

*На правах рукописи*



**ПЕТРЫКИН НИКОЛАЙ НИКОЛАЕВИЧ**

**ЖАНДАРМСКОЕ ПОЛИЦЕЙСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ  
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ  
НА ТЕРРИТОРИИ КУРСКОЙ ГУБЕРНИИ  
(ВТОРАЯ ПОЛОВИНА XIX – НАЧАЛО XX ВВ.)**

Специальность 07.00.02 – Отечественная история

**АВТОРЕФЕРАТ**

диссертации на соискание ученой степени  
кандидата исторических наук

Курск – 2020

Работа выполнена в ФГБОУ ВО «Воронежский государственный аграрный университет имени императора Петра I».

Научный руководитель доктор исторических наук, профессор Ливенцев Дмитрий Вячеславович.

Официальные оппоненты:

Квасов Олег Николаевич – доктор исторических наук, доцент ФГБОУ ВО «Воронежский государственный лесотехнический университет имени Г.Ф. Морозова», заведующий кафедрой социально-гуманитарных наук;

Вольский Михаил Валентинович – кандидат исторических наук ФКОУ ВО «Воронежский институт ФСИН России», начальник отделения по работе с личным составом.

Ведущая организация ФКОУ ВО «Академия управления и права ФСИН России» (г. Рязань).

Защита состоится 26 марта 2020 года в 15.00 на заседании диссертационного совета Д 999.217.03 Курского государственного университета по адресу: 305000, г. Курск, ул. Радищева, д. 33, конференц-зал.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке Курского государственного университета и на сайте: <http://www.kursksu.ru/>.

Автореферат разослан \_\_\_\_ февраля 2021 года.

Ученый секретарь

Диссертационного совета



Постников Николай Анатольевич

## Общая характеристика работы

**Актуальность темы** исследования определяется потребностями современной государственной политики в сфере обеспечения транспортной безопасности и поиском наиболее оптимальных правовых и организационных форм ее реализации. Стратегия национальной безопасности Российской Федерации от 31 декабря 2015 г., утвержденная Указом президента Российской Федерации, определяет транспортную инфраструктуру как объект особой охраны и подчеркивает, что террористическая деятельность, направленная на уничтожение или нарушение функционирования объектов транспорта, составляет основную угрозу государственной и общественной безопасности.

Как показал исторический опыт, эффективным средством обеспечения защищенности особо охраняемых объектов, к числу которых отнесен железнодорожный транспорт, являлись специальные полицейские подразделения – жандармская железнодорожная полиция. Проводимая в настоящее время масштабная работа по укреплению системы правоохранительных органов предполагает учет специфики регионов и направлена на возможно большее приспособление государственного механизма и органов полиции к решению вопросов, во многом обусловленных местными особенностями.

В этой связи осмысление исторического опыта создания и функционирования жандармских железнодорожных подразделений Российской империи, их роли в обеспечении общественной безопасности и поддержании порядка в период социально-экономических и государственно-правовых реформ XIX – начала XX вв. становится важной задачей исторической науки.

Рассмотрение жандармского полицейского обеспечения деятельности железных дорог на территории Курской губернии во второй половине XIX – начале XX вв. имеет особую значимость, т.к. эффективное решение современных задач, стоящих перед территориальными органами МВД России на транспорте, возможно с учетом исторического опыта деятельности правоохранительных структур. Исследование позволяет на региональном уровне проследить процесс выработки методов работы, выполнения как общеполицейских, так и специальных функций, направленных на обеспечение безопасности функционирования инновационного для XIX – XX вв. транспорта в рамках разных форм собственности, в условиях реформирования всех сторон жизни страны.

**Объект исследования** – совокупность общественных отношений, сложившихся в середине XIX – начале XX вв. при строительстве и эксплуатации железных дорог на территории Курской губернии, которые необходимо было взять под охрану специальным полицейским органом – жандармской железнодорожной полицией.

**Предмет исследования** – жандармские полицейские отделения, действовавшие на сети железных дорог на территории Курской губернии, представлявшие основу целостной системы жандармских полицейских управлений железных дорог (далее ЖПУ ж.д.), имевшие свою структуру, определенную автономность и собственный механизм реагирования.

**Хронологические рамки исследования** охватывают период с 16 марта 1867 г. по 19 марта 1917 г. – от даты принятия Высочайшего повеления, установившего порядок жандармского полицейского надзора на вновь строившихся линиях до постановления Временного правительства о ликвидации жандармских полицейских подразделений железных дорог. Рассматриваются и события предшествовавшего периода, когда Высочайшим повелением от 8 июля 1865 г. было определено начало строительства первой железнодорожной линии на территории Курской губернии.

**Территориальные рамки исследования** включают территорию Курской губернии в ее исторических границах в составе Российской империи.

**Степень изученности темы.** Историография жандармского полицейского обеспечения деятельности железных дорог на территории Курской губернии включает три периода:

первый – дореволюционный (1867 г. – 1917 г.);

второй – советский (1917 – начало 1991 г.);

третий – современный (1991 г. по настоящее время).

Для первого периода характерно отсутствие научных трудов о жандармском полицейском обеспечении деятельности железных дорог, за исключением справочной литературы и немногочисленных публикаций, лишь косвенно характеризовавших работу ведомства. В трудах И.С. Блюха, В.М. Верховенского, В.Г. Михайловского<sup>1</sup> можно проследить развитие железнодорожного транспорта как нового социально-экономического явления пореформенной России, его влияние на экономические и социальные сферы жизни общества и государства. Специальных научных трудов, посвященных изучению деятельности жандармской железнодорожной полиции, на первом этапе историографии практически не было. В качестве исключений можно назвать работы В.В. Давыдова, И.Т. Тарасова<sup>2</sup>, содержавшие небольшие

---

<sup>1</sup> Блюх И.С. Влияние железных дорог на экономическое состояние России / И.С. Блюх. – СПб.: Типография М.С. Вольфа, 1878. – 153 с.; Верховский В.М. Краткий исторический очерк начала и распространения железнодорожного дела в России по 1897 год включительно / В.М. Верховенский. – СПб.: Типография М.П.С. (Т-ва И. Н. Кушнерев и К°), 1898. – 59 с.; Михайловский В.Г. Развитие русской железнодорожной сети / В.Г. Михайловский. – СПб.: Типография В. Демакова, 1898. – 31 с.

<sup>2</sup> Давыдов В.В. Несколько слов по поводу участия железнодорожной жандармской полиции в производстве предварительного следствия (ст. 261-9 – 261-13 Устава уголовного судопроизводства) / В.В. Давыдов // Журнал Министерства юстиции. – 1896. – № 9. – С. 225 – 228; Тарасов И.Т. Полиция в эпоху реформ / И.Т. Тарасов. – М.: Типография А.И. Мамонтова и К°, 1885. – 160 с.

разделы о жандармской железнодорожной полиции. Частные аспекты деятельности полиции, в том числе особенности новых видов преступлений – хищение грузов из подвижного состава, требовавшие новых, нестандартных подходов к их раскрытию, рассматривали Г.С. Кикодзе и Л.А. Видеман<sup>3</sup>.

На протяжении советского периода историографии специальные исследования истории жандармской полиции железных дорог, в том числе и на региональном уровне, практически не велись. Жандармская железнодорожная полиция России, если и рассматривалась, то в контексте изучения деятельности в целом всей политической полиции или Отдельного корпуса жандармов. Тема жандармерии как карательного органа, стоявшего на страже царской России, в этот период была непопулярна и к числу приоритетных исследований не относилась. Вместе с тем, при идеологической обусловленности выводов, был сделан значительный шаг в рассмотрении источниковой базы, методологии изучения политических структур, в частности П.А. Зайончковским, Д.И. Шинджикашвили<sup>4</sup>. К научным трудам этого периода следует отнести работы Н.П. Ерошкина, Р.С. Мулукаева, А.Д. Степанского, Л.И. Тютюнник<sup>5</sup>. Эти работы расширили представление о месте и роли жандармской железнодорожной полиции в общей структуре правоохранительных органов Российской империи.

Современному периоду историографии положили начало труды таких авторов, как: В.С. Измозик, П.А. Кошель, И.Б. Линдер, З.И. Перегудова<sup>6</sup> и др. Их исследования отличаются новизной применяемых методик, опорой на обширный круг источников. Происходит переосмысление места и роли

<sup>3</sup> Кикодзе Г.С., Видеман Л.А. Записка по вопросу о борьбе с массовыми хищениями груза на железных дорогах / Г.С. Кикодзе, Л.А. Видеман. – Харьков: Т-во печатни С.П. Яковлева, 1910. – 10 с.

