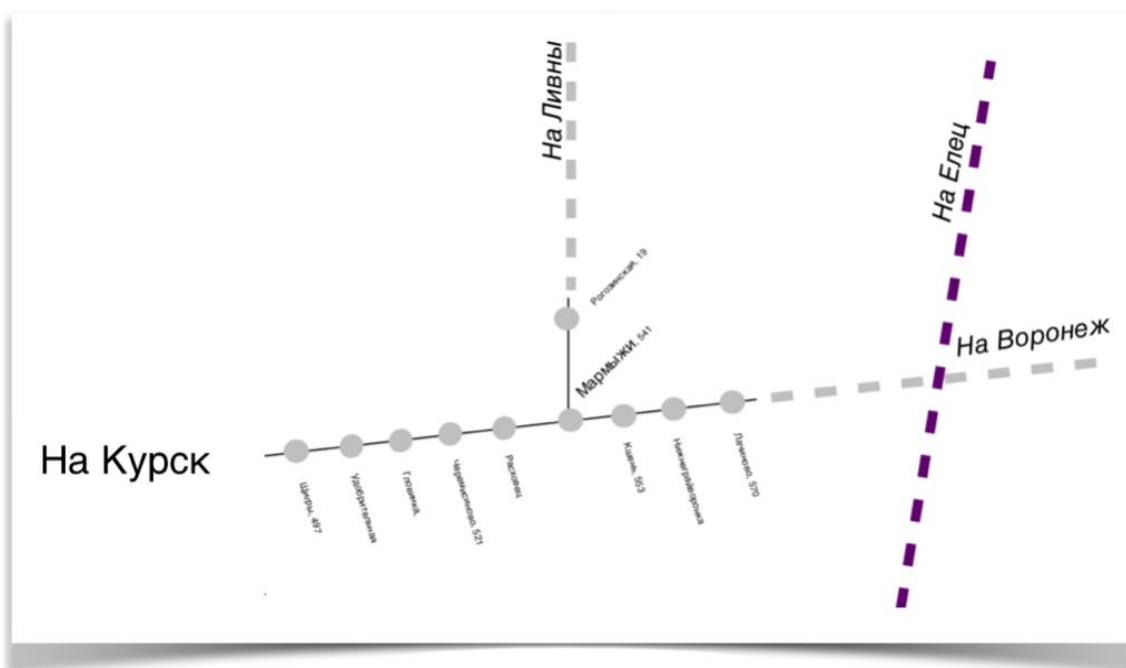


Рисунок 25. Участок обслуживания Курско-Воронежского отделения на территории Курской губернии в 1904 г.

Валуйское жандармское полицейское отделение Харьково-Царицынского ЖПУ ж.д. было создано 1896 г.¹¹² в связи с началом строительства линии Елец – Валуйки. Эта линия была введена в эксплуатацию в 1897 г. [171, с. 15]. Участок обслуживания отделения проходил по линиям Юго-Восточных железных дорог. По территории Курской губернии к ведению отделения относился участок протяженностью 64 версты от ст. Новый Оскол до ст. Старый Оскол [172, с. 108]. С 1905 г. участок обслуживания отделения в границах Курской губернии сократился до 22 верст с одновременным увеличением участка обслуживания отделения за пределами границ Курской губернии. Штат отделения состоял из 20 человек, включая начальника отделения и вахмистра [173, с. 157]. С 1909 г. Валуйское отделение перешло в ведение Харьковского ЖПУ ж.д. в связи с реорганизацией Харьково-Царицынского управления [168, с. 157]. Штаб-квартира Валуйского отделения располагалась в уездном городе Валуйки Воронежской губернии¹¹³ (см. рис. 26), (приложение П).



Рисунок 26. Участок обслуживания Валуйского и Староскольского отделений

¹¹² ГАРФ. Ф 110. Оп. 22. Д. 478. Л. 48–48 об.

¹¹³ ГАКО. Ф. 1642. Оп. 56. Д. 2. Л. 10.

Старооскольское жандармское полицейское отделение Харьково-Царицынского ЖПУ ж.д. было создано в 1896 г.¹¹⁴

Поводом создания Старооскольского жандармского полицейского отделения, как и Валуйского, послужило начало строительства линии Елец – Валуйки Юго-Восточных железных дорог [144, с. 53]. После 1905 г. отделение перешло в ведение Харьковского ЖПУ ж.д. [164, с. 159]. Протяженность участков обслуживания отделения составляла 219 верст, однако по территории Курской губернии в зоне ответственности находилась железнодорожная станция Старый Оскол и небольшой участок пути в направлении к границе с Воронежской губернией. В 1905 г. из ведения Валуйского отделения в зону ответственности Старооскольского отделения перешел 22-й верстовый участок пути к югу от ст. Старый Оскол. Штат отделения состоял из 20 человек, включая начальника и вахмистра (приложение Р).

Острогожское жандармское полицейское отделение Харьковского ЖПУ ж.д. на территории Курской губернии полноценно, т.е. на протяжении длительного времени, не действовало. Вместе с тем упоминание об участке пути от ст. Новый Оскол до ст. Чернянка в направлении Воронежской губернии протяженностью 22 версты как участке пути Острогожского отделения мы находим применительно к 1907 г.

До этого времени и после этот участок относился к ведению Валуйского отделения. Возможно, такое разграничение и временное отнесение участка линии от ст. Валуйки до ст. Чернянка к Острогожскому отделению было связано со штатными изменениями. По состоянию в 1907 г. в штате Острогожского отделения, дислоцировавшегося в уездном городе Острогожск Воронежской губернии, состоял 21 сотрудник, включая начальника и вахмистра [164, с. 159] (приложение С).

Таким образом, к 1911 г. на территории Курской губернии завершилось складывание системы жандармских полицейских отделений железных дорог. Если до 1887 г. на территории Курской губернии действовало лишь три отделения: Курское, Киевское, относившиеся к Орловскому ЖПУ ж.д., и Харьковское, относившиеся к Харьковскому ЖПУ ж.д., то в 1911 г. было 11 отделений, относившихся к четырем управлениям (см. рис. 11), (см. табл. 5).

¹¹⁴ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 22. Д. 478. Л. 48–48 об.

**Таблица 5. Перечень жандармских полицейских отделений на территории
Курской губернии в 1911 г.**

Отделение

Штаб-квартира

Курское, кв. г. Курск	Московское, кв. г. Москва
Брянское, кв. г. Брянск	Московско-Киевское, кв. г. Москва
Глуховское, кв. г. Глухов	
Рышковское, кв. г. Курск	
Мармыжское, кв. г. Воронеж	
Конотопское, кв. г. Конотоп	
Белгородское, кв. г. Белгород	Харьковское, кв. г. Харьков
Валуйское, кв. г. Валуйки	
Старооскольское, кв. г. Старый Оскол	
Сумское, кв. г. Сумы	
Основское, кв. г. Харьков	Кренменчугское, кв. г. Харьков

В результате развития сети железных дорог жандармские полицейские отделения и управления претерпевали реорганизацию, меняли наименования. За период деятельности ЖПУ ж.д. на территории Курской губернии мы встречаем 6 наименований ЖПУ ж.д. и 19 наименований отделений, участки которых проходили по территории губернии. Подробная хронология становления жандармских полицейских отделений на сети железных дорог представлена в приложении Т.

На основе рассмотренных материалов можно сделать вывод о том, что границы участков обслуживания жандармских полицейских отделений ЖПУ ж.д. определялись с учетом характера объекта оперативного обслуживания – железнодорожного транспорта, они не совпадали с административными границами губерний.

На территории Курской губернии процесс становления жандармских полицейских отделений железных дорог происходил одновременно с развитием железнодорожной сети, не был единовременным и носил поступательный характер.

Уточнены структура, участки обслуживания и дислокация 19 жандармских полицейских отделений, действовавших на территории Курской губернии в составе шести ЖПУ ж.д. в периоды их становления, развития, реорганизации и ликвидации. Жандармские полицейские отделения были самым многочисленным элементом железнодорожной полиции, однородным по организации.

Структура жандармских полицейских отделений, построенная по линейному принципу, была оптимальной, так как границы участков обслуживания определялись не территориальными границами, а линиями железных дорог в их прямой доступности от места дислокации отделения.

Система жандармских полицейских отделений железных дорог во второй половине XIX – начале XX в. соответствовала специфике деятельности железнодорожного транспорта на территории Курской губернии.

РАЗДЕЛ 3.

МЕХАНИЗМ И ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ЖАНДАРМСКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПОЛИЦИИ

3.1. Реализация общеполицейских функций – основное направление деятельности железнодорожных жандармов

Обеспечением общественной безопасности в деятельности железнодорожного транспорта занимались жандармские полицейские подразделения железных дорог. В штатном режиме жандармская железнодорожная полиция осуществляла деятельность предупредительного и пресекающего характера. Сфера предупредительной деятельности включала в себя вопросы обеспечения общественной безопасности. Пресекающим характером отличались меры правоприменительной практики. Круглосуточное движение поездов, массовое скопление людей, концентрация материальных ценностей на ограниченном пространстве требовали сочетания предупредительных и пресекающих мер. Нарушения правил безопасности нередко приводили к неблагоприятным последствиям, большим материальным потерям и даже крушениям с человеческими жертвами. В историографии деятельности жандармских полицейских подразделений железных дорог принято выделять общеполицейские и специальные функции.

К общеполицейским функциям относилась правоохранительная сфера, сходная с теми обязанностями, которые были возложены на чины общей полиции. О специальных функциях подробно будет сказано в следующем разделе. Для того чтобы оценить масштабы и направления реализации общеполицейских функций, целесообразно обратиться к делопроизводственной документации. Делопроизводственные документы позволяют полнее представить направления, масштабы деятельности жандармской железнодорожной полиции.

Вся делопроизводственная документация представлена служебной перепиской, включавшей в себя предписания, отношения, рапорты и докладные записки. Предписания исходили от старших к младшим. Рапорты и докладные записки – от младших к старшим. Отношения писали друг другу должностные лица, равные по статусу. Запрос или предписание предполагал письменный ответ с указанием принятых мер¹¹⁵. Отношения писались не только в рамках ОКЖ, но и между различными ведомствами. Унтер-офицеры ЖПУ ж.д. могли вступить в переписку путем подачи отношения волостному и сельскому правлению. Начальники отделений обращались с отношениями к полицмейстерам, уездным исправникам, начальникам других отделений ЖПУ ж.д. Начальники

¹¹⁵ ГАКО. Ф. 1659. Оп. 1. Д. 16. Л. 15–30.

ЖПУ ж.д. с отношениями вступали в переписку с начальниками Губернских жандармских полицейских управлений (ГЖУ)¹¹⁶.

Особенностью реализации общеполицейских функций на уровне отделений ЖПУ ж.д. было то, что начальники этих отделений напрямую взаимодействовали с начальником местного Губернского жандармского управления, по статусу находившимся выше их, но, однако, в силу организационной специфики деятельности подразделений жандармской железнодорожной полиции непосредственно взаимодействовавшим с ними.

Унтер-офицеры с дислокацией на удаленных станциях вели делопроизводство в усеченном виде. На станциях с постоянной дислокацией унтер-офицеров имелись журналы входящих и исходящих документов, книга для записи разыскиваемых лиц. Во входящем журнале записывали все поступающие к ним бумаги, в исходящем журнале фиксировались ответы, отсылаемые унтер-офицером куда-либо от себя [106, с. 158–159]. Служебная переписка унтер-офицерами велась на типовых бланках¹¹⁷.

Бумаги, которые поступали унтер-офицерам на станции, а также копии с отправляемых документов формировались в четыре дела: справочники и инструкции для действий в практических ситуациях; дело с информацией о происшествиях на участках пути; дело с сопроводительными письмами; дело с иной информацией, которую нельзя было отнести к первым трем делам. Каждое дело ежегодно сшивалось и с наступлением нового года заводилось новое с таким же названием [106, с. 162–167]. В соответствии с Правилами жандармского делопроизводства сроки хранения дел устанавливали начальники управлений ЖПУ ж.д. Вместе с тем начальник Отделения был вправе установить иной срок хранения дела, если считал, что оно имеет «более важное значение для данного отделения»¹¹⁸.

Наибольшее количество дел заводилось непосредственно в штаб-квартире отделения лично или при непосредственном участии начальника отделения и вахмистра. Количественный анализ листов дел и их названий, заведенных в Курском жандармском полицейском отделении с 1869 г. по 1916 г., позволил определить степень значимости для жандармской полицейской службы различных направлений деятельности. За 47-летний период в Курском отделении было заведено 2118 дел. Из них 27% дел были направлены на реализацию внутренних функций отделения, т.е. непосредственное управление унтер-офицерами, и в целом на организацию службы. 73% дел касались тех функций, которые обеспечивали внешнюю деятельность подразделений, т.е. широкий круг взаимодействия с внешней средой по вопросам правоохранительной деятельности.

¹¹⁶ ГАКО. Ф. 1659. Оп. 1. Д. 18. Л. 26–56.

¹¹⁷ Там же. Д. 4. Л. 11.

¹¹⁸ Там же. Д. 1. Л. 1.

Рассмотрим дела внутреннего характера. За 47 лет существования Курского отделения было заведено 333 дела, имевших отношение к строевой службе, что составило 15,7% от общего числа всех дел по отделению. Дела этой группы обобщали вопросы прохождения службы в Отдельном корпусе жандармов, в том числе вопросы образования, воспитания, материального обеспечения, бытовых условий, семейного положения.

Сведения о поступках нижних чинов и работников железнодорожного транспорта, заслуживавшие поощрения и похвалы, систематизировались в делах с характерным названием «человеколюбивые подвиги нижних чинов и агентов дороги»¹¹⁹. В этих делах отражались поступки, действия и условия, в которых этот поступок стал ценным в глазах руководства ведомства или общества. Ввиду тесного взаимодействия нижних чинов с представителями железнодорожного ведомства, их взаимовлияния друг на друга дела «о подвигах»¹²⁰ обобщали положительный опыт деятельности не только нижних чинов, но и железнодорожных служащих. Процесс обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте понимался как совместные действия железнодорожных служащих и чинов жандармской железнодорожной полиции, объединенные общей целью.

Статистический анализ с изучением наименований имевшихся в отделении дел показал, что обеспечению безопасной деятельности железнодорожного транспорта было посвящено 70% дел Курского отделения, при этом непосредственной реализации правоохранительных функций – 38,5% дел. Эти цифры подтвердили вывод В.Д. Путятин о том, что в первые десятилетия деятельность жандармских полицейских отделений ЖПУ ж.д. «носила обеспечивающий для железнодорожного транспорта характер» [37, с. 39]. Обеспечение безопасности на транспорте предполагало реализацию правоохранительной функции и проведение мероприятий профилактического характера, направленных на недопущение неблагоприятных последствий. Так, вопросы обеспечения безопасности на объектах железнодорожного транспорта отражали дела по недопущению на линии железных дорог посторонних людей в целях предупреждения их травмирования железнодорожным транспортом; по профилактике возгораний, способных вызвать нарушения нормальной работы объектов транспорта¹²¹. Таким образом, дела по вопросам обеспечения безопасности отражали специфику функционирования железнодорожного транспорта.

На территории Курской губернии оперативная обстановка осложнялась тем, что здесь сходились линии пяти железных дорог различных форм собственности, каждая из которых обладала своим подвижным составом. На станциях перехода между линиями железных дорог грузы перегружались, что могло провоцировать совершение хищений. Кроме того, по территории Курской губернии следовало большое количество пассажиров, с которыми в пути совер-

¹¹⁹ ГАКО. Ф. 1659. Оп. 1. Д. 1. Л. 72 об.

¹²⁰ Там же. Л. 89.

¹²¹ Там же. Л. 3–25 об.

шались различные казусы – от безбилетных поездок до травмирования людей и сельскохозяйственного скота, преступлений. В отношении пассажиров и лиц, пребывавших на объекты транспорта, совершались преступления. Для профилактики этих происшествий, расследования и раскрытия преступлений на чины ЖПУ ж.д. были возложены все права и обязанности общей полиции в пределах участков оперативного обслуживания, т.е. жандармская железнодорожная полиция занималась поддержанием правопорядка на железных дорогах путем профилактики правонарушений и преступлений, их пресечением и раскрытием, производством дознаний, осмотром мест происшествий, сохранением и изъятием следов преступлений, розыском и задержанием преступников.

Надзор за чинами жандармской железнодорожной полиции осуществляли прокуроры в соответствии со статьями 12 и 13 закона «О порядке действий чинов Корпуса жандармов». Кроме того, прокуроры давали чинам жандармской железнодорожной полиции различные поручения, обязательные для исполнения. Поручения прокурора были обязательны для железнодорожных жандармов. Исполнять их предписывалось незамедлительно и «не испрашивая разрешения своего начальства». Материалы дознаний могли передаваться между жандармской железнодорожной полицией и общей полицией в зависимости от участков оперативного обслуживания, где было совершено преступление. Статья 14 названного закона определяла порядок такой передачи. На случай отсутствия в районе железных дорог жандармской железнодорожной полиции чины общей полиции могли выйти на место происшествия, собрать первоначальный материал и передать его в соответствующее отделение жандармской железнодорожной полиции. Такая возможность была предусмотрена статьей 15 закона «О порядке действий чинов Корпуса жандармов».

Правовой регламентации деятельности жандармских полицейских подразделений железных дорог содействовали ведомственные нормативные правовые акты, приказы, распоряжения, инструкции, а также документы, принимавшиеся по линии железнодорожной администрации. Наиболее важным документом был «Общий Устав Российских железных дорог» от 12 июня 1885 г. [174]. Правовая регламентация предполагала предел любой деятельности, за границами которой следовало нарушение действовавших норм, обычаев, традиций. Непонимание этих границ могло привести служащего ЖПУ ж.д. к двум ошибкам: либо превышению полномочий, либо бездействию. Для чинов жандармской железнодорожной полиции было чрезвычайно важно знать и понимать пределы своей компетенции, где и при каких обстоятельствах следует действовать, а когда отступать. Для решения этой задачи бывший служащий жандармской железнодорожной полиции, а впоследствии преподаватель Л.А. Тимофеев разработал систематический сборник законов, приказов, инструкций и положений. Он обобщил все существовавшие статьи и указания относительно деятельности жандармской железнодорожной полиции и создал справочник, который по своей сути являлся методическим пособием для служащих на всех линиях железных дорог Российской империи [3].

В зависимости от степени важности направлений деятельности жандармской железнодорожной полиции им соответствовало разное количество правовых норм. Справочная книга Л.А. Тимофеева приводила эти указания и предписания. Таким образом, по количественным показателям указаний и предписаний относительно направлений деятельности жандармской железнодорожной полиции можно сделать вывод о степени их важности как для самого ведомства, так и государства в целом. Иными словами, на основе математико-статистического и количественного методов возможно по-новому взглянуть на значимость различных направлений деятельности жандармских полицейских подразделений железных дорог во второй половине XIX – начале XX в. Вся совокупность нормативных правовых актов была систематизирована и разделена Л.А. Тимофеевым на 10 глав, включавших в себя 35 разделов, по функциональным группам. Три первые главы отражали общие положения (назначение жандармской железнодорожной полиции; порядок несения службы; права и обязанности), то есть были обращены к организационной стороне службы специфического полицейского органа, каким являлась железнодорожная жандармерия. Семь последующих глав раскрывали направления деятельности. Разделы сужали и конкретизировали эти направления, раскрывали содержание выполнявшихся функций.

Проведенный анализ документов в названном справочнике позволил сделать следующие выводы.

1. К охране общественного порядка и спокойствия на железных дорогах относилось 22,6% документов, из них к соблюдению порядка на пассажирских и товарных станциях – 12,3%, на участках пути – 2,9%, в пассажирских поездах – 1,8%.

2. К мерам профилактики преступлений и происшествий, имеющим большой общественный резонанс, относилось 18,7% документов. Из них вопросы противодействия преступлениям против чужой собственности рассматривались в 5,7% документов; профилактика происшествий с поездами в пути и на станциях и порядок действия при авариях – в 6,8% документов; недопущение смертных случаев и порядок действий при их наступлении – в 2,9% документов; действия при причинении вреда здоровью людям – в 1,3% документов; действия при оскорблении железнодорожных служащих – в 0,9% документах; действия при пожарах – в 0,9% документов.

3. Борьбе с преступными посягательствами на грузы, выявлению правонарушений в сфере пассажирских перевозок было уделено 17,7% документов. К этой сфере деятельности относился надзор за перевозкой по железным дорогам артиллерийских грузов; порядок перевозки багажа пассажиров; изъятие предметов, не подлежащих провозу; соблюдение правил действий с невострегованным грузом; порядок приема/выдачи грузов и посадки/высадки пассажиров на станциях и полустанках; обязанности пассажиров иметь проездной билет; надзор за порядком перехода из вагона низшего класса в вагон высшего класса; порядок льготного провоза малолетних; правила перевозки собак, домашней птицы, мелких животных, крупного рогатого скота и т.д.

4. Вопросам социально-политической обстановки в стране было посвящено 7% документов. Сюда относились мероприятия по контролю за революционными настроениями среди железнодорожников, недопущение забастовок и т.д.

5. В отдельную группу можно выделить документы, связанные с вопросами взаимодействия между службами и ведомствами при военных перевозках, перевозках арестантов, почты, а также межведомственного оказания помощи в розыске и задержании скрывшихся лиц. Этим направлениям было посвящено 7% документов.

6. К надзору за санитарным состоянием на железных дорогах относилось 4,6% документов.

Жандармская железнодорожная полиция в пределах полосы отчуждения проводила первоначальные мероприятия по каждому происшествию, так называемое дознание. Под дознанием чины жандармской железнодорожной полиции, по выражению Л.А. Тимофеева, понимали: «исследование уголовного дела по горячим следам в розыском порядке, направленное на обнаружение виновника и его виновности <... > Цель полицейского дознания заключалась в том, чтобы собрать и предоставить в распоряжение судебной власти материал, необходимый для судебного исследования и рассмотрения уголовного дела» [114, с. 1–4].

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 или представители жандармской железнодорожной полиции. О происшествиях и проведенных действиях унтер-офицеры в течение суток обязаны были докладывать по подведомственности и осуществить передачу собранных им материалов. Задача унтер-офицера на месте происшествия состояла в проведении словесных расспросов, наблюдений, фиксации следов преступления. Результаты проведенных действий унтер-офицеры записывали в протокол. В протоколе фиксировали время и место происшествия, способ его совершения, сведения о подозреваемых и основания подозрения. 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 отделения, могли стать неоспоримым доказательством [106, с. 23].

Обыски жандармским полицейским предписывалось производить на месте в возможно короткий срок, до прибытия судебного следователя. Чем быстрее производился обыск, тем он был успешнее. Вещественные доказательства, обнаруженные при обыске, изымались, сведения о них фиксировались в протоколе [106, с. 25]. Для того, чтобы подозреваемый не скрылся от следствия, в исключительных случаях жандармские полицейские могли применить арест. Об аресте подозреваемого выносилось либо отдельное постановление либо делалась запись в том же протоколе дознания (с места происшествия).

Эффективность действий унтер-офицеров на местах происшествий зависела от их самоорганизованности, своевременного выхода на место происшествия и полноты собранного материала и выполнения необходимых действий. Межведомственное взаимодействие с чинами общей полиции способствовало

своевременному задержанию преступников и установлению мест хранения похищенного.

Железная дорога представляла собой зону повышенной опасности, являлась источником увечий и причиной смертей. Крупные происшествия неминуемо влекли человеческие жертвы, создавали потенциальную угрозу личной безопасности пассажиров. Причинами железнодорожных происшествий становилась неправильная эксплуатация подвижного состава работниками транспортного комплекса. Опасность могла исходить от качества железнодорожного полотна, которое вследствие хищений могло привести к сходам, от подвижного состава, от грузов, от упавшей на путь шпалы или иных предметов¹²². Препятствия, вызывавшие нарушение движения поездов на линиях железных дорог, обнаруживали часто. Иногда это были умышленные действия неизвестных лиц с целью остановки поезда, иногда – технические причины¹²³. В некоторых случаях удавалось обнаружить виновных лиц. Так, в 1904 г. на участке обслуживания Валуйского отделения перед проходом товарного поезда № 234 неизвестными злоумышленниками был поставлен один откат от ручного вагончика. Начальником Валуйского отделения в данном деянии подозревался крестьянин близлежащей деревни, который привлекался к ответственности за кражу шпал, щитов и кольев с железной дороги¹²⁴. Причиной выставления отката на железнодорожном пути было намерение крестьянина вызвать принудительную остановку поезда для совершения хищения перевозимых грузов.