<sup>4</sup> Зайончковский П.А. Кризис самодержавия на рубеже 70 – 80 гг. XIX в. / П.А. Зайончковский. – М.: Изд-во МГУ, 1964. – 510 с.; Шинджикашвили Д.И. Сыскная полиция в царской России в эпоху империализма / Д.И. Шинджикашвили. – Омск: [б. и.], 1973. – 67 с.

<sup>5</sup> Ерошкин Н.П. История государственных учреждений дореволюционной России / Н.П. Ерошкин. – 3-е изд. – М.: [б. и.], 1983. – 352 с.; Мулукаев Р.С. Полиция и тюремные учреждения дореволюционной России / Р.С. Мулукаев – М.: [б. и.], 1964. – 28 с.; Степанский А.Д. Самодержавие и общественные организации России на рубеже XIX – XX в.: Учеб. пособие по спецкурсу / А.Д. Степанский. – М.: [б. и.], 1980. – 96 с.; Тютюнник Л.И. Департамент полиции в борьбе с революционным движением в России на рубеже XIX – XX вв. (1880 – 1904): дис... канд. истор. наук. – М., 1986. – 294 с.

<sup>6</sup> Измозик В.С. Жандармы России (История политического розыска в России. XV – XX в.) / В.С. Измозик. – М.: ОЛМА-Пресс, 2002. – 640 с.; Кошель П.А. История сыска России: [в 2 кн] / П.А. Кошель. – Минск: Литература, 1996. – 656 с.; Линдер И.Б. История специальных служб России X – XX веков / И.Б. Линдер. – М.: Рипол классик, 2004. – 733 с.; Перегудова З.И. Политический сыск России (1880 – 1917) / З.И. Перегудова. – М.: РОССПЭН, 2000. – 430 с.

Отдельного корпуса жандармов в жизни общества и государства. Д.Р. Мамлеева, В.Д. Путятин, Н.К. Тышковец<sup>7</sup> и др. стали рассматривать отдельные направления деятельности жандармской железнодорожной полиции. Труды С.С. Гостевой и В.В. Мыщыкова<sup>8</sup> раскрывают специфику деятельности ЖПУ ж.д. в региональном ключе. Впервые жандармские полицейские отделения как подразделения низшего звена жандармских полицейских управлений становятся предметом специального изучения у С.А. Кузнецова<sup>9</sup>. Наличие общих закономерностей функционирования жандармских полицейских подразделений на железных дорогах Российской империи прослеживается в работах Ю.В. Рыжовой, В.Е. Санина<sup>10</sup>.

В работе В.М. Горяинова<sup>11</sup> дан анализ практики деятельности Курского губернского жандармского управления, выделены линейные (на железнодорожном транспорте) подразделения политического сыска в общей структуре подразделений Отдельного корпуса жандармов.

Обеспечению правопорядка на территории Курской губернии посвящены работы Н.И. Горловой, С.Н. Главинской, Е.И. Степановой<sup>12</sup>. Важный

---

<sup>7</sup> Мамлеева Д.Р. Меры полицейского обеспечения безопасности на транспорте (историко-правой аспект) / Д.Р. Мамлеева // Актуальные проблемы права и государства в XXI веке. – 2015. – № 7 – 5. – С. 214 – 220; Путятин В.Д. Становление и развитие органов внутренних дел на транспорте в дореволюционной России (начало) / В.Д. Путятин // Транспортное право. – 2006. – № 4. – С. 37 – 43; Тышковец Н.К. Анализ правоохранительной деятельности в сфере борьбы с хищениями на железных дорогах в России в начале XX в. / Н.К. Тышковец // Право и политика. – 2010. – № 3. – С. 552 – 555;

<sup>8</sup> Гостева С.С., Мыщыков В.В. Июльская забастовка 1913 в Отрогжских вагоно-ремонтных мастерских / С.С. Гостева, В.В. Мыщыков // Берегиня-777-Сова. – 2013. – № 1. – С. 27 – 31, и др.

<sup>9</sup> Кузнецов С.А. Создание отделений жандармской полиции Рязань-Уральской железной дороги в Саратовской губернии / С.А. Кузнецов // Историческое образование в современном мире: Сб. науч. ст. – Волгоград: Принт, 2009. – С. 183 – 188.

<sup>10</sup> Рыжова Ю.В. Организационно-правовые основы создания транспортной полиции в Российской империи / Ю.В. Рыжова // Труды Академии управления МВД России. – 2016. – № 3. – С. 86–90; Санин В.Е. Деятельность Жандармского полицейского управления Сибирской железной дороги по борьбе с преступностью: XIX – начало XX в. / В.Е. Санин // Международный журнал конституционного и государственного права. – 2017. – Т. 2. – № 2. – С. 46 – 50.

<sup>11</sup> Горяинов В.М. Исторические аспекты деятельности корпуса жандармов Российской империи в XIX – начале XX веков: дис... канд. истор. наук. – Курск, 2001. – 173 с.

<sup>12</sup> Горлова Н.И. Полиция российской провинции в XIX веке (на примере Курской губернии): автореф. дис... канд. истор. наук. – Курск, 2005. – 26 с.; Главинская С.Н. Организация деятельности полиции Черноземного центра России в 1901 – 1917 гг.: автореф. дис... канд. истор. наук. – Курск, 2006. – 26 с.; Степанова Е.И. Эволюция деятельности уездной полиции Курской губернии во второй половине XIX – начале XX вв.: автореф. дис... канд. истор. наук. – Курск, 2012. – 25 с.

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<sup>13</sup>. Работы этого автора ценны тем, что, рассматривая правоохранительную сферу в границах Курской губернии, Г.А. Салтык поднимает и такие специфические вопросы, как обеспечение чинами общей полиции проезда поездов «чрезвычайной важности» через Курскую губернию. По сути, Г.А. Салтык создала научное направление по изучению деятельности правоохранительных структур на территории Курской губернии.

Подробнее стали изучаться вопросы влияния строительства железных дорог на социально-экономическое развитие Центрального Черноземья в целом, и Курской губернии в частности. К таковым работам следует отнести исследования Ю.И. Гулидовой, Н.Е. Мухиной, М.А. Шаненкова<sup>14</sup> и др.

Немногочисленная иностранная научная литература представлена работами J.W. Daly, Ch.Ruud, J. Schneiderman, N. Weiss-man<sup>15</sup>. Данные работы рассматривают политическую ситуацию в дореволюционной России, взаимоотношения между правоохранительными органами и революционными организациями, характерные и для Центрального Черноземья.

В целом для историографии темы характерны скудность научных публикаций в дореволюционной России, незначительное их количество в советское время и постепенное обстоятельное возрождение интереса у современных исследователей к теме деятельности жандармской железнодорожной полиции. Анализ публикаций свидетельствует, что многие проблемы ставятся и решаются в рамках организационно-правовых основ

---

<sup>13</sup> Салтык Г.А. Охрана правопорядка, борьба полиции Курской губернии с преступностью: вторая половина XIX – начало XX вв. / Г.А. Салтык // Преступность: состояние, проблемы и перспективы борьбы: Сб. науч. тр. – Курск: Изд-во КГУ, 2002. – С. 25 – 28; Она же. Как курская полиция обеспечивала проезд поезда «чрезвычайной важности» / Г.А. Салтык // Курский край. Научно-исторический журнал. – 2003. – № 16 – 17 (48 – 49). – С. 36 – 39.

<sup>14</sup> Гулидова Ю.И. Становление и развитие железнодорожной отрасли в России 1836 – 1914 гг.: автореф. дис... канд. эконом. наук. – М., 2011. – 20 с.; Мухина Н.Е. История создания Юго-Восточной железной дороги и ее роль в экономическом развитии Центрального Черноземья (1865 – 1913): автореф. дис... канд. истор. наук. – Воронеж, 2007. – 24 с.; Шаненков М.А. Формирование и эксплуатация железнодорожной сети Орловской губернии во второй половине XIX – начале XX вв.: автореф. дис... канд. истор. наук. – Курск, 2009. – 26 с.

<sup>15</sup> Daly J.W. Autocracy under Siege, Security Police and Opposition in Russia 1866 – 1905. Dekalb: Northern Illinois univ. press, 1998. – 260 pp; Ruud Ch., Lopukhin A.A. Police Insubordination, and the Rule of Law // Russian History. – 1992. – № 20. – P. 147 – 162; 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.; Weiss-man N. Regular police in Tsarist Russia, 1900–1914 // The Russian Review. – 1985. – № 44. – P. 45 – 68.

функционирования органов политического сыска в Российской империи, тогда как деятельность жандармской железнодорожной полиции непосредственно в границах Курской губернии ранее не становилась предметом специального научного исследования.

**Цель работы** – исследование процесса жандармского полицейского обеспечения деятельности железных дорог на территории Курской губернии во второй половине XIX – начале XX вв.

**Задачи диссертационного исследования:**

– выявить основные предпосылки создания во второй половине XIX – начале XX вв. системы жандармских полицейских отделений железных дорог на линиях, проходивших по территории Курской губернии;

– выделить роль региональной специфики транспортной инфраструктуры, проанализировать темпы и особенности складывания системы жандармских полицейских подразделений с учетом плотности сети железных дорог;

– доказать на примере разграничения участков обслуживания жандармских полицейских отделений ЖПУ ж.д., действовавших на территории Курской губернии, линейный принцип организации службы, возможность в этой связи реализации ими горизонтальных связей в рамках межведомственного взаимодействия;

– рассмотреть обусловленность уровня общественного порядка и безопасности на линиях железных дорог в Курской губернии профессиональной подготовкой унтер-офицеров жандармских полицейских подразделений ЖПУ ж.д.;

– определить роль жандармских полицейских в обеспечении безопасности высших лиц государства при их поездках по железным дорогам;

– раскрыть механизм, динамику реализации общеполицейских функций по охране общественного порядка и обеспечению безопасности на объектах железнодорожного транспорта на уровне жандармских полицейских отделений;

– установить соотношение основных направлений деятельности жандармских полицейских подразделений ЖПУ ж.д. на территории Курской губернии во второй половине XIX – начале XX в., их место и роль в решении экономических, социально-политических проблем губернии.

**Источниковая база диссертационного исследования.** Неопубликованные источники представлены материалами 171 дела из 20 фондов восьми центральных и местных государственных архивов: Государственного архива Российской Федерации (ГАРФ)<sup>16</sup>; Российского государственного исторического архива (РГИА)<sup>17</sup>; Центрального Государственного исторического архива г. Москвы (ЦГАМ)<sup>18</sup>; Государственного архива

<sup>16</sup> ГАРФ. Ф. 76; Там же. Ф. 95; Там же. Ф. 102; Там же. Ф. 109; Там же. Ф. 110.

<sup>17</sup> РГИА. Ф. 350. Оп. 28. Д. 1, Д. 2, Д. 6; Там же. Оп. 11. Д. 1, Д. 3; Там же. Оп. 29. Д. 3 – 4.

<sup>18</sup> ЦГАМ. Ф. 4888. Оп. 5. Д. 624.



Белгородской области (ГАБО)<sup>19</sup>; Государственного архива Брянской области (ГАБрО)<sup>20</sup>; Государственного архива Курской области (ГАКО)<sup>21</sup>; Государственного архива Воронежской области (ГАВО)<sup>22</sup>; Государственного архива Орловской области (ГАОО)<sup>23</sup>.

Наравне с архивными материалами значительный интерес по теме диссертации представляют опубликованные источники, которые можно разделить на четыре группы. К первой группе относятся систематические сборники законов и предписаний. В сборнике Н.Л. Брюля<sup>24</sup> систематизированы нормы, соблюдение которых обеспечивали жандармские полицейские. Ко второй группе отнесены документы внутриведомственного характера, справочные книги А.А. Попова, С.И. Федорова, Л.А. Тимофеева<sup>25</sup>. Эти издания служили подспорьем для жандармских полицейских при исполнении ими служебных обязанностей. В третью группу включены материалы, касавшиеся объектов оперативного обслуживания жандармских полицейских подразделений – самой железной дороги: проекты сооружения линий на территории Курской губернии<sup>26</sup>, путеводители<sup>27</sup>; статистические данные о работе железных

19 ГАБО. Ф. 101. Оп. 1. Д. 1 – 2, Д. 5, Д. 53, Д. 66, Д. 84, Д. 87, Д. 120, Д. 137 – 141; Там же. Ф. 59. Оп. 1. Д. 1; Там же. Ф. 152. Оп. 1. Д. 1.

20 ГАБрО. Ф. 376. Оп. 1. Д. 101 – 102, Д. 140, Д. 205, Д. 271, Д. 320.

21 ГАКО. Ф. 46. Оп. 60. Д. 20, Д. 22, Д. 27; Там же. Ф. 1642. Оп. 1. Д. 148, Д. 766, Д. 772; Там же. Ф. 1659. Оп. 1. Д. 1 – 22; Ф. 1663. Оп. 1. Д. 12.

22 ГАВО. Ф. И-1. Оп. 1. Д. 1084, Д. 1103, Д. 1132, Д. 1273, Д. 1286, Д. 1674; Там же. Оп. 2. Д. 1045; Там же. Ф. И-13. Оп. 1. Д. 2; Там же. Ф. И-33. Оп. 73. Д. 2, Д. 6, Д. 73.

23 ГАОО. Ф. 852. Оп. 1. Д. 1, Д. 3, Д. 5, Д. 7, Д. 16, Д. 19; Там же. Оп. 2. Д. 10.

24 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 / Сост. Н.Л. Брюль. – СПб.: Семен. типо-лит. (И.А. Ефрона), 1889 – 1890. – 1075 с.

25 Попов А.А. Руководство для чинов Корпуса жандармов при производстве следствий и дознаний / А.А. Попов. – СПб.: тип. Месника и Римана, 1885. – 227 с.; Федоров С.И. Справочная книжка для нижних чинов ЖПУ ж.д. / С.И. Федоров. – 2-е. изд. – СПб.: тип. Штаба Отд. корп. жанд, 1903. – 523 с.; Тимофеев Л.А. Справочная книга для чинов Жандармских полицейских управлений железных дорог: По жандармско-полицейской части: Общие обязанности жандармской железнодорожной полиции / Л.А. Тимофеев. – СПб.: Тип. Шт. Отд. корп. жандармов, 1908. – 1238 с.

26 Записка к проекту сооружения железной дороги от г. Белгорода до г. Сумы. – СПб.: Типо-Литография, 1897. – 99 с.

27 Путеводитель по Московско-Курской железной дороге. – М.: Типо-литография товарищества И.Н. Кушнерев и К°, 1905. – 408 с.; Иллюстрированный спутник по Курско-Харьково-Севастопольской железной дороге: Описание дороги и ее окрестностей. – Харьков: Упр. Курско-Харьково-Севастоп. ж. д., 1902. – 274 с.

дорог<sup>28</sup>. К четвертой группе отнесены публикуемые с 1870 года ежегодные издания, содержавшие расписания чинов Отдельного корпуса жандармов, в том числе, подразделений железнодорожной полиции. Эти издания<sup>29</sup> позволили воссоздать хронологию образования и реорганизации подразделений в границах Курской губернии, определить количественный состав жандармских полицейских отделений железных дорог, их место в общей структуре ЖПУ ж.д.

По теме исследования использована мемуарная литература – воспоминания начальника императорской дворцовой охраны генерал-майора Отдельного корпуса жандармов А.И. Спиридовича, директора Департамента полиции А.А. Лопухина, начальника Киевского губернского жандармского управления В.Д. Новицкого, начальника Московского охранного отделения, а впоследствии – главы Особого отдела Департамента полиции С.В. Зубатова, командира Отдельного корпуса жандармов П.Г. Курлова<sup>30</sup> и др.

С привлечением всей совокупности источников в диссертации реконструированы многие явления, процессы, относившиеся к специфике жандармского полицейского обеспечения деятельности железных дорог на территории Курской губернии во второй половине XIX – начале XX вв.

**Методологические основы исследования.** Принцип историзма как один из основных методологических принципов определил применение сравнительно-исторического, хронологического, ретроспективного, статистического методов. Сравнительный анализ типичных явлений позволил выявить отличия в деятельности отделений жандармской железнодорожной полиции и губернской жандармерии, а также чинов общей полиции, выделить специфику в работе отделений на этапах строительства и эксплуатации железных дорог. Для получения количественных показателей, характеризующих деятельность жандармских железнодорожных подразделений, использовался математико-статистический метод, что позволило выявить удельный вес основных направлений в полицейской службе железнодорожных жандармов, определить характерные черты их реализации. На основе анализа событий и

<sup>28</sup> Главнейшие измерители и статистические данные о работе Московско-Киево-Воронежской железной дороги и ведении эксплуатационного хозяйства. Вып. 9. – Курск: Типография им. К. Маркса, 1925. – 84 с.