Повреждения пути становились причиной крушений. Так, сход паровоза, тендера и 5 первых вагонов произошел на линии Москва – Курск 14 марта 1874 г. в результате того, что машинист заблаговременно не был предупрежден о плановой замене рельс, состав поезда по инерции зашел на ремонтировавшийся участок, где часть пути отсутствовала, в результате чего произошло опрокидывание части состава. Никто не пострадал¹²⁵. Виновным был признан бригадир пути. Вместе с тем бездействие машиниста, кондукторов и других служащих жандармских полицейских подразделений железных дорог могло стать причиной крупных аварий. За бездействия, повлекшие крушение поезда, машинист, кондуктор или иные виновные лица могли быть подвергнуты аресту, тюремному заключению, каторжным работам или ссылке в Сибирь в зависимости от обстоятельств происшествия. Если в ходе расследования причин крушения устанавливалось, что служащие дороги не имели вины, то такое дело могло быть оставлено «без последствий». 17 августа 1911 г. товарно-пассажирский поезд № 5 при входе на станцию Псел Северо-Донецкой железной дороги на стрелке потерпел крушение. С рельс сошло 4 вагона, один из которых был с курским губернатором. Выяснением причин крушения занимались жандармские полицейские Основского отделения¹²⁶. Виновным был признан машинист, вовремя

¹²² ГАРФ. Ф. 109. Оп. 159. Д. 310. Л. 15.

¹²³ Там же. Л. 21–21 об., 29–29 об.

¹²⁴ Там же. Ф. 110. Оп. 1. Д. 421. Л. 10–10 об.

¹²⁵ Там же. Ф. 109. Оп. 159. Д. 310. Л. 4–4 об.

¹²⁶ Там же. Ф. 110. Оп. 1. Д. 710. Л. 19.

не принявший меры для торможения и превысивший скорость входа на станцию. 14 ноября 1914 г. унтер-офицер Мармыжского отделения составил протокол в отношении стрелочника, по вине которого произошло неплотное прижатие к рамному рельсу пера стрелки и сход нескольких вагонов поезда на станции Кшень¹²⁷. Виновный железнодорожный служащий был подвергнут аресту при полиции сроком на трое суток¹²⁸. На 7 суток по протоколу жандармского унтер-офицера Курского отделения был арестован составитель вагонов на станции Курск за то, что, не убедившись в свободности пути следования маневрового состава, допустил столкновение с санитарным поездом и опрокидывание трех легких вагонов¹²⁹.

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 столкновениями. Жандармский унтер-офицер не был вправе вмешиваться в деятельность железнодорожных служащих в части организации движения. Его задача сводилась к обязанности доложить своему начальнику о факте задержки движения.

В исследованиях, посвященных деятельности жандармских полицейских подразделений железных дорог, встречаются следующие цифры, отражающие общую картину имущественных преступлений, совершаемых на железных дорогах. В 1896 г. в целом по стране подразделениями ЖПУ ж.д. было зарегистрировано 3 324 кражи в пассажирских поездах и 2 625 – на станциях, из них половина преступлений совершалась в отношении граждан [142, с. 91]. Для того чтобы оценить объем совершаемых краж на участках оперативного обслуживания Курской губернии, были изучены отчеты жандармских полицейских управлений. В приложениях У, Ф, Х, Ц приведены ведомости по Харьковско-Царицынскому ЖПУ ж.д. за четыре года: 1896 г. (приложение У) – 130, 1898 г. (приложение Ф) – 131, 1899 г. (приложение Х) – 132 и 1900 г. (приложение Ц) – 133. Документы свидетельствуют о тех происшествиях и преступлениях, по которым в Харьковско-Царицынском ЖПУ ж.д. велись дознания. На основе количественных показателей проведенных дознаний можно сделать вывод о распределении видов преступлений в общей структуре преступности.

Рассмотрим кражи как наиболее часто совершаемое преступление на объектах транспорта. При анализе количества дознаний, проведенных по кражам в двух отделениях на протяжении 4 лет, виден общий рост этих преступлений в абсолютном выражении, однако в процентном соотношении к общей преступности преступления этой категории удавалось снижать. В 1900 г. по отношению к аналогичному периоду предыдущего года общее число краж в общей структуре преступности возросло на 84, однако в процентном соотношении к

¹²⁷ ГАКО. Ф. 1659. Оп. 1. Д. 17. Л. 163.

¹²⁸ Там же. Л. 126.

¹²⁹ Там же. Л. 135.

общей преступности их стало меньше более чем на 6%, что свидетельствует об общем росте преступности (см. табл. 6).

**Таблица 6. Сводная ведомость за четыре года из отчета
Харьково-Царицынского ЖПУ ж.д.**

Год	Кражи в поездах		Кражи на станциях		Кражи у служащих ж.д.		Кражи ж.д. имущества		Кражи грузов и товаров		Всего краж	
	кол.	%	кол.	%	кол.	%	кол.	%	кол.	%	кол.	%
1896	74	4			99	5,4	190	10,3			363	19,7
1898	125	4,3	65	2	148	5,1	289	10	178	6,2	805	27,6
1899	120	3,8	54	1,7	152	4,8	301	9,5	203	6,4	830	26,2
1900	107	2,4	43	1	43	1	367	8,4	354	8	914	20,8

Приведенные данные свидетельствуют, что большинство преступлений совершались в поездах и на станциях, то есть на маршрутах и постах жандармских унтер-офицеров. Количество преступных посягательств на грузы росло от года к году. Преступления этой категории отличались высокой латентностью¹³⁰, так как грузы перевозились с меньшим надзором за ними со стороны собственников, чем это было при перевозках ручной клади. Кроме того, собственникам не всегда было выгодно заниматься вопросами поиска части пропавших грузов, особенно если в роли собственников выступали крупные предприятия. В некоторых случаях, связанных с перевозкой угля, небольшие недостатки не замечались и списывались на погрешности при погрузках. Вместе с тем доходность этого преступного промысла была достаточно высокой, чтобы оставаться привлекательной для преступников.

Анализ преступности на участках обслуживания жандармских полицейских управлений показал, что к 1900 г. на территории Курской губернии на объектах железнодорожного транспорта в среднем совершалось около 650 преступлений в год, или около 2 преступлений в день. В процентном отношении общая раскрываемость преступлений в жандармских полицейских подразделениях железных дорог была на уровне 40% (см. табл. 7).

¹³⁰ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 22. Д. 135. Л. 11.

Таблица 7. Ведомость по дознаниям, произведенным чинами, и протоколам, составленным по Общему уставу российских железных дорог, в 1910 году в Основском отделении Кременчугского ЖПУ ж.д.

Наименование отделе- ния	Дознания											На ос- нова- нии Общего устава россий- ских желез- ных до- рог
	Всего дозна- ний	Кто производил дознание		Куда направлено дознание						Обна- ружено винов- ных	Сколь- ко лиц подвер- жено задер- жанию	
		Офи- церы	Ниж- ние чины	Судеб- ному следо- вателю	Това- рищу проку- рору	В ми- ров су- деб. устано- вления и во- лост- ные су- ды	Общей поли- ции	Подле- жащему началь- ству винов- ного	Нача- льнику дорог			
Сумс- кое	128	-	128	45	1	37	44	-	1	57	29	4264
Всего (по де- вяти отде- лени- ям)	1634	1	1633	748	6	546	296	33	4	654	344	22039

Раскрываемость преступлений достигалась взаимодействием жандармской железнодорожной полиции с чинами общей полиции и губернским жандармским управлением. Если кража происходила в поезде, о ее совершении ориентировались другие отделения ЖПУ ж.д. по маршруту следования потерпевшего [106, с. 84–88]. Жандармские полицейские отрабатывали наиболее вероятные места сбыта похищенного, в том числе населенные пункты, находившиеся за полосой отчуждения. Найденные вещи возвращались потерпевшим под расписку с одновременной фиксацией необходимой информации в протоколах. Виновные привлекались к ответственности.

В качестве положительного примера работы жандармской железнодорожной полиции по раскрытию поезда кражи можно привести факт задержания крестьянина Курской губернии за хищение из кармана брюк у пассажира поезда № 6 на станции Чугуев 8 марта 1904 г. кошелька с деньгами в сумме 18 руб. 25 коп. Жандармские унтер-офицеры Яков Великий и Павел Слушаенко изобличили преступника, задержали его, изъяли похищенное и вернули потерпевшему. Преступник попытался подкупить жандармских унтер-офицеров, предложив 5 рублей «за несоставление» протокола¹³¹. Однако названные унтер-офицеры отказали преступнику в его просьбе и выполнили свой долг до конца.

Другой пример связан с «молодцеватыми действиями» унтер-офицера Старооскольского отделения Агафоника Дроженко, который разыскал сапоги крестьянина, за что был удостоен письменного «спасибо» от имени начальника

¹³¹ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 22. Д. 486. Л. 10 об.

ЖПУ ж.д.¹³² В приказе по управлению действия унтер-офицера Емельяна Кургана названы не только «молодцеватыми», но и «вполне умелыми» за то, что он на железнодорожной линии Елец – Валуйки зафиксировал хищение телеграфных и подпорных столбов стоимостью 17 рублей, разыскал виновного, который впоследствии был привлечен к ответственности¹³³.

Гавриил Улановский при несении службы на ст. Валуйки в сентябре 1902 г. получил заявление от крестьянки о краже у нее из вагона III класса мешка с ее личными вещами на сумму 35 рублей. Вместе с напарником унтер-офицером Александром Стороженко они стали осуществлять поквартирные обходы в близлежащих селах, где путем бесед с местными жителями выяснили местонахождение вора и похищенных вещей. Вещи были возвращены потерпевшей. Виновный понес ответственность, а за такие похвальные действия унтер-офицерам была объявлена благодарность начальника управления¹³⁴.

В целях предупреждения преступлений имущественной направленности жандармские унтер-офицеры сопровождали поезда, патрулировали по наиболее криминогенным участкам обслуживания. Патрулирование осуществлялось в форме, поэтому самым внешним видом жандармский унтер-офицер отвращал от преступных намерений многих лиц. Там, где унтер-офицеров не было, кражи совершались чаще. Кроме того, в целях профилактики новых преступлений чины жандармской железнодорожной полиции проводили разъяснительные беседы с кондукторами поездов, в ходе которых указывали на их обязанность заботиться о спокойствии и безопасности пассажиров, не допускать грабежей и краж личной собственности пассажиров в пути следования, в пределах своих компетенций принимать меры к задержанию злоумышленников, а в случаях совершения таковых просили своевременно сообщать об этом железнодорожным жандармам.

Хищения не только грузов, но и багажа совершались в условиях неочевидности, что способствовало общему росту данного вида преступлений. В преступную среду втягивались лица, имевшие доступ к перевозимому имуществу. В повседневной практике чины ЖПУ ж.д. сталкивались с тем, что злоумышленники, извлекая ценные вещи из багажных мест, вновь их упаковывали, и багаж без видимых повреждений следовал до места назначения. Обнаружить хищения удавалось спустя длительное время после получения багажа собственниками. Как и в ситуации с грузами, где собственниками были крупные предприятия, так и в случаях с хищениями багажа по многим преступлениям собственники не заявляли претензий. Причины умалчивания потерпевшими о совершенном хищении могли исходить как от неверия в то, что представителям жандармской железнодорожной полиции удастся найти и изобличить преступника, так и от незначительности этих потерь для самих собственников, нежелающих общаться с представителями власти в лице жандармской железнодорожной

¹³² ГАРФ. Ф. 110. Оп. 22. Д. 479. Л. 68.

¹³³ Там же. Д. 486. Л. 62.

¹³⁴ Там же. Л. 59 об, 60.

полиции или нежелания прилагать к такому общению необходимые усилия для участия в дознаниях. Вместе с тем встречались потерпевшие, для которых хищенное являлось значимым, и они заявляли о краже. Тогда проводились дознания и устанавливались виновные, даже если виновными оказывались железнодорожные служащие или сами жандармские полицейские.

Железнодорожные служащие могли совершать преступления как непосредственно сами, так и способствовать кражам различными способами в зависимости от занимаемых ими должностей. Те, кто управляли движением поездов, могли поставить вагон с ценным грузом на удаленные пути для того, чтобы минимизировать число возможных свидетелей. Те, кто управлял скоростью движения вагонов с горки, при формировании поездов могли завысить скорость вагона, вагон ударялся с большей силой, чем того требовал технологический процесс, из-за этого запоры выходили из своих зацепов, и злоумышленники могли проникнуть в вагон через двери или люки. Те, кто осматривал вагоны, могли не обращать внимания на небрежную пломбировку, отсутствие пломб, и это позволяло злоумышленникам незаметно получать доступ к грузам. Оригинальным способом, обеспечивавшим сокрытие преступлений, было намеренное искажение сопроводительных документов, когда в документах изменялись сведения о качестве или количестве перевозимого груза.

В начале XX в. инженер путей сообщений Г.С. Кикодзе приводил более 20 известных способов возможных хищений грузов [149, с. 25–43]. При этом перечень возможных хищений не был исчерпывающим, и преступники изобретали новые и новые способы, не заботясь о тяжести возможных последствий. Чрезвычайно опасным представлялся способ отцепки вагонов от состава поезда в момент следования путем добавления в буксы песка. Песок тормозил вращение колес, сцепки могли не выдержать и разорваться. Поезд с частью вагонов уходил, а отцепившиеся вагоны оставались на пути, из которых преступники совершали хищения. При таком незаконном и опасном вмешательстве в деятельность транспорта появлялась угроза столкновений и сходов поездов. Требовались дополнительные усилия для того, чтобы убрать отцепившиеся вагоны с пути.

Объектами хищений становились продукты сельского хозяйства и животноводства, уголь, товары бытового назначения, деньги пассажиров. Хищения в поездах становились дополнительным источником доходов для целых групп. Разбой, т.е. хищение имущества с применением оружия либо с опасностью его применения, наказывался каторжными работами. Виновных в разбое унтер-офицеры арестовывали незамедлительно [139, с. 82–83]. Боевые группы эсеров, совершавшие разбойные нападения на грузовые поезда на линиях железных дорог, в том числе и в Курской губернии, свои действия называли «экспроприацией», что позволяло преступникам получать одобрение в революционной среде и части общества, так как эти средства, добытые преступным путем, шли на революционную деятельность для партийной кассы [62, с. 269]. Известны случаи, когда разбоем занимались проводники поездов. Так, 22 октября 1874 г. оберкондуктор Алексеев и кондуктор Качикин, сопровождавшие товарный поезд № 85, следовавший из Москвы в Курск, во время остановки поезда на станции

Змиевка предложили находившемуся на станции пассажиру крестьянину Жавчину сесть к ним в вагон до ст. Курск за полцены от стоимости проездного билета. В пути следования Алексеев и Качикин ограбили Жавчина, взяли у него деньги (3 рубля) и вытолкнули его из вагона на ходу поезда. Виновные были изобличены унтер-офицерами Курского жандармского полицейского отделения¹³⁵.

В июле 1907 г. на станции Рыльск Московско-Киево-Воронежской ж.д. разбоем подвергся дежурный по станции. В ночное время он услышал громкий разговор и шаги возле служебного помещения. Затем через незапертое окно к нему в помещение ворвались три молодых человека. Под угрозой применения огнестрельного оружия преступники оборвали провода телефона, у дежурного отняли ключи от сейфа, похитили дневную выручку станции Рыльск в сумме 948 руб. 85 коп. и скрылись. При производстве неотложных действий преступники были задержаны жандармской железнодорожной полицией, уже через несколько часов грабителям удалось уехать на ст. Ворожба, где унтер-офицеры ЖПУ ж.д. по имевшимся у них ориентировкам обратили на них внимание и задержали¹³⁶. Именно оперативное взаимодействие между унтер-офицерами разных отделений, способность оказывать друг другу содействие в изобличении и задержании преступников давали положительный результат.

Преступление, совершенное в декабре 1907 г. на ст. Томаровка Белгород-Сумской ж.д., было раскрыто также благодаря эффективному взаимодействию Белгородского жандармского полицейского отделения с чинами общей полиции Белгородского уезда. После того, как на станции Томаровка остались лишь служащие, в вечернее время в контору станции вошли трое вооруженных преступников, на вид 19 и 20 лет. Угрожая начальнику станции, они оборвали телефонную и телеграфную линию и забрали из кассы 3609 руб., после чего скрылись. Позже преступники были задержаны чинами общей полиции за разбой на территории Белгородского уезда и при проведении полицейских мероприятий сознались в нападении на железнодорожной станции Томаровка¹³⁷. Материал по разбойному нападению на станции Томаровка был передан в Белгородское жандармское полицейское отделение.

Для фиксации, расследования и раскрытия преступлений, связанных с перевозкой грузов, на чины жандармской железнодорожной полиции были возложены обязанности по составлению «коммерческих» протоколов. Эти протоколы составлялись чинами жандармской железнодорожной полиции при выявлении ими нарушений, определенных «Уставом правил перевозки по железным дорогам пассажиров, их багажа и грузов». Такие протоколы составлялись 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. Сведения, фиксируемые в

¹³⁵ ГАРФ. Ф. 109. Оп. 159. Д. 310. Л. 33–34.

¹³⁶ Там же. Ф. 102. Оп. 204. Д. 5623. Л. 7–7 об.

¹³⁷ Там же. Д. 8903. Л. 7–8.

коммерческих и полицейских протоколах, представляли особую ценность для раскрытия преступлений, так как отражали обстоятельства происшествий и позволяли делать предположения о круге возможно причастных к преступлению лиц и месте нахождения похищенного имущества.

Представители жандармской железнодорожной полиции в своей деятельности применяли эффективные меры для защиты железнодорожных служащих от противоправных деяний в отношении них, однако железнодорожники не всегда оказывали должное содействие жандармским полицейским [56, с. 120]. Обусловлено это был причастностью отдельных служащих железных дорог к преступной деятельности. Так, в Белгородском жандармском полицейском отделении имела информация о значительных хищениях каменного угля под «покровительством начальника материальной службы» угольного склада ст. Белгород «за счет экономии и обвеса паровозов и служащих», о хищениях угля с платформы ст. Прохоровка, а также о том, что сами железнодорожные служащие – машинисты и помощники – зачастую были причастны к хищениям¹³⁸. Унтер-офицеры добросовестно обрабатывали полученную информацию и задерживали виновных лиц с поличным¹³⁹.

В 1915 г. и.о. Курского губернатора Катенин А.А. был обеспокоен тем, что ему доносили об отправках значительного количества меди и лошадей за границу со станции Курск. Начальник Харьковского ЖПУ ж.д. на сообщение Катенина А.А. отреагировал и предписал усилить надзор за железнодорожными служащими при отправке подобных грузов со станции Курск [144, с. 63–64]. Принятыми мерами зафиксировать преступление не удалось, однако удалось свести на нет причины для беспокойства местных властей, т.е. в определенной мере была проведена профилактическая работа.

Особое беспокойство властей вызывали случаи хищений перевозимых по железным дорогам оружия и боеприпасов. В шифрованных депешах ведомства путей сообщения звучала обеспокоенность возрастающими фактами подобных хищений¹⁴⁰. Для профилактики преступлений этого вида руководство железных дорог реагировало на такие сообщения приказами с требованиями к железнодорожным служащим немедленно уведомлять местного жандармского унтер-офицера «для принятия с его стороны всех мер против хищения оружия и боеприпасов как при погрузке в вагоны, так и во время нахождения их на станции»¹⁴¹.

В июне 1915 г. из казармы участка обслуживания Рышковского жандармского отделения было совершено хищение инструментов железнодорожных служащих. Казалось бы, что железнодорожники в первую очередь должны были оказать содействие жандармской полиции в фиксации, поиске преступников и похищенного имущества, однако было проявлено противодействие со стороны железнодорожников. Жандармский унтер-офицер предложил одному из же-

¹³⁸ ГАКО. Ф. 1642. Оп. 1. Д. 766. Л. 19–28 об.

¹³⁹ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 22. Д. 481. Л. 26 об.

¹⁴⁰ ГАКО. Ф. 46. Оп. 60. Д. 20. Л. 313.

¹⁴¹ Там же. Л. 346.

лезнодорожных служащих околотка, где было совершено хищение, отправиться вместе с ним в деревню, где могло находиться похищенное, и попросил направить туда же еще двух рабочих в качестве понятых для участия в обыске у подозреваемого в краже. Однако железнодорожный служащий отказался исполнить требование унтер-офицера до получения разрешения начальника участка пути на отлучку его и ремонтных рабочих с места службы¹⁴². В результате было потеряно время, столь необходимое для изобличения виновного. Это обстоятельство свидетельствует еще об одной стороне взаимодействия железнодорожных служащих с чинами жандармской железнодорожной полиции – независимости. Независимость позволяла железнодорожным служащим реализовывать возложенные на них задачи в первую очередь, а уже потом без ущерба для основной деятельности оказывать содействие иным службам и ведомствам.

Так, начальник Брянского отделения по делу о краже с железной дороги мог обратиться за содействием в проведении обыска по месту жительства подозреваемых в преступлении лиц не только к чинам общей полиции, но и к представителям губернских жандармских управлений, о чем свидетельствует ответ помощника Орловского ГЖУ в Брянском и Карачевском уездах от 15 марта 1913 г. о том, что по поручению начальника Брянского отделения Московско-Киевского ЖПУ ж.д. в результате обыска по месту жительства подозреваемого лица была «отобрана квадратная резина»¹⁴³. Ориентировки о совершенных кражах, грабежах, разбоях, убийствах и иных тяжких преступлениях также направлялись не только представителям жандармской железнодорожной полиции, но и представителям территориальных органов Министерства внутренних дел, а если дело касалось политических преступлений или убийств представителей власти, то и в губернские жандармские управления в места возможного появления преступников¹⁴⁴.

Вместе с тем известны факты плодотворного взаимодействия служащих железных дорог и жандармских полицейских. Удавалось раскрывать преступления только благодаря информации железнодорожных служащих, понимавших, что и они сами могли стать жертвой мошенников. Характерен случай, произошедший на Южных железных дорогах в 1916 г. Поставщик угля в 1916 г. доставил на станцию Белгород 100 тыс. пудов каменного угля в целях определения его качества. Это была пробная партия, от качества которой зависела цена долгосрочного контракта. Цель поставщика была в том, чтобы его уголь был принят на всех Южных железных дорогах. Проведенная проба показала негодность угля. Тогда поставщик договорился о повторной экспертизе в Харькове и вступил в сговор с работниками Белгородского топливного склада с тем, чтобы они подменили уголь для пробы, заменив его на более качественный. Об этом сговоре стало известно представителям Белгородского отделения. Сговор был раскрыт. Контракт не состоялся¹⁴⁵.

¹⁴² ГАКО. Ф. 1659. Оп. 1. Д. 17. Л. 13–13 об.

¹⁴³ ГАБО (Брянск). Ф. 376. Оп. 1. Д. 271. Л. 37.

¹⁴⁴ Там же. Л. 203.

¹⁴⁵ ГАКО. Ф. 1642. Оп. 1. Д. 766. Л. 19–20.

Безбилетный провоз пассажиров кондукторами в пассажирских поездах наносил не только материальные убытки (недополученная прибыль железной дорогой), но и негативно отражался на нравственном облике общества, так как втягивал в преступление обычных граждан. Это явление создавало условия для возможности давать взятки и участвовать в коррупционных схемах [149, с. 10].

Железнодорожный транспорт приучал население Курской губернии к новым реалиям. Развитие железных дорог не только ускорило перемещение людей и грузов на значительные расстояния, но и привело к повышению уровня смертности от несчастных случаев на линиях железных дорог, частыми стали смертельные травмирования сельскохозяйственного скота. По фактам прохода или переезда через железнодорожные пути в неустановленном месте людей или сельскохозяйственного скота жандармский унтер-офицер составлял протокол. Унтер-офицером Рышковского отделения Московско-Киевского ЖПУ ж.д. Козьмой Васютиным в июне 1915 г. был составлен протокол на крестьянок Курской губернии за хождение по железнодорожным путям¹⁴⁶. Протокол был составлен в связи с тем, что унтер-офицер неоднократно предупреждал этих женщин, что хождение по путям железной дороги запрещено, однако они не обратили внимания на его требование и продолжили путь по полотну дороги. Наказание за хождение по железнодорожным путям было весьма суровым, однако именно этот фактор позволял жандармской железнодорожной полиции эффективно проводить мероприятия по профилактике травматизма среди местного населения, так как опасность получения увечий или смертельного травмирования была реальной.