<sup>29</sup> Отдельный корпус жандармов: Общий состав управлений и чинов Отдельного корпуса жандармов: Испр. по 15 мая 1886 г. – СПб.: Тип.-лит. Месника и Римана, 1886. – 319 с.; Общий состав управлений и чинов Отдельного корпуса жандармов: Исправлен по 15-е октября 1915 г. – СПб: Типография Штаба Отдельного корпуса жандармов, 1915. – 815 с.

<sup>30</sup> Спиридович А.И. Записки жандарма / А.И. Спиридович. – М.: Фонд творч. инициатив, 1991. – 263 с.; Лопухин А.А. Настоящее и будущее русской полиции / А.А. Лопухин. – М.: В.М. Саблин, 1907. – 69 с.; Новицкий В.Д. Из воспоминаний жандарма / В.Д. Новицкий. – Л.: Прибой, 1929. – 288 с.; Зубатов С.В. Зубатовщина / С.В. Зубатов // Былое. – СПб., – 1917. – № 4. – С. 157 – 178.; Курлов П.Г. Конец русского царизма: Воспоминания бывшего командира Корпуса жандармов / П.Г. Курлов. – М.: Гос. изд-во, – 1923. – 296 с.

явлений, опираясь на принцип системности, непосредственно взаимосвязанный с комплексным подходом к исследованию, 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 вв. В диссертации использовался проблемно-хронологический подход, с помощью которого были реконструированы внутриорганизационные аспекты деятельности унтер-офицеров жандармских полицейских отделений железных дорог.

Следование методологическим принципам исторического познания и использование совокупности указанных методов позволило реконструировать целостный процесс жандармского полицейского обеспечения деятельности железных дорог на территории Курской губернии во второй половине XIX – начале XX вв., преодолеть субъективизм в оценке событий и явлений.

**Научная новизна** диссертации состоит в постановке проблемы. Прослежены во взаимосвязи генезис складывания железнодорожной сети и субъектов правоохранительной деятельности на территории Курской губернии.

Обоснована объективная необходимость сочетания линейного и территориального подходов к организации правоохранительных структур на транспорте.

Рассмотрены количественные факторы, характеризующие деятельность железнодорожной полиции, модифицированы методики их изучения.

Выявлены перспективные направления для последующей научной разработки: личностно-профессиональные качества железнодорожных жандармов как ключевой фактор эффективной деятельности правоохранительных органов на объектах железнодорожного транспорта, возможности использования исторического опыта в современных условиях.

Приведен ряд неизвестных и малоизвестных фактов из истории Курской губернии. В научный оборот введены материалы, представленные 106 архивными делами, 35 малоизвестными опубликованными источниками.

#### **Положения, выносимые на защиту:**

1. Выявлены основные предпосылки создания во второй половине XIX – начале XX вв. системы жандармских полицейских подразделений железных дорог на линиях, проходивших по территории Курской губернии, к числу которых отнесены: стратегическая важность развития железнодорожного транспорта для многих сфер жизни общества и государства; прогнозируемый уровень травматизма и пожароопасности; предполагаемая концентрация людских и материальных ресурсов на ограниченном пространстве; потребность в координации общих усилий в рамках межведомственного взаимодействия.

2. Выделена роль региональной специфики транспортной инфраструктуры как определяющего фактора при формировании системы правоохранительных органов на объектах транспорта: железнодорожное строительство приводило

к росту в структуре местного населения доли рабочего класса, технической интеллигенции, к увеличению миграционных потоков, росту маргинальных слоев в отдаленных местностях губернии.

3. Проанализированы темпы и особенности складывания системы жандармских полицейских подразделений с учетом плотности сети железных дорог, проходивших по территории Курской губернии во второй половине XIX – начале XX вв., уточнены структура, участки обслуживания и дислокация 11 жандармских полицейских отделений, действовавших на территории Курской губернии в составе пяти ЖПУ ж.д. в периоды их становления, развития, реорганизации.

4. Определены границы участков обслуживания жандармских полицейских отделений ЖПУ ж.д. с учетом линейного характера объекта оперативного обслуживания – железнодорожного транспорта, что обусловило действие жандармских полицейских подразделений за пределами территориальных административных единиц и необходимость реализации горизонтальных связей на региональном уровне.

5. Раскрыта суть профессиональной подготовки унтер-офицеров жандармских полицейских отделений ЖПУ ж.д. – основного кадрового звена, от деятельности которого зависел общественный порядок, безопасность и эффективность взаимодействия всех заинтересованных служб и ведомств.

6. Охарактеризована вся совокупность жандармских полицейских отделений железных дорог ЖПУ ж.д. на территории Курской губернии как самодостаточная и высокоорганизованная правоохранительная система.

7. Рассмотрена реализация специальных функций жандармских полицейских отделений железных дорог ЖПУ ж.д., в том числе координационные мероприятия по обеспечению безопасности при поездках по территории Курской губернии высших лиц государства с использованием железнодорожного транспорта.

8. На основе жандармского делопроизводства установлено соотношение основных направлений деятельности жандармских полицейских отделений ЖПУ ж.д. на территории Курской губернии во второй половине XIX – начале XX в., показаны место и роль жандармской полиции в решении экономических, социально-политических проблем губернии; сделан вывод, о превалировании общеполицейских вопросов в общей структуре задач, стоявших перед ведомством.

**Практическая значимость работы** состоит в том, что представленный материал, сделанные выводы и обобщения могут быть использованы в сфере подготовки кадров для территориальных органов МВД России на транспорте, в системе морально-психологического обеспечения оперативно-служебной деятельности современных территориальных органов МВД России на транспорте, способствовать формированию государственно-патриотического мировоззрения, корпоративной культуры и профессионально-значимых качеств сотрудников МВД.

Материалы диссертации применимы в научно-исследовательской работе, в рамках преподавания общих исторических курсов, а также специальных курсов: «История органов внутренних дел», «История деятельности территориальных органов МВД России на транспорте», факультативов по изучению истории Курской, Белгородской областей.

**Апробация работы.** Отдельные положения и основные выводы диссертации получили апробацию при публикации пяти статей в ведущих рецензируемых научных журналах, рекомендованных ВАК: «Известия Воронежского государственного педагогического университета» (3 статьи) и «Вестник Тамбовского университета. Серия: Гуманитарные науки» (2 статьи), восьми статей в иных изданиях, включенных в РИНЦ, доклады и публикации материалов на пяти международных и двух межрегиональных конференциях. Важной частью апробации научной работы стал выпуск учебного пособия «Обеспечение безопасности железных дорог жандармскими полицейскими управлениями (1867–1917 гг.)», занявшем в Всероссийском конкурсе научно-исследовательских работ МВД, посвященном празднованию 300-летия российской полиции, третье место. Общее количество публикаций по теме исследования 20, общий объем – 10,3 п.л.

**Структура работы.** Работа включает введение, две главы по два и три параграфа соответственно, заключение, список источников и литературы, приложение.

### Основное содержание работы

Во введении обосновываются актуальность выбранной темы, объект и предмет, указываются хронологические рамки, практическая ценность исследования, дается обзор историографии и источниковой базы, определяются цель и задачи, обозначается научная новизна работы, формулируются положения, выносимые на защиту, сообщаются сведения об апробации.

В *первой главе «Становление и развитие правоохранительных органов на железнодорожном транспорте в Курской губернии»* изучается процесс возникновения и становления первых подразделений жандармской железнодорожной полиции на линиях железных дорог в связи с их постройкой и вводом в эксплуатацию на территории Курской губернии.

В *первом параграфе «Формирование железнодорожной сети как объекта правоохранительной деятельности»* рассматриваются проблемы формирования железнодорожной сети в условиях аграрной провинции, которой являлась Курская губерния. Курская губерния стала одной из первых, на землях которой развернулось бурное строительство железных дорог. Еще на стадии проектирования железных дорог местом формирования железнодорожного пересечения Киевской дороги с линией Московско-Южного направления был выбран Курск. Курск был более перспективен в стратегическом и торгово-промышленном отношении по сравнению, например, с Орлом. Вопросы строительства и эксплуатации

железнодорожных линий на территории Курской губернии рассматривались на уровне верховной власти как часть общегосударственного процесса модернизации страны, направления строительства определялись как стратегическими, так и экономическими интересами. Региональная специфика транспортной инфраструктуры на территории Курской губернии была обусловлена быстрыми темпами развития железнодорожного транспорта. По территории Курской губернии проходили линии Московско-Курской дороги; Курско-Киевской, ставшей Киево-Воронежской, а в последствии – Московско-Киево-Воронежской дорогой; Юго-Восточных дорог; Курско-Харьково-Азовской, в последствии Курско-Харьково-Севастопольской, а затем – Южных железных дорог; Белгород-Сумской дороги; Обоянской узкоколейной железной дороги; Северо-Донецкой железной дороги. Курская губерния располагала обширной железнодорожной сетью. Общая протяженность всех линий к началу XX в. составляла 1304 версты. На территории Курской губернии действовало около 20 крупных железнодорожных предприятий – депо и мастерских, где трудилось несколько тысяч железнодорожных служащих. В опубликованных источниках приведены статистические данные за 1905 г., согласно которым в среднем по России на каждую версту железнодорожного пути приходилось 13 человек (12,7), каждые 2 000 верст пути обслуживали 25 000 человек<sup>31</sup>. Сопоставив указанные цифры с общей длиной железнодорожных линий, пролежавших по территории Курской губернии, приходим к выводу, что жандармские полицейские действовали в социальной среде, насчитывавшей 16 тысяч железнодорожных служащих.

По мере создания и становления железнодорожной инфраструктуры начал расти и уровень специфичной преступности. Это прежде всего кражи грузов, элементов железнодорожного полотна. Возникла необходимость контроля за соблюдением правил пользования транспортной инфраструктурой, обеспечением мер безопасности, состоянием трудовых правоотношений, разрешением коммерческих споров и претензий. Актуализировалась потребность в обеспечении безопасности населения, имущества и перевозимых грузов. Собственники объектов транспортной инфраструктуры также были заинтересованы в соблюдении сроков ввода дорог в эксплуатацию и их бесперебойном функционировании. С учетом разнообразия, неоднородности общественных отношений в период строительства и эксплуатации железных дорог возникла необходимость в особой властной правоохранительной структуре, призванной обеспечить безопасность на их линиях.

*Во втором параграфе «Место и основные направления деятельности жандармских полицейских подразделений»* рассмотрена достаточно разветвленная полицейская среда в Курской губернии, в которую с середины

---

<sup>31</sup> Кикодзе Г.С. Линейные железнодорожные служащие, их роль и значение / Г.С. Кикодзе. – Харьков: Типография «Печатник», 1911. – С. 1.

XIX в. стала вливаться структура жандармских полицейских подразделений, специально призванная обслуживать линии железнодорожного транспорта. Отделения были организованы по линейному принципу с зоной обслуживания в 200 верст. Оставаясь основным звеном в общей структуре правоохранительных органов Российской империи, жандармские полицейские отделения напрямую подчинялись управлениям, находившимся в Харькове, Орле и Москве. Структурно и функционально жандармские полицейские подразделения были «встроены» в сеть железных дорог как система по обеспечению безопасности на объектах железнодорожного транспорта. Железные дороги и железнодорожники для жандармской полиции представляли подконтрольную внешнюю среду, на которую была направлена их оперативно-служебная деятельность. В первую очередь, специфика деятельности жандармской железнодорожной полиции была обусловлена особенностями обслуживаемой инфраструктуры: строительством железных дорог, их эксплуатацией, сопряженной с непрерывным процессом перевозки грузов и пассажиров. За период существования жандармских железнодорожных подразделений на территории Курской губернии их численность возрастала пропорционально протяженности железнодорожных линий. Количественные и качественные изменения элементов организационной структуры были следствием разнохарактерных причин: строительством новых железнодорожных линий, увеличением грузовых и пассажирских перевозок. Таким образом, вслед за развитием железных дорог на территории губернии неизбежно изменялась и система правоохранительных органов на транспорте, что проявлялось в изменении дислокации отделений и участков их обслуживания.

Жандармские полицейские отделения создавались и реорганизовывались внутри жандармского полицейского ведомства распоряжениями командира Отдельного корпуса жандармов (далее ОКЖ), который, с одной стороны, был подчинен министру внутренних дел и являлся его заместителем, с другой стороны – руководил Штабом корпуса. Инициатива об изменении мест дислокации жандармских полицейских отделений железных дорог исходила от начальников ЖПУ ж.д., а окончательное решение было за командиром ОКЖ. В свою очередь, решение о создании и реорганизации управлений ЖПУ ж.д. всегда принимались на самом высоком уровне высшим лицом государства – императором на основе докладов Шефа жандармов – министра внутренних дел.<sup>32</sup>

О месте жандармских полицейских подразделений в общей структуре правоохранительных органов Курской губернии свидетельствуют данные исследования. Если обеспечением правопорядка на железнодорожных линиях Курской губернии в 1884 г. занимались 3 начальника отделений и 98 нижних чинов, то к 1912 г. штат офицеров, задействованных в обеспечении правопорядка на объектах железнодорожного транспорта на территории

---

<sup>32</sup> ГАРФ. Ф. 110. Оп. 22. Д. 238. Лл. 28 об. – 29.

Курской губернии составлял 11 единиц, а нижних чинов (вахмистров и унтер-офицеров) – 269, тогда как, по сведениям приведенным В.М. Горяйновым, штат Курского губернского жандармского управления в начале XX в. состоял из 4 офицеров и 16 унтер-офицеров<sup>33</sup>.

К 1911 г. на территории Курской губернии завершилось складывание системы жандармских полицейских отделений железных дорог. До 1887 г. на территории Курской губернии действовало 3 отделения (Курское, Киевское и Харьковское), относившихся к 2 ЖПУ ж.д. (Орловскому и Харьковскому), после 1911 г. – 11 отделений (Курское, Брянское, Глуховское, Рышковское, Мармыжское, Конотопское, Белгородское, Валуйское, Старо-Оскольское, Сумское, Основское). Между этими датами, в результате развития сети железных дорог, жандармские полицейские отделения и управления укрупнялись, разделялись, изменяли свои наименования. Так, на территории Курской губернии за весь период деятельности появлялись участки обслуживания отделений, общее количество наименований которых составило 19: Курское, Киевское, Харьковское, Белгородское, Конотопско-Курское, Глуховское, Конотопское, Коренево-Курское, Курско-Воронежское, Ливно-Воронежское, Мармыжское, Валуйское, Острогожское, Старо-Оскольское, Льгово-Брянское, Брянское, Рышковское, Сумское, Основское; общее количество наименований управлений – 6: Орловское, Московское, Московско-Киевское, Харьковское, Харьково-Царицинское, Кременчугское.

Все названные отделения относились к жандармской железнодорожной полиции: жандармской она являлась по составу, так как организация службы была военной; железнодорожной – по объекту обслуживания; полицией – по функциям. Жандармская железнодорожная полиция эффективно взаимодействовала с представителями различных служб и ведомств: представителями губернского жандармского управления; сыскными и охранными отделениями; чинами общей полиции, полицейской стражи, министерства путей сообщения и т.д. При этом разные места дислокации управлений дорог и конкретного ЖПУ иногда порождали конфликтную ситуацию в вопросах межведомственного взаимодействия. Так, например, управление Московско-Киево-Воронежской железной дороги находилось в Курске, а начальство Московско-Киевского ЖПУ ж.д. – в Москве, что создавало напряженность из-за нарушений рангового соответствия руководителей.

На основе рассмотренных материалов сделан вывод о том, что на территории Курской губернии процесс становления жандармских полицейских отделений железных дорог происходил одновременно с развитием железнодорожной сети, не был единовременным и носил поступательный характер, жандармские полицейские отделения были самыми

---

<sup>33</sup> Горяйнов В.М. Курское губернное жандармское управление: События и люди в документах курских архивов: 80-летию образования Курской области посвящается / В.М. Горяйнов // – Курск, 2014. – Вып. 12. – С. 74.



многочисленным элементом железнодорожной полиции, однородными по организации.

Во второй главе «Механизм и основные направления деятельности жандармских полицейских подразделений» исследуется повседневная работа жандармских полицейских подразделений железных дорог на территории Курской губернии во второй половине XIX – начале XX вв.

В первом параграфе «Унтер-офицеры как основа кадровой структуры жандармских железнодорожных подразделений» рассматривается деятельность унтер-офицеров, выполнявших значительную часть обязанностей жандармской железнодорожной полиции на местах, непосредственно на участках оперативного обслуживания, проходивших по территории Курской губернии. Основное кадровое звено вновь создаваемых жандармских полицейских подразделений формировалось за счет армии и перевода служащих ЖПУ ж.д. из уже действовавших подразделений. Так, при формировании Валуйского и Старо-Оскольского отделений штат личного состава единовременно был сформирован почти на 50 % за счет действовавших унтер-офицеров того же управления<sup>34</sup>. Между отделениями происходила постоянная ротация кадрового звена, которая позволяла вновь созданному отделению оперативно приступать к решению стоявших задач, что было особенно актуальным в период широкомасштабных строительных работ и ввода в эксплуатацию новых линий. Не допускались на службу «бывшие в штрафах по суду и следствию, или имеющие казенные или частные долги, равно лица польского происхождения, католического исповедания или женатые на католичках, а также евреи, хотя бы и крещеные»<sup>35</sup>. Такие ограничения были продиктованы стремлением к сохранению единства российской государственности и чистоте рядов в жандармской полицейской среде. Нравственные качества, репутация среди коллег по прежнему месту службы, характеристики от начальников имели особое значение.