В рамках выполнения общеполицейских функций по обеспечению общественного порядка участие жандармских полицейских железных дорог предполагало регулирование переселенческих потоков, недопущение нарушений общественного порядка при скоплениях значительного количества пассажиров на станциях и в поездах [175, с. 956–957]. Особую остроту эта проблема приобрела в ходе реализации Столыпинской реформы. За годы Столыпинской реформы 1905–1914 г. около 3,5 млн человек уехали осваивать новые земли, в том числе из Центрального Черноземья – 165 940 человек. Возврат составил 13,87%. Об активном участии жандармского полицейского ведомства в переселенческой политике, проводимой на территории Курской губернии, свидетельствуют дела Курского жандармского полицейского отделения, которые ежегодно заводились с 1906 г. по 1911 г. и именовались «К руководству по передвижению переселенцев, рабочих и по полицейско-санитарному надзору»¹⁴⁷. При этом учитывался опыт предыдущих лет.

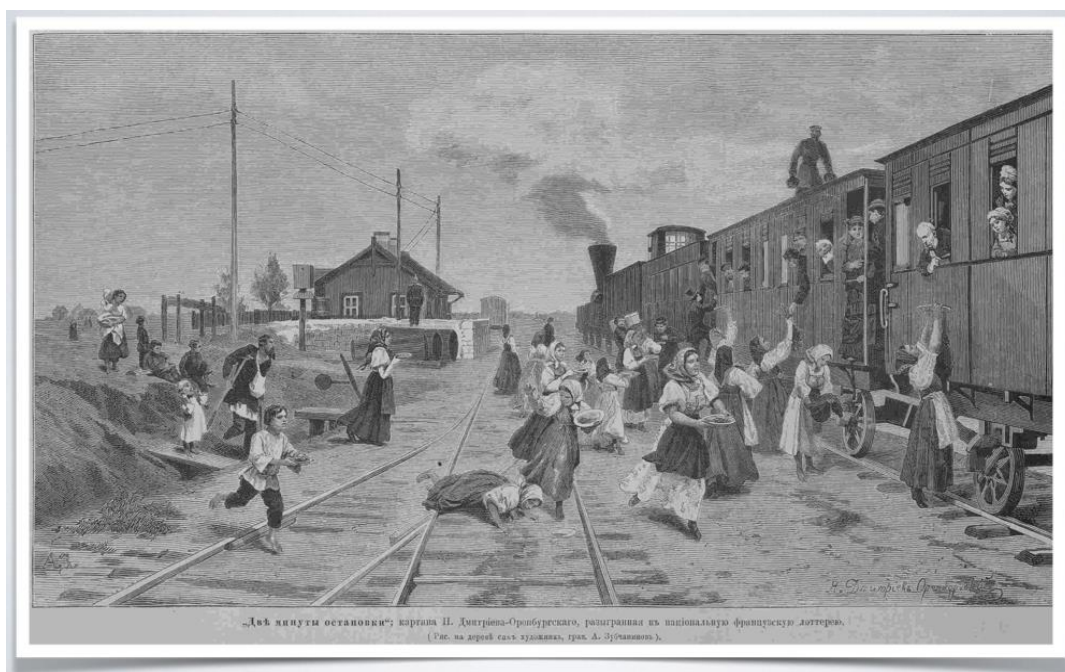
Самовольное переселение крестьянских семей не допускалось. Для выявления и пресечения фактов самовольного переселения на участках оперативного обслуживания чины ЖПУ ж.д. руководствовались специальной инструкцией от 24 марта 1897 г. № 48 [55, с. 108]. Так называемые ходоки-переселенцы за-

¹⁴⁶ ГАКО. Ф. 1659. Оп. 1. Д. 17. Л. 17.

¹⁴⁷ Там же. Д. 1. Л. 70 об. – 96 об.

держивались на объектах железнодорожного транспорта жандармскими унтер-офицерами¹⁴⁸. Основанием для задержания являлся факт отсутствия у гражданина письменного вида на жительство¹⁴⁹. После задержания эти лица передавались чинам общей полиции, затем на основании ст. 614 Устава о паспортах должны были высылаться на родину. По Уставу о паспортах никто не имел права отлучаться с места своего жительства дальше 30 верст без письменного вида [106, с. 45–46].

Не менее важным направлением деятельности жандармской железнодорожной полиции была реализация общеполицейских функций при регламентации стихийной торговли возле поездов. Архивные дела Курского жандармского полицейского отделения «По санитарному и ветеринарному надзору и надзору за буфетами и торговлей на станции и беспатентной торговлей вином и другими предметами» свидетельствуют об устойчивом внимании к данной проблеме со стороны жандармской железнодорожной полиции на территории Курской губернии в начале XX в.¹⁵⁰ Торговля местными жителями продуктами питания возле поездов угрожала как самим пассажирам, т.к. качество продуктов было сомнительным, так и торгующим, т.к. железнодорожный транспорт – объект повышенной опасности, а в стремлении за прибылью местные жители нередко пренебрегали элементарными правилами безопасности (см. рис. 27).



**Рисунок 27. Репродукция картины художника Н.Д. Дмитриева-Оренбургского
«Две минуты остановки»**

¹⁴⁸ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 22. Д. 479. Л. 36 об.

¹⁴⁹ Там же. Д. 480. Л. 27.

¹⁵⁰ ГАКО. Ф. 1659. Оп. 1. Д. 1. Л. 83 об. – 111 об.

Вместе с тем стихийная торговля у поездов порождалась и поддерживалась устойчивым спросом со стороны пассажиров. На картине Н.Д. Дмитриева-Оренбургского «Две минуты остановки» мы видим стихийную торговлю на железнодорожной станции. Жажда наживы от продажи продуктов питания был столь велика, что местные жители, поспешая, падали, причиняли себе увечье, но не отказывались от этого прибыльного дела и продолжали приходить на станцию даже на костылях. В торговлю шли и старики, и дети. Особо ловкие забирались на крышу вагонов, чтобы быстрее перемещаться по составу, а также осуществлять продажу продуктов питания в пути. За всем этим действием невозмутимо наблюдал жандармский офицер, находившийся на возвышении у здания станции. Почему он не предпринимает никаких действий? Невозможно одному человеку одновременно действовать в отношении нескольких десятков торгующих.

В этой связи в циркуляре управления железных дорог от 17 сентября 1907 г. № 2375 последовало разъяснение, где говорилось о запрещении заниматься разносной торговлей, а разрешалось с особых мест на платформах или станционных дворах вблизи места остановки пассажирских поездов. В этих целях руководство железной дороги принимало меры к тому, чтобы «на значительных железнодорожных станциях были отводимы особые места вблизи станционных зданий и на станционных дворах для продажи жителям с рук местных продуктов питания проезжавшим пассажирам» [114, с. 326]. Для этого торговцы, которым была разрешена торговля с рук, снабжались бляхами на право торговли в установленных местах¹⁵¹. Разрешение на право торговли в определенных местах выдавала жандармская железнодорожная полиция. Таким образом, жандармские полицейские разделяли законную и незаконную формы торговли. Они обязаны были вести наблюдение за тем, «чтобы жители, допущенные на платформы и станционные здания для продажи местных продуктов, занимали указанные им места, а не ходили бы по вагонам, платформам или путям и не беспокоили бы пассажиров предложениями покупки принесенных ими продуктов» [114, с. 326–327]. Виновные подвергались ответственности по ст. 193 Общего Устава Российских железных дорог, а именно аресту до одного месяца или штрафу до 100 рублей [174]. Для сравнения: на полную экипировку одного унтер-офицера требовалось 25 рублей¹⁵². Мещанин Иван Филиппов, торговавший съестными припасами без должного разрешения, был подвергнут жандармским унтер-офицером аресту сроком на 2 недели¹⁵³, 7 суток ареста получил крестьянин Суджанского уезда, торговавший булками во время стоянки воинского поезда на ст. Коренево¹⁵⁴. 13 июня 1915 г. унтер-офицером Рышковского отделения был составлен протокол о продаже открытых писем с видами г. Курска мещанином из г. Харькова в пассажирских поездах во время их стоя-

¹⁵¹ ГАКО. Ф. 1659. Оп. 1. Д. 17. Л. 275.

¹⁵² ГАРФ. Ф. 110. Оп. 4. Д. 990. Л. 51–52.

¹⁵³ ГАКО. Ф. 1659. Оп. 1. Д. 17. Л. 275.

¹⁵⁴ Там же. Л. 30.

нок на ст. Курск¹⁵⁵. Аресту на трое суток был подвергнут крестьянин Курской губернии, которого выявил в пассажирском поезде жандармский унтер-офицер того же отделения, когда тот после отправления поезда со ст. Курск-2 торговал фруктовой водой¹⁵⁶. За такое же правонарушение тот же крестьянин вновь был подвергнут аресту сроком на одни сутки спустя месяц¹⁵⁷, что свидетельствует, с одной стороны, об устойчивом желании местного населения иметь заработок от торговли в поездах, в том числе незаконный; с другой – о необходимости действенных штрафных санкций как инструмента в руках правоохранительных органов, обеспечивавших правопорядок на железнодорожном транспорте. Не оставались без внимания пассажиры, при которых находились спиртные напитки, так как ввоз и тем более их продажа на станциях или в поездах были запрещены¹⁵⁸.

Таким образом, в общей структуре задач, стоявших перед ведомством, исполнение общеполицейских обязанностей преобладало, что подчеркивает особое место и существенную роль жандармских полицейских подразделений железных дорог в решении экономических, социальных проблем губернии и Центрально-Черноземного региона в целом.

Для жандармской железнодорожной полиции было характерно незамедлительное реагирование в соответствии с нормами закона на любое противоправное поведение. Основной задачей при реализации общеполицейских функций было в конечном итоге обеспечение нормальной деятельности железнодорожного транспорта. Основной функцией жандармской железнодорожной полиции была именно правоохранительная деятельность. Состояние правопорядка на объектах железнодорожного транспорта рассматривалось как результат непосредственной деятельности ЖПУ ж.д. Функции жандармской железнодорожной полиции превосходили объем задач территориальной (общей) полиции.

В рамках своих функциональных обязанностей жандармские полицейские отделения железных дорог занимали особое место не только в решении вопросов охраны общественного порядка, предупреждении и пресечении преступлений и проступков в полосе отчуждения, но и оказывали в пределах своей компетенции содействие чинам общей полиции, действовавшим на территории губернии, Курскому губернскому жандармскому управлению, Переселенческому управлению, санитарно-эпидемиологическим службам, военному министерству, иным заинтересованным службам и ведомствам.

¹⁵⁵ ГАКО. Ф. 1659. Оп. 1. Д. 17. Л. 79.

¹⁵⁶ Там же. Л. 29.

¹⁵⁷ Там же. Л. 114.

¹⁵⁸ Там же. Д. 766. Л. 46–48.

3.2. Специальные функции в деятельности жандармской железнодорожной полиции

Жандармская железнодорожная полиция создавалась как специализированное подразделение, изначально отличавшееся от общей полиции функциями политического розыска и от губернского жандармского управления полицейскими функциями, а также обязанностью обеспечивать безопасность высших лиц государства в период их путешествия по железным дорогам. Условия, в которых проявлялись специфические функции железнодорожных жандармов, имели ситуативный, временный характер и требовали от жандармской железнодорожной полиции особых мер, отличных от форм, средств и методов, принимаемых общей полицией. Такая специфика была обусловлена особенностями функционирования железнодорожного транспорта, тем, что железная дорога представляла собой источник повышенной опасности.

Рассматривая деятельность жандармских подразделений, которые обслуживали участки, проходившие через Курскую губернию, следует отметить их стратегически важные направления, а также то, что через Курскую губернию проходили регулярные маршруты императорских поездов. Развитие железных дорог совпало с процессами, радикализовавшими либеральную часть общества. Требовался особый контроль за перемещениями лиц, стоявших на специализированных учетах, а также контроль за проникновением этих лиц на стратегически важные объекты транспортной инфраструктуры и железнодорожной связи.

Многочисленные документы, в том числе хранящиеся в фондах Курского губернского жандармского управления в Государственном архиве Белгородской области¹⁵⁹, позволяют судить о том, что с первых лет своей деятельности жандармские полицейские подразделения железных дорог уделяли особое внимание предотвращению распространения революционных идей. Записка, по некоторым данным, авторство которой принадлежало Министру юстиции графу К.И. Палену, содержала подробные сведения о деятельности пропагандистов и давала анализ причин широкого увлечения революционными настроениями части общества, которое, заразившись социально-революционными, противогосударственными и противообщественными воззрениями, стремилось всевозможными путями и способами привить их народу обещанием выгод, убеждениями, угрозами, а также путем насилия, умственного и нравственного разврата водворить начала коммунизма и организованной власти¹⁶⁰. Распространению подобных идей на территории Курской губернии способствовало ее территориальное расположение: близость Харькова и Киева, которые были одними из центров революционного движения. Названный документ раскрывал содержание прокламаций и брошюр, которые распространялись народниками прежде всего в крестьянской среде. В записке обращалось внимание на повсеместное распространение «брожения умов».

¹⁵⁹ ГАБО. Ф. 101. Оп. 1. Д. 2. Л. 89–101 об.

¹⁶⁰ Там же. Л. 127.

Развитие революционных идей на территории Курской губернии совпало с интенсивным развитием железнодорожного транспорта. Купирование революционных настроений на транспортных артериях, выявление и пресечение революционной пропаганды на объектах железнодорожного транспорта являлось специальной функцией жандармских полицейских подразделений железных дорог. Достижение этой цели было возможным лишь во взаимодействии жандармов с местной администрацией и чинами городской и сельской полиции.

Стихийные выступления за улучшение экономического положения железнодорожников начались еще в 70-е годы. Первые шаги рабочее движение делало в пору активной деятельности народников, которые оказывали влияние на железнодорожных рабочих и служащих. Быстрому распространению революционных идей в среде железнодорожников способствовал их тяжелый труд¹⁶¹. Происходило так, что люди падали от переутомления и надолго теряли трудоспособность. Слухи о том, что где-то железнодорожная забастовка увенчалась успехом, способствовали подъему недовольства и на соседних станциях. Так, служащие, рабочие и машинисты депо ст. Белгород Южных ж.д. воодушевились тем, что в Харькове якобы забастовка увенчалась прибавлением жалования железнодорожным служащим. В мастерских депо ст. Белгород ходили такие разговоры: «начальство беспокоится только о тех, кто забастовкой о себе напоминает»¹⁶². В этих условиях начальники отделений ЖПУ ж.д. должны были знать в лицо всех железнодорожных руководителей. Им предписывалось владеть следующими сведениями в отношении железнодорожных служащих: о численном составе железнодорожников на вверенных участках пути; об их происхождении и вероисповедании; об их исполнительности и добросовестности, особенно среди лиц, имевших 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; о принимаемых железнодорожным начальством мерах к сохранности имущества [175, с. 108].

За поведением железнодорожных служащих был установлен постоянный жандармский полицейский надзор. Начальники отделений от подведомственных им унтер-офицеров получали информацию о политически неблагонадежных гражданах, в том числе железнодорожниках. Начальнику Мармыжского отделения поступила информация от подведомственного ему унтер-офицера о том, что начальник депо ст. Ливны Тимофей Сидоренко у себя в квартире «гонял» жену и портниху с ножом, ругал их и Бога, оскорблял личность царя¹⁶³. Подобного рода информация являлась основанием для того, чтобы за фигурантом установить наблюдение. Начальники отделений не ограничивались получением сведений от подчиненных им унтер-офицеров, а осуществляли взаимобмен информацией со смежными жандармскими полицейскими отделениями

¹⁶¹ ГАКО. Ф. 1642. Оп. 1. Д. 766. Л. 12–13.

¹⁶² Там же. Л. 28–28 об.

¹⁶³ Там же. Ф. 1659. Оп. 1. Д. 6. Л. 6–6 об.

железных дорог, с которыми граничили участки их обслуживания. Так, начальник Брянского отделения Московско-Киевского ЖПУ ж.д. информацию о политической благонадежности железнодорожного служащего мог запрашивать у начальников соседних отделений, в том числе относившихся к другим ЖПУ ж.д., например, Карачевского отделения Московско-Рижского ЖПУ ж.д.¹⁶⁴ или Новозыбковского отделения Виленского ЖПУ ж.д.¹⁶⁵, с которыми граничило Брянское отделение. В период забастовок чины ЖПУ ж.д. принимали 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 [175]. Таким образом, неприятие Бога, поправление личности царя, политические требования, основанные на стремлении к власти, экономическому изобилию и комфорту, становились новым явлением, будоражившим общество и угрожавшим безопасности государства.

К концу XIX в. рабочее движение железнодорожников становилось более массовым. Недовольства железнодорожной администрацией стали проявляться повсеместно. На линиях Курско-Харьково-Азовской железной дороги в 1887 г. рабочие службы тяги Харьковского узла планировали на праздник Святой Пасхи произвести беспорядки¹⁶⁶. Изнурительный труд, отсутствие охраны жизни и здоровья, жизнь в переполненных бараках и казармах, невысокая заработная плата железнодорожных служащих¹⁶⁷, с одной стороны, и работа политических партий – с другой [144, с. 60], привели к росту рабочего движения на железных дорогах Курской губернии.

Работа по профилактике железнодорожных забастовок чинами жандармских полицейских подразделений не прекращалась, а лишь усиливалась вплоть до 1917 г. Так, Департамент полиции в циркулярном письме от 2 сентября 1914 г. № 175641 предписывал начальникам жандармских полицейских управлений железных дорог: «быть готовым встретить более сложные революционные эксцессы»¹⁶⁸. Готовность эта должна была проявляться в следующем: быть знакомым с жизнью железнодорожных служащих и рабочих, быть в курсе их высказываний, недовольств, требований; обо всех брожениях незамедлительно уведомлять чины общей полиции и начальников губернских жандармских управлений, поддерживая с ними непрерывную связь; выявлять агитаторов забастовочных движений и предъявлять к ним требования незамедлительно прекратить пропагандистскую деятельность. При возникновении забастовок чины жандармской железнодорожной полиции должны были принимать решительные меры, направленные на пресечение беспорядков, при необходимости привле-

¹⁶⁴ ГАБО (Брянск). Ф. 376. Оп. 1. Д. 271. Л. 9.

¹⁶⁵ Там же. Л. 29 об.

¹⁶⁶ ГАРФ. Ф. 102. Оп. 83. Д. 21. Ч. 7. Л. 1–1 об.

¹⁶⁷ ГАКО. Ф. 1642. Оп. 1. Д. 766. Л. 9–9 об., 25–25 об.

¹⁶⁸ ГАБО. Ф. 101. Оп. 1. Д. 5. Л. 266.

кать для оказания содействия чины общей полиции и губернских жандармских управлений, общую координацию деятельности всех ведомств брал на себя губернатор [175, с. 600–601].

Революция 1905–1906 гг. – эхо петербургских событий 9 января 1905 г. докатилось до Курска, Белгорода. Первое революционное выступление состоялось 9 февраля 1905 г. [176, с. 17]. Событие, произошедшее 17 июня 1905 г. на станции Курск, проявило высокое напряжение в российском обществе этого периода. Поручик Михолапов в ответ на отказ солдата занять место в приспособленном вагоне и склонение к этому еще тридцати солдат в порыве гнева зарубил его шашкой. Слух об убийстве солдата с невероятной быстротой облетел район станции и прилегавшую к ней Слободу и, став достоянием сотен людей, прибывших к этому дню на вынос Чудотворного Образа Божьей Матери из городского монастыря, привлек их в огромном количестве к самому месту происшествия. Вызывающее беспокойство толпы поддерживалось нетрезвыми людьми, жаждущими зрелища и крови. Некоторые из присутствовавших громко призывали толпу к возмездию офицерам за солдата. С каждой минутой толпа увеличивалась все более и более и, охватив тесным кольцом офицерский вагон, с дикими криками, свистом и площадной руганью приступила к его разгрому. В итоге вагон был сожжен вместе с находившимся там офицером Михолаповым. Толпа была готова растерзать и его жену, находившуюся на станции, но её удалось спасти. Начальник жандармского Коренево-Курского отделения Московско-Киевского ЖПУ ж.д. подполковник Немирович-Данченко, присутствовавший при этих событиях на станции, в рапорте Начальнику Штаба ОКЖ отмечал достойное поведение подведомственных ему унтер-офицеров, указывая на то, что «все они действовали путем нравственного воздействия на обезумевших людей, перенося совершенно спокойно град оскорблений по своему адресу <...> благодаря энергичной деятельности и содействию со стороны унтер-офицеров, большинство обвиняемых было установлено (всего привлечен к ответственности 31 человек)»¹⁶⁹. Таким образом, на фоне обезумевших железнодорожников и части местных жителей нижние чины жандармской полиции оставались образцом нравственной стойкости и оплотом правопорядка.

Главной задачей жандармской железнодорожной полиции в этих условиях было выявление лиц, способных провоцировать беспорядки. Так, у начальника Курского отделения Московского ЖПУ ж.д. имелись сведения о 46 служащих Московско-Курской железной дороги, состоявших на службе в районе Курского отделения и принимавших участие в забастовке 1905 и 1906 годов, в том числе о неблагоприятных в политическом отношении лицах. Данные сведения в порядке взаимообмена информацией были представлены начальнику Курского ГЖУ¹⁷⁰. Сведения о создании на всех крупных железнодорожных станциях Центрально-Черноземного региона самостоятельных организаций железнодорожников регулярно поступали из Департамента полиции во все жан-

¹⁶⁹ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 6. Д. 1402. Л. 15–15 об.

¹⁷⁰ ГАКО. Ф. 1642. Оп. 56. Д. 2. Л. 42–44 об.

жандармские полицейские отделения железных дорог¹⁷¹. Для подавления выступлений рабочих были двинуты карательные поезда, в т.ч. и на Донбасс.

В целях предотвращения революционных выступлений с 1906 г. на всех железных дорогах создавались особые комитеты, куда входили представители железнодорожной администрации и жандармских полицейских подразделений железных дорог. Жандармские полицейские производили дознания по политическим делам. Поводом для проведения дознаний могли послужить любые высказывания, способные спровоцировать массовые беспорядки или забастовки, распространение слухов будто бы о предстоящем, разделе земли и о прекращении платежа податей и т.д.¹⁷² Эти указания были оформлены приказом от 28 июля 1906 г. № 145 [177, с. 147]. Названным приказом на начальников ЖПУ ж.д. возлагались обязанности по политическому розыску посредством секретных сотрудников. 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 при наличии к тому достаточных оснований [178, с. 49]. Привлекать же к ответственности кого-либо лишь по агентурным данным без производства дознания сотрудникам ЖПО ж.д. запрещалось¹⁷³.

В 1907 г. требования власти по противодействию забастовкам значительно ужесточились. Министерство путей сообщения издало приказ о немедленном увольнении с железной дороги всех членов комитетов, бюро, делегатских собраний и тех, на кого укажут жандармы. Прием на железную дорогу служащих производился только после разрешительного талона начальника жандармского полицейского отделения. Начальник отделения должен был проверить кандидата по специальным учетам.

Офицеры ЖПУ ж.д. вели агентурную работу. В Рышковском жандармском полицейском отделении железных дорог в 1907 г. состояли на связи два агента. Один (псевдоним «Nix») был из числа железнодорожных служащих и пользовался правом входа в тайные собрания социально-демократической организации г. Курска, другой (псевдоним «Новичок») специально был принят на службу в качестве железнодорожника на ст. Коренево, где имелся значительный контингент железнодорожных служащих и депо, для наблюдения за ожидавшейся забастовкой. От агента «Nix» в Рышковское отделение поступала ценная информация, например, о местонахождении скрывавшегося под чужим именем бывшего начальника ст. Артаково Алексея Мухина¹⁷⁴. Если информация требовала проверки или косвенно свидетельствовала о неблагонадежности железнодорожного служащего, то такие сведения направлялись в ГЖУ для принятия в отношении фигуранта предупредительных мер¹⁷⁵. Однако, несмотря

¹⁷¹ ГАБО (Брянск). Ф. 376. Оп. 1. Д. 101. Л. 25.