Отбор на службу был строг. Связано это было с тем, что жандармский унтер-офицер зачастую находился на удалении от начальства в десятках верст, и в большинстве ситуаций он должен был свободно ориентироваться и принимать оптимальные решения. Ежегодное продление службы унтер-офицерам после пятилетней службы также способствовало избавлению подразделений от нерадивых унтер-офицеров, с одной стороны. С другой – такое обстоятельство было действенным напоминанием для нижних чинов о необходимости постоянного совершенствования для соответствия занимаемой должности.

Для исполнения возложенных обязанностей жандармский унтер-офицер должен был находиться при той станции, которая была назначена ему как

<sup>34</sup> ГАРФ. Ф. 110. Оп. 22. Д. 478. Л. 54 об.

<sup>35</sup> Козьмин К. Правила для приема офицеров в Отдельный корпус жандармов / К. Козьмин. – Казань: Типография П.И. Кидалинского, 1899. – С. 3 – 5.

местожительство. В большинстве случаев унтер-офицеры несли службы на одиночных постах и маршрутах при круглосуточных циклах работы, были подвержены сезонным колебаниям погодных условий, становились объектами преступных посягательств. Зачастую унтер-офицеры переводились из отделения в отделение с низшего оклада на аналогичный при наличии среднего и высшего уровня денежного довольствия, что свидетельствует о том, что перевод был продиктован исключительно служебной необходимостью.

Старшим среди унтер-офицеров был вахмистр. На эту должность назначались унтер-офицеры, положительно зарекомендовавшие себя на службе. Вахмистр вел учет и распределял наряды на службу нижних чинов, заботился об исправном состоянии казенных вещей, отвечал за наличие форменного обмундирования. Комплектование частей Корпуса жандармов людьми из всех родов войск требовало на постоянной основе проведения совместных строевых тренировок и организации служебной подготовки в каждом жандармской полицейском отделении.

Обязанность по обучению личного состава возлагалась на начальника отделения. Выработка навыков стрельбы из огнестрельного оружия представляла особую важность для чинов жандармских полицейских подразделений железных дорог в связи с тем, что они несли службу с огнестрельным оружием, зачастую приходилось применять полученные навыки на практике.

Исследованные факты свидетельствуют, что руководители жандармских полицейских подразделений железных дорог были способны правильно организовать эффективное обучение личного состава, в том числе и тех нижних чинов, грамотность и строевая подготовка которых оставляли желать лучшего. Прослеживается правильная система ознакомления вновь поступавших на службу с их служебными обязанностями путем передачи новичков на попечение опытным старослужащим унтер-офицерам и вахмистрам. Успешному выполнению разнонаправленных задач, стоявших перед чинами жандармской железнодорожной полиции, способствовал высокий уровень профессиональной подготовки унтер-офицеров и единообразный подход к действиям в типовых ситуациях. Если, по свидетельствам авторов второй половины XIX – начала XX вв., например И.Т. Тарасова, изучавшего полицейскую службу Российской империи «к полицейской службе могли привлечь только поиски за куском насущного хлеба, а не почет и вообще высокое служебное положение»<sup>36</sup>, то к жандармской полицейской службе на железных дорогах допускались люди испытанной нравственности, хорошо зарекомендовавшие себя по прежнему месту службы. 27 января 1892 г. унтер-офицер Курско-Конотопского отделения, относившегося к Орловскому ЖПУ ж.д., Василий Березин спас жизнь железнодорожного кондуктора Владимира Данилова, которому

---

<sup>36</sup> Тарасов И.Т. Полиция в эпоху реформ / И.Т. Тарасов. – М.: Типография А.И. Мамонтова и К<sup>о</sup>, 1885. – С. 51.

угрожала опасность быть раздавленным поездом<sup>37</sup>. 1 апреля 1894 г. унтер-офицеру Курского отделения Орловского ЖПУ ж.д. Козьме Скопцову объявлена благодарность за обнаружение и задержание бежавшего новобранца из 224 Резервного батальона Старобельского уезда<sup>38</sup>.

Знаки отличия являлись эффективным методом поощрения и стимулирования для дальнейшей добросовестной службы. Прослужившие на сверхсрочной службе 5 лет награждались узким золотым шевроном на левых рукавах мундира и шинели, 10 лет – серебряной медалью «За усердие»<sup>39</sup>.

Редки были жалобы на действия унтер-офицеров со стороны железнодорожной администрации, пассажиров, так как деятельность унтер-офицеров строилась на строгом исполнении законов. Командование не скупилось на щедрые награды и продвижения по службе, если это было заслужено. В знак благодарности унтер-офицеру Валуйского отделения Харьково-Царицынского ЖПУ ж.д. Петру Соломатину некая госпожа Жукова предложила принять от нее десять рублей в качестве награды. Эти деньги, в соответствии с предписанием Штаба Отдельного корпуса жандармов от 18 декабря 1900 г. за № 8479, разрешено было принять, записать указанные деньги в приходно-расходную книгу в отдел переходящих сумм отделения и приказом по управлению наградить указанного унтер-офицера, выдав их ему по принадлежности<sup>40</sup>. Однако, если унтер-офицер самостоятельно принимал награду в виде денег или подарков, то это грозило для него суровым наказанием<sup>41</sup>. Руководство Отдельного корпуса жандармов, начальники ЖПУ ж.д. и начальники отделений внимательно оценивали обстоятельства тех или иных жалоб, принимали радикальные меры, вплоть до увольнения лиц, которые сами становились на путь преступлений.

В исследовании приведен перечень статей расходов жандармских унтер-офицеров, таких как: за съем жилья, на отопление и освещение жилья, на обмундирование, на канцелярские товары, на ремонт оружия, расходы, связанные с проездом по железным дорогам. Указаны способы компенсаций этих расходов, в том числе расходов начальников отделений, связанных с содержанием агентурного аппарата. Проведен анализ приказов о поощрениях и взысканиях чинов жандармской железнодорожной полиции, приведены критерии для изменения окладов жандармских унтер-офицеров, поощрительных выплат. Через систему социальных гарантий рассмотрен механизм повышения эффективности службы нижних чинов жандармской железнодорожной полиции. Сделан вывод, что система льгот и поощрений обеспечивала наибольшую привлекательность для прохождения службы в жандармских полицейских подразделениях железных дорог по сравнению с

---

<sup>37</sup> ГАРФ. Ф. 110. Оп. 22. Д. 238. Л. 63.

<sup>38</sup> Там же. Д. 239. Л.37.

<sup>39</sup> Там же. Д. 479. Л. 20 об., 87.

<sup>40</sup> Там же. Д. 482. Л. 57 об.

<sup>41</sup> Там же. Л. 47 об.

губернским жандармским управлением или чинами общей полиции. Эти обстоятельства в значительной мере способствовали тому, что железнодорожные жандармы являлись элитой правоохранительной системы Российской империи.

*Второй параграф «Реализация железнодорожной жандармской полицией специальных функций»* посвящен анализу специальных задач, связанных с эксплуатацией железнодорожного транспорта. Обзор деятельности показывает, что функции жандармской железнодорожной полиции значительно превосходили объем задач общей полиции. Условия, в которых проявлялись специфические функции железнодорожных жандармов, имели ситуативный, временный характер и требовали от жандармской железнодорожной полиции особых мер реагирования.

Распространение революционных идей на территории Курской губернии совпали с интенсивным развитием железнодорожного транспорта. Купирование революционных настроений на транспортных артериях, выявление и пресечение революционной пропаганды на объектах обслуживания являлось специальной функцией жандармских полицейских подразделений железных дорог. Быстрому распространению революционных идей в железнодорожной среде способствовал их тяжелый труд. 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 якобы в Харькове забастовка увенчалась прибавлением жалования железнодорожным служащим. В мастерских депо ст. Белгород ходили такие разговоры: «начальство беспокоится только о тех, кто забастовкой о себе напоминает»<sup>42</sup>. Такие разговоры требовали немедленного реагирования со стороны начальников отделений ЖПУ ж.д. Они должны были знать в лицо всех недовольных железнодорожных служащих, владеть информацией о настроениях в их среде. По вопросам о брожениях среди железнодорожников начальники отделений осуществляли взаимообмен информацией с Курским Губернским жандармским управлением<sup>43</sup>.