¹⁷² ГАБО. Ф. 101. Оп. 1. Д. 2. Л. 87.

¹⁷³ ГАКО. Ф. 1642. Оп. 1. Д. 766. Л. 5.

¹⁷⁴ ГАРФ. Ф. 102. Оп. 316. Д. 24. Т. 14. Л. 18–19 об.

¹⁷⁵ ГАКО. Ф. 1642. Оп. 1. Д. 636. Л. 1–1 об.

на то, что от всех начальников отделений требовалось заведение секретной агентуры¹⁷⁶, активность в данном направлении деятельности не была постоянной. Если в 1910–1911 гг. при Курском губернском жандармском управлении (КГЖУ) имелось шесть филеров и полтора десятка агентов, работавших в партии социалистов-революционеров [62, с. 252–254], то в Рышковском отделении сначала было всего 2 агента¹⁷⁷, в Курском – 1 агент¹⁷⁸, в Глуховском – 1¹⁷⁹, в Мармыжском – 1¹⁸⁰, то есть в каждом отделении в среднем было по 1, максимум по 2 агента, а в некоторых – агентуры вообще не было, как, например, в Сумском¹⁸¹. Филеры в штатах ЖПУ ж.д. на территории Курской губернии не состояли¹⁸².

Ввиду отсутствия либо недостаточного количества собственных агентов начальники жандармских полицейских отделений обращались за помощью в розыскной пункт при Курском ГЖУ. Так, имея информацию о планируемом разбойном нападении на поезд, начальник Рышковского ЖПО ж.д. просил заведующего розыскным пунктом при Курском ГЖУ оказать оперативное содействие в профилактике планируемого преступления¹⁸³. Именно непосредственное, тесное и необходимое взаимодействие с местными розыскными органами в лице помощников начальников ГЖУ¹⁸⁴ было предпосылкой должной постановки политического розыска посредством агентурной работы в жандармских полицейских отделениях железных дорог на территории Курской губернии. Качество ведения агентурной работы на участках обслуживания целиком зависело от личных качеств начальников отделений. О том, что агентурная работа была на крайне низком уровне, свидетельствуют как материалы финансового обеспечения агентурной работы отделений ЖПУ ж.д., так и указания Департамента полиции в адрес начальников ЖПУ ж.д., как, например, письмо начальнику Кременчугского ЖПУ ж.д. с формулировкой о том, что агентурной работе и политическому розыску на территории управления уделялось недостаточное внимание¹⁸⁵. Отчасти это было связано с неприятием офицерской средой предательства в какой бы то ни было форме, в том числе и со стороны агентуры своих «товарищей», отчасти – с совершенно чуждым отношением к мировоззрению революционеров, глубоким непониманием их.

Не ко всем начальникам отделений предъявлялись требования об учреждениях агентуры. Начальники охранных отделений высказывались о нецелесообразности учреждения секретной агентуры в отделениях ЖПУ ж.д.¹⁸⁶

¹⁷⁶ ГАРФ. Ф. 102. Оп. 1. Д. 284. Ч. 103. Л. 1.

¹⁷⁷ Там же. Оп. 316. Д. 24. Т. 14. Л. 19.

¹⁷⁸ Там же. Д. 1. Ч. 104. Е. Л. 2.

¹⁷⁹ Там же. Д. 24. Т. 14. Л. 44.

¹⁸⁰ Там же. Л. 267.

¹⁸¹ Там же. Ч. 10. Л. 55.

¹⁸² Там же. Оп. 14. Д. 51. Ч. 103. Л. 2.

¹⁸³ ГАКО. Ф. 1642. Оп. 1. Д. 549. Л. 8–8 об.

¹⁸⁴ ГАРФ. Ф. 102. Оп. 316. Д. 1. Ч. 103. Л. 3 об.

¹⁸⁵ Там же. Д. 24. Ч. 10. Л. 123–124.

¹⁸⁶ Там же. Л. 96.

Начальник Кременчугского ЖПУ ж.д. полковник Лундгрэн в июле 1908 г. прямо писал, что, по его мнению, «для пользы дела секретная агентура в черте отчуждения под железную дорогу должна быть не у всех начальников отделения, а лишь у тех, которые находятся на больших узловых станциях, а главное – на станциях, где существует большие железнодорожные мастерские, при густонаселенных местностях. Заведение же секретных сотрудников в прочих пунктах признать необязательным, но поставить в зависимость от могущей возникнуть в том надобности»¹⁸⁷.

Курскую губернию обслуживало Юго-Восточное районное Охранное отделение с дислокацией в г. Харькове при Харьковском губернском жандармском управлении¹⁸⁸. Охранные отделения проверяли качество агентуры путем личных встреч, бесед и определяли полезность каждого негласного сотрудника¹⁸⁹, так как на содержание каждого агента выделялось в среднем от 15 до 25 рублей, что было достаточно существенным вознаграждением. Размер платы агентам был дифференцирован в связи с их ценностью. В Курском отделении ежемесячная плата агенту с псевдонимом «Товарный» составляла 10 рублей¹⁹⁰, в некоторых случаях заявлялись суммы до 40 рублей в месяц¹⁹¹ и даже до 50 рублей, как, например, агенту Конотопского отделения с псевдонимом «Троцкий», который бы признан весьма ценным¹⁹². Агентурная работа начальника Конотопского отделения характеризовалась как образцовая и ставилась в пример другим начальникам отделений Московско-Киевского ЖПУ ж.д.¹⁹³

Примером эффективной агентурной работы является деятельность начальника Рышковского отделения подполковника Плахова, которые нашел и устроил на службу на железную дорогу убежденного монархиста, ставшего его агентом. Этот негласный сотрудник с псевдонимом «Правый» оказывал содействие Плахову по убеждениям, представлял полезные сведения, не получая за это материального вознаграждения, а лишь довольствовался возвращением израсходованных им на дело денег (не более 20 рублей в месяц)¹⁹⁴, в последующем сумма на его содержание была увеличена до 35 рублей в месяц¹⁹⁵, так как агент давал важные сведения по железнодорожным революционным организациям. Если в ходе проверки выяснялось, что предполагаемый агент не состоял ни в какой революционной организации и, соответственно, не способен был давать необходимых сведений, то ежемесячная выплата на его содержание не производилась. Такому агенту полагались разовые выплаты за оказанные услу-

¹⁸⁷ ГАРФ. Ф. 102. Оп. 316. Д. 24. Ч. 10. Л. 109.

¹⁸⁸ ГАБО (Брянск). Ф. 376. Оп. 1. Д. 365. Л. 3 об.

¹⁸⁹ ГАРФ. Ф. 102. Оп. 316. Д. 24. Ч. 10. Л. 20.

¹⁹⁰ Там же. Д. 1. Ч. 104. Е. Л. 2.

¹⁹¹ Там же. Д. 24. Т. 14. Л. 19 об.

¹⁹² Там же. Т. 14. Л. 72.

¹⁹³ Там же. Л. 69.

¹⁹⁴ Там же. Д. 24. Т. 14. Л. 77.

¹⁹⁵ Там же. Д. 1. Ч. 107. Е. Л. 3.

ги¹⁹⁶. Контроль за качеством получаемой от агентов информации вели начальники ЖПУ ж.д. путем получения копий агентурных сводок по вверенным районам наблюдения, изучения копий дневников как постоянных, так и временных сотрудников¹⁹⁷.

Жандармские унтер-офицеры ЖПО ж.д. принимали меры для получения информации о гражданах, принимавших участие в тайных обществах. Под тайными обществами понимались все преследовавшие 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 православной религии [62, с. 92] или нравственности, в возбуждении к неповиновению властям, вражде между сословиями, в склонении рабочих к стачкам и забастовкам.

Унтер-офицерам жандармских полицейских отделений при получении сведений о деятельности тайных обществ следовало действовать внимательно и осторожно. С использованием негласного наблюдения¹⁹⁸ 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 [106, с. 43–44]. Начальник отделения, в свою очередь, при недостатке сведений о сущности происшествия мог обращаться в Губернские жандармские управления, как, например, начальник Брянского отделения, обратился к помощнику начальника Орловского ГЖУ в Брянском и Карачевском уездах в 1908 г. со словами: «Прошу Ваше Высочество не отказать меня уведомить о случае, бывшем 21 апреля в железнодорожном училище в 5 классе, и <...> указать мне хоть двух лиц, которые смогли бы рассказать, что <...> говорил в школе»¹⁹⁹. Следует отметить, что взаимобмен информацией между начальниками ЖПУ ж.д. и ГЖУ был организован на достаточно высоком уровне как в вопросах политического розыска и противоправительственной агитации, так и в иных вопросах, касавшихся конвоирования арестантов или последующего за ними надзора²⁰⁰.

Начальник ЖПУ ж.д. по рапорту начальников отделений принимал решение о допуске или не допуске в качестве служащих для работы на железной дороге²⁰¹. Так, по рапорту начальника Глуховского отделения Московско-Киевского ЖПУ ж.д. была отклонена кандидатура поступавшего на железную дорогу крестьянина Глуховского уезда Федора Хабока²⁰² ввиду неблагоприят-

¹⁹⁶ ГАРФ. Ф. 102. Оп. 316. Д. 24. Т. 14. Л. 34–34 об.

¹⁹⁷ Там же. Л. 68–68 об.

¹⁹⁸ ГАКО. Ф. 1642. Оп. 1. Д. 635. Л. 21–21 об.

¹⁹⁹ ГАБО (Брянск). Ф. 376. Оп. 1. Д. 205. Л. 54.

²⁰⁰ Там же. Л. 22–147 об.

²⁰¹ ГАРФ. Ф. 76. Оп. 1. Д. 67. Л. 39.

²⁰² Там же. Л. 92.

ных сведений, полученных в отношении его от Глуховского уездного исправника²⁰³. Крестьянин Степан Киселев, совершивший по неосторожности убийство, а затем проходивший по делу о краже денег со взломом из церкви села Борщева, также не был допущен к службе на железную дорогу²⁰⁴. При отсутствии компрометирующих данных кандидаты допускались на службу.

Сами железнодорожники, в среде которых преобладали революционные идеи, могли, напротив, стремиться к привлечению на службу революционеров и блокировать монархически настроенных кандидатов. Так, начальник Курского отделения Московского ЖПУ ж.д. подполковник Чурилов запросил в Курском ГЖУ сведения о начальнике 4-го участка службы тяги Московско-Курской железной дороги инженере Иване Токарском. В делах канцелярии Курского отделения сведения порочащего характера о нем отсутствовали, тогда как из доклада вахмистра вверенного ему отделения следовало, что в 1909 году в квартире названного Токарского был произведен чинами общей полиции обыск, в результате которого было обнаружено письмо от железнодорожного союза с требованием не принимать на службу некоего Шляхова, монархиста по убеждению, награжденного знаком отличия Св. Анны за поимку политического преступника. Как оказалось, начальник депо ст. Курск Токарский на работу принимал лишь тех, кто разделял революционные идеи, а специалистам, которые соответствовали службе и были верны монархической власти, в приеме на службу отказывал. Если представителями жандармской железнодорожной полиции добывались сведения о сочувствии железнодорожных служащих революционным идеям, за таковыми устанавливалось особое наблюдение²⁰⁵.

В годы Первой мировой войны существовала практика, когда недовольных действиями правительства работников железной дороги отправляли на фронт. Поводом могли стать высказывания служащего о недостаточной заработной плате, необходимости улучшения условий труда или уменьшения рабочего дня. Об этом сообщают исследователи А.Ю. Злотоухин, В.В. Коровин и др., приводя факты, что «в 7-ю железнодорожную бригаду, дислоцировавшуюся в Киеве, весной 1915 г. для прохождения службы была направлена большая группа работников паровозного депо Курск Московско-Курской железной дороги» [144, с. 108]. Таким образом, революционные настроения в Курской губернии подавлялись на уровне правоохранительных структур при активном межведомственном взаимодействии, в том числе и со стороны военного ведомства.

Унтер-офицеры к секретной переписке не допускались [175, с. 109]. Контроль за секретной деятельностью, организуемой начальниками отделений, осуществляли начальники ЖПУ ж.д., начальники местных охранных отделений и Департамент полиции. По вопросам о брожениях среди железнодорожных служащих начальники Рышковского, Брянского, Глуховского, Мармыжского, Белгородского, Старооскольского, Валуйского, Курского и других отделений

²⁰³ ГАРФ. Ф. 76. Оп. 1. Д. 67. Л. 85–86.

²⁰⁴ Там же. Л. 132–133.

²⁰⁵ ГАКО. Ф. 1642. Оп. 56. Д. 2. Л. 7–20, 42–44 об.

осуществляли взаимообмен информацией с Курским ГЖУ²⁰⁶. Запросы и ответы между губернскими жандармскими управлениями и начальниками отделений по вопросам политической обстановки на линиях железных дорог были регулярными. Каждый начальник отделения письменно вел переписку с начальниками тех ГЖУ, по территории обслуживания которых проходил участок его дислокации. По смежным губерниям проходили участки обслуживания: Мармыжского²⁰⁷, Старооскольского²⁰⁸, Валуйского²⁰⁹, Курского²¹⁰, Орловского²¹¹, Брянского²¹² и других отделений. Кроме того, начальникам жандармских полицейских отделений об обстановке на станциях докладывали подчиненные им унтер-офицеры²¹³.

Жандармские унтер-офицеры в пределах своих полномочий противодействовали шпионам. Для этого жандармские полицейские размещались в вагоне, где следовали иностранцы, садились напротив них в форме и с оружием. При этом у подозрительного лица проверялись документы неспешно, тщательно с целью максимально отвлечь его от сбора необходимых сведений [179, с. 39]. Подозрение в шпионаже грозило арестом не только иностранным гражданам, но и местному населению²¹⁴.

С 1905 г. в жандармских полицейских отделениях стали заводится дела о участии служащих железных дорог в забастовочном движении, принадлежности их к РСДРП, хранении и распространении ими социал-демократической литературы, прокламаций и воззваний. Служебные документы под грифом «секретно» или «сов. секретно» сообщали о случавшихся забастовках на железнодорожных узлах. В этой связи особую остроту приобретали вопросы охраны первых лиц государства, следовавших по железной дороге.

Частые поездки императора по железным дорогам в условиях социально-политической нестабильности провоцировали радикально-настроенных лиц на вмешательство в деятельность железнодорожного транспорта [137]. Железные дороги породили новую ситуацию – терроризм против царя и членов его семьи, высших лиц государства. При интенсивных поездках через Курскую губернию нагрузка на чины жандармских полицейских отделений железных дорог была выше, чем в восточных регионах страны.

Так, 15 июня 1879 г. в 9 часов вечера с особым поездом из Харькова на ст. Курск прибыл харьковский временный генерал-губернатор и командующий войсками округа генерал-адъютант, генерал от кавалерии граф М.М. Лорис-Меликов, где были встречены губернатором, вице-губернатором, губернским и

²⁰⁶ ГАКО. Ф. 1642. Оп. 56. Д. 2. Л. 5.

²⁰⁷ ГАВО. Ф. И-1. Оп. 1. Д. 1103. Л. 1.

²⁰⁸ Там же. Л. 4.

²⁰⁹ ГАВО. Ф. И-1. Оп. 1. Д. 2. Л. 21 об.

²¹⁰ ГАОО. Ф. 852. Оп. 1. Д. 7. Л. 152–152 об.

²¹¹ Там же. Д. 16. Л. 15–15 об.

²¹² ГАБО (Брянск). Ф. 376. Оп. 1. Д. 205. Л. 22.

²¹³ ГАКО. Ф. 1659. Оп. 1. Д. 5 Л. 42–44; Там же. Д. 16. Л. 15–30.

²¹⁴ Там же. Д. 17. Л. 84.

уездными предводителями дворянства, председателем губернской земской управы, губернским воинским начальником, а также всеми начальниками отдельных войск, расположенных в г. Курске [180]. Помимо личного присутствия и присутствия начальников ЖПУ ж.д., начальники отделений по участкам своего обслуживания дополнительно организовывали сопровождение поезда двумя унтер-офицерами²¹⁵.

Несмотря на значительный общественный резонанс от поездок высокопоставленных лиц, основные усилия ЖПУ ж.д. были направлены на обеспечение безопасности императора и членов его семьи.

Первый план охраны императорских поездов на территории Курской губернии был реализован в проекте железнодорожной комиссии о мерах, которые предполагалось принять при следовании по Московско-Курской железной дороге государя императора в 1880 г. Начальнику Орловского ЖПУ ж.д. со стороны Департамента полиции было предложено учредить наблюдение за рабочими в казармах через полицейских урядников, на что начальник ЖПУ ж.д. ответил, что унтер-офицеры вверенных ему отделений, в отличие от полицейских урядников, отличаются смекалкой, более развиты и надежны по сравнению с чинами общей полиции и отлично выполняют свои задачи²¹⁶.

Авторы Г.А. Салтык, Н.И. Горлова, А.А. Белобородова отмечают, что «при проезде через Курскую губернию Его императорского высочества Великого князя Николая Николаевича с Августейшей супругой курский уездный исправник докладывал губернатору об установлении на линии Московско-Курской и Московско-Харьковской железной дороги самого бдительного надзора по путям следования при мостах, при переездах, на разъездах, на станциях железной дороги из станковых приставов, урядников и стражников» [62, с. 272]. Таким образом, обеспечение безопасности государя императора и членов его семьи во время их следования по территории Курской губернии железнодорожным транспортом являлось задачей не только чинов жандармской железнодорожной полиции, но и чинов общей полиции. Однако ответственность за организацию обеспечения безопасности высочайших поездок путем координации действий всех силовых структур всегда возлагалась на чины ЖПУ ж.д. в первую очередь, а уже потом на чины общей полиции, губернские жандармские управления и т.д.

Обстановка на линиях железных дорог была напряженной, об этом свидетельствуют сведения Департамента полиции, которые направлялись в ЖПУ ж.д. по линии следования императорских поездов. Забастовки были возможны в пути следования поезда, в депо и мастерских, не исключалась возможная преднамеренная остановка императорских поездов толпой рабочих, которые якобы могут прорвать линию охраны и встать на пути²¹⁷. Оказывать содействие жандармским полицейским подразделениям в этой связи были призваны войска, губернские жандармские управления, чины общей полиции, иные долж-

²¹⁵ ГАБО. Ф. 101. Оп. 1. Д. 53. Л. 2–2 об.

²¹⁶ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 4. Д. 583. Л. 1–2.

²¹⁷ ГАКО. Ф. 1642. Оп. 1. Д. 603. Л. 75–76.

ностные и гражданские лица. Офицеры и унтер-офицеры жандармских полицейских подразделений железных дорог имели право требовать содействия от всех ведомств в части контроля за точным исполнением всех распоряжений. Жандармские полицейские должны были владеть информацией относительно графика движения императорских поездов, так как обязанность за наблюдением и принятием всех мер для благополучного следования поездов чрезвычайной важности лежала на начальниках отделений и управлений ЖПУ ж.д.²¹⁸. Они принимали необходимые дополнительные меры охраны, а именно предупреждали всякую попытку остановки или крушения поезда, разоборудования пути, подкопов, повреждения мостов, проноса и установки взрывных устройств, наложения на рельсы посторонних предметов, насильственных действий против личности и т.д. [3, с. 1].

В вопросах обеспечения безопасности Высочайших проездов, межведомственное взаимодействие было организовано на всех этапах: до, во время и после проследования высших лиц государства по участкам обслуживания жандармских полицейских подразделений железных дорог.

Меры, которые предполагалось принять, обсуждались начальниками отделений ЖПУ ж.д. с техническим инспектором железных дорог. Железнодорожные служащие высказывали свое мнение для обеспечения правильности и безопасности следования поездов, предлагали усиливать путевую стражу жителями близлежащих населенных пунктов не менее чем за 6 часов до прохода императорского поезда²¹⁹. Однако уже в 1892 г. директор Департамента полиции обратился в Штаб отдельного корпуса жандармов с тем, чтобы начальники жандармских полицейских подразделений железных дорог не обращались к чинам местной полиции для привлечения к охране железнодорожного пути местного крестьянского населения²²⁰. Связано это было с неблагонадежностью местных жителей, в связи с чем привлекать гражданское население к задачам государственной важности Департамент полиции считал небезопасным.

Для усиления охраны железнодорожники предлагали с момента проследования последнего состава перед проходом императорского поезда закрывать все стрелки на замок и прекращать передачу информации по телеграфу. Такие меры предполагали исключить возможность намеренного перевода стрелок перед императорским поездом и снизить вероятность крушения. Однако, как показал опыт, данные меры были излишними, так как они вызывали затруднения и могли привести к более трагичным последствиям. Даже такие мероприятия, как заблаговременное выставление путевой стражи на линию дороги, воспринимались отдельными специалистами в качестве негативного явления, так как это сильно утомляло и притупляло внимание охраны, а невозможность назначить экстренный поезд за сутки до прибытия императорского поезда вызывала

²¹⁸ ГАБО. Ф. 101. Оп. 1. Д. 2. Л. 399–405.

²¹⁹ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 4. Д. 583. Л. 3–7 об.

²²⁰ Там же. Оп. 7. Д. 96. Л. 1–1 об.

трудности у губернаторов для совершения объездов вверенных им губерний ввиду предстоящего Высочайшего проезда²²¹.

О предполагаемом проследовании императорского поезда Дворцовый комендант сообщал командующему войсками соответствующего округа или главному управлению Генерального Штаба (если поезд должен был идти по нескольким округам) и командиру Отдельного корпуса жандармов. Получив данное сообщение, командир Отдельного корпуса жандармов сообщал о том губернаторам и градоначальникам и соответствующим начальникам жандармских полицейских управлений железных дорог. После этого начальники ЖПУ ж.д. за 7 дней обеспечивали в соответствии с расписанием необходимое число жандармских чинов для усиления охраны станций, железнодорожного полотна с прилегавшими сооружениями и постройками; сообщали заведующему передвижением войск о предстоящем проезде; вступали в переписку с управлениями дорог о предоставлении списков железнодорожных служащих, обязанных быть на линии для охраны и исполнения обязанностей, проверяли их на благонадежность.

В период подготовительных мероприятий начальниками жандармских отделений при участии местного начальника участка пути и местного начальника полиции:

- 1) составлялось подробное расписание войск, необходимое для охраны, с указанием верст и остановочных пунктов;
- 2) уточнялись названия и местонахождение сооружений на участке обслуживания (переезды, трубы, мосты, колодцы, путепроводы, виадуки, которые требовали охраны в третьем положении);
- 3) определялись места нахождения часовых в третьем положении для охраны станций;
- 4) на станциях уточнялось местонахождение охраны на выходных дверях, в вагонных и паровозных парках на расстоянии 50 сажен в обе стороны от пути следования императорского поезда.

За два дня до прохода императорского поезда начальниками отделений жандармских полицейских отделений проводился повторный осмотр. Этот осмотр проводился, как правило, совместно с офицерами 1-го железнодорожного полка и начальниками участков дистанций служб и ремонта. При осмотре железнодорожных сооружений предписывалось тщательно осматривать их. Под железнодорожными мостами изучались опоры мостов и берега рек. Во время этого осмотра чины войсковой части должны были находиться у всех сооружений (трубы, мосты, путепроводы и прочие сооружения)²²² в полной готовности для немедленного принятия их под охрану.

Во время проследования императорского поезда нижние чины ГЖУ привлекались к сопровождению встречных поездов, которые могли встретиться с императорским поездом в пути, или императорский поезд должен был обо-

²²¹ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 4. Д. 583. Л. 6 об. – 7 об.

²²² Там же. Л. 3 об.

гнать²²³. Этим лицам надлежало, не вызывая подозрения, размещаться во всех вагонах всех классов по возможности на местах около окон и иметь соответствующие предписания для получения помощи от жандармской железнодорожной полиции. Такие предписания выдавались начальниками ГЖУ или начальниками жандармских полицейских отделений с приложением казенной печати²²⁴. Кроме того, для негласного наблюдения на линиях железных дорог и в поездах начальники отделений ЖПУ ж.д. запрашивали филеров в губернских жандармских управлениях²²⁵. Во время проследования императорского поезда в декабре 1909 г. к охране пути из числа сотрудников Курского ГЖУ были привлечены: один вахмистр, четыре унтер-офицера и три филера²²⁶.

Чины общей полиции (городской, уездной, сельской) должны были требовать соблюдения паспортного устава от жителей, выяснять законность паспортов, откуда прибыли, устанавливать их личность, политическую и нравственную благонадежность, обращать внимание на всех возвращавшихся в местность²²⁷.

С 1909 по 1911 гг. император Николай II неоднократно следовал в императорских поездах через Курскую губернию, о чем сохранились сведения не только в фондах, относящихся к деятельности ЖПУ ж.д., но и Курского ГЖУ²²⁸. Г.А. Салтык, Н.И. Горлова приводят сведения о том, что во время проезда императора Николая II в 1912 г. через Курскую губернию из числа местной полиции к охране пути, обследованию местностей и прилегающих населенных пунктов «было привлечено 34 офицера и 626 нижних чина» [62, с. 272]. Местная полиция действовала под общим руководством жандармской железнодорожной полиции.

Жандармская железнодорожная полиция выступала координатором между всеми ведомствами и службами, разрешала возникавшие противоречия. Обо всех распоряжениях по разрешению недоразумений и пререканий местный начальник отделения ЖПУ ж.д. немедленно доносил начальнику ЖПУ ж.д., а тот, в свою очередь, – командиру Отдельного корпуса жандармов. Исключение составляли лишь технические вопросы, связанные с организацией движения поездов. Ответственность за технический осмотр железнодорожного пути лежала на железнодорожном начальстве.

Непосредственно под наблюдением железнодорожных служащих оставались стрелки, блокировочные посты, семафорные будки и линейные телефоны. Эти объекты охранялись железнодорожными служащими по соглашению с жандармской полицией. Там, где не было охраны, запирались на ключ. Хранением ключей от стрелок, блокировочных постов, семафоров заведовал жандармский унтер-офицер.

²²³ ГАКО. Ф. 1642. Оп. 1. Д. 550. Л. 139.

²²⁴ ГАБО. Ф. 101. Оп. 1. Д. 84. Л. 25.

²²⁵ ГАКО. Ф. 1642. Оп. 1. Д. 550. Л. 19.

²²⁶ ГАБО. Ф. 101. Оп. 1. Д. 66. Л. 89–89 об.

²²⁷ ГАКО. Ф. 1642. Оп. 1. Д. 550. Л. 1–2.

²²⁸ ГАБО. Ф. 101. Оп. 1. Д. 66. Л. 90; Там же. Д. 84. Л. 19; Там же. Д. 87. Л. 8.

Начальники отделений располагали списками запасных железнодорожных служащих, которые должны были страховать работу obsługi императорского поезда на участках обслуживания, а именно: паровозных бригад, смазчиков вагонов, агентов службы подвижного состава и тяги, служащих депо²²⁹.

Для привлекавшихся лиц существовало три положения охраны:

- первое – по команде «сбор» в пунктах высадки;
- второе – расстановка;
- третье – окончательное занятие линии охраны.

Из любого положения обо всем подозрительном необходимо было докладывать начальству. В третьем положении все часовые переводили винтовки в заряженное положение. Приближаться посторонним на расстояние ближе чем 100 сажен запрещалось, проезд через переезды прекращался. Если на трехкратное требование подходящий не останавливался и не удалялся, то у лиц, задействованных в охране железнодорожного пути (как правило, это были воинские чины), появлялось право на применение огнестрельного оружия.

Всю информацию о времени движения императорского поезда чины общей полиции и ГЖУ могли получить только лично у соответствующих начальников отделений ЖПУ ж.д.²³⁰ Окружные штабы предоставляли командиру отдельного корпуса жандармов сведения о распределении войсковых частей. Далее эти сведения с картой передавались Дворцовому коменданту. Составлялся план перевозки войск. Войска вступали на охрану в походной форме и в полном снаряжении. Офицерам 1-го железнодорожного полка и жандармских полицейских управлений присваивалась форма одежды – фуражка или папах, походный мундир (летом китель) при шарфе, шаровары, длинные сапоги и шапка. Нижние чины ЖПУ ж.д. должны были быть в фуражках и в соответствии с погодой в мундирах, рубашках или шинелях. Назначенные на охрану войска вступали в подчинение непосредственно начальнику жандармского отделения ж.д., в прямое – начальнику ЖПУ ж.д. и командиру Отдельного корпуса жандармов.

Железнодорожные служащие, находившиеся на станциях и перегонах во время проследования императорского поезда, должны были иметь бляхи и свою фотографическую карточку, удостоверенную подписью начальника местного отделения ЖПУ ж.д. Эти документы выдавались служащим за три дня жандармской железнодорожной полицией, затем сдавались обратно на хранение. Лица, даже из числа железнодорожных служащих, которые не имели специальных блях или билетов «известного цвета» с подписями и печатями начальника жандармского полицейского отделения, в день проследования императорского поезда на линию железных дорог и на станции не допускались.

На станции, где планировались стоянки императорского поезда, все лица допускались только через пропускные пункты при удостоверении их личности чинами ЖПУ ж.д., губернатором или представителем местной полиции в их со-

²²⁹ ГАКО. Ф. 1659. Оп. 1. Д. 14. Л. 171–174.

²³⁰ Там же. Д. 550. Л. 118.

провождении²³¹. В случае обнаружения передачи билетов другим лицам виновные в этом подлежали аресту. К ответственности привлекались как передавшие, так и принявшие такой билет²³².

Во время проследования императорского поезда внимание должно было быть обращено не на поезд, а на происходившее вокруг него, т.е. по всем сторонам от поезда. При приближении поезда следовало поворачиваться спиной к поезду и, пропустив его, следовать по направлению его движения. При виде опасности впереди производилось несколько последовательных выстрелов вверх. На эти выстрелы машинист должен был остановить поезд. Если поезд не остановился, выстрелы повторялись по цепи линии охраны, выставленной вдоль пути. Все силы должны были устремляться вслед поезду.

Начальник ЖПУ ж.д. должен был иметь список всех лиц, находившихся в поезде. Без его разрешения никто к обслуживанию поезда не допускался. Корреспонденция с пометкой «для охраны» передавалась через начальников станций.

Железная дорога бесплатно перевозила продукты, топливо, обеспечивала освещение, развозила войска по местам несения службы. Войска размещались вблизи станций в частных домах. Войскам было запрещено произвольно занимать помещения. Лицам, задействованным в охране императорских поездов, обязательно полагалось ежедневно горячее питание. Денежное довольствие войск составляло по 15 копеек в день, унтер-офицеров ЖПУ ж.д. – по 1 рублю в день, т.е. более чем в 6 раз выше.

Дворцовый комендант давал распоряжение сниматься с охраны, о чем он доводил начальникам ЖПУ ж.д. Те, в свою очередь, сообщали начальникам отделений. После этого начальники отделений изымали выданные ими все фотографические карточки и бляхи. Каждый случай потери карточки или бляхи должен был быть тщательно расследован начальником отделения²³³.

Таким образом, жандармские полицейские отделения ЖПУ ж.д. на территории Курской губернии обеспечивали нормальное функционирование железных дорог в специфических обстоятельствах: в условиях развития революционных идей, забастовок, массовых нарушений общественного порядка, в том числе и со стороны железнодорожных служащих. Вопросам обеспечения безопасности высших лиц государства во время их поездок по стране уделялось особое место. Ведомство было координатором в решении комплекса вопросов, связанных с обеспечением безопасного следования императорских поездов и поездов чрезвычайной важности по линиям железных дорог, что следует относить к специальным функциям жандармской железнодорожной полиции. Реализация специальных функций жандармскими полицейскими отделениями железных дорог ЖПУ ж.д. с учетом интенсивности передвижения высших лиц государства на железнодорожном транспорте по территории Курской губернии позво-

²³¹ ГАРФ. Ф. 110. Оп. 4. Д. 583. Л. 6.

²³² ГАКО. Ф. 1642. Оп. 1. Д. 635. Л. 100.

²³³ ГАБО. Ф. 101. Оп. 1. Д. 66. Л. 22–23.

ляет относить совокупность жандармских полицейских подразделений к особой силовой структуре, отличной от общей полиции.

Взаимодействуя с различными службами, подразделения жандармской железнодорожной полиции принимали действенные меры по реализации специальных функций: контроля за железнодорожными служащими, купирования революционных проявлений, обеспечения безопасности следования поездов чрезвычайной важности. ЖПУ ж.д. являлись частью единого государственного аппарата и осуществляли свою деятельность в четких правовых рамках. Направления деятельности жандармской железнодорожной полиции имели разносторонний характер, в достаточной степени способствовали продуктивному функционированию государства.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Появление в середине XIX в. железных дорог как нового объекта правоохранительной деятельности потребовало создания специфической структуры жандармской железнодорожной полиции. Именно жандармский корпус обеспечивал законность и правопорядок на объектах железнодорожного транспорта во второй половине XIX – начале XX в., так как с созданием железнодорожного транспорта появились новые виды преступности, которые требовали специфических мер реагирования. На территории Курской губернии эти процессы были наиболее активны: из 15 уездных центров Курской губернии 11 имели железнодорожное сообщение. По территории губернии в начале XX в. проходило более тысячи километров железнодорожных путей, относившихся к пяти линиям железных дорог. Предпосылками создания во второй половине XIX – начале XX в. системы жандармских полицейских отделений ЖПУ ж.д. на линиях, проходивших по территории Курской губернии, стали:

- стратегическая важность развития железнодорожного транспорта для многих сфер жизни общества и государства: экономической, политической, социально-культурной и т.д., в связи с этим необходимость обеспечения нормальной деятельности объектов железнодорожного транспорта;

- прогнозируемый уровень травматизма и пожароопасности в связи с технологическими особенностями железнодорожного транспорта, что предполагало скорейшее реагирование на возможные происшествия с принятием соответствующих мер по снижению неблагоприятных последствий;

- предполагавшаяся концентрация людей на ограниченном пространстве при перевозочных процессах, доступность для широкого круга лиц, в том числе и с возможным противоправным поведением, необходимость предупреждения, пресечения и раскрытия преступлений против личности;

- необходимость сосредоточения значительных материальных ресурсов на небольших участках, возможные злоупотребления и хищения при строительстве и последующей эксплуатации железных дорог, необходимость предупреждения, пресечения и раскрытия преступлений в отношении перевозимых грузов и багажа;

- предполагаемая динамика перевозочных процессов, требовавшая неотложных организационных и процессуальных действий от различных служб и ведомств на направлениях движения поездов, что порождало потребность в координации общих усилий в рамках межведомственного взаимодействия.

Эффективная правоохранительная деятельность на объектах железнодорожного транспорта возможна только с учетом особенностей самого объекта оперативного обслуживания. Железнодорожный транспорт является той особой средой функционирования органов внутренних дел, которая сама предопределяет цели, задачи, функции, организационную структуру правоохранительных органов на его объектах. Кроме того, и сами подразделения жандармской железнодорожной полиции, действовавшие на протяженной территории, зачастую

на значительном удалении друг от друга и от управлений, нуждались в четком, единообразном подходе к обеспечению правопорядка.

С 1867 по 1917 г. по территории Курской губернии пролегали зоны ответственности шести ЖПУ ж.д. (Московского, Орловского, Московско-Киевского, Харьково-Царицынского, Харьковского, Кременчугского). Управления ЖПУ ж.д. имели нормативно определенные задачи, механизм реагирования и организационную структуру. На территории Курской губернии в период с 1867 по 1917 г. функционировали 19 жандармских полицейских отделений (Курское, Киевское, Харьковское, Белгородское, Конотопско-Курское, Глуховское, Конотопское, Коренево-Курское, Курско-Воронежское, Ливно-Воронежское, Мармыжское, Валуйское, Острогожское, Старооскольское, Льгово-Брянское, Брянское, Рышковское, Сумское, Основское). При этом одновременное максимальное количество жандармских полицейских отделений ЖПУ ж.д. не превышало одиннадцати, управлений – пяти. На постоянной основе происходило изменение границ и участков обслуживания, переименование и образование новых жандармских полицейских отделений, что было обусловлено активным железнодорожным строительством, изменением интенсивности транспортных потоков.

Границы участков обслуживания жандармских полицейских отделений ЖПУ ж.д. определялись с учётом линейного характера объекта оперативного обслуживания – железнодорожного транспорта, не совпадали с административными границами губерний, что позволяло жандармским полицейским подразделениям действовать за пределами административной единицы, реализовывать горизонтальные связи, в том числе в рамках межведомственного взаимодействия в границах Курской губернии.

Территориальные границы губерний при разграничении участков обслуживания учитывались, однако не были определяющими. Деление участков обслуживания жандармских полицейских подразделений железных дорог по административным границам если и осуществлялось, то далеко не в первую очередь. Первоочередной принцип, который применялся при определении зон ответственности жандармских полицейских подразделений железных дорог, исходил из доступности объектов обслуживания по прямому железнодорожному сообщению. Административные границы губернии при разграничении участков обслуживания не играли решающей роли, главным был принцип прямой доступности обслуживаемых участков.

Ввиду значительной удалённости друг от друга подразделений жандармской железнодорожной полиции организация их деятельности нуждалась в четком, единообразном подходе к обеспечению правопорядка, разрешению порой нестандартных ситуаций на законном основании в вопросах внутреннего взаимодействия и взаимосвязи с правоохранительными органами Курской губернии. Такое взаимодействие обеспечивалось за счёт прямого железнодорожного сообщения, телеграфа, инициативы и активности служащих ЖПУ ж.д.

В период создания правоохранительных структур на железной дороге было заложено основное отличие транспортной полиции от территориальной – линейный принцип формирования всей вертикали системы. Будучи жандармской по кадровому составу, железнодорожной по объекту обслуживания, поли-

цейской по своим функциям, военной по организации службы, жандармская железнодорожная полиция имела ярко выраженную специфику. На территории Курской губернии в силу линейного принципа организации службы была многочисленной, активной и многофункциональной частью жандармского корпуса.

Непрерывный рост сети железных дорог на территории Курской губернии обусловил рост численности отделений и кадрового состава и усложнение реализуемых функций: служащим ведомства приходилось действовать в условиях разных форм собственности (частной и государственной) объектов оперативно-го обслуживания, террористических угроз, эпидемий, военных масштабных людских перевозок, в том числе и воинских.

Унтер-офицеры жандармских полицейских отделений ЖПУ ж.д. были основным кадровым звеном жандармской железнодорожной полиции. От их моральных и профессиональных качеств на линиях железных дорог в Курской губернии зависели безопасность и общественный порядок, эффективность работы всех взаимосвязанных служб и ведомств, заинтересованных в бесперебойной работе железнодорожного транспорта. В ЖПУ существовала своя уникальная система подбора подготовки и воспитания грамотных кадров.

Высокий уровень профессионализма жандармских унтер-офицеров достигался через эффективную систему воспитания, которая была постоянной и многоступенчатой. Основной идеей кадровой политики Отдельного корпуса жандармов было не только материальное и служебное благополучие служащих, но и их духовное состояние в вопросах расстановки ценностных ориентиров в повседневной и служебной деятельности. Выстроенная кадровая политика, основанная на воспитании духовно-нравственных начал, исходящих из православных ценностей, высокая личная мотивация, ведомственный контроль создавали необходимые условия для обеспечения безопасности и правопорядка на линиях железных дорог, проходивших по территории Курской губернии. Требования, предъявлявшиеся к унтер-офицерам в жандармской железнодорожной полиции, были выше, чем в общей полиции. Такое обстоятельство было обусловлено объективными факторами: чины ЖПУ ж.д., как правило, несли службу самостоятельно на удалённых станциях, что предполагало особую дисциплину и ответственность, честное, сознательное отношение к исполнению служебного долга как от офицеров, так и от нижних чинов. Обладая определенной автономностью, железнодорожные жандармы были на виду у общества, имели значительный вес в социальной среде губернии, осуществляли свою деятельность в постоянном взаимодействии с различными службами и ведомствами.

При создании новых отделений их штат большей частью комплектовался за счет унтер-офицеров, имевших практический опыт службы в других подразделениях жандармской железнодорожной полиции, что являлось залогом успешного начала функционирования молодых отделений. Система ротации кадров обеспечивала скорейшее становление вновь создаваемых отделений и являлась эффективной мерой по профилактике коррупционных правонарушений в жандармской полицейской среде.

Революция 1905–1907 гг., Столыпинская реформа усилили взаимодействие различных полицейских служб на местном уровне. Во время Русско-японской и Первой мировой войны спектр обязанностей жандармской железнодорожной полиции расширился, усилился надзор на крупных станциях. Расширение революционного движения, совершенствование форм и методов революционной борьбы, а также рост уголовной преступности требовали прежде всего более тщательного обеспечения безопасного следования высших лиц государства в условиях постоянных террористических угроз.

Контроль за железнодорожными служащими, купирование революционных проявлений, обеспечение безопасности следования императорских поездов и поездов чрезвычайной важности на линиях железных дорог, проходивших по территории Курской губернии, являлись специальными функциями жандармских полицейских подразделений ЖПУ ж.д.

После расформирования 19 марта 1917 года постановлением Временного правительства жандармской железнодорожной полиции ситуация на железных дорогах изменилась коренным образом: разгул преступности, рост числа беспорядков захлестнули железные дороги. Безопасное их функционирование оказалось под угрозой.

Задачи, которые решают современные органы внутренних дел на транспорте, актуализируют значение опыта жандармской железнодорожной полиции. Проведенное исследование позволяет заключить, что выработка эффективной системы обеспечения безопасности на объектах транспорта на современном этапе должна исходить из исторических особенностей развития общества и государства с учетом специфики транспортной инфраструктуры, особенностей обеспечения безопасности и правопорядка на объектах транспорта на региональном уровне. Результативность современного реформирования территориальных органов МВД России на транспорте во многом будет зависеть от учета накопленного опыта выполнения служебного долга предшествующими поколениями, в том числе и подразделениями ЖПУ ж.д.

Изучение деятельности жандармской железнодорожной полиции даёт основание утверждать, что опыт деятельности содержит ценные элементы для применения его в оперативно-служебной деятельности территориальных органов МВД России на транспорте при подготовке кадров для правоохранительных органов, в системе морального обеспечения оперативно-служебной деятельности, способствует формированию государственно-патриотического мировоззрения, корпоративной культуры и профессионально значимых качеств сотрудников МВД России. Изучение истории жандармской железнодорожной полиции, бывшей элитой правоохранительной системы Российской империи, является шагом к восстановлению исторической справедливости по отношению к предшественникам современных территориальных органов МВД России на транспорте, в недавнем прошлом преданным забвению или совершенно незаслуженно упоминавшимся исключительно в негативном свете. Нужно возродить их добрые имена. Это часть истории России. Изучение деятельности этих подразделений являет примеры добросовестного и порой самоотверженного выполнения служебного долга.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Андриевский И.Е. Благочиние / Энциклопедический словарь Ф.А. Брокгауза и И.А. Ефрона [Электронный ресурс]. – URL: <https://rus-brokgauz-efron.slovaronline.com/15766-Благочиние> (дата обращения: 16.09.2021).
2. Андриевский И.Е. Безопасность / Энциклопедический словарь Ф.А. Брокгауза и И.А. Ефрона [Электронный ресурс]. – URL: <https://rus-brokgauz-efron.slovaronline.com/12580-Безопасность> (дата обращения: 16.09.2021).
3. Тимофеев Л.А. Справочная книга для чинов Жандармских Полицейских Управлений железных дорог: по жандармско-полицейской части: общие обязанности жандармской железнодорожной полиции. – Санкт-Петербург: Тип. Шт. Отд. корп. жандармов, 1908. – 1238 с.
4. Блиох И.С. Влияние железных дорог на экономическое состояние России. Санкт-Петербург: Типография М.С. Вольфа, 1878. – 153 с.
5. Блиох И.С. Финансы России в XIX столетии: история – статистика. – Санкт-Петербург: Общественная Польза, 1882. Т. 1. – 292 с.
6. Блиох И.С. Финансы России в XIX столетии: история – статистика. – Санкт-Петербург: Общественная Польза, 1882. Т. 2. – 295 с.
7. Блиох И.С. Финансы России в XIX столетии: история – статистика. – Санкт-Петербург: Общественная Польза, 1882. Т. 3. – 232 с.
8. Блиох И.С. Финансы России в XIX столетии: история – статистика. – Санкт-Петербург: Общественная Польза, 1882. Т. 4. – 307 с.
9. Витте С.Ю. Воспоминания. Детство. Царствования Александра II и Александра III. – Москва: Соцэкгиз, 1960. Т. 1 (1849–1894). – 555 с.
10. Адрианов С.А. Министерство внутренних дел: исторический очерк (1802–1902). – Санкт-Петербург: Тип. М-ва внутренних дел, 1901. – 248 с.
11. Макаров А.А. Исторический очерк образования и развития полицейских учреждений в России. – Санкт-Петербург: Тип. Мин-ва внутр. дел, 1913. – 42 с.
12. Тарасов И.Т. Полиция в эпоху реформ. – Москва: Типография А.И. Мамонтова и К°, 1885. – 160 с.
13. Спиридович А.И. История большевизма в России: от возникновения до захвата власти 1883 – 1903 – 1917. – Москва: Захаров, 2019. – 286 с.
14. Спиридович А.И. Партія соціалістів-революціонерів и ея предшественники: 1886–1916. – Санкт-Петербург, 1918. – 623 с.
15. Спиридович А.И. Революционное движение в России. Вып. 1–2. – Санкт-Петербург: тип. Штаба Отд. корпуса жандармов, 1914–1916. – 579 с.
16. Давыдов В.В. Несколько слов по поводу участия железнодорожной жандармской полиции в производстве предварительного следствия (ст. 261-9 – 261-13 Устава уголовного судопроизводства) // Журнал Министерства юстиции. – 1896. – № 9. – С. 225–228.
17. Кикодзе Г.С., Видеман Л.А. Записка по вопросу о борьбе с массовыми хищениями груза на железных дорогах. – Харьков: Т-во печатни С.П. Яковлева, 1910. – 10 с.

18. Зайончковский П.А. Самодержавие и русская армия на рубеже XIX–XX столетий. 1881–1903. – Москва: Мысль, 1973. – 351 с.
19. Зайончковский П.А. Правительственный аппарат самодержавной России в XIX в. – Москва: Мысль, 1978. – 288 с.
20. Зайончковский П.А. Кризис самодержавия на рубеже 70–80 гг. XIX в. – Москва: МГУ, 1964. – 510 с.
21. Шинджихашвили Д.И. Сыскная полиция в царской России в эпоху империализма. – Омск, 1973. – 67 с.
22. Шинджихашвили Д.И. Министерство внутренних дел царской России в период империализма: структура, функции, реакц. сущность, связь с другими м-вами: учеб. пособие. – Омск: Ом. высш. школа милиции, 1974. – 111 с.
23. Мулукаев Р.С. Полиция и тюремные учреждения дореволюционной России. – Москва, 1964. – 28 с.
24. Мулукаев Р.С. Система органов внутренних дел дореволюционной России: лекция. – Москва, 1978. – 31 с.
25. Степанский А.Д. Самодержавие и общественные организации России на рубеже XIX – XX в.: учеб. пособие по спецкурсу. – Москва, 1980. – 96 с.
26. Ерошкин Н.П. История государственных учреждений дореволюционной России. – 3-е изд. – Москва, 1983. – 352 с.
27. Ярмыш А.Н. Политическая полиция Российской империи (1880–1904 гг.): автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.01. – Харьков, 1978. – 21 с.
28. Хохлов А.В. Карательный аппарат царизма в борьбе с революцией 1905–1907 годов: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.01. – Москва, 1975. – 18 с.
29. Тютюнник Л.И. Департамент полиции в борьбе с революционным движением в России на рубеже XIX–XX вв. (1880–1904): дис. ... канд. ист. наук: 07.00.02. – Москва, 1986. – 294 с.
30. Кошель П.А. История сыска России: в 2 кн. – Минск: Литература, 1996. – 656 с.
31. Перегудова З.И. Политический сыск России (1880–1917). – Москва: РОССПЭН, 2000. – 430 с.
32. Измозик В.С. Жандармы России (История политического розыска в России. XV–XX вв.). – Москва: ОЛМА-Пресс, 2002. – 640 с.
33. Колпакиди А.И. Энциклопедия секретных служб России. – Москва: Астрель, 2003. – 846 с.
34. Нурадинов Ш.М., Литвинов Н.Д. Противодействие антигосударственному террору на железных дорогах Российской империи: сборник документов и материалов. – Москва: Голос, 1999. – 144 с.
35. Романов В.В. Зарождение подразделений корпуса жандармов на железных дорогах в 40–50-х гг. XIX в. // История государства и права. – 2005. – № 8. – С. 37–43.
36. Мамлеева Д.Р. Меры полицейского обеспечения безопасности на транспорте (историко-правовой аспект) // Актуальные проблемы права и государства в XXI веке. – 2015. – № 7–5. – С. 214–220.