Реализация специальных функций была возможна при взаимодействии жандармов с местной администрацией и чинами городской и сельской полиции. Унтер-офицерам 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

---

<sup>42</sup> ГАКО. Ф. 1642. Оп. 1. Д. 766. Лл. 12 – 13, 28 – 28 об.

<sup>43</sup> Там же. Оп. 56. Д. 2. Л. 5.

сохранности имущества<sup>44</sup>. При возникновении забастовок чины жандармской железнодорожной полиции должны были принимать решительные меры, направленные на пресечение беспорядков. Решение вопросов о допуске к службе на железную дорогу лиц, за которыми числились неблагоприятные в политическом отношении сведения, зависело исключительно от начальника ЖПУ ж.д.<sup>45</sup>

С целью недопущения беспорядков 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 годах, в том числе о неблагоприятных в политическом отношении лицах<sup>46</sup>. В случае выявления агитаторов их предписывалось незамедлительно арестовывать при наличии к тому достаточных оснований<sup>47</sup>. Привлекать же к ответственности кого-либо лишь по агентурным данным, без производства дознания сотрудникам жандармских полицейских отделений было запрещено<sup>48</sup>.

Частые поездки императора по железным дорогам в условиях социально-политической нестабильности провоцировали радикально-настроенных лиц на вмешательство в деятельность железнодорожного транспорта. Железные дороги породили новую ситуацию – терроризм против царя и членов его семьи, высших лиц государства. При интенсивных поездках через Курскую губернию нагрузка на чинов жандармских полицейских отделений железных дорог была наиболее высокой по сравнению, скажем, с восточными регионами страны. Помимо личного присутствия и присутствия начальников ЖПУ ж.д., начальники отделений по участкам своего обслуживания дополнительно организовывали сопровождение поезда двумя унтер-офицерами<sup>49</sup>. В вопросах обеспечения безопасности Высочайших проездов межведомственное взаимодействие было организовано на всех уровнях и этапах: до, во время и после проследования высших лиц государства по территории Курской губернии. Жандармская железнодорожная полиция выступала координатором между всеми ведомствами и службами, разрешала возникавшие противоречия. О всех распоряжениях по разрешению недоразумений и пререканий местный начальник отделения ЖПУ ж.д.

---

<sup>44</sup> Тимофеев Л.А. Обязанности жандармской железнодорожной полиции по жандармско-полицейской части / Л.А. Тимофеев. – 2-е изд., перераб. и доп. – СПб.: Типография Министерства внутренних дел, 1912. – С. 108.

<sup>45</sup> ГАРФ. Ф. 76. Оп. 1. Д. 67. Л. 39.

<sup>46</sup> ГАКО. Ф. 1642. Оп. 56. Д. 2. Лл. 42 – 44 об.

<sup>47</sup> Афанасьева О.В. Деятельность Ишимского отделения Омского Жандармского полицейского управления железных дорог в 1914 – 1917 гг. (по документам Тюменского государственного архива) / О.В. Афанасьева // Историческая и социально-образовательная мысль. – 2016. – Т. 8 – № 6/1. – С. 49.

<sup>48</sup> ГАКО. Ф. 1642. Оп. 1. Д. 766. Л. 5.

<sup>49</sup> ГАБО. Ф. 101. Оп. 1. Д. 53. Лл. 2 – 2 об.

немедленно доносил начальнику ЖПУ ж.д., а тот, в свою очередь, командиров Отдельного корпуса жандармов.

Таким образом, чины жандармской железнодорожной полиции принимали действенные меры по реализации специальных функций: контролю за железнодорожными служащими, купированию революционных проявлений, обеспечению безопасности следования поездов чрезвычайной важности. ЖПУ ж.д. являлись частью единого государственного аппарата, осуществляли свою деятельность в четких правовых рамках. Направления деятельности жандармской железнодорожной полиции имели разносторонний характер, что способствовало надлежащему функционированию железных дорог и государства в целом.

В *третьем параграфе «Деятельность железнодорожной жандармерии по обеспечению общеполцейских обязанностей»* анализируется механизм охраны общественного порядка, предупреждения, раскрытия и расследования преступлений на участках обслуживания жандармской железнодорожной полиции. На основе справочной книги Л.А. Тимофеева<sup>50</sup>, обобщившей все статьи законов, приказов, инструкций, положений и прочих указаний, регламентировавших деятельность жандармских полицейских подразделений железных дорог, применяя математико-статистические и количественные методы, проанализирована степень важности различных аспектов деятельности жандармских полицейских подразделений железных дорог во второй половине XIX – начале XX вв. Проведенный анализ позволил сделать выводы: первое место занимала сфера охраны общественного порядка и спокойствия на железных дорогах (около 23 %); второе место занимали резонансные происшествия, а именно преступления против чужой собственности, происшествия с поездами в пути и на станциях, причинение вреда здоровью, оскорбление железнодорожных служащих (около 19 %); Следующая по значимости функция – борьба с преступными посягательствами на грузы, выявление правонарушений в сфере пассажирских перевозок. К этому направлению относилось около 18 % нормативных документов<sup>51</sup>. Проведение мероприятий, вызванных социально-политической обстановкой в стране, оказание содействия службам и ведомствам при военных перевозках, перевозки арестантов, почты, оказание помощи в розыске и задержании скрывшихся лиц, а также вопросы паспортного контроля, надзора за санитарным

---

<sup>50</sup> Тимофеев Л.А. Справочная книга для чинов Жандармских полицейских управлений железных дорог: По жандармско-полицейской части: Общие обязанности жандармской железнодорожной полиции / Л.А. Тимофеев. – СПб.: Тип. Шт. Отд. корп. жандармов, 1908. – 1238 с.

<sup>51</sup> Петрыкин Н.Н. К вопросу об источниках изучения деятельности жандармской железнодорожной полиции (по материалам «Справочной книги» для чинов жандармских полицейских управлений железных дорог) / Н.Н. Петрыкин // Рубежи истории. – 2019. – № 1. – С. 23 – 24.

состоянием на железных дорогах занимали значительное место в повседневной службе чинов жандармской железнодорожной полиции.

Данные исследования свидетельствуют, что, с одной стороны, высока была актуальности задач, стоявших перед правоохранительными органами на объектах железнодорожного транспорта. С другой стороны, работа жандармских полицейских подразделений железных дорог была направлена на снижение уровня преступности по приоритетному направлению деятельности в общей структуре происшествий. К одному из таких направлений относились «грузовые» преступления, доля которых росла ежегодно как в абсолютном, так и в процентном соотношении. По большей части это было связано с их высокой латентностью<sup>52</sup>.

Нередко кражам грузов способствовали железнодорожные служащие такими формальными действиями как небрежная пломбировка вагонов, ненадлежащее укрепление люков, намеренное искажение сопроводительных документов. Ряд действий был прямо направлен на совершение хищений грузов. К таковым можно отнести намеренную порчу вагонов, их постановку в тупики и на удаленные пути, подсыпку песка в буксы для отцепки вагона, его преждевременную разгрузку, когда он мог бы следовать дальше и т.д. Уже к началу XX в. инженер путей сообщений Г.С. Кикодзе приводил более 20 известных ему способов хищений грузов<sup>53</sup>.

Ведомость Харьково-Царицынского ЖПУ ж.д. свидетельствует о том, что основная доля дознаний (96,6 %) производилась жандармскими унтер-офицерами и лишь менее 4 % – начальниками отделений. В общей структуре дознаний преобладали происшествия, связанные с телесными повреждениями и увечьями – 16,6 %; кражи железнодорожного имущества – 14,7 %. Из ведомости Сумского отделения за 1910 г. следует, что в год было составлено 4254 протоколов по происшествиям в соответствии с Общим уставом российских железных дорог, произведено 128 дознаний, по которым в 57 случаях виновные были установлены, раскрываемость составляла 44,5 %<sup>54</sup>.

В проведенном исследовании дан анализ каждого направления деятельности. Полученные результаты совпали с проведенным анализом описи всех дел Курского жандармского полицейского отделения ЖПУ ж.д. в период с 1869 г. по 1916 г., состоящей из 2118 наименований. В общей структуре задач, стоявших перед ведомством, преобладало исполнение общеполицейских обязанностей, а отнюдь не карательных функций, что подчеркивает особое место и существенную роль жандармских полицейских подразделений железных дорог в решении не только правоохранительных, но и экономических, социально-политических проблем губернии и Центрального Черноземья в целом.