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

38. Путятин В.Д. Становление и развитие органов внутренних дел на транспорте в дореволюционной России (окончание) // Транспортное право. – 2007. – № 1. – С. 44–53.

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

40. Тышковец Н.К. Анализ правоохранительной деятельности в сфере борьбы с хищениями на железных дорогах в России в начале XX в. // Право и политика. – 2010. – № 3. – С. 552–555.

41. Тышковец Н.К. Историко-правовой опыт деятельности железнодорожной жандармерии по борьбе с хищениями в начале XX в. // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. – 2011. – № 1. – С. 39–43.

42. Лаврик Т.М. Политика по формированию кадрового состава жандармерии на рубеже XIX–XX вв. // Вестник Тамбовского государственного университета. – 2008. – № 8. – С. 297–300.

43. 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.

44. Гостева С.С., Мыцыков В.В. Охрана перевозимых по железным дорогам России ценностей, почты и артельщиков (конец XIX – начало XX вв.) // Евразийский форум. – 2009. – № 1. – С. 42–50.

45. Гостева С.С., Мыцыков В.В. Полицейский надзор за прессой и литературой на Юго-Восточных ж.д. (1905–1907 гг.) // Берегиня-777-Сова. – 2011. – № 1. – С. 35–52.

46. Гостева С.С., Мыцыков В.В. Июльская забастовка 1913 в Отрогужских вагоно-ремонтных мастерских // Берегиня-777-Сова. – 2013. – № 1. – С. 27–31.

47. Кузнецов С.А. Деятельность жандармских полицейских отделений по охране железных дорог Нижнего Поволжья в конце XIX – начале XX в. // Научные ведомости Белгородского государственного университета. Серия: История. Политология. – 2009. – Т. 15. – № 12. – С. 137–141.

48. Кузнецов С.А. Создание отделений жандармской полиции Рязань-Уральской железной дороги в Саратовской губернии / Историческое образование в современном мире: сб. науч. ст. – Волгоград: Принт, 2009. – С. 183–188.

49. Целуйко А.В. К вопросу об охране правопорядка на транспортных магистралях Российской империи // Полицейская деятельность. – 2011. – № 2. – С. 12–14.

50. Целуйко А.В. Охрана правопорядка на железнодорожном транспорте в XIX – начале XX в. // Вестник Всероссийского института повышения квалификации сотрудников МВД России. – 2011. – № 1. – С. 52–54.

51. Рыжова Ю.В. Проблемы взаимодействия жандармерии с правоохранительными и другими органами дореволюционной России в обеспечении безопасности государства / Демократия и безопасность государства: правовые, исторические и социальные аспекты: сб. науч. тр. – Москва, 2008. – С. 186–189.
52. Рыжова Ю.В., Скуртул А.А., Красильников В.Г. Ретроспективный обзор истории становления и развития органов внутренних дел на железнодорожном транспорте // Труды Академии управления МВД России. – 2011. – № 3 (19). – С. 93–99.
53. Рыжова Ю.В. Некоторые аспекты обеспечения транспортной безопасности Российской империи // Труды Академии управления МВД России. – 2015. – № 1. – С. 94–97.
54. Рыжова Ю.В. Организационно-правовые основы создания транспортной полиции в Российской империи // Труды Академии управления МВД России. – 2016. – № 3. – С. 86–90.
55. 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.
56. Санин В.Е. Особенности нормативного регулирования правоприменения в борьбе жандармерии Сибирской железной дороги с корыстной преступностью // Вестник экономической безопасности. – 2016. – № 6. – С. 119–124.
57. Санин В.Е. Деятельность Жандармского полицейского управления Сибирской железной дороги по борьбе с преступностью: XIX – начало XX в. // Международный журнал конституционного и государственного права. – 2017. – Т. 2. – № 2. – С. 46–50.
58. Мурашко А.И. Первоначальная профессиональная подготовка железнодорожных жандармов Российской империи / Актуальные проблемы юридического образования: сб. науч. тр. – Минск, 2016. – С. 174–176.
59. Мурашко А.И. Особенности профессиональной подготовки чинов жандармской железнодорожной полиции Российской империи // Вестник Тюменского института повышения квалификации сотрудников МВД России. – 2017. – № 1 (8). – С. 28–34.
60. Мурашко А.И. Антитеррористическая деятельность жандармской железнодорожной полиции Российской империи во второй половине XIX – начале XX в. // Научные труды Республиканского института высшей школы. – 2017. – № 17-1. – С. 294–301.
61. На страже порядка: из истории органов внутренних дел Курского края / сост. Н.А. Постников; ред. кол.: А.Н. Волков [и др.]. – Курск: ФГУИПП «Курск», 2002. – 560 с.
62. Полиция Курской губернии: история становления и деятельности (1864–1917) / Г.А. Салтык [и др.]. – Курск: КГУ, 2007. – 319 с.
63. На страже магистралей: очерки истории транспортной милиции России / под ред. В.В. Захаренкова. – Москва: Иван Федоров, 2002. – 248 с.

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

65. На службе Отечеству: история организации и обеспечения правопорядка на транспорте / под ред. Н.А. Овчинникова. – Нижний Новгород: Содействие, 2008. – 264 с.

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

67. Колодий М.А. Летопись транспортной милиции Поволжья. – Саратов: Приволжское управление внутренних дел на транспорте МВД России, 2009. – 432 с.

68. Реент Ю.А. Полицейская система Российской империи начала XX в.: 1900–1917 гг.: автореф. дис. ... д-ра ист. наук: 07.00.02. – Москва, – 2002. – 48 с.

69. Сенина Н.В. Отдельный Корпус жандармов в конце XIX – начале XX в.: организация, кадры, деятельность: по материалам Тульской губернии: автореф. дис. ... канд. ист. наук: 07.00.02. – Тула, 2007. – 22 с.

70. Кузнецов С.А. Деятельность железнодорожной полиции России в 1867–1917 гг.: на материалах Рязано-Уральской и Юго-Восточной железных дорог: автореф. дис. ... канд. ист. наук: 07.00.02. – Астрахань, 2010. – 25 с.

71. Лавренова А.М. Отдельный корпус жандармов и российское общество в 1880–1917 гг.: автореф. дис. ... канд. ист. наук: 07.00.02. – Москва, 2018. – 25 с.

72. Горяинов В.М. Исторические аспекты деятельности корпуса жандармов Российской империи в XIX – начале XX веков: дис. ... канд. ист. наук: 07.00.02. – Курск, 2001. – 173 с.

73. Гончарова Ю.В. Жандармские полицейские управления железных дорог (1867–1917 гг.): автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.01. – Москва, 2000. – 23 с.

74. Мамлеева Д.Р. Организационно-правовые формы деятельности транспортной полиции России в XIX веке: историко-правовое исследование: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.01. – Москва, 2010. – 24 с.

75. Санин В.Е. Организационно-правовое обеспечение деятельности жандармского полицейского управления Сибирской железной дороги (1893–1917 гг.): историко-правовой аспект: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.01. – Москва, 2017. – 30 с.

76. Костылев А.О. Организационно-правовые аспекты работы с кадрами полиции и жандармерии Российской империи: 1880–1917 гг.: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.01. – Москва, 2000. – 20 с.

77. Кузнецов О.Н. Строительство железных дорог в Центрально-Черноземном районе и их влияние на социально-экономическое развитие региона: автореф. дис. ... канд. ист. наук: 07.00.02. – Пенза, 2006. – 25 с.

78. Шаненков М.А. Формирование и эксплуатация железнодорожной сети Орловской губернии во второй половине XIX – начале XX вв.: автореф. дис. ... канд. ист. наук: 07.00.02. – Курск, 2009. – 26 с.

79. Тестов В.Н. Железнодорожный транспорт России в эпоху императора Александра III: автореф. дис. ... д-ра ист. наук: 07.00.02. – Белгород, 2014. – 47 с.

80. Бутусова А.А. Провинциальное чиновничество России в 1861–1917 гг.: на примере Курской губернии: автореф. дис. ... канд. ист. наук: 07.00.02. – Курск, 2006. – 26 с.
81. Локтионова Е.А. Становление и развитие пенитенциарной системы в Курской губернии во второй половине XIX – начале XX веков: автореф. дис. ... канд. ист. наук: 07.00.02. – Курск, 2004. – 25 с.
82. Горлова Н.И. Полиция российской провинции в XIX веке (на примере Курской губернии): автореф. дис. ... канд. ист. наук: 07.00.02. – Курск, 2005. – 26 с.
83. Главинская С.Н. Организация деятельности полиции Черноземного центра России в 1901–1917 гг.: автореф. дис. ... канд. ист. наук: 07.00.02. – Курск, 2006. – 26 с.
84. Степанова Е.И. Эволюция деятельности уездной полиции Курской губернии во второй половине XIX – начале XX вв.: автореф. дис. ... канд. ист. наук: 07.00.02. – Курск, 2012. – 25 с.
85. Салтык Г.А. Охрана правопорядка, борьба полиции Курской губернии с преступностью: вторая половина XIX – начало XX в. / Преступность: состояние, проблемы и перспективы борьбы: сб. науч. тр. – Курск, 2002. – С. 25–28.
86. Салтык Г.А. Как курская полиция обеспечивала проезд поезда «чрезвычайной важности» // Курский край. – 2003. – № 16–17. – С. 36–39.
87. Салтык Г.А. Из истории борьбы Курской городской и уездной полиции «за чистоту нравов» // Курский край. – 2004. – № 3–4 (53–54). – С. 34–37.
88. Салтык Г.А. Из истории провинциальной полиции: неизвестные страницы / Российская история XX в.: проблемы науки и образования: материалы науч. конф. – Москва, 2004. – С. 244–249.
89. Салтык Г.А. Взаимодействие органов внутренних дел и Русской Православной Церкви в конце XIX – начале XX в.: на материалах Курской губернии / Наука и религия в современном образовании: матер. III научно-образ. Знаменских чтений. – Курск, 2007. Т. 1. – С. 254–257.
90. Салтык Г.А. Полиция российской провинции в борьбе с революционным движением // Российская провинция: опыт комплексного исследования: матер. научно-практ. конф. – Саратов, 2009. – С. 281–283.
91. Салтык Г.А. В борьбе за сохранение «благочиния, добронравия и правопорядка»: из истории провинциальной полиции // История государства и права. – 2009. – № 18. – С. 20–22.
92. Салтык Г.А., Степанова Е.И. История губернских жандармских управлений Российской империи в конце XIX – начале XX вв. // Ученые записки Российского государственного социального университета. – 2010. – № 2 (78). – С. 99–105.
93. Салтык Г.А. Охранные отделения российской провинции в начале XX в.: история становления и деятельности (на материалах государственных архивов Курской и Тамбовской областей) // Государство и общество: вчера, сегодня, завтра. Серия: Право. – 2016. – № 15. – С. 5–18.

94. Салтык Г.А. Губернские жандармские управления (ГЖУ) Российской провинции в начале XX в.: история становления и деятельности (на материалах государственных архивов Курской и Тамбовской областей) // *Filo Ariadne*. – 2017. – № 1. – С. 10–23.

95. Daly J.W. *Autocracy under Siege, Security Police and Opposition in Russia 1866–1905*. Dekalb: Northern Illinois univ. press, 1998. 260 pp.

96. Ruud Ch., Lopukhin A.A. Police Insubordination, and the Rule of Law // *Russian History*. 1992. № 20. P. 147–162.

97. Schneiderman J. *Sergej Zubatov and Revolutionary Marxism: The Struggle for the Working Class in Tsarist Russia*. Ithaca, N.Y: Cornell University Press, 1976. 401 pp.

98. Weiss-man N. Regular police in Tsarist Russia, 1900–1914 // *The Russian Review*. 1985. № 44. P. 45–68.

99. Спиридович А.И. Записки жандарма. – Москва: Фонд творч. инициатив, 1991. – 263 с.

100. Лопухин А.А. Настоящее и будущее русской полиции. – Москва: В.М. Саблин, 1907. – 69 с.

101. Новицкий В.Д. Из воспоминаний жандарма. – Ленинград: Прибой, 1929. – 288 с.

102. Зубатов С.В. Зубатовщина // *Былое*. – 1917. – № 4. – С. 157–178.

103. Курлов П.Г. Конец русского царизма: воспоминания бывшего командира Корпуса жандармов. – Москва: Гос. изд-во, 1923. – 296 с.

104. Дневники императора Николая II. 1894–1918 / под. ред. С.В. Мироненко. – Москва: РОССПЭН, 2013. Т. 2. – Ч. 2. – 784 с.

105. Мордухай-Болтовский В.П. Сборник узаконений для руководства чинов полиции и корпуса жандармов при исследовании преступлений по судебным уставам 20 ноября 1864 г., правилам, высочайше утвержденным 19 мая 1871 г., и позднейшим указаниям. – 2-е изд. – Санкт-Петербург, 1875. – 295 с.

106. Практическое руководство для унтер-офицеров Жандармских полицейских управлений железных дорог при исполнении служебных обязанностей по закону 19 мая 1871 года / Отд. корп. жандармов кап. Петров. – Санкт-Петербург: Русская Скоропечатня (П.С. Нахимова), 1878. – С. 158–159.

107. Савицкий С.В. Систематический сборник циркуляров Департамента полиции и Штаба Отдельного корпуса жандармов, относящихся к обязанностям чинов Корпуса по производству дознаний. – Санкт-Петербург: Тип. Штаба Отд. корп. жанд., 1908. – 308 с.

108. Волков Н.Т. Законы о полиции: Законы адм., положения о судеб.-следств. и исполн. действиях чинов полиции со всеми относящимися к этому предмету узаконениями, с прил. подроб. алф.-предм. указ. / сост. Н.Т. Волков. – Москва: кн. маг. И.К. Голубева, 1910. – 848 с.

109. Брюль Н.Л. Систематический сборник действующих на русских железных дорогах узаконений и распоряжений правительства, а также положений, правил, инструкций и соглашений, изданных или одобренных правительством: ч. 1–3 и дополнения к ним. – Санкт-Петербург: Семен. типо-лит. (И.А. Ефрона), 1889–1890. – 1075 с.

110. Залесский И.П. Правила ведения хозяйства в частях и управлениях. – Санкт-Петербург: Типография Штаба Отдельного Корпуса Жандармов, 1910. – 288 с.
111. Козьмин К. Правила для приема офицеров в отдельный корпус жандармов. – Казань: Типография П.И. Кидалинского, 1899. – 16 с.
112. Попов А.А. Руководство для чинов Корпуса жандармов при производстве следствий и дознаний. – Санкт-Петербург: тип. Месника и Римана, 1885. – 227 с.
113. Федоров С.И. Справочная книжка для нижних чинов ЖПУ ж.д. – 2-е изд. – Санкт-Петербург: тип. Штаба Отд. корп. жанд, 1903. – 523 с.
114. Тимофеев Л.А. Справочная книжка для чинов жандармских полицейских управлений железных дорог: по жандармско-полицейской части: обязанности по судебным делам. – Санкт-Петербург: Тип. Шт. Отд. корп. жандармов, 1908. – 549 с.
115. Тимофеев Л.А. Справочная книжка для чинов Жандармских Полицейских Управлений железных дорог: жандармские обязанности по отношению к воинским чинам и перевозкам военного времени. – Санкт-Петербург: Тип. Шт. Отд. корп. жандармов, 1908. – 201 с.
116. Тимофеев Л.А. Справочная книжка для чинов Жандармских Полицейских Управлений железных дорог: жандармские обязанности на строящихся железных дорогах. – Санкт-Петербург: Тип. Шт. Отд. корп. жандармов, 1908. – 56 с.
117. Тимофеев Л.А. Справочная книга для чинов Жандармских Полицейских Управлений железных дорог: охрана императорских поездов. – Санкт-Петербург: Шт. Отд. корп. жандармов, 1908. – 95 с.
118. Записка к проекту сооружения железной дороги от г. Белгорода до г. Сумы. – Санкт-Петербург: Типо-Литография, 1897. – 99 с.
119. Путеводитель по Московско-Курской железной дороге. – Москва: Типо-литография товарищества И.Н. Кушнерев и К^о, 1905. – 408 с.
120. Главнейшие измерители и статистические данные о работе Московско-Киево-Воронежской железной дороги и ведении эксплуатационного хозяйства. – Курск: Типография им. К. Маркса, 1925. Вып. 9. – 84 с.
121. Правила определения на службу железнодорожных агентов на дорогах в районе Харьковского Жандармского Полицейского Управления железных дорог. – Харьков: Товарищество «Печятня С.П. Яковлева», 1889. – 6 с.
122. Доклад Комиссии, Высочайше утвержденной, для исследования беспорядков на Курско-Харьково-Азовской железной дороге, о результатах осмотра означенной дороги, произведенного с 18 по 23 сентября 1879 г. – Санкт-Петербург, 1885. – 28 с.
123. Кулегаев И. Краткое описание Курской губернии с приложением упрощенной карты Курской губернии. Харьков: Типография Г.Б. Молчадскаго, 1903. – 57 с.
124. Отдельный корпус жандармов: общий состав управлений и чинов Отдельного корпуса жандармов: испр. по 15 мая 1884 г. – Санкт-Петербург, 1887. – 469 с.

125. Отдельный корпус жандармов: общий состав управлений и чинов Отдельного корпуса жандармов: испр. по 15 мая 1886 г. – Санкт-Петербург: Тип.-лит. Месника и Римана, 1886. – 319 с.
126. Отдельный корпус жандармов: общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов: испр. по 1 февраля 1887 г. – Санкт-Петербург, 1887. – 329 с.
127. Книжка (Памятная) командира Отдельного корпуса жандармов. – Санкт-Петербург, 1898. – 935 с.
128. Большая Курская Энциклопедия: персоналии. – Курск: Курский гос. ун-т, 2004. Т. 1. – 415 с.
129. Ливенцев Д.В. Краткий словарь государственной службы России. – 3-е изд., доп. – Воронеж: ВГПУ, 2014. – 161 с.
130. Ожегов С.И. Словарь русского языка. – Москва: Оникс 21 век: Мир и Образование, 2005. – 896 с.
131. Осыков Б.И. Память Белогорья: историческая хроника. – Белгород: Константа, 2016. – 488 с.
132. Салтык Г.А., Приходько В.М., Салтык И.П. Курский район: прошлое и настоящее. – Курск: Призма, 2018. – 296 с.
133. Lieven D. The Security Police, Civil Rights, and the Fate of the Russian Empire, 1855–1917 // Civil Rights in Imperial Russia. – Oxford, 1989. – P. 235–263.
134. Schleifman N. Undercover Agents in the Russian Revolutionary Movement: The SR Party. By Nurit Schleifman – New York: St. Martin's Press, 1988. – 222 p.
135. Zukerman F. The Tsarist Secret Police in Russian Society, 1880–1917. – New York, 1996. – 368 p.
136. История железнодорожного транспорта России. Т. 1: 1836–1917. – Санкт-Петербург, 1994. – 336 с.
137. Полное собрание законов Российской империи (ПСЗРИ): Собр. 2 (1825–1881) / Полное собрание законов Российской империи [Электронный ресурс]. – URL: http://nlr.ru/e-res/law_r/content.html#2 (дата обращения: 16.03.2019).
138. Танков А. Из прошлого МКВ ж.д. // Вестник Московско-Киево-Воронежской железной дороги. – 1926. – № 4. – С. 5–7.
139. Кузнецов Н.В. Путешествие в прошлое: 145 лет железнодорожному сообщению Курск-Белгород-Харьков. – Воронеж: Отдел обработки научно-технической информации Юго-Восточного центра научно-технической информации и библиотек Юго-Восточной ж.д. – филиала ОАО «РЖД», 2015. – 12 с.
140. Расписание наряда войсковой охраны Московско-Киевского ЖПУ ж.д. – Санкт-Петербург: Типография ОКЖ, – 1915. – 302 с.
141. Иллюстрированный спутник по Курско-Харьково-Севастопольской железной дороге: описание дороги и ее окрестностей. – Харьков: Упр. Курско-Харьково-Севастоп. ж. д., 1902. – 274 с.

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

143. Железнодорожное торжество // Курские губернские ведомости. – 1892. – 22 апреля.

144. Последняя война императорской России и Курская губерния: социально-экономические процессы в провинции / А.Ю. Золотухин [и др.]. – Курск: Юго-Зап. гос. ун-т, 2014. – 204 с.

145. Договор на сооружение и эксплуатацию Обоянской узкоколейной железной дороги // Курские губернские ведомости. – 1881. – 27 октября.

146. Тестов В.Н. Преобразования в системе управления российскими железными дорогами в последней четверти XIX в. // Научные ведомости Белгородского государственного университета. Серия: История. Политология. – 2009. – № 1 (56). – С. 89–96.

147. Пояснительная записка к сооружению дороги от Белгорода до Сумы. – Харьков: Типография «Печатное Дело», 1911. – 17 с.

148. Крупеников А.Н., Осыков Б.И. Историческая хроника Белгорода. – Белгород: Константа, 2007. – 384 с.

149. Кикодзе Г.С. Линейные железнодорожные служащие, их роль и значение. – Харьков: Печатник, 1911. – 61 с.

150. Технические условия сооружения Мармыжи-Ливенского участка Московско-Киево-Воронежской железной дороги и на перестройку Ливенской узкоколейной дороги в ширококолейную. – Москва: Высочайше утв. Т-во Скор. А.А. Левенсон, 1896. – 38 с.

151. Перегудов А.В. Эволюция представлений о мундире среди чинов отдельного корпуса жандармов // Вестник Оренбургского государственного педагогического университета. – 2017. – № 3. – С. 177–188.

152. Перегудов А.В. Учреждение Дня жандарма в Российской империи / Государство и право: эволюция, современное состояние, перспективы развития (навстречу 300-летию российской полиции): материалы XIV международной научно-теоретической конференции. – Санкт-Петербург: Санкт-Петербургский университет МВД России, 2017. – С. 43–45.

153. Алексеев А.В. Духовно-нравственное состояние русского общества конца XIX – начала XX веков; историко-конфессиональный (православный) взгляд: автореф. дис. ... канд. ист. наук: 07.00.02. – Москва, 2008. – 28 с.

154. Горяйнов В.М. Курское губернское жандармское управление / События и люди в документах курских архивов: 80-летию образования Курской области посвящается. – Курск, 2014. Вып. 12. – С. 72–77.

155. Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов: исправлен по 10-е апреля 1901 г. – Санкт-Петербург: Типография Штаба Отд. Корп. Жанд., 1901. – 340 с.

156. Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов: исправлен по 25-е апреля 1902 г. – Санкт-Петербург: Типография Штаба Отд. Корп. Жанд., 1902. – 355 с.

157. Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов: исправлен по 18-е сентября 1897 г. – Санкт-Петербург: Типография Штаба Отдельного штаба жандармов, 1897. – 340 с.

158. Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов: исправлен по 3-е сентября 1897 г. – Санкт-Петербург: Типо-литография Отдельного штаба жандармов, 1897. – 340 с.

159. Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов: исправлен по 20-е июля 1903 г. – Санкт-Петербург: Типография Штаба Отд. Корп. Жанд., 1903. – 355 с.

160. Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов: исправлен по 15-е октября 1915 г. – Санкт-Петербург: Типография Штаба Отд. Корп. Жанд., 1915. – 815 с.

161. Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов: исправлен по 15-е сентября 1887 г. – Санкт-Петербург: Типо-литография Месника и Римана, 1887. – 331 с.

162. Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов: исправлен по 15-е января 1891 г. – Санкт-Петербург: Типо-литография Месника и Римана, 1892. – 345 с.

163. Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов: исправлен по 10-е марта 1905 г. – Санкт-Петербург: Типография Штаба Отд. Корп. Жанд., 1905. – 550 с.

164. Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов: исправлен по 10-е марта 1907 г. – Санкт-Петербург: Типография Штаба Отд. Корп. Жанд., 1907. – 742 с.

165. Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов: исправлен по 13-е октября 1911 г. – Санкт-Петербург: Типография Штаба Отд. Корп. Жанд., 1911. – 784 с.

166. Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов: исправлен по 15-е ноября 1912 г. – Санкт-Петербург: Типография Штаба Отд. Корп. Жанд., 1912. – 784 с.

167. Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов: исправлен по 18-е января 1896 г. – Санкт-Петербург: Типография Штаба Отд. Корп. Жанд., 1896. – 355 с.

168. Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов: исправлен по 10-е октября 1909 г. – Санкт-Петербург: Типография Штаба Отд. Корп. Жанд., 1909. – 725 с.

169. Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов: исправлен по 15-е июля 1894 г. – Санкт-Петербург: Типография Штаба Отд. Корп. Жанд., 1894. – 341 с.

170. Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов: исправлен по 15-е апреля 1904 г. – Санкт-Петербург: Типография Штаба Отд. Корп. Жанд., 1904. – 370 с.

171. Шереметьевский Н. Белгородское отделение – вчера и сегодня: регулярное движение поездов от Курска через Белгород до Харькова было открыто 6 июля 1869 года // Белгородские известия. – 2008. – 28 окт. – С. 15.

172. Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов: исправлен по 16-е октября 1896 г. – Санкт-Петербург: Типография Штаба Отд. Корп. Жанд., 1896. – 329 с.

173. Общий состав управлений и чинов отдельного корпуса жандармов: исправлен по 26-е февраля 1910 г. – Санкт-Петербург: Типография Штаба Отд. Корп. Жанд., 1910. – 725 с.

174. Полное собрание законов Российской империи (ПСЗРИ): Собр. 3. (1881–1913) / Полное собрание законов Российской империи [Электронный ресурс]. – URL: http://nlr.ru/e-res/law_r/content.html#3 (дата обращения: 16.03.2019).

175. 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.

176. Максимов Ф. Станция Курск. Из истории Курской железнодорожной станции // Блокнот агитатора. – 1967. – С. 16–26.

177. Гурулев И.В. Взаимодействие полиции и корпуса жандармов в Российской империи (1826–1917 гг.) // Власть. – 2017. – Т. 25. – № 7. – С. 147.

178. 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.

179. Время: люди и магистрали / Л.А. Бачинский, В.М. Бурыкин, А.В. Бревнов [и др.] – Москва: Наша молодежь, 2014. – 336 с.

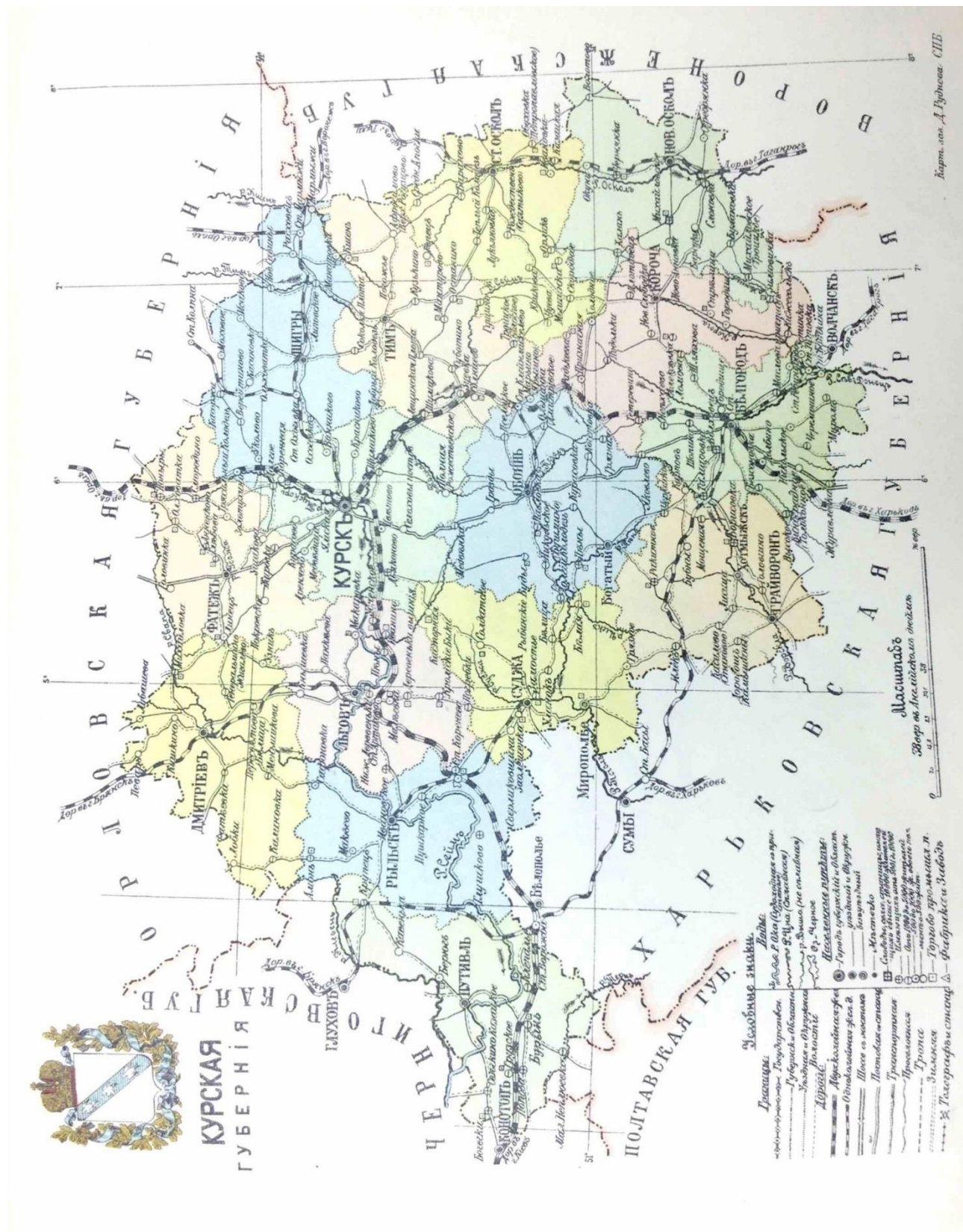
180. Приезд Харьковского генерал-губернатора // Курские губернские ведомости. – 1879. – 19 июня.

181. Географическое описание Российской империи по губерниям и областям с географическими картами / под ред. А.Е. Рябченко. – Санкт-Петербург: Типография «Бережливость», 1913. – 222 с.

Приложение А.
Карта Курской губернии с линиями железных дорог (1903 г.)



Приложение Б.
Карта Курской губернии с железнодорожными линиями (1913 г.)



Приложение В.
Конотопско-Курское жандармское полицейское отделение Орловского
ЖПУ ж.д.: этапы становления и развития

№ п/п	Дата	ЖПУ ж.д.	Начальник управления	Участок обслужива- ния отделения (весь)	По территории губернии	Началь- ник от- деления	Штат отделе- ния
1	1887, 15 сент.	Орловское кв. временно Москва	полковник Золотов- ский	Курско- Киевская ж.д. От г. Курска до г. Конотопа (236 верст)	Курско-Киевская ж.д. от г. Курска до грани- цы с Конотопским уездом Черниговской губернии, включая станции и разъезды: Винниково, Рышково, Дьяконово, Лукашев- ка, Льгов, Артаково, Колонтаевка, Корене- во, Глушково, Пу- тивль, Грузское (229 верст)	Ротмистр Кемпе	Вахм.: 1. Унт.-оф.: 18
2	1888, 20 янв.						
3	1889, 15 янв.						
4	1889, 15 сент.		полковник фон Шперберг				
5	1890, 15 янв.						
6	1890, 15 мая						
7	1890, 15 сент.						
8	1891, 15 мая						
9	1891, 15 сент.						
10	1892, 15 янв.						

Приложение Г.
Харьковское жандармское полицейское отделение
Харьковского ЖПУ ж.д.

№ п/п	Дата	Наименование ЖПУ ж.д.	Начальник управления ЖПУ ж.д.	По территории губернии	Начальник Харьковского отделения	Штат отделения	
1	1884, 15 мая	Харьковское, кв. г. Харьков	полковник Баженов	Участок Курск – 186 верста (до границы с Харьковской губернией), протяженностью 186 верст, включая станции: Курск, Полевая, Солнцево, Марьино, Прохоровка, Кустарная, Беломестная, Белгород, Веселая Лопань	штабс-капитан Иеропес	Унт.-оф.: 30	
2	1886, 15 мая				ротмистр Иванов	Вахм.: 1. Унт.-оф.: 29	
3	1887, 1 февр.						
4	1887, 15 сент.				ротмистр Булацель	Вахм.: 1. Унт.-оф.: 33	
5	1889, 15 янв.						
6	1889, 15 сент.						
7	1892, 15 янв.						генерал-майор Баженов
8	1894, 15 июля		полковник Епанчин	Добавилась ветвь от ст. Марьино до ст. Обоянь протяженностью 30 верст	ротмистр Коневцов		
9	1896, 18 янв.			Участок ограничился ст. Белгород. Протяженность составила 36 верст, включая станцию Веселая Лопань	ротмистр Базаревский	Вахм.: 1. Унт.-оф.: 28	
10	1896, 16 окт.				ротмистр Немирович-Данченко		
11	1897, 18 янв.				ротмистр Ковалинский		
12	1897, 3 сент.						
13	1901, 10 апр.		полковник Имзен		подполковник Мальковский	ротмистр Розалион-Сошальский	Вахм.: 1. Унт.-оф.: 34
14	1902, 25 апр.						
15	1903, 15 янв.						
16	1904, 15 янв.						
17	1905, 10 марта						
18	1907, 20 янв.		полковник Каневцов				

Приложение Д.
Белгородское жандармское полицейское отделение
Харьковского ЖПУ ж.д.

№ п/п	Дата	Наименование ЖПУ ж.д.	Начальник ЖПУ ж.д.	По территории губернии	Начальник Белгородского отделения	Штат отделения
1	1896, 18 янв.	Харьковское, кв. г. Харьков	полковник Епанчин	От семафора на 2-й версте от ст. Курск Курско-Харьково-Севастопольской ж.д. до ст. Белгород включительно со станциями и разъездами: Полевая, Солнцево, Марьино (с 1898 г. она же – Клеймнмихелево, с 1915 г. она же – Ржава), Обоянь, Прохоровка, Кустарная, Беломестная, Белгород, а также ветвями: Белгород – Волчанск с подъездными путями села Шебекино и села Новая Таволжанка (203 версты)	ротмистр Ковалинский	Вахм.: 1. Унт.-оф.: 15
2	1897, 18 янв.				ротмистр Немирович-Данченко	
3	1897, 3 сент.					
4	1901, 10 апр.					
5	1902, 25 апр.		полковник Имзен		ротмистр Меранвиль де Сент Клер	Вахм.: 1. Унт.-оф.: 21
6	1903, 15 янв.					
7	1904, 15 янв.					
8	1905, 10 марта					
9	1907, 20 янв.		полковник Каневцов	ротмистр Кипайтуло	Вахм.: 1. Унт.-оф.: 20	
10	1909, 10 окт.			От семафора на 2-й версте от ст. Курск Курско-Харьково-Севастопольской ж.д. до 186-й верс. 320 саж. включ. (между ст. Наумовка и Казачья Лопань) с Обоянской ветвью, включая станции и разъезды: Полевая, Солнцево, Марьино (с 1898 г. она же – Клеймнмихелево, с 1915 г. она же – Ржава), Обоянь, Прохоровка, Кустарная, Беломестная, Белгород, а также ветвями: Белгород – Волчанск с подъездными путями села Шебекино и села Новая-Таволжанка (239 верст)	ротмистр Яковлев	Вахм.: 1. Унт.-оф.: 19
11	1911, 13 окт.					
12	1912, 15 нояб.					
13	1914, 15 окт.					
14	1915, 15 окт.					

Приложение Е.
Льгово-Брянское жандармское полицейское отделение Московско-Киевского ЖПУ ж.д.

№ п/п	Дата	ЖПУ ж.д.	Началь- ник управле- ния	Участок обслуживания отделения (весь)	По территории губернии	Началь- ник отделе- ния	Штат отделе- ния
1	1902, 25 апр.	Московско- Киевское, кв. Г. Москва	генерал- майор Пузанов	От ст. Льгов до ст. Брянск 192 версты	Московско-Киево- Воронежская ж.д. от ст. Льгов до ст. Дерюгино через станции и разъез- ды: Льгов, Шере- кино, Марица, Ко- нышовка, Соковни- ка, Гриневка, Арбу- зово, Рогозна, Дмитриев, Дерюгино (72 версты)	Ротмистр Белавин	Вахм.: 1. Унт.-оф.: 18
2	1903, 15 янв.			От ст. Полпинской до семафора ст. Артаково с пе- редаточной ветвью к ст. Брянск 206 верст	Московско-Киево- Воронежская ж.д. от семафора ст. Ар- таково до ст. Дерю- гино через станции и разъезды: Льгов, Шерекино, Марица, Конышовка, Соковника, Гри- невка, Арбузово, Рогозна, Дмитриев, Дерюгино (76 верст)		Вахм.: 1. Унт.-оф.: 19
3	1904, 15 янв.						
4	1905, 10 марта						

Приложение Ж.
Брянское жандармское полицейское отделение Московско-Киевского
ЖПУ ж.д.

№ п/п	Дата	ЖПУ ж.д.	Начальник управления	Адъютант управления	Участок обслуживания отделения (весь)	По территории губернии	Начальник отделения	Штат отделения
1	1907, 20 янв.	Московско-Киевское, кв. г.Москва	генерал-майор Петров	ротмистр Крауз	Московско-Киево-Воронежская ж.д. от семафора ст. Полпинской до семафора ст. Артаково по главной линии с ветками на ст. Брянск-Полесской и Брянск Риго-Орловской ж.д. (209 верст)	Московско-Киево-Воронежская ж.д. от семафора ст. Полпинской до семафора ст. Артаково через станции и разъезды: Льгов, Шерекино, Марица, Коньшовка, Соковника, Гриневка, Арбузово, Рогозна, Дмитриев, Дерюгино (76 верст)	Ротмистр Аргамаков	Вахм.: 1. Унт.-оф.: 19
2	1909, 10 окт.		полковник Правиков	ротмистр фон Мейер				
3	1910, 26 февр.	Московско-Киевское, кв. г. Москва	полковник Правиков	шт. ротмистр Летюхин	То же	То же	подполковник Вельсовский	Вахм.: 1. Унт.-оф.: 19
4	1911, 13 окт.							
5	1912, 15 нояб.							
6	1914, 15 окт.		генерал-майор Маас	Корнет Барановский				
7	1915, 15 окт.			ротмистр Гогниев				

Приложение И.
Глуховское жандармское полицейское отделение
Орловского ЖПУ ж.д. (до 1897 г.),
Московско-Киевского ЖПУ ж.д. (с 1897 г. до 1917 г.)

№ п/п	Дата	Наименование ЖПУ ж.д.	Начальник управления	По территории губернии	Начальник Орловского отделения	Штат отделения
1	1894, 15 июля	Орловск, кв. временно Москва	полковник Красовский	Киево-Воронежская ж.д. на линии Курск – Киев: через ст. Глушково, ст. Путивль, Грузское; на линии Ворожба – Середина-Буда от границы Курской и Харьковской губернии через ст. Теткина, Разъезд Шечков, ст. Марковка, ст. Крупец до границы Курской и Черниговской губерний. Три участка протяженностью 35, 56 и 64 версты, всего 155 верст)	подполковник Ужумедзкий-Грицевич	Вахм.: 1. Унт.-оф.: 19
2	1896, 16 окт.				ротмистр Кремер	
3	1897, 18 янв.					
4	1897, 3 сент.	Московско-Киевское, кв. г. Москва	полковник Петров	Киево-Воронежская ж.д. на линии Курск – Киев: от ст. Коренево (на 111-й версте), через ст. Глушково до границы Курской и Харьковской губернии (на 148-й версте); на линии Ворожба – Середина-Буда от границы Курской и Харьковской губернии через станцию Теткино (на 15-й версте), Разъезд Шечков (на 26-й версте), Марковка (на 26-й версте), Крупец (на 46-й версте) до границы Курской и Черниговской губернии (два участка, протяженностью 35 и 64 версты, всего 99 верст)	ротмистр Кремер	Вахм.: 1. Унт.-оф.: 25
5	1901, 10 апр.		генерал-майор Пузанов			
6	1902, 25 апр.					
7	1903, 15 янв.					
8	1904, 15 янв.					
9	1905, 10 марта					
10	1907, 20 янв.		полковник Правиков		ротмистр Осипов	Вахм.: 1. Унт.-оф.: 27
11	1909, 10 окт.					
12	1910, 26 фев.					
13	1911, 13 окт.				генерал-майор Маас	
14	1912, 15 нояб.					
15	1914, 15 окт.					
16	1915, 15 окт.					

Приложение К.
Сумское жандармское полицейское отделение
Кременчугского ЖПУ ж.д.

№ п/п	Дата	ЖПУ ж.д.	Начальник управления	Участок обслуживания отделения (весь)	По территории губернии	Начальник отделения	Штат отделения
1	1904, 15 янв.	Кренмен- чугское, г. Харьков	полковник Егупов	Курско-Харьково- Севастопольская ж.д. от ст. Ворожба до ст. Басы и от ст. Басы до ст. Белгород К.Х. – С. ж.д. и Апраксинская ветвь (208 верст)	Курско- Харьково- Севасто- польская ж.д. от ст. Белгород по линии Белгород – Сумы до границы Курской и Харьков- ской гу- берний (Сумской уезд)	подпол- ковник князь Ужу- медзкий- Грицевич	Вахм.: 1. Унт.-оф.: 21
2	1905, 10 марта						
3	1907, 20 янв.						
4	1909, 10 окт.		полковник Лундгрэн	Южные ж.д. от ст. Ворожба до ст. Басы и от ст. Басы до ст. Белгород К.Х. – С. ж.д. и Апраксинская ветвь (207 верст)		ротмистр Маринич	
5	1912, 15 нояб.						
6	1914, 15 окт.						
7	1915, 15 окт.						

Приложение Л.
Основское жандармское полицейское отделение
Кременчугского ЖПУ ж.д.: этапы становления и развития

№ п/п	Дата	ЖПУ ж.д.	Начальник управления	Участок обслуживания отделения (весь)	По территории губернии	Начальник отделения	Штат отделения
1	1911, 13 окт.	Кременчугское, г. Харьков	полковник Лундгрэн	От ст. Льгов Северо-Донецкой ж.д. до ст. Змиев включительно с ветвями от ст. Льгов до разъезда 547 Московско-Киевско-Воронежской ж.д. (280 верст)	От ст. Льгов Северо-Донецкой ж.д. до ст. Хотмыжск, включая станции и разъезды: Деревеньки, Локинская, Суджа, Псел, Юсупово, Готня, Кулиновка, Новоборисовка, Хотмыжск (152 версты)	ротмистр Магеровский	Вахм.: 1. Унт.-оф.: 18
2	1912, 15 нояб.						
3	1914, 15 окт.						
4	1915, 15 окт.					подполковник Мосолов	

Приложение М.
Курско-Воронежское жандармское полицейское отделение
Орловского ЖПУ ж.д. (с 1894 г. до 1897 г.)

№ п/п	Дата	ЖПУ ж.д.	Началь- ник управле- ния	Участок об- служивания отделения (весь)	По территории губернии	Началь- ник отделе- ния	Штат отделе- ния
1	1894, 15 июля	Орловское, кв. времен- но Москва	полковник Красовский	Московско- Киево- Воронежская ж.д. от ст. Винниково до ст. Воро- неж (209 верст)	Московско-Киево- Воронежская ж.д. от ст. Винниково до ст. Лачиново, включая следующие станции и разъезды: Ноздрачево, Отрешково, Мелехино, Охочевка, Щигры, Удобрительная, Голо- винка, Черемисиново, Расховец, Мармыжи, Кшень, Нижнеграйво- ронка (133 версты)	подпол- ковник Купидо- нов	Вахм.: 1. Унт.-оф.: 19
2	1896, 18 янв.						
3	1896, 16 окт.						
4	1897, 18 янв.						

Приложение Н.
Ливно-Воронежское жандармское полицейское отделение
Московско-Киевского ЖПУ ж.д. (с 1897 г. до 1905 г.)

№ п/п	Дата	ЖПУ ж.д.	Началь- ник управле- ния	Участок об- служивания отделения (весь)	По территории губернии	Начальник отделения	Штат отделе- ния	
1	1897, 3 сент.	Московско- Киевское, кв. г. Москва	полковник Петров	Московско- Киево- Воронеж- ская ж.д. от ст. Щигры до ст. Воро- неж и от ст. Мармыжи до ст. Вер- ховье (209 верст)	Московско-Киево- Воронежская от ст. Щигры до ст. Лачиново, вклю- чая станции и разъ- езды: Удобритель- ная, Головинка, Че- ремисиново, Рас- ховец, Мармыжи, Кшень, Нижнеграй- воронка, а также линию от ст. Мар- мыжи до ст. Рого- зинская (93 версты)	подполковник Купидонов	Вахм.: 1. Унт.-оф.: 28	
2	1901, 10 апр.		генерал- майор Пузанов			ротмистр Гулевич		
3	1902, 25 апр.							
4	1903, 15 янв.							
5	1904, 15 янв.							подполковник Гулевич
6	1905, 10 марта							подполковник Богушевский

Приложение О.
Мармыжское жандармское полицейское отделение Московско-Киевского
ЖПУ ж.д. (с 1907 г. до 1917 г.)

№ п/п	Дата	ЖПУ ж.д.	Начальник управления	Участок обслуживания отделения (весь)	По территории губернии	Начальник отделения	Штат отделения
1	1907, 20 янв.	Московско-Киевское, кв. г. Москва	генерал-майор Пузанов	Московско-Киево-Воронежская ж.д. от ст. Щигры до ст. Воронеж и от ст. Мармыжи до ст. Верховье (297 верст)	Московско-Киево-Воронежская от ст. Щигры до ст. Лачиново, включая станции и разъезды: Удобрительная, Головинка, Черемисиново, Расховец, Мармыжи, Кшень, Нижнеграйворонка, а также линию от ст. Мармыжи до ст. Рогозинская (93 версты)	ротмистр Шупинский	Вахм.: 1. Унт.-оф.: 28
2	1909, 10 окт.		полковник Правиков			ротмистр Петерсон	Вахм.: 1. Унт.-оф.: 28
3	1910, 26 февр.						Вахм.: 1. Унт.-оф.: 28
4	1911, 13 окт.						Вахм.: 1. Унт.-оф.: 28
5	1912, 15 нояб.						Вахм.: 1. Унт.-оф.: 27
6	1914, 15 окт.						
7	1915, 15 окт.						

Приложение П.
Валуйское жандармское полицейское отделение
Харьково-Царицынского ЖПУ ж.д. (с 1896 г. до 1906 г.)
и Харьковского ЖПУ ж.д. (с 1909 г. до 1917 г.)