---

<sup>52</sup> ГАРФ. Ф. 110. Оп. 22. Д. 135. Л. 11.

<sup>53</sup> Кикодзе Г.С. Линейные железнодорожные служащие, их роль и значение / Г.С. Кикодзе. – Харьков: Типография «Печатник», 1911. – С. 25 – 43.

<sup>54</sup> ГАРФ. Ф. 110. Оп. 22. Д. 135. Л. 11.

**В заключении** подводятся итоги исследования, которые подтверждают новизну исследуемой проблемы и значимость научных результатов. 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.

Исследование проблемы позволило сделать выводы:

1) Предпосылками создания во второй половине XIX в. системы жандармских полицейских отделений на линиях, проходивших по территории Курской губернии, стала необходимость в обеспечении нормальной деятельности объектов железнодорожного транспорта; скорейшем реагировании на происшествия и принятии неотложных мер для снижения возможных рисков; предупреждении правонарушений и раскрытии преступлений.

2) Эффективная правоохранительная деятельность на объектах железнодорожного транспорта была возможной только при учете линейного построения самих железных дорог, определившим линейный принцип организации службы жандармской железнодорожной полиции.

3) За 50-летний период существования жандармской железнодорожной полиции до марта 1917 г. по территории Курской губернии пролегли зоны ответственности 11 отделений, относившихся к 5 управлениям железных дорог. Средняя численность состава жандармской железнодорожной полиции, задействованного на территории Курской губернии, составляла от 98 до 269 человек. Это в значительной мере превышало численный состав Курского губернского жандармского управления.

4) Унтер-офицеры составляли до 96 % численности жандармской железнодорожной полиции. Их подготовка являлась залогом успеха действий в сложных условиях, при значительном удалении от руководства.

5) Специальные функции, такие как контроль за революционными проявлениями среди железнодорожников, обеспечение проследования экстренных поездов чрезвычайной важности при Высочайших путешествиях, отличали жандармских полицейских от губернской жандармерии и общей полиции.

6) Жандармские полицейские, обладавшие определенной автономностью от местной исполнительной власти, одновременно выступали координаторами межведомственного взаимодействия при обеспечении безопасности следования поездов чрезвычайной важности осуществлении массовых перевозок в ходе Столыпинской аграрной реформы, ликвидации эпидемий, тем самым участвовали в реализации государственной политики.

Опыт деятельности жандармской железнодорожной полиции на территории Курской губернии содержит ценные элементы для использования



его при подготовке кадров для современных правоохранительных органов, в том числе и в системе морально-психологического обеспечения оперативно-служебной деятельности территориальных органов МВД России на транспорте.

**В приложении** содержатся: карты железных дорог на территории Курской губернии в начале XX века; авторские схемы участков оперативного обслуживания, проходивших по железнодорожным линиям на территории Курской губернии, в том числе, отражающие границы на территории Курской губернии Курского, Киевского, Харьковского, Белгородского, Глуховского, Конотопско-Курского, Конотопского, Коренево-Курского, Курско-Воронежского, Ливно-Воронежского, Мармьжского, Валуйского, Острогожского, Старо-Оскольского, Льгово-Брянского, Брянского, Рышковского, Сумского, Основского жандармских полицейских отделений; сводные таблицы, отражающие хронологию становления, развития и реорганизации жандармских полицейских отделений; документы служебного характера; статистические сведения о результатах дознаний.

### **Список работ, опубликованных автором по теме диссертации.**

#### **Статьи, опубликованные в журналах, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией Российской Федерации**

1. Петрыкин Н.Н. Структура жандармских полицейских отделений железных дорог на территории Курской губернии в начале XX века: проблемы и перспективы изучения / Н.Н. Петрыкин // Известия Воронежского государственного педагогического университета. – 2018. – № 3 (280). – С. 94 – 97 (0,36 п.л.).

2. Петрыкин Н.Н. К вопросу о взаимодействии жандармских полицейских подразделений железных дорог и ведомства путей сообщения на территории Курской губернии (вторая половина XIX – начало XX века) / Н.Н. Петрыкин // Известия Воронежского государственного педагогического университета. – 2018. – № 4 (281). – С. 127 – 132 (0,49 п.л.).

3. Петрыкин Н.Н. Архивная опись дел Курского жандармского полицейского отделения как источник изучения деятельности железнодорожной полиции (1869 – 1916 гг.) / Н.Н. Петрыкин // Вестник Тамбовского университета. Серия: Гуманитарные науки. – 2019. – Т. 24. – № 179. – С. 159 – 165 (0,62 п.л.).

4. Петрыкин Н.Н. К вопросу о службе в полиции (на архивных материалах жандармской железнодорожной полиции второй половины XIX – начала XX века) / Н.Н. Петрыкин // Известия Воронежского государственного педагогического университета. – 2020. – № 2 (287). – С. 99 – 102 (0,36 п.л.).

5. Петрыкин Н.Н. Жандармская железнодорожная полиция: опыт осуществления массовых перевозок на территории Курской губернии (1896 – 1914) / Н.Н. Петрыкин // Вестник Тамбовского университета. Серия: Гуманитарные науки. – 2020. – Т. 25. – № 187. – С. 110 – 119 (0,89 п.л.).

**Статьи, опубликованные в других научных изданиях:**

1. Петрыкин Н.Н. Охрана экстренных поездов чрезвычайной важности при Высочайших путешествиях. Историческая ретроспектива (на материалах Курского губернского жандармского управления) / Н.Н. Петрыкин // Проблемы правоохранительной деятельности. – 2017. – № 3. – С. 71 – 77 (0,59 п.л.).

2. Петрыкин Н.Н. Курское губернное жандармское управление в преддверии Февральской революции (на архивных материалах Белгородского отделения) / Н.Н. Петрыкин // Берегиня-777-Сова. – 2017. – № 3. – С. 21 – 23 (0,16 п.л.).

3. Петрыкин Н.Н. Последствия ликвидации жандармских полицейских управлений железных дорог для транспортной системы России / Н.Н. Петрыкин // Актуальные вопросы деятельности линейных подразделений территориальных органов МВД России на транспорте: сборник материалов Международной научно-практической конференции (26 мая 2017 г., г. Белгород). Выпуск 3. – Белгород: Белгородский юридический институт МВД России имени И.Д. Путилина, 2017. – С. 103 – 107 (0,22 п.л.).

4. Петрыкин Н.Н. Революционные настроения в Российской империи в 70-е годы XIX века и их оценка жандармским корпусом / Н.Н. Петрыкин // Типичное и особенное в истории российской провинции: к 100-летию революционных событий 1917 г. в России. – Курск: Изд-во КГУ, 2018. – С. 85 – 91 (0,26 п.л.).

5. Петрыкин Н.Н. История становления жандармских полицейских отделений на сети железных дорог Курской губернии (по материалам архивных фондов России) / Н.Н. Петрыкин // «Историк и архивы»: материалы научной конференции, посвященной 100-летию архивной службы России и 115-летию архивной службы Курской области. – Курск: ИП Афанасьева Е.А., 2018. – С. 41 – 45 (0,20 п.л.).

6. Петрыкин Н.Н. К вопросу о противодействии незаконной торговле в зоне ответственности жандармских железнодорожных полицейских на территории Курской губернии (вторая половина XIX - начало XX века) / Н.Н. Петрыкин // Актуальные вопросы деятельности территориальных органов МВД России на транспорте: сборник материалов научно-практической конференции. – Белгород: Белгородский юридический институт МВД России имени И.Д. Путилина, 2018. – С. 70 – 74 (0,24 п.л.).

8. Петрыкин Н.Н. К вопросу об источниках изучения структуры населения в полосе отчуждения железной дороги на территории Курской губернии в начале XX в. / Н.Н. Петрыкин // История, теория, практика российского права: сборник научных работ, приуроченный к празднованию 15-летия юридического факультета КГУ. – Курск: Изд-во КГУ, 2019. – № 12. – С. 90 – 96 (0, 31 п.л.).

**ПЕТРЫКИН НИКОЛАЙ НИКОЛАЕВИЧ**

**ЖАНДАРМСКОЕ ПОЛИЦЕЙСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ  
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ  
НА ТЕРРИТОРИИ КУРСКОЙ ГУБЕРНИИ  
(ВТОРАЯ ПОЛОВИНА XIX–НАЧАЛО XX ВВ.)**

**Автореферат**