№ п/п	Дата	ЖПУ ж.д.	Начальник управления	Участок обслуживания отделения (весь)	По территории губернии	Начальник отделения	Штат отделения
1	1896, 16 окт.	Харьково-Царицынское, кв. г. Харьков	полковник Пузанов	Елец-Валуйская линия Юго-Восточных ж.д. от ст. Купянск до ст. Валуйки и от ст. Валуйки до ст. Старый Оскол (205 верст)	Елец-Валуйская линия Юго-Восточных ж.д. от ст. Новый Оскол до ст. Старый Оскол, включая станции Чернянка и Котел (64 версты)	ротмистр Розалион-Сошальский	Вахм.: 1. Унт.-оф.: 18
3	1897, 3 сент.					ротмистр Задонский	
4	1901, 10 апр.					шт. ротмистр Мосолов	
5	1902, 25 апр.						
6	1903, 15 янв.						
7	1904, 15 янв.						
8	1905, 10 марта		полковник Федоров				
9	1909, 10 окт.	Харьковское, кв. г. Харьков	полковник Каневцов	Елец-Валуйская линия Юго-Восточных ж.д. от 171 вер. (межд. ст. Тополи и Уразово) до ст. Острогожск и от ст. Валуйки Елец-Валуйской линии до ст. Чернянка (232 версты)	Елец-Валуйская линия Юго-Восточных ж.д. от ст. Новый Оскол до ст. Чернянка (22 версты)	ротмистр Панфилов	Вахм.: 1. Унт.-оф.: 19
10	1910, 26 февр.					Вахм.: 1. Унт.-оф.: 18	
14	1915, 15 окт.						

Приложение Р.
Старооскольское жандармское полицейское отделение
Харьковского ЖПУ ж.д.

№ п/п	Дата	ЖПУ ж.д.	Началь- ник управле- ния	Участок обслуживания отделения (весь)	По территории губернии	Начальник отделения	Штат отделения
1	1896, 16 окт.	Харьково- Царицын- ское, кв. г. Харьков	полковник Пузанов	Юго- Восточные ж.д. от ст. Старый Оскол до ст. Елец с вет- вью от ст. Ка- сторное Елец- Валуйской ли- нии до ст. того же наименова- ния Киево- Воронежской ж.д. (178 верст)	Юго-Восточные ж.д. от ст. Старый Оскол до границы с Воронежской губернией	подполковник Воронин	Вахм.: 1. Унт.-оф.: 18
2	1897, 18 янв.						
3	1897, 3 сент.						
4	1901, 10 апр.						
5	1902, 25 апр.		полковник Соловьев				
6	1903, 15 янв.						
7	1904, 15 янв.		полковник Федоров				
8	1905, 10 марта						
9	1907, 20 янв.	Харьков- ское, кв. г. Харьков	полковник Каневцов	От ст. Елец до ст. Чернянка с ветвью от ст. Касторное Елец- Валуйской ли- нии до ст. того же наименова- ния Киево- Воронежской ж.д. (219 верст)	Юго-Восточные ж.д. от ст. Чер- нянка, через ст. Старый Оскол до границы с Воронежской губернией (22 версты)	подполковник фон Фишер	
10	1909, 10 окт.					подполковник Смирнов	
11	1910, 26 февр.						
12	1911, 13 окт.						
13	1912, 15 нояб.						
14	1914, 15 окт.						
15	1915, 15 окт.						

Приложение С.
Острогожское жандармское полицейское отделение
Харьковского ЖПУ ж.д.

№ п/п	Дата	ЖПУ ж.д.	Началь- ник управле- ния	Участок обслуживания отделения (весь)	По территории губернии	Началь- ник отде- ления	Штат отделе- ния
1	1907, 20 янв.	Харьков- ское, кв. г. Харьков	полковник Каневцов	От ст. Валуйки до ст. Чернянка и до ст. Острогожск (205 верст)	Юго-Восточные ж.д. от ст. Новый Оскол до ст. Чернянка (22 версты)	ротмистр Прокопович	Вахм.: 1. Унт.-оф.: 19

Приложение Т.

Хронология становления жандармских полицейских отделений на сети железных дорог, проходивших по территории Курской губернии

№ п/п	Год	Всего отделений	Наименование отделения и штаб-квартира	Наименование управления и штаб-квартира
1	1884 (15 мая) – 1887 (1 февраля)	3	Курское, г. Курск	Орловское, г. Москва
2			Киевское, г. Киев	
3			Харьковское, г. Харьков	Харьковское, кв. г. Харьков
4	1887 (15 сентября)	4	Курское, г. Курск	Орловское, г. Орел
5			Конотопско-Курское, кв. временно г. Курск	
6			Киевское, г. Киев	
7			Харьковское, г. Харьков	Харьковское, кв. г. Харьков
8	1888 (20 января) – 1892 (15 января)	3	Курское, кв. г. Курск	Орловское, г. Орел
9			Конотопско-Курское, кв. временно г. Курск	
10			Харьковское, г. Харьков	Харьковское
11	1894 (15 июля)	5	Курское, кв. г. Курск	Орловское, кв. временно Москва
12			Глуховское, кв. г. Глухов	
13			Коренево-Курское, кв. г. Курск	
14			Курско-Воронежское, кв. г. Воронеж	
15			Харьковское, г. Харьков	Харьковское, кв. г. Харьков
16	1896 (18 января)	6	Курское, кв. г. Курск	Орловское, кв. временно Москва
17			Глуховское, кв. г. Глухов	
18			Коренево-Курское, кв. г. Курск	
19			Курско-Воронежское, кв. г. Воронеж	
20			Харьковское, г. Харьков	Харьковское, кв. г. Харьков
21			Белгородское, кв. г. Белгород	

№ п/п	Год	Всего отделений	Наименование отделения и штаб-квартира	Наименование управления и штаб-квартира
22	1896 (16 октября) – 1897 (18 января)	8	Курское, кв. г. Курск	Орловское, кв. временно Москва
23			Глуховское, кв. г. Глухов	
24			Коренево-Курское, кв. г. Курск	
25			Курско-Воронежское, кв. г. Воронеж	
26			Харьковское, г. Харьков	Харьковское, кв. г. Харьков
27			Белгородское, кв. г. Белгород	
28			Валуйское, кв. г. Валуйки	Харьково-Царицынское, кв. г. Харьков
29			Старооскольское, кв. г. Старый Оскол	
30	1897 (3 сентября) – 1901 (10 апреля)	9	Курское, кв. г. Курск	Московское, кв. г. Москва
31			Глуховское, кв. г. Глухов	Московско-Киевское, кв. г. Москва
32			Коренево-Курское, кв. г. Курск	
33			Ливно-Воронежское, кв. г. Воронеж	
34			Конотопское, кв. г. Конотоп	
35			Харьковское, г. Харьков	Харьковское, кв. г. Харьков
36			Белгородское, кв. г. Белгород	
37			Валуйское, кв. г. Валуйки	Харьково-Царицынское, кв. г. Харьков
38			Старооскольское, кв. г. Старый Оскол	
39	1902 (25 апреля) – 1903 (15 января)	10	Курское, кв. г. Курск	Московское, кв. г. Москва
40			Глуховское, кв. г. Глухов	Московско-Киевское, кв. г. Москва
41			Коренево-Курское, кв. г. Курск	
42			Ливно-Воронежское, кв. г. Воронеж	
43			Льгово-Брянское, кв. г. Дмитриев	
44			Конотопское, кв. г. Конотоп	
45			Харьковское, г. Харьков	Харьковское, кв. г. Харьков
46			Белгородское, кв. г. Белгород	
47			Валуйское, кв. г. Валуйки	Харьково-Царицынское, кв.

№ п/п	Год	Всего отделений	Наименование отделения и штаб-квартира	Наименование управления и штаб-квартира
48			Старооскольское, кв. г. Ста- рый Оскол	г. Харьков
49	1904 (15 января) – 1905 (10 марта)	11	Курское, кв. г. Курск	Московское, кв. г. Москва
50			Глуховское, кв. г. Глухов	Московско-Киевское, кв. г. Москва
51			Коренево-Курское, кв. г. Курск	
52			Ливно-Воронежское, кв. г. Воронеж	
53			Льгово-Брянское, кв. г. Дмитриев	
54			Конотопское, кв. г. Конотоп	
55			Харьковское, г. Харьков	Харьковское, кв. г. Харьков
56			Белгородское, кв. г. Белгород	
57			Валуйское, кв. г. Валуйки	Харьково-Царицынское, кв. г. Харьков
58			Старооскольское, кв. г. Старый Оскол	
59			Сумское, кв. г. Сумы	Кренменчугское, г. Харьков
60	1907 (20 января)	11	Курское, кв. г. Курск	Московское, кв. г. Москва
61			Брянское, кв. г. Брянск	Московско-Киевское, кв. г. Москва
62			Глуховское, кв. г. Глухов	
63			Рышковское, кв. г. Курск	
64			Мармыжское, кв. г. Воронеж	
65			Конотопское, кв. г. Конотоп	
66			Харьковское, г. Харьков	Харьковское, кв. г. Харьков
67			Белгородское, кв. г. Белгород	
68			Острогожское, кв. г. Острогожск	

№ п/п	Год	Всего отделений	Наименование отделения и штаб-квартира	Наименование управления и штаб-квартира
69			Старооскольское, кв. г. Старый Оскол	
70			Сумское, кв. г. Сумы	Кренменчугское, г. Харьков
71	1909 (10 октября) – 1910 (26 февраля)	10	Курское, кв. г. Курск	Московское, кв. г. Москва
72			Брянское, кв. г. Брянск	Московско-Киевское, кв. г. Москва
73			Глуховское, кв. г. Глухов	
74			Рышковское, кв. г. Курск	
75			Мармыжское, кв. г. Воронеж	
76			Конотопское, кв. г. Конотоп	
77			Белгородское, кв. г. Белгород	Харьковское, кв. г. Харьков
78			Валуйское, кв. г. Валуйки	
79			Старооскольское, кв. г. Старый Оскол	
80			Сумское, кв. г. Сумы	Кренменчугское, г. Харьков
81	1911 (13 октября) – 1915 (15 октября)	11	Курское, кв. г. Курск	Московское, кв. г. Москва
82			Брянское, кв. Брянск	Московско-Киевское, кв. г. Москва
83			Глуховское, кв. г. Глухов	
84			Рышковское, кв. г. Курск	
85			Мармыжское, кв. г. Воронеж	
86			Конотопское, кв. г. Конотоп	
87			Белгородское, кв. г. Белгород	Харьковское, кв. г. Харьков
88			Валуйское, кв. г. Валуйки	
89			Старооскольское, кв. г. Старый Оскол	
90			Сумское, кв. г; Сумы	Кренменчугское, г. Харьков
91			Основское, кв. г. Харьков	

Приложение У.
Ведомость дознаний, произведенных чинами Валуйского
и Старооскольского отделений Харьково-Царицынского ЖПУ ж.д.
за 1896 год

	Валуйское			Старооскольское			Всего в управлении (9 отд.)		
	офиц.	нижн. чинами	итого	офиц.	нижн. чинами	итого	офиц.	нижн. чинами	итого
О нарушении правил строительства по отношению к железной дороге		1	1					18	18
Пожары при нарушении правил осторожности на линии дорог					1	1	1	4	5
Пожары от неизвестных причин на линиях дорог		2	2		1	1		6	6
Нарушение Полицейских правил, установленных Общим уставом РЖД для публики		11	11					107	107
Нарушение Уст. питейн. и других уставов по акцизу					2	2		7	7
Скоропостижных смертей		1	1				3	12	15
Нанесение увечий, ран и других повреждений здоровья	1	1	2				2	16	18
Телесные повреждения по собственной неосторожности		6	6				1	213	214
Об оскорблении служащих дорог		3	3				2	46	48
О кражах у пассажиров в поезде		1	1				1	73	74
О кражах у частных лиц и служащих на железной дороге	1	7	8		4	4	1	98	99
О кражах железнодорожного имущества		2	2		10	10		190	190
О неисполнении законных распоряжений и ослушаний чинам ЖПУ ж.д.					1	1		8	8
О преступлениях против благочиния, порядка и спокойствия		8	8		2	2		136	136
О сходах с рельс при маневрах на станциях		1	1				1	22	23
О нарушении правил безопасности служащ.		1	1		1	1		17	17
Об остановках поездов		1	1					12	12
О прочих происшествиях		1	1				5	34	39
Итого	2	54	56		22	22	44	1246	1290

Приложение Ф.
Ведомость дознаний, произведенных чинами
Валуйского и Старооскольского отделений
Харьково-Царицынского ЖПУ ж.д. за 1898 г.

	Валуйское			Старооскольское			Всего в управлении (9 отд.)		
	офиц.	нижн. чинами	итого	офиц.	нижн. чинами	итого	офиц.	нижн. чинами	итого
О нарушении правил строительства		1	1		2	2		9	9
Пожары при нарушении правил в поездах		1	1					1	1
Пожары на линии дорог					2	2		6	6
Пожары от неизвестных причин на линиях дорог		3	3		1	1		16	16
Пожары от искр паровоза					1	1		2	2
Нарушение Полицейских правил, установленных Общим уставом РЖД для публики		40	40		22	22	2	145	147
Нарушение Полицейских правил, установленных Общим уставом РЖД для железных дорог		1	1		1	1		24	24
Нарушение Уст. питейн. и других уставов по акцизу							1	6	7
Смертей по собственной неосторожности		2	2				8	17	25
Скоропостижных смертей		3	3		1	1	4	24	28
Смертей, последовавших от несчастных случаев					2	2		16	16
Нанесение увечий, ран и других повреждений здоровья		2	2	2		2	4	13	17
Телесные повреждения по собственной неосторожности	1	5	6		12	12	6	198	204
Об оскорблении служащих дорог		13	13		20	20		88	88
Об оскорблении жандармских унтер-офицеров на службе				1		1	8		8
О кражах у пассажиров в поезде		25	25		9	9	3	122	125
О кражах у пассажиров на станциях		9	9					65	65
О кражах у частных лиц и служащих на железной дороге		11	11		13	13		148	148
О кражах железнодорожного имущества		16	16		20	20	1	288	289
О кражах товаров и грузов		19	19		3	3	1	177	178

	Валуйское			Старооскольское			Всего в управлении (9 отд.)		
	офф.	нижн. чинами	итого	офф.	нижн. чинами	итого	офф.	нижн. чинами	итого
О мошенничестве		4	4					16	16
О растрате и присвоении чужого имущества		1	1		1	1	1	9	10
О неисполнении законных распоряжений и ослушаний чинам ЖПУ ж.д.		3	3					10	10
О преступлениях против благочиния, порядка и спокойствия		24	24		12	12	1	119	120
О злоумышленной порче пути ж.д.		3	3	1	1	2	3	11	14
О столкновениях паровозов и вагонов при ма- неврах на станциях		1	1					15	15
О крушениях пассажирских поездов		1	1					1	1
О сходах с рельс товарных поездов		10	10					13	13
О сходах с рельс отдельных паровозов и ваго- нов при маневрах на станциях		2	2					21	21
О нарушении служащими технических или специальных правил, ограждающих безопас- ность на железной дороге		9	9		9	9		32	32
Об остановках поездов в пути и на станциях вследствие остановки подвижного состава		3	3					12	12
О прочих происшествиях и не вошедшие в предыдущие рубрики		9	9	5	5	10	14	81	95
По поводу неуплаченного дополнительного сбора		16	16		1	1		87	87
Об удалении пассажиров из поезда по разным случаям					25	25		94	94
Об исключении из очереди (видимо, в билет- ные кассы)		5	5					35	35
О неудовлетворительной упаковке груза		2	2					3	3
Об утрате или повреждении груза		48	48		35	35		1734	1734
О вознаграждении за принадлежащее железной дороге имущество		8	8		5	5		24	24
О проверке груза		6	6		18	18		862	862
Об уничтожении груза, пришедшего в негод- ность вследствие неполучения получателем		7	7		1	1		33	33
Итого		92	92		85	85		2878	2878

Приложение X.
Ведомость дознаний, произведенных чинами
Валуйского и Старооскольского отделений
Харьково-Царицынского ЖПУ ж.д. за 1899 г.

	Валуйское			Старооскольское			Всего в управлении (9 отд.)		
	офиц.	нижн. чинами	итого	офиц.	нижн. чинами	итого	офиц.	нижн. чинами	итого
О бродяжничествах, беглых и нарушении постановлений о паспортах					2	2		3	3
О нарушении правил строительства по отношению к железной дороге		6	6					32	32
Пожары при нарушении правил в поездах								1	1
Пожары при нарушении правил осторожности на линии дорог		1	1		2	2		9	9
Пожары от неизвестных причин на линиях дорог		3	3		2	2	1	12	13
Пожары от искр паровоза									0
Нарушение Полицейских правил, установленных Общим уставом РЖД для публики		28	28		17	17		169	169
Нарушение Полицейских правил, установленных Общим уставом РЖД для железных дорог		2	2					14	14
Нарушение Уст. питейн. и других уставов					1	1		1	1
Смертей по собственной неосторожности	1	3	4	1	1	2	5	15	20
Скоропостижных смертей	1	1	2		2	2	4	20	24
Смертей, последовавших от несчастных случаев				1		1	1	2	3
Нанесение увечий, ран и других повреждений		3	3		1	1	2	24	26
Телесные повреждения по собственной неосторожности	1	12	13		10	10	2	265	267
Об оскорблении служащих дорог	1	10	11		3	3	1	13	14
Об оскорблении жандармских унтер-офицеров	2		2					6	6
О кражах у пассажиров в поезде		20	20		10	10	2	118	120

	Валуйское			Старооскольское			Всего в управлении (9 отд.)		
	офф.	нижн. чинами	итого	офф.	нижн. чинами	итого	офф.	нижн. чинами	итого
О кражах у пассажиров на станциях		13	13		5	5	1	53	54
О кражах у частных лиц и служащих на железной дороге		10	10		14	14	2	150	152
О кражах железнодорожного имущества		16	16		27	27		301	301
О кражах товаров и грузов	1	13	14	1	8	9	3	200	203
О мошенничестве		2	2		2	2		21	21
О растрате и присвоении чужого имущества		1	1					2	2
О неисполнении законных распоряжений и ослушаний чинам ЖПУ ж.д.		2	2					10	10
Об ослушании частных лиц железнодорожным агентам		2	2					5	
О проступках против благочиния, порядка и спокойствия		37	37		21	21		149	149
О злоумышленной порче пути ж.д.	2	1	3		5	5	3	13	16
О столкновениях поездов и паровозов на пути		1	1					2	2
О столкновениях паровозов и вагонов при маневрах на станциях	1	1	2		1	1	3	16	19
О крушениях пассажирских поездов									0
О сходах с рельс товарных поездов							2	1	3
О сходах с рельс отдельных паровозов и вагонов при маневрах на станциях		4	4		1	1		23	23
О нарушениях служащими технических или специальных правил, ограждающих безопасность		4	4		4	4	1	37	38
Об остановках поездов в пути и на станциях								24	24
О разрыве поездов								5	5
О прочих происшествиях и не вошедшие в предыдущие рубрики		5	5	1	5	6	14	108	122
По поводу неуплаченного дополнительного сбора		14	14		5	5		49	49

	Валуйское			Старооскольское			Всего в управлении (9 отд.)		
	офиц.	нижн. чинами	итого	офиц.	нижн. чинами	итого	офиц.	нижн. чинами	итого
Об отказе в принятии к перевозке багажа и груза		3	3					6	6
Об удалении пассажиров из поезда		16	16		11	11		93	93
Об исключении груза из очереди								26	26
О неудовлетворительной упаковке груза									0
О необходимости исправить упаковку		4	4		2	2		10	10
Об утрате или повреждении груза		74	74		55	55		2007	2007
О вознаграждении за принадлежащее железной дороге имущество		2	2		4	4		26	26
О проверке груза					6	6		891	891
О переработке тарифной платы		2	2					2	2
Об уничтожении груза, пришедшего в негодность		12	12					51	51
Итого		127	127		83	83		3161	3161

Приложение Ц.
Ведомость дознаний, произведенных чинами
Валуйского и Старооскольского отделений
Харьково-Царицынского ЖПУ ж.д. за 1900 г.

	Валуйское			Старооскольское			Всего в управлении (9 отд.)		
	офиц.	нижн. чинами	итого	офиц.	нижн. чинами	итого	офиц.	нижн. чинами	итого
О бродяжничествах, укрывательстве беглых, нарушении постановлений о паспортах и других видах на жительство и о проживании с неустановленными видами								1	1
О нарушении правил строительства по отношению к железной дороге					1	1		1	1
Пожары при нарушении правил в поездах					1	1	1	1	2
Пожары при нарушении правил осторожности на линии дорог		1	1		2	2		7	7
Пожары от неизвестных причин на линиях дорог								1	1
Пожары от искр паровоза					1	1		7	7
Нарушение Полицейских правил, установленных Общим уставом РЖД для публиики		27	27		15	15		207	207
Нарушение Полицейских правил, установленных Общим уставом РЖД для железных дорог		1	1						
Нарушение Уст. питейн. и других уставов по акцизу								2	2
О смертоубийствах				1		1	1	1	2
Смертей по собственной неосторожности	3		3	2	2	4	15	12	27
Скоропостижных смертей	1		1		3	3	4	13	17
Смертей, последовавших от несчастных случаев					1	1	3		3
Нанесение увечий, ран и других повреждений здоровья	2	1	3		4	4	4	39	43
Телесные повреждения по собственной неосторожности	2	8	10		23	23	13	254	267
Об оскорблении служащих дорог		10	10		18	18		68	68
Об оскорблении частных лиц		1	1		3	3	1	20	21

	Валуйское			Старооскольское			Всего в управлении (9 отд.)		
	офц.	нижн. чинами	итого	офц.	нижн. чинами	итого	офц.	нижн. чинами	итого
Об оскорблении жандармских унтер-офицеров на службе	1		1	2		2	6		6
О кражах у пассажиров в поезде	1	14	15		8	8	8	99	107
О кражах у пассажиров на станциях	6	6	6		2	2	1	42	43
О кражах у частных лиц и служащих на железной дороге	1	10	11		13	13	3	123	126
О кражах железнодорожного имущества		14	14		32	32		367	367
О кражах товаров и грузов		20	20		10	10	12	342	354
О мошенничестве		1	1		1	1	1	14	15
О растрате и присвоении чужого имущества		1	1					8	8
О неисполнении законных распоряжений и ослушаний чинам ЖПУ ж.д.		2	2		1	1		13	13
Об ослушании частных лиц железнодорожным агентам		2	2					6	6
О проступках против благочиния, порядка и спокойствия		21	21		21	21		171	171
О злоумышленной порче пути ж.д.	2		2	1	2	3	3	4	7
О столкновениях поездов и паровозов на пути									0
О столкновениях паровозов и вагонов при маневрах на станциях	1	2	3		1	1	3	20	23
О крушениях пассажирских поездов									1
О крушениях товарных поездов					1	1	2	3	5
О сходах с рельс товарных поездов	1	1	2				2	5	7
О сходах с рельс отдельных паровозов и вагонов при маневрах на станциях		5	5		3	3		39	39
О сходах с рельс отдельных паровозов и вагонов в пути							1	6	7
О нарушениях служащими технических или специальных правил, ограждающих безопасность на железной дороге		5	5		6	6		33	33
Об остановках поездов в пути и на станциях вследствие остановки подвижного состава		2	2					13	13

	Валуйское			Старооскольское			Всего в управлении (9 отд.)		
	офф.	нижн. чинами	итого	офф.	нижн. чинами	итого	офф.	нижн. чинами	итого
О разрыве поездов		1	1				1	7	8
О прочих происшествиях и не вошедшие в предыдущие рубрики	2	4	6		3	3	11	43	54
По поводу неуплаченного дополнительного сбора		15	15		9	9		39	39
Об отказе в принятии к перевозке багажа и груза		4	4					4	4
Об удалении пассажиров из поезда по разным случаям		18	18		1	1		85	85
Об исключении груза из очереди								71	71
О неудовлетворительной упаковке груза								1	1
О необходимости исправить упаковку		2	2					8	8
Об утрате или повреждении груза		86	86		130	130		2994	2994
О вознаграждении за принадлежащее железной дороге имущество		4	4					19	19
О поверке груза		2	2		19	19		1099	1099
О переработке тарифной платы		4	4					5	5
Об уничтожении груза, пришедшего в негодность вследствие неполучения получателем		13	13		6	6		64	64
Итого		148	148		165	165		4389	4389

НАУЧНОЕ ИЗДАНИЕ

Петрыкин Николай Николаевич,
кандидат исторических наук

**На страже безопасности и благочиния: жандармская железнодорожная полиция
на территории Курской губернии во второй половине XIX – начале XX века**

Монография

Редактор
Комп. верстка

Е.А. Олейникова
И.Ю. Чернышева

Подписано в печать 2022. Формат 60х90/16
Усл. печ. 8 л. Тираж 29 экз. Заказ 34

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

ISBN 978-5-91776-442-9